

INFORME ANUAL 1996

IBERIA, L.A.E. Y GRUPO IBERIA



IBERIA 

INFORME ANUAL 1996

IBERIA, L.A.E.



IBERIA 



SOCIEDAD ESTATAL
DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES

4	CARTA DEL PRESIDENTE
7	INFORMACIÓN LEGAL
11	ESTADOS FINANCIEROS
12	Balances de Situación al 31 de Diciembre de 1996 y 1995
14	Cuentas de Pérdidas y Ganancias de los Ejercicios 1996 y 1995
17	MEMORIA
18	1. Actividad y Planes de la Sociedad
19	2. Bases de Presentación de las Cuentas Anuales
20	3. Distribución de Resultados
20	4. Normas de Valoración
29	5. Inmovilizaciones Inmateriales
31	6. Inmovilizaciones Materiales
37	7. Inmovilizaciones Financieras
43	8. Inversiones Financieras Temporales
43	9. Fondos Propios
44	10. Provisiones para Pensiones y Obligaciones Similares
45	11. Compromisos y Contingencias
45	12. Deudas con Entidades de Crédito y Emisiones de Pagarés
46	13. Futuros y Otros Instrumentos Similares
47	14. Saldos y Transacciones con Empresas del Grupo y Asociadas
50	15. Situación Fiscal
54	16. Ingresos y Gastos
57	17. Retribuciones y Otras Prestaciones al Consejo de Administración
58	18. Cuadro de Financiación de los Ejercicios 1996 y 1995
61	INFORME DE GESTIÓN
62	1. Aspectos y Hechos Destacables Durante el Ejercicio
67	2. Producción del Grupo
71	3. Detalle de Actividades del Grupo de Transporte Aéreo
81	4. Recursos
86	5. Resultados de Explotación
95	ÓRGANOS DE DIRECCIÓN
98	ORDEN DEL DÍA

101	INFORME ANUAL CONSOLIDADO
103	INFORMACIÓN LEGAL
107	ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS
108	Balances de Situación Consolidados al 31 de Diciembre de 1996 y 1995
110	Cuentas de Pérdidas y Ganancias Consolidadas de los Ejercicios 1996 y 1995
113	MEMORIA CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 1996 Y 1995
114	1. Actividad y Planes de la Sociedad Dominante
115	2. Sociedades Dependientes
116	3. Sociedades Asociadas
118	4. Bases de Presentación de las Cuentas Anuales Consolidadas
120	5. Normas de Valoración
130	6. Inmovilizaciones Inmateriales
132	7. Inmovilizaciones Materiales
140	8. Inmovilizaciones Financieras
142	9. Fondo de Comercio de Consolidación
143	10. Inversiones Financieras Temporales
143	11. Fondos Propios
149	12. Socios Externos
150	13. Provisiones para Riesgos y Gastos
151	14. Compromisos y Contingencias
151	15. Deudas con Entidades de Crédito y Emisiones de Pagarés
152	16. Futuros y Otros Instrumentos Similares
153	17. Situación Fiscal
156	18. Ingresos y Gastos
160	19. Aportación de las Sociedades del Grupo y Asociadas a los Resultados Consolidados
161	20. Retribuciones y Otras Prestaciones al Consejo de Administración
163	INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO
164	1. Aspectos y Hechos Destacables Durante el Ejercicio
169	2. Producción del Grupo
173	3. Detalle de Actividades del Grupo de Transporte Aéreo
197	4. Recursos
202	5. Resultados de Explotación



1996: Primeros beneficios de la década



El ejercicio 1996 ha resultado ser razonablemente satisfactorio para Iberia: se han conseguido beneficios después de varios años de crecientes pérdidas; la empresa ha aumentado su actividad con menor plantilla, por lo que los índices de mejora de productividad han alcanzado cifras de dos dígitos; la situación financiera se ha normalizado con la ampliación de capital y la reducción de riesgos en América Latina; y la actividad comercial y operativa se ha dinamizado de forma espectacular, permitiéndonos dar respuesta ágil y eficaz a los envites de la competencia.

Iberia ha conseguido 2.722 millones de pesetas de beneficios. Una cifra modesta si se compara con los resultados de otras empresas más grandes del sector, pero todo un éxito si tenemos en cuenta que es el primer año de beneficios en esta década.

Los efectos positivos del Plan de Adaptación Competitiva puesto en marcha en 1995, sumados a un mercado en expansión, es lo que ha permitido dirigir el curso de los acontecimientos hacia un futuro mucho más alentador. En este plan tienen especial relevancia dos decisiones, ambas basadas en la confianza en la empresa mostrada tanto por su accionista como por sus trabajadores: la ampliación de capital, que ha posibilitado el saneamiento financiero; y la reducción de costes de personal, favorecida tanto por la reducción de plantilla como costes unitarios.

El 31 de enero de 1996, la Unión Europea autorizó una ampliación de capital de 87.000 millones de pesetas, dejando un segundo tramo para el año 1997, condicionado al cumplimiento de una serie de estrictos criterios basados en parámetros económicos y de productividad, alcanzados holgadamente tanto en 1995 como en 1996. Esta aportación no ha sido considerada como ayuda de Estado, sino como una inversión conforme a los principios de mercado. Con la ampliación de capital se ha podido acometer la reestructuración de plantilla prevista en el Plan de Adaptación Competitiva y reducir la deuda.

Con el fin de contribuir a la estabilidad financiera de Iberia, durante el año pasado se inició el proceso de racionalización de nuestra participación en compañías iberoamericanas. En el caso de Aerolíneas Argentinas, Iberia mantiene la gestión y un porcentaje minoritario en el capital de la misma. Con respecto a Viasa, en el último trimestre del año, Iberia presentó un plan de viabilidad semejante al que ha permitido a Iberia regresar a los beneficios. Lamentablemente, la negativa del colectivo de pilotos a aceptar este plan condujo al cierre de esta empresa.

El mercado iberoamericano y los tráficos entre Europa y aquel continente son parte de nuestro mercado natural y apostamos por mantener una presencia notable en esos tráficos. Frente al papel de inversor, ahora vamos a potenciar el de operador, que complementaremos con acuerdos comerciales. Esta fórmula debe permitirnos defender nuestro liderazgo en este mercado.

El año 1996 se caracterizó también por un significativo aumento de la productividad, fruto de los pactos firmados en los primeros meses del año, y por la puesta en práctica de una política comercial más agresiva que nos permitió ponernos por delante de la competencia a la hora de adoptar decisiones.

En este sentido destaca la creación de tarifas más competitivas, como la Estrella para vuelos nacionales; la atención a la calidad del servicio se puso de manifiesto en la nueva Clase Business Europea, que ofrece más espacio a los pasajeros y mejores servicios gastronómicos; igualmente, la incorporación de los nuevos aviones Airbus 340, dotados de la última tecnología y más prestaciones, permitió la mejora del servicio en los vuelos intercontinentales.

La firma de un acuerdo de franquicia con la compañía regional Air Nostrum, primero de este tipo que se adopta en España, fue un paso más en la política de Iberia de emprender acciones que, además de incrementar nuestro tráfico de red, garanticen nuestra cuota de mercado en el tráfico nacional.

Hemos puesto especial esfuerzo en corregir, o compensar, los retrasos provocados por la saturación del aeropuerto de Barajas. Nuestra compañía ha estado particularmente afectada, al ser este aeropuerto eje básico y central de nuestras conexiones. En los últimos meses del año, y ante la situación crítica por la que atravesó Barajas, Iberia decidió compensar por los retrasos a los titulares de Iberia Plus, otorgándoles puntos cuando viajaran con tarifa completa. Posteriormente, esta medida de calidad se ha institucionalizado y es una de las ventajas añadidas al programa de fidelización de Iberia.

Por otro lado, continuó el proceso de entrada de segundos operadores en aeropuertos nacionales, lo que ha generado una serie de medidas de defensa de nuestra cuota de mercado y la continuación del proceso de subrogación.

Aunque el año 1996 ha sido bueno, ello en sí mismo no garantiza la continuidad de los beneficios en un sector altamente competitivo, plenamente liberalizado y en el que todas las compañías aéreas con quienes nos medimos están adoptando nuevas medidas que aseguren su competitividad.

Con 1996, concluyó la vigencia del Plan de Adaptación Competitiva. A partir de ahora, lo sustituye el Plan Director para el trienio 1997-1999, con el que se pretende consolidar los beneficios para asegurar la rentabilidad del Grupo también en el futuro. En este plan todos tendremos que hacer nuevos esfuerzos ya que se abordan acciones para la mejora de los ingresos, programas de reducción de costes y la adopción de un nuevo modelo de gestión que permita un mejor aprovechamiento de los recursos del Grupo, así como una gestión diferenciada y apropiada para cada tipo de actividad y negocio.

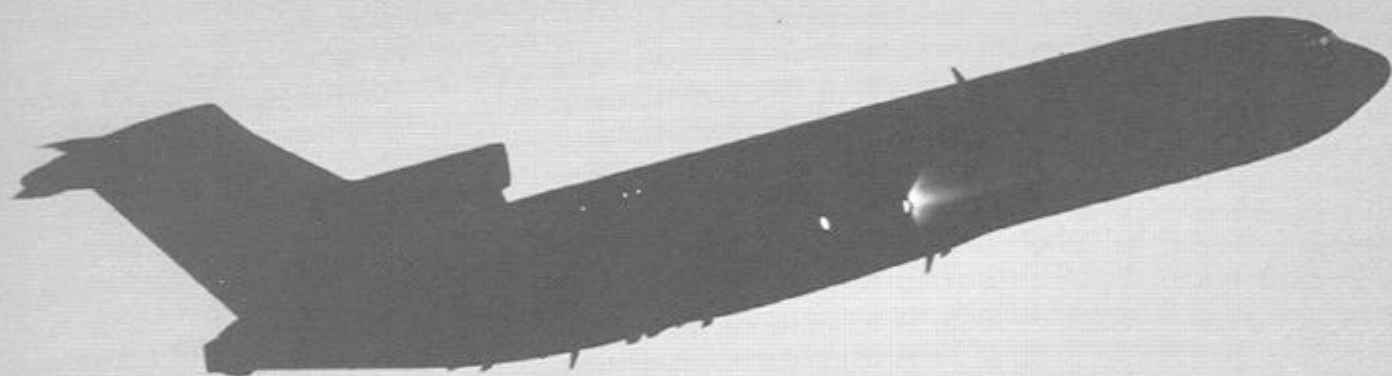
En este sentido, tienen especial relevancia decisiones como la creación de una Dirección Comercial conjunta para todo el Grupo y el ejercicio de la programación y gestión de red de forma también unificada para el grupo.

Este Plan Director podría condensarse en los ocho objetivos estratégicos que persigue, como son, potenciar la comercialización, mejorar las interconexiones del Grupo en Barajas, reducir los costes, integrar las filiales en la red del Grupo, conseguir alianzas estratégicas y mantener participaciones minoritarias o acuerdos comerciales en América Latina, defender la cuota de mercado en handling, e implantar en el Grupo Iberia un modelo de gestión diferenciada. En todos estos objetivos se está trabajando intensamente y su cumplimiento debería garantizar el éxito futuro de Iberia.

Xabier de Irala



INFORMACIÓN LEGAL



INFORME DE AUDITORÍA DE LAS CUENTAS ANUALES

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

Hemos auditado las cuentas anuales de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. (sociedad participada mayoritariamente por Sociedad Estatal de Participaciones Industriales), que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 1996 y la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

Los Administradores presentan, a efectos comparativos, con las cuentas anuales del ejercicio 1996, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 1996. Con fecha 6 de mayo de 1996 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 1995 en el que expresamos una opinión con una salvedad.

Los Administradores de la Sociedad también han formulado las cuentas anuales del Grupo Iberia del ejercicio 1996, poniéndose de manifiesto el efecto que se indica en la Nota 4-e de la memoria.

Según se indica en las Notas 4-c y 6 de la memoria, la Sociedad se ha acogido a la actualización de balances prevista en el Real Decreto-Ley 7/1996, lo que ha supuesto una plusvalía, neta del gravamen único, de 15.447 millones de pesetas, que se ha incorporado en el epígrafe "Reservas de revalorización" del balance de situación al 31 de diciembre de 1996.

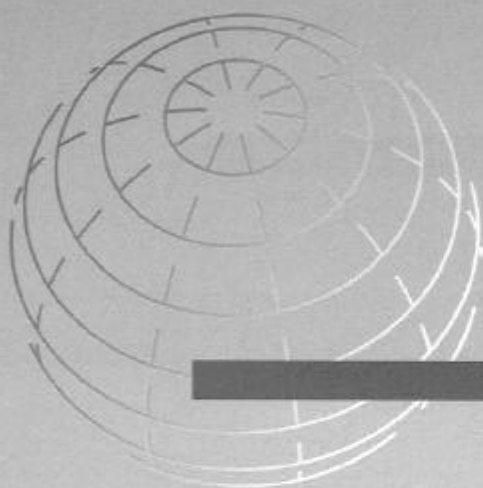
En nuestra opinión, las cuentas anuales del ejercicio 1996 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. al 31 de diciembre de 1996 y de los resultados de sus operaciones y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con principios y normas contables generalmente aceptados que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.

El informe de gestión adjunto del ejercicio 1996 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación de la Sociedad, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 1996. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la Sociedad.

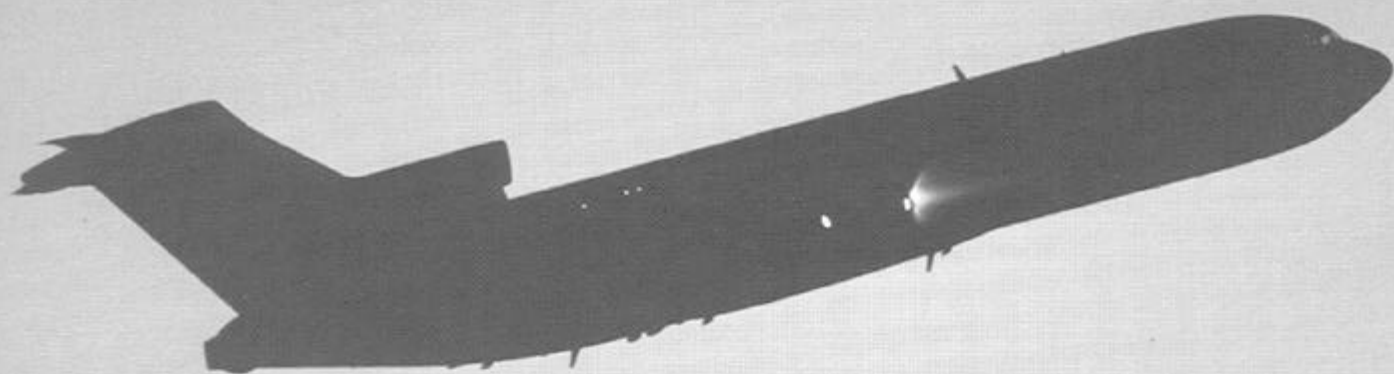
ARTHUR ANDERSEN

José Manuel Rodríguez

30 de mayo de 1997



ESTADOS FINANCIEROS



BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE 1996 Y 1995

MILLONES DE PESETAS

ACTIVO	Ejercicio 1996	Ejercicio 1995
INMOVILIZADO:		
Gastos de establecimiento	826	372
Inmovilizaciones inmateriales (Nota 5)	28.727	30.043
Inmovilizaciones materiales (Nota 6)	202.378	207.838
Flota aérea		
Coste	303.492	305.434
Amortizaciones y provisiones	(167.009)	(163.166)
	136.483	142.268
Otro inmovilizado material		
Coste	154.629	147.893
Amortizaciones y provisiones	(88.734)	(82.323)
	65.895	65.570
Inmovilizaciones financieras (Nota 7)	88.758	124.591
Participaciones en empresas del Grupo y asociadas	77.162	205.576
Créditos a empresas del Grupo y asociadas	29.335	16.656
Empresas del Grupo deudoras a largo plazo (Nota 14)	38.493	17.527
Cartera de valores y otros créditos	6.650	6.251
Provisiones	(62.882)	(121.419)
Total inmovilizado	320.689	362.844
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 5)	9.531	13.440
ACTIVO CIRCULANTE:		
Existencias	6.873	6.919
Empresas del Grupo, deudores (Nota 14)	18.790	26.017
Deudores (Nota 2-c)	59.663	57.658
Inversiones financieras temporales (Nota 8)	44.119	3.763
Tesorería	2.054	1.242
Ajustes por periodificación	4.173	3.272
Total activo circulante	135.672	98.871
TOTAL ACTIVO	465.892	475.155

Las Notas 1 a 18 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de estos balances de situación.

BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE 1996 Y 1995

MILLONES DE PESETAS

PASIVO	Ejercicio 1996	Ejercicio 1995
FONDOS PROPIOS (Nota 9):		
Capital suscrito	114.727	27.727
Reserva de revalorización	15.447	-
Pérdidas de ejercicios anteriores	(45.006)	(86)
Beneficios (Pérdidas) del ejercicio	2.722	(44.920)
Total fondos propios	87.890	(17.279)
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Notas 4-f 6 y 7)	5.209	4.108
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS:		
Provisiones para pensiones y obligaciones similares (Nota 10)	53.175	49.354
Provisión para grandes reparaciones	13.787	13.063
Provisión para responsabilidades (Nota 4-k)	37.534	44.081
Total provisiones para riesgos y gastos	104.496	106.498
ACREEDORES A LARGO PLAZO:		
Deudas con entidades de crédito (Nota 12)	94.569	134.866
Deudas con empresas del Grupo y asociadas (Nota 14)	3.260	18.359
Desembolsos pendientes sobre acciones no exigidos	150	150
Otras deudas	158	3.321
Total acreedores a largo plazo	98.137	156.696
ACREEDORES A CORTO PLAZO:		
Emisiones de pagarés (Nota 12)	-	3.745
Deudas con entidades de crédito (Nota 12)	15.834	80.663
Deudas con empresas del Grupo y asociadas (Nota 14)	7.361	5.060
Acreedores comerciales-	109.398	93.398
Anticipos de clientes	50.455	37.240
Deudas por compras o prestación de servicios	58.943	56.158
Remuneraciones pendientes de pago	18.617	25.116
Otras deudas no comerciales (Nota 2-c)	18.887	17.111
Ajustes por periodificación	63	39
Total acreedores a corto plazo	170.160	225.132
TOTAL PASIVO	465.892	475.155

Las Notas 1 a 18 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de estos balances de situación.

CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE LOS EJERCICIOS 1996 Y 1995

MILLONES DE PESETAS

DEBE	Ejercicio 1996	Ejercicio 1995
GASTOS:		
Aprovisionamientos (Nota 16)	62.353	48.912
Gastos de personal (Nota 16)		
Sueldos, salarios y asimilados	116.641	112.915
Acuerdos con el personal	5.806	11.738
Cargas sociales	35.393	34.964
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	21.873	22.266
Variación de las provisiones de tráfico	1.168	2.037
Otros gastos de explotación (Nota 16)	200.175	192.726
	443.409	425.558
Beneficios de explotación	34.198	25.117
Gastos financieros y asimilados	17.360	23.765
Variación de las provisiones de inversiones financieras (Nota 7)	2.845	(2.900)
Diferencias negativas de cambio	6.168	8.245
	26.373	29.110
Beneficios de las actividades ordinarias	17.985	6.347
Variación de las provisiones de inmovilizado material	206	46
Variación de las provisiones de la cartera de control (Nota 7)	1.633	23.056
Pérdidas procedentes del inmovilizado	3.696	303
Gastos extraordinarios (Notas 4-k y 16)	18.413	49.111
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	95	343
	24.043	72.859
Beneficios antes de impuestos	2.823	-
Impuesto sobre Sociedades (Nota 15)	101	(16.164)
Beneficios del ejercicio	2.722	-

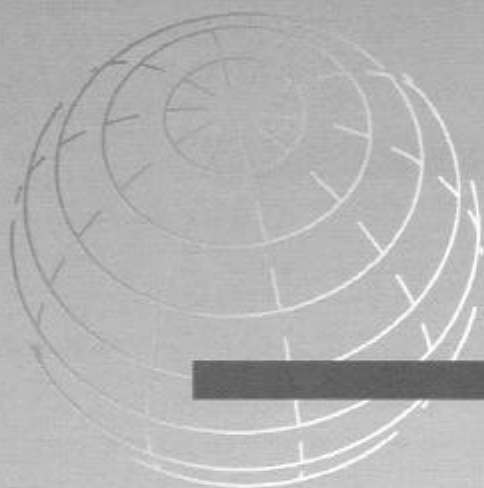
Las Notas 1 a 18 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de estas cuentas de pérdidas y ganancias.

CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE LOS EJERCICIOS 1996 Y 1995

MILLONES DE PESETAS

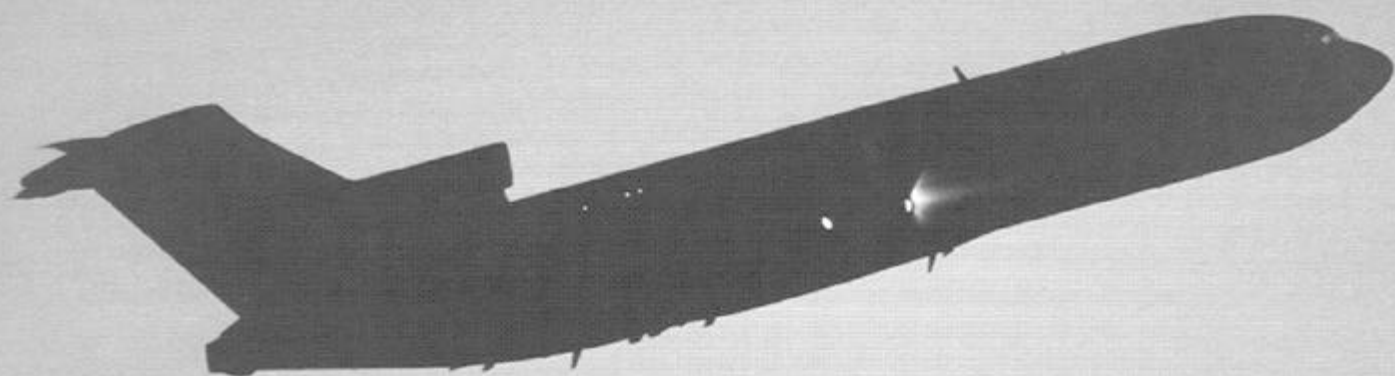
HABER	Ejercicio 1996	Ejercicio 1995
INGRESOS:		
Importe neto de la cifra de negocios (Nota 16)	452.636	426.123
Variación de existencias	7	(19)
Trabajos efectuados por la empresa para el inmovilizado	343	776
Otros ingresos de explotación (Nota 16)	24.621	23.795
	477.607	450.675
Ingresos de participaciones en capital	575	352
Otros intereses e ingresos asimilados	3.805	4.730
Diferencias positivas de cambio	5.780	5.258
	10.160	10.340
Resultados financieros negativos	16.213	18.770
Beneficios en enajenación de inmovilizado (Nota 6)	3.285	1.102
Ingresos extraordinarios	3.105	350
Ingresos y beneficios de otros ejercicios	2.491	3.976
	8.881	5.428
Resultados extraordinarios negativos	15.162	67.431
Pérdidas antes de impuestos	-	61.084
Pérdidas del ejercicio	-	44.920

Las Notas 1 a 18 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de estas cuentas de pérdidas y ganancias.



IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.

MEMORIA DE LOS EJERCICIOS 1996 Y 1995



1 Actividad y Planes de la Sociedad

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. fue fundada el 28 de junio de 1927 con el objeto principal de realizar el transporte aéreo de pasajeros y mercancías. Por Ley de junio de 1940, se concedió a la Sociedad la explotación del transporte aéreo regular de pasajeros en todo el territorio nacional como compañía bandera de España.

Hasta el 16 de septiembre de 1996, Teneo, S.A. era el accionista mayoritario de la Sociedad. En dicha fecha, Teneo, S.A. traspasó a Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) la totalidad de las acciones que poseía de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

En 1994 la Sociedad elaboró un Programa de Medidas y acordó con su personal diversas acciones para los años 1994, 1995 y 1996.

Programa de Medidas

El Programa de Medidas incluía una ampliación de capital en la Sociedad que se sometió a la aprobación de la Comisión de la Unión Europea.

El 31 de enero de 1996 la Comisión de la Unión Europea autorizó una ampliación de capital por importe de 87.000 millones de pesetas, en dos tramos. Un primer tramo, de 37.000 millones de pesetas, relacionado con los costes de reducción de personal, y un segundo tramo, de 50.000 millones de pesetas, relacionado con la cancelación de financiación ajena, que fueron desembolsados con fecha 26 de abril y 24 de mayo de 1996, respectivamente. Asimismo, la Sociedad considera cumplidos los objetivos operativos y financieros establecidos, y ha solicitado la notificación de la ampliación de capital adicional de 20.000 millones de pesetas en el primer trimestre de 1997.

Por otra parte, el Programa de Medidas contemplaba una desinversión significativa en el capital de Aerolíneas Argentinas, S.A. y Líneas Aéreas del Cobre, S.A. En la Nota 7 de esta memoria se explican las principales características de las desinversiones llevadas a cabo en 1996.

Acciones acordadas con el personal

Durante 1994, 1995 y 1996 se han implantado las acciones acordadas con el personal que, básicamente, corresponden a una reducción salarial, a un incremento de la productividad y a un plan de bajas de personal.

En las acciones acordadas con el personal se incluía un plan de bajas que preveía una reducción de la plantilla de la Sociedad en 3.500 empleados hasta finales de 1997, mediante jubilaciones anticipadas y bajas incentivadas, de las cuales 3.158 ya se han producido al 31 de diciembre de 1996.

En 1995 la Sociedad registró las provisiones correspondientes al coste estimado de las bajas pendientes por un importe de 31.556 millones de pesetas. Al 31 de diciembre de 1996 y 1995, el epígrafe "Provisión para responsabilidades" de los balances de situación adjuntos recogen 7.625 millones de pesetas y 31.556 millones de pesetas, respectivamente, por este concepto.

Asimismo, los acuerdos con el personal incluían reducciones salariales y determinadas compensaciones económicas a los empleados (algunas de ellas ligadas a la obtención de determinados resultados) que han sido contabilizadas en los ejercicios 1995 y 1996 (véase el apartado “Plantilla y gastos de personal” de la Nota 16).

Plan Director 1997-1999

En los últimos meses la Dirección de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha elaborado un Plan Director en el que se definen las líneas estratégicas de actuación para los años 1997, 1998 y 1999. El objetivo del Plan es situar al Grupo Iberia en términos de plena competitividad. Las líneas concretas de actuación están siendo definidas en la actualidad y precisarán de la asunción por parte del conjunto de colectivos del personal de las sociedades del Grupo Iberia.

2 Bases de Presentación de las Cuentas Anuales

a) Imagen fiel

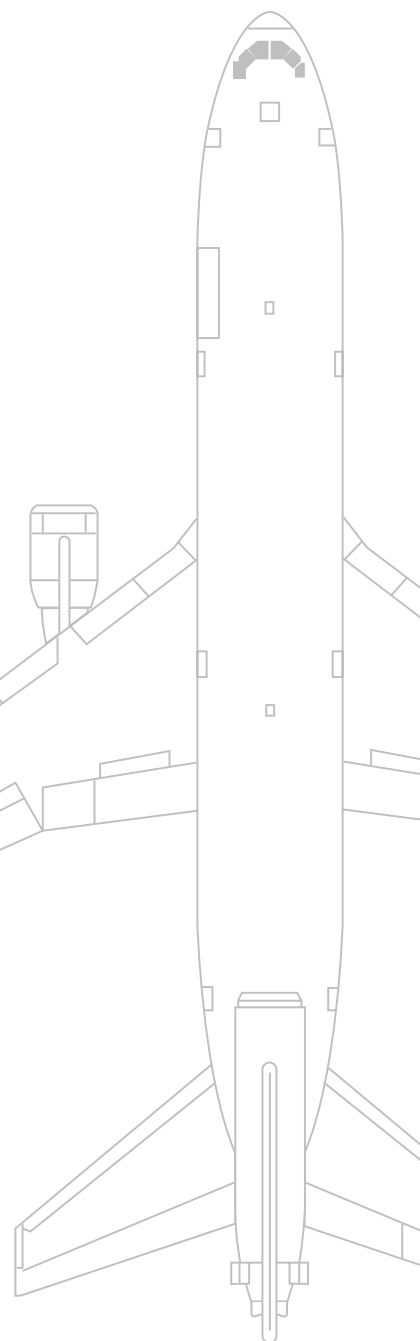
Las cuentas anuales han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad, modificados por los efectos de la actualización practicada al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, y se presentan de acuerdo con el Plan General de Contabilidad y su posterior desarrollo normativo (véase Nota 4-f), de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados y de los recursos obtenidos y aplicados durante los ejercicios correspondientes. Las cuentas anuales del ejercicio 1996, formuladas por los Administradores de la Sociedad, se someterán a la aprobación por la Junta General Ordinaria de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin ninguna modificación. Las cuentas anuales del ejercicio 1995 se aprobaron por la Junta General de Accionistas de fecha 23 de mayo de 1996.

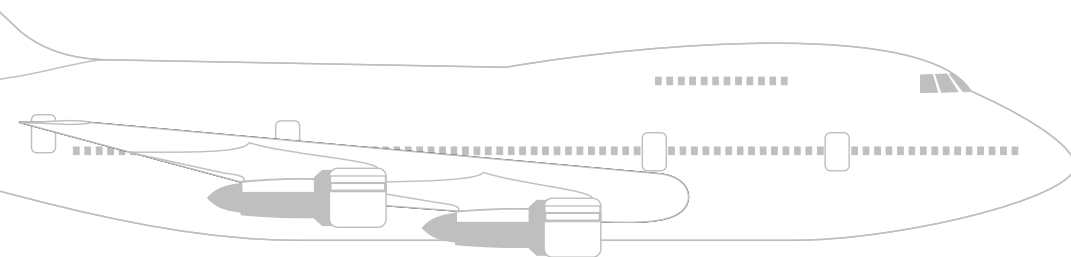
b) Comparación de la información

Las cifras de inmovilizado material y de fondos propios del balance de situación al 31 de diciembre de 1996 no son comparables con las del ejercicio anterior por haberse acogido la Sociedad a la actualización de su inmovilizado material al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996.

c) Agrupación de partidas

Los saldos de los epígrafes de “Deudores” y “Otras deudas no comerciales” de los balances de situación adjuntos están compuestos por los siguientes conceptos:





MILLONES DE PESETAS		
	1996	1995
Deudores:		
Organismos públicos	19.886	21.479
Agencias de pasaje y carga	18.787	18.001
Compañías aéreas	6.994	5.197
Clientes en delegaciones	3.473	3.228
Tarjetas de crédito	1.336	1.819
Otros clientes por ventas y prestación de servicios	7.103	5.900
Deudores varios	2.084	2.034
Deudores de dudoso cobro	4.529	4.871
Provisiones	(4.529)	(4.871)
	59.663	57.658
Otras deudas no comerciales:		
Acreedores no comerciales	5.576	6.198
Administraciones Públicas	13.311	10.913
	18.887	17.111

3 Distribución de Resultados

La propuesta de distribución de los beneficios del ejercicio 1996 formulada por los Administradores de la Sociedad consiste en destinar 2.722 millones de pesetas a compensar pérdidas de ejercicios anteriores.

4 Normas de Valoración

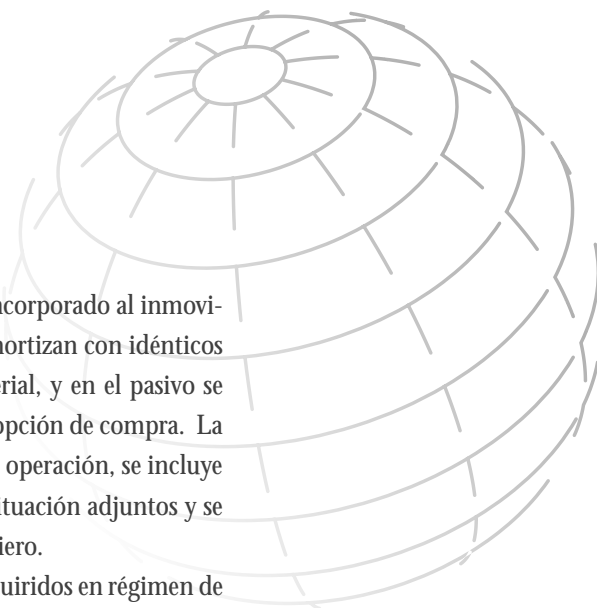
Las principales normas de valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de sus cuentas anuales de los ejercicios 1996 y 1995, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad y su posterior desarrollo normativo (véase Nota 4-f), han sido las siguientes:

a) Gastos de establecimiento

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

Durante el ejercicio 1996 se ha registrado en este epígrafe una adición de 900 millones de pesetas como consecuencia de los gastos de escrituración y registro de la ampliación de capital de 87.000 millones de pesetas (véase Nota 9).

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1996 y 1995 por la amortización de estos gastos ha ascendido a 446 millones de pesetas y 257 millones de pesetas, respectivamente.



b) Inmovilizado inmaterial

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

La Sociedad ha modificado el valor neto contable de algunos aviones adquiridos en régimen de arrendamiento financiero de acuerdo con lo dispuesto en una Orden del Ministerio de Economía y Hacienda (véase Nota 4-f).

El saldo del epígrafe “Aplicaciones informáticas” corresponde, básicamente, a los gastos de puesta en marcha del proyecto Amadeus, que se amortizan en un plazo máximo de cinco años.

Los cargos a las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1996 y 1995 por amortización del inmovilizado inmaterial han ascendido a 1.760 millones de pesetas y 1.878 millones de pesetas, respectivamente.

c) Inmovilizado material

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

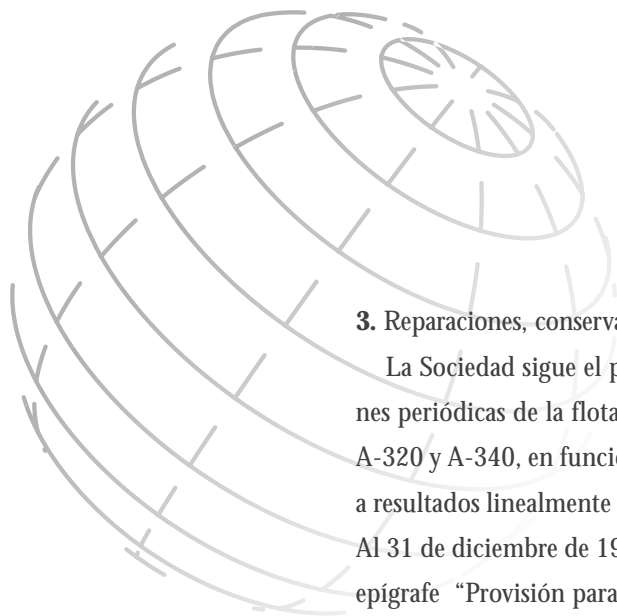
1. Flota aérea:

La flota aérea incorporada con anterioridad al 31 de octubre de 1983 está valorada a su precio de adquisición actualizado al amparo de diversas disposiciones legales entre las que se encuentra el Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio. La flota aérea incorporada a partir de dicha fecha está valorada a su precio de adquisición, actualizado de acuerdo con las disposiciones del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, excepto en ciertos aviones cuyo valor se ha modificado de acuerdo con lo dispuesto en una Orden del Ministerio de Economía y Hacienda (véase Nota 4-f).

Hasta el ejercicio 1993 inclusive, los gastos financieros correspondientes al período en que se mantenían anticipos a proveedores de elementos de la flota aérea, determinados mediante la aplicación al importe de dichos anticipos del tipo de interés medio de los préstamos obtenidos para la financiación de la flota, se registraron como mayor coste del inmovilizado.

2. Otro inmovilizado material:

Los terrenos, edificios e instalaciones especializadas adquiridos con anterioridad al 31 de octubre de 1983 están valorados a su precio de adquisición actualizado al amparo de diversas disposiciones legales entre las que se encuentra el Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio. Los adquiridos a partir de dicha fecha y el resto de los elementos de inmovilizado material incluidos en el epígrafe “Otro inmovilizado material” de los balances de situación adjuntos están valorados a su precio de adquisición actualizado de acuerdo con las disposiciones del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio.



3. Reparaciones, conservación y mantenimiento:

La Sociedad sigue el procedimiento de constituir una provisión para las grandes reparaciones periódicas de la flota aérea con que opera B-747, B-757, DC-10, DC-8, MD-87, A-300, A-320 y A-340, en función de una estimación del coste total a incurrir, imputando dicho coste a resultados linealmente en el período que transcurre entre dos grandes reparaciones sucesivas. Al 31 de diciembre de 1996 y 1995, el saldo de la provisión por este concepto se muestra en el epígrafe “Provisión para grandes reparaciones” de los balances de situación adjuntos.

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

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

d) Amortización del inmovilizado material

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

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

1. Flota aérea:

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

2. Repuestos de flota:

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

a. Repuestos rotables

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

b. Repuestos reparables

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

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

3. Años de vida útil estimada.

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

	Años
Flota aérea	18
Edificios y otras construcciones	20 - 50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	10 - 16,5
Elementos de transporte	7 - 10
Mobiliario y enseres	10
Equipos para proceso de información	5 - 7
Repuestos para inmovilizado	8 - 18
Simuladores de vuelo	10 - 14

Los edificios e instalaciones contruidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en aeropuertos nacionales, con un valor neto contable al 31 de diciembre de 1996 y 1995 de 1.455 millones de pesetas y de 1.663 millones de pesetas, respectivamente, se amortizan considerando los períodos de cada concesión.

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

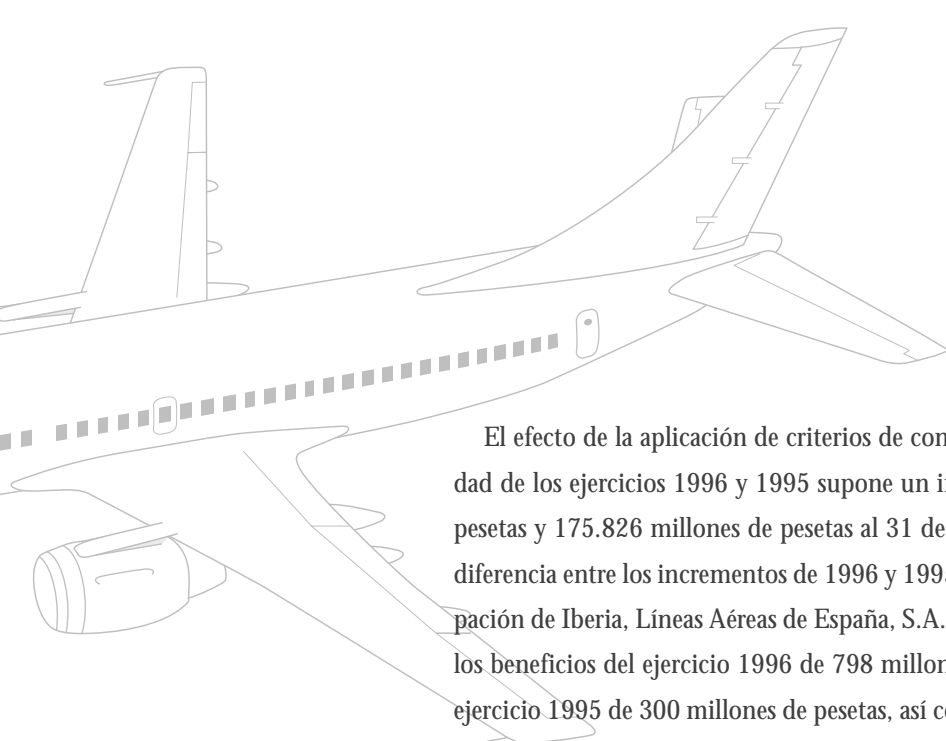
Los cargos a las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1996 y 1995 en concepto de amortización y provisiones del inmovilizado material se desglosan en los siguientes conceptos:

MILLONES DE PESETAS		
	1996	1995
Flota aérea	13.010	12.615
Otro inmovilizado material	7.995	8.551
	21.005	21.166

e) Valores negociables y otras inversiones financieras análogas

1. Participaciones en sociedades del Grupo y asociadas.

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



El efecto de la aplicación de criterios de consolidación sobre las cuentas anuales de la Sociedad de los ejercicios 1996 y 1995 supone un incremento de los activos de 88.770 millones de pesetas y 175.826 millones de pesetas al 31 de diciembre de 1996 y 1995, respectivamente (la diferencia entre los incrementos de 1996 y 1995 incluye el efecto derivado de la distinta participación de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en Aerolíneas Argentinas, S.A.), un aumento de los beneficios del ejercicio 1996 de 798 millones de pesetas, una reducción de las pérdidas del ejercicio 1995 de 300 millones de pesetas, así como un aumento de las reservas de 727 millones de pesetas y una disminución de 3.134 millones de pesetas al 31 de diciembre de 1996 y 1995, respectivamente.

2. Deuda pública.

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

f) Conversión de saldos en moneda extranjera

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

Las diferencias de valoración que se originan por la aplicación del tipo de cambio oficial al cierre de cada ejercicio y por la diferencia entre los tipos de cambio al 31 de diciembre del ejercicio anterior y los vigentes en el momento del cobro o pago efectivo, se registran en los epígrafes “Diferencias positivas de cambio” o “Diferencias negativas de cambio” de la cuenta de pérdidas y ganancias, salvo las diferencias netas positivas o negativas correspondientes a la financiación recibida para la adquisición de parte de la flota aérea y, excepcionalmente en 1996, las diferencias positivas derivadas de la actualización de los saldos a cobrar a la sociedad filial Venezolana Internacional de Aviación, S.A. que han ascendido a 918 millones de pesetas y se han registrado en el epígrafe “Ingresos a distribuir en varios ejercicios” del balance de situación.

Diferencias de cambio derivadas de la financiación de flota aérea

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

Orden Ministerial sobre el tratamiento contable de ciertas diferencias de cambio en moneda extranjera.

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

De acuerdo con dicha norma, durante los ejercicios 1996 y 1995 la Sociedad ha efectuado los siguientes aumentos o reducciones en el coste y en las dotaciones para amortización de parte de su flota aérea:

MILLONES DE PESETAS		
	Aumentos 1996	(Reducciones) 1995
Inmovilizaciones inmateriales		
Coste	173	(854)
Dotación para amortizaciones	34	(137)
Inmovilizaciones materiales		
Coste	65	(1.773)
Dotación para amortizaciones	11	(345)

g) Existencias

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

h) Ingresos y gastos

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

Las ventas de billetes, así como de los documentos de tráfico por carga y otros servicios, se registran, inicialmente, con abono al epígrafe "Anticipos de clientes" del balance de situación. Los saldos de este epígrafe de los balances de situación adjuntos representan el pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de 1996 y de 1995 pendientes de utilizar a dichas fechas.



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

En 1996 ha sido el primer ejercicio completo en el que se ha utilizado el nuevo sistema implantado por la Dirección de la Sociedad para el control de las ventas y utilizaciones de billetes de tráfico internacional y la determinación del saldo del epígrafe “Anticipos clientes”. Los primeros análisis realizados por la Dirección de la Sociedad en 1997 sobre el saldo del epígrafe “Anticipos de clientes” del balance de situación al 31 de diciembre de 1996, en relación con los billetes de tráfico internacional pendientes de utilizar a dicha fecha, han puesto de manifiesto la existencia de un exceso en el pasivo registrado pendiente de cuantificar por la posible no utilización futura de billetes. Cuando se concluyan los análisis sobre el saldo registrado al 31 de diciembre de 1996, la Dirección de la Sociedad regularizará el exceso de pasivo registrado a dicha fecha e implantará los procedimientos adicionales de control que permitan determinar adecuadamente el saldo al cierre de los próximos ejercicios.

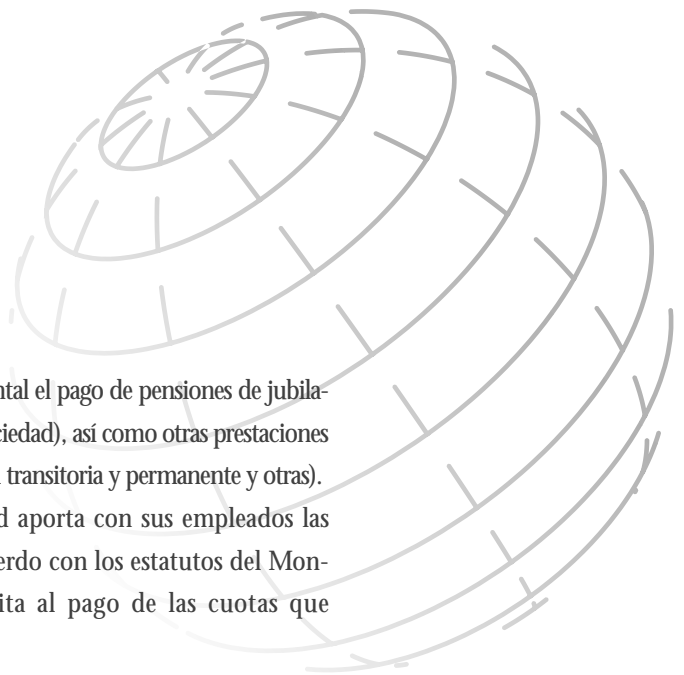
La Sociedad tiene implantada la tarjeta «Iberia Plus», cuyo objeto es una promoción permanente basada en la obtención de puntos por el titular cada vez que realiza determinados vuelos, utiliza ciertos servicios hoteleros y de alquiler de automóviles o realiza compras con una tarjeta de crédito adscrita al programa. Los puntos pueden ser canjeados por billetes gratuitos u otros servicios de las compañías adscritas al programa. Los balances de situación al 31 de diciembre de 1996 y 1995 adjuntos incluyen una provisión de 4.083 millones de pesetas y 3.123 millones de pesetas por este concepto, respectivamente, de acuerdo con la estimación de la valoración de los puntos acumulados a cada fecha.

i) Planes de compensaciones complementarias al personal

De acuerdo con los Convenios Colectivos vigentes, la Sociedad tiene la obligación de retribuir en su totalidad o complementar las prestaciones de la Seguridad Social al personal de vuelo que se retira anticipadamente o que pasa a la situación de reserva y al personal de tierra que se acoja a la jubilación anticipada, en función de las características definidas para cada situación.

Los balances de situación adjuntos recogen el pasivo total devengado por estos conceptos al 31 de diciembre de 1996 y 1995. Las dotaciones correspondientes a las estimaciones de los devengos de los ejercicios 1996 y 1995 y a los importes de los rendimientos atribuibles a las provisiones constituidas se recogen en los epígrafes “Gastos de personal” y “Gastos financieros” de las cuentas de pérdidas y ganancias adjuntas, respectivamente (véase Nota 10).

Los estudios actuariales utilizados en los ejercicios 1996 y 1995 se han elaborado siguiendo el método denominado “unit credit” y sus principales parámetros técnicos son un tipo de interés del 6% y 8%, respectivamente, un índice supuesto de precios de consumo del 3% y 4% anual, respectivamente, y dotaciones con carácter anual postpagable. Las modificaciones efectuadas en el ejercicio 1996 en los principales parámetros técnicos del estudio, se han realizado para una mayor adecuación del estudio a la tendencia actual de los tipos de interés.



j) Montepío de Previsión Social Loreto

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

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

En los ejercicios 1996 y 1995 las aportaciones de la Sociedad ascendieron a 2.588 millones de pesetas y 2.661 millones de pesetas, respectivamente, y se han registrado en el epígrafe “Gastos de personal” de las cuentas de pérdidas y ganancias adjuntas.

k) Provisión para responsabilidades

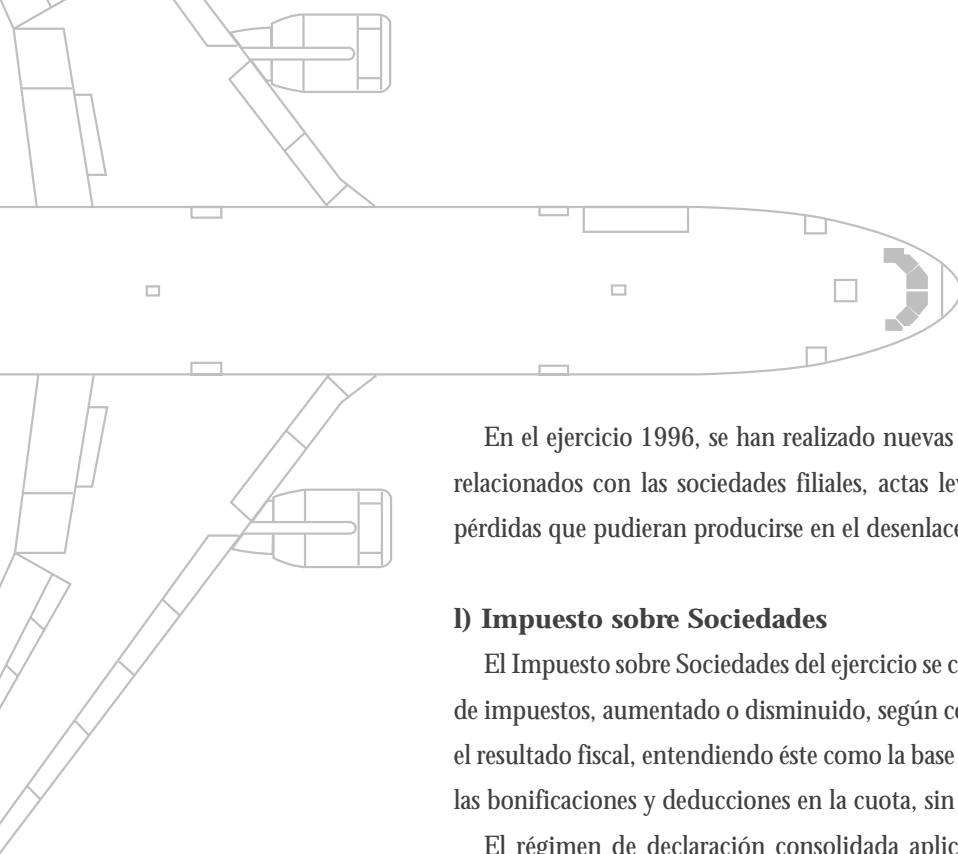
Esta provisión corresponde, básicamente, al importe estimado de obligaciones eventuales cuyo pago no es aún determinable en cuanto a su importe exacto o es incierto en cuanto a la fecha en que se producirá, dependiendo del cumplimiento de determinadas condiciones, efectuándose las dotaciones y aplicaciones de acuerdo con las mejores estimaciones disponibles en cada momento.

El movimiento experimentado por esta cuenta en los ejercicios 1996 y 1995 ha sido el siguiente:

MILLONES DE PESETAS		
	1996	1995
Saldo inicial	44.081	6.412
Dotaciones		
Gastos extraordinarios	16.859	35.835
Gastos financieros	50	50
Gastos de explotación	1.701	1.764
	18.610	37.649
Aplicaciones		
Pagos realizados por bajas de personal	(23.931)	-
Ingresos extraordinarios	(1.426)	-
Otras aplicaciones	(74)	-
	(25.431)	-
Otros movimientos	274	20
Saldo final	37.534	44.081



En las dotaciones del ejercicio 1995 se incluyeron provisiones para cubrir el plan de bajas de personal (véase Nota 1), los riesgos derivados de las pérdidas de su filial Amadeus Group, así como las que podrían producirse en el desenlace final de determinadas reclamaciones en curso.



En el ejercicio 1996, se han realizado nuevas dotaciones para cubrir, principalmente, riesgos relacionados con las sociedades filiales, actas levantadas por las autoridades fiscales, así como pérdidas que pudieran producirse en el desenlace final de determinadas reclamaciones en curso.

D) Impuesto sobre Sociedades

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

El régimen de declaración consolidada aplicable a la Sociedad como parte de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, está regulado en la Ley 37/1988, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 1989 y en el Real Decreto Ley 5/1995, de 16 de junio. En consecuencia, el Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 1995 se ha liquidado y el del ejercicio 1996 se liquidará en régimen de declaración consolidada. Esto ha dado lugar a la contabilización de créditos y débitos por Impuesto sobre Sociedades con contrapartida en los resultados de los ejercicios 1996, 1995 y ejercicios anteriores (véase Nota 15).

m) Futuros y otros instrumentos similares

La Sociedad utiliza estos instrumentos en las operaciones de cobertura de sus posiciones patrimoniales.

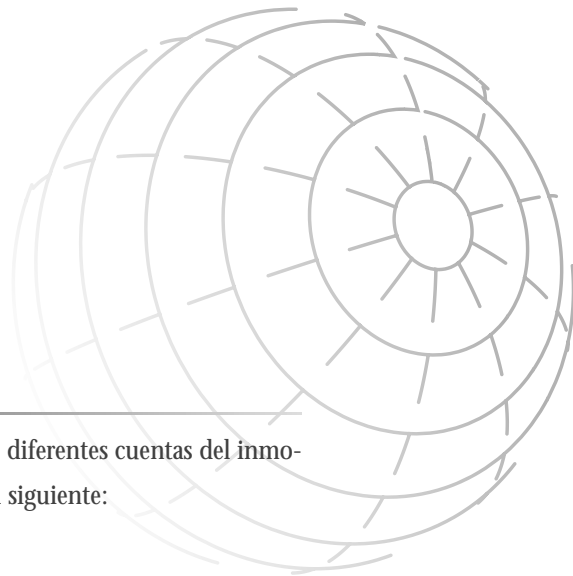
La Sociedad únicamente realiza operaciones “no genuinas” de cobertura, que son aquéllas que se contratan entre dos partes que fijan en cada caso los términos contractuales de las operaciones convenidas entre ellas.

En el caso de ser requerido un determinado importe de efectivo en concepto de garantía por las obligaciones inherentes a las mismas se registran en el activo del balance de situación en el capítulo “Fianzas y depósitos constituidos” del epígrafe “Inversiones financieras temporales”.

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

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

1. En las operaciones de cobertura de deudas con entidades de crédito, se actualiza el saldo de las posiciones patrimoniales considerando los beneficios o quebrantos generados.
2. En el resto de operaciones, el registro de las diferencias de cotización se realiza cuando se produce la cancelación o liquidación final de las operaciones de futuro o de instrumentos similares.



5 Inmovilizaciones Inmateriales

El movimiento habido durante los ejercicios 1996 y 1995 en las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial y de su correspondiente amortización ha sido el siguiente:

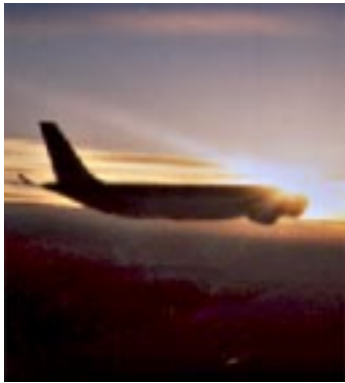
MILLONES DE PESETAS

Ejercicio 1996	31-12-95	Adiciones y Dotaciones	Retiros	Traspasos	31-12-96
Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero	34.224	415	-	(1)	34.638
Aplicaciones informáticas	4.124	-	-	712	4.836
Derechos de traspaso y otros	1.091	30	(6)	(712)	403
Amortizaciones	(9.396)	(1.760)	6	-	(11.150)
Valor neto	30.043				28.727

MILLONES DE PESETAS

Ejercicio 1995	1-01-95	Adiciones y Dotaciones	Retiros	Traspasos	31-12-95
Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero	35.083	1	(854)	(6)	34.224
Aplicaciones informáticas	3.938	-	-	186	4.124
Derechos de traspaso y otros	707	594	(24)	(186)	1.091
Amortizaciones	(7.520)	(1.878)	-	2	(9.396)
Valor neto	32.208				30.043

Al 31 de diciembre de 1996 y 1995, el saldo de “Derechos de traspaso y otros” incluye 336 millones de pesetas y 1.020 millones de pesetas, respectivamente, en concepto de gastos de investigación y desarrollo.



Las características principales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes al 31 de diciembre de 1996 y 1995, cuyos costes financieros están en algunos casos referenciados al LIBOR, y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:

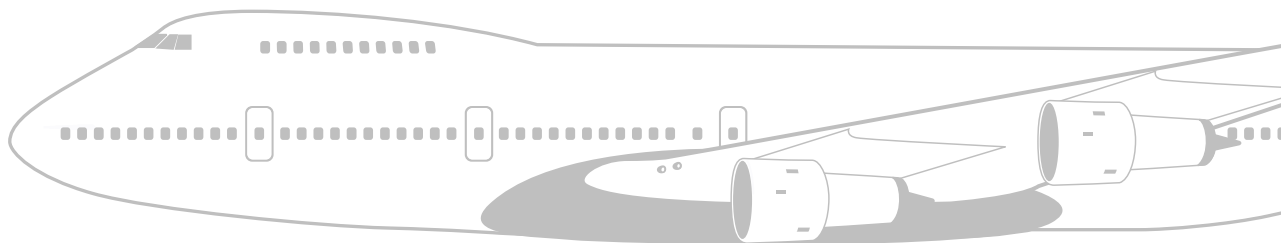
MILLONES DE PESETAS		
	1996	1995
Precio de contado del inmovilizado adquirido, según contratos	34.476	40.961
Importe de las cuotas pagadas:		
En años anteriores	14.685	21.340
En el ejercicio	3.941	5.020
Importe de las cuotas pendientes al 31 de diciembre	26.354 (a)	31.916 (a)
Importe de las opciones de compra	18.133 (a)	19.127 (a)

(a) Estos importes incluyen 8.644 millones de pesetas y 12.117 millones de pesetas al 31 de diciembre de 1996 y 1995, respectivamente, de intereses no devengados a dichas fechas, cuya contrapartida se incluye en el capítulo «Gastos a distribuir en varios ejercicios» de los balances de situación adjuntos.

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 1996, incluyendo el importe de las opciones de compra, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento en	Millones de Pesetas
1997	4.079
1998	4.174
1999	4.275
2000	4.316
2001	7.321
Resto (hasta 2004)	20.322

En 1996, la Sociedad ha ejercitado anticipadamente la opción de compra sobre dos aviones A-300 cuyo precio de contado según contrato ascendía a 6.728 millones de pesetas. El valor de coste de estos aviones y su correspondiente amortización se incluyen en el apartado “Flota aérea” del epígrafe “Inmovilizaciones materiales” de los balances de situación al 31 de diciembre de 1996 y 1995 adjuntos, ya que en ejercicios anteriores la Sociedad confirmó el ejercicio de la opción de compra.



6 Inmovilizaciones Materiales

El movimiento habido durante los ejercicios 1996 y 1995 en las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización y provisiones ha sido el siguiente:

Coste

MILLONES DE PESETAS						
Ejercicio 1996	31-12-95	Adiciones	Revalorización R.D.L. 7/1996	Retiros	Traspasos	31-12-96
Flota aérea	305.434	844	8.849	(11.635)	-	303.492
Otro inmovilizado material:						
Terrenos	404	-	147	-	-	551
Edificios y otras construcciones	23.909	32	2.997	(293)	-	26.645
Maquinaria, instalaciones y utillaje	50.302	1.556	3.529	(617)	30	54.800
Elementos de transporte	1.074	472	27	(42)	-	1.531
Mobiliario y enseres	3.305	58	-	(67)	1	3.297
Equipos para proceso de información	21.782	325	-	(164)	1	21.944
Repuestos para inmovilizado	26.943	2.114	-	(889)	-	28.168
Simuladores de vuelo	6.352	3	376	-	-	6.731
Inmovilizado en curso	13.822	2.941	-	(5.770)	(31)	10.962
	147.893	7.501	7.076	(7.842)	1	154.629



MILLONES DE PESETAS					
Ejercicio 1995	01-01-95	Adiciones	Retiros	Traspasos	31-12-95
Flota aérea	309.626	115	(4.307)	-	305.434
Otro inmovilizado material:					
Terrenos	404	-	-	-	404
Edificios y otras construcciones	23.944	41	(76)	-	23.909
Maquinaria, instalaciones y utillaje	49.091	1.526	(409)	94	50.302
Elementos de transporte	1.112	23	(66)	5	1.074
Mobiliario y enseres	3.289	44	(39)	11	3.305
Equipos para proceso de información	24.120	354	(2.699)	7	21.782
Repuestos para inmovilizado	24.698	4.696	(2.451)	-	26.943
Simuladores de vuelo	6.401	124	(173)	-	6.352
Inmovilizado en curso	13.308	1.490	(865)	(111)	13.822
	146.367	8.298	(6.778)	6	147.893

Al 31 de diciembre de 1996 y 1995, el saldo de inmovilizado en curso incluye 8.771 millones de pesetas y 10.619 millones de pesetas, respectivamente, correspondientes a anticipos por los compromisos de compra adquiridos con los fabricantes de flota. Durante el ejercicio 1996, la Sociedad ha efectuado anticipos por este concepto que han ascendido a 852 millones de pesetas y ha recuperado 3.422 millones de pesetas correspondientes a los que se entregaron a cuenta de los cuatro A-340 que se han comenzado a operar en régimen de arrendamiento operativo.

Al 31 de diciembre de 1996 y 1995, el inmovilizado en curso incluye, asimismo, 1.141 millones de pesetas y 1.577 millones de pesetas, respectivamente, correspondientes a gastos financieros activados en relación con los anticipos mencionados. Durante el ejercicio 1996, la Sociedad ha cancelado, con cargo al epígrafe "Pérdidas procedentes del inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1996 adjunta, los gastos financieros correspondientes a los cuatro A-340 señalados, por importe de 436 millones de pesetas.

Por otra parte, al 31 de diciembre de 1996 y 1995, el inmovilizado en curso incluye el valor de los equipos auxiliares que se encontraban en proceso de instalación en los aviones pendientes de recibir, por importe de 408 millones de pesetas y 1.595 millones de pesetas, respectivamente. Durante el ejercicio 1996 la Sociedad ha invertido 710 millones de pesetas en dichos equipos y ha recuperado el importe correspondiente a los equipos auxiliares instalados en los cuatro A-340 que se han recibido en régimen de arrendamiento operativo, cuyo valor ascendía a 1.891 millones de pesetas.

En el ejercicio 1995, las adiciones al coste y a las dotaciones para amortización de repuestos para inmovilizado incluyen 3.907 millones de pesetas y 2.783 millones de pesetas, respectivamente, que corresponden al valor de determinados repuestos de la flota aérea que se incorporaron como consecuencia del desmantelamiento del Grupo Atlas.

El 31 de diciembre de 1996, la Sociedad ha actualizado su inmovilizado material al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, con pago de un gravamen único del 3%. Con anterioridad la Sociedad se había acogido a otras leyes de actualización. La actualización de 1996 se ha practicado aplicando los coeficientes máximos autorizados por el Real Decreto-Ley, y la reducción del 40% por el efecto de la financiación de la sociedad hasta el límite del valor estimado de mercado de cada uno de los bienes. El resultado de la actualización ha sido el siguiente:

MILLONES DE PESETAS	
	Plusvalía
Flota aérea	8.849
Terrenos	147
Edificios y otras construcciones	2.997
Maquinaria, instalaciones y utillaje	3.529
Elementos de transporte	27
Simuladores de vuelo	376
	15.925



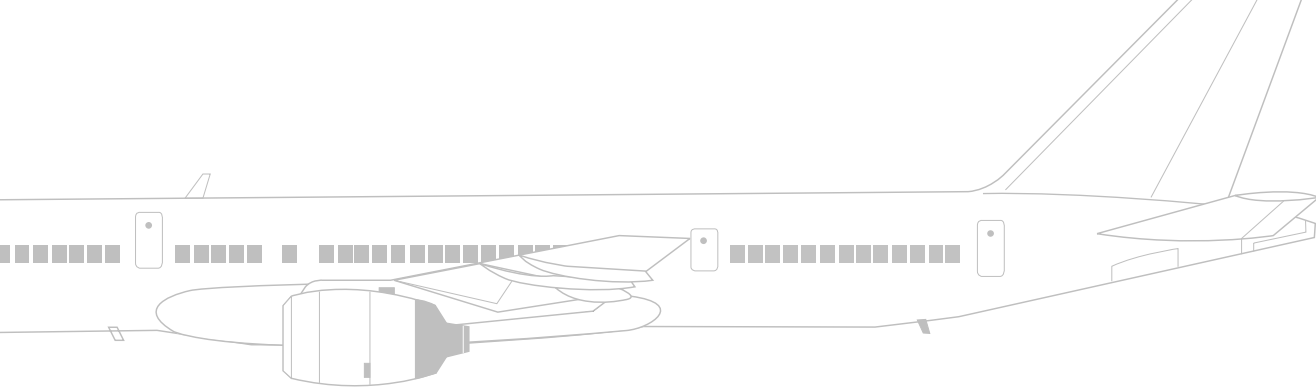
La plusvalía resultante de la actualización, neta del gravamen único del 3%, ha sido abonada a la cuenta “Reserva de revalorización”. Como contrapartida de la plusvalía se han utilizado las cuentas correspondientes a los elementos patrimoniales actualizados, sin variar el importe de la amortización acumulada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

El incremento neto de valor resultante de las operaciones de actualización se amortizará en los períodos impositivos que resten por completar la vida útil de los elementos patrimoniales actualizados. Se estima que la actualización de 1996 supondrá un aumento en las amortizaciones del ejercicio 1997 de aproximadamente 7.072 millones de pesetas.

Amortizaciones y provisiones

MILLONES DE PESETAS				
Ejercicio 1996	31-12-95	Dotaciones	Retiros	31-12-96
Flota aérea	163.166	13.010	(9.167)	167.009
Otro inmovilizado material				
Edificios y otras construcciones	10.523	915	(41)	11.397
Maquinaria, instalaciones y utillaje	29.331	3.232	(574)	31.989
Elementos de transporte	876	89	(39)	926
Mobiliario y enseres	2.393	229	(64)	2.558
Equipos para proceso de información	20.036	1.126	(164)	20.998
Repuestos para inmovilizado	15.364	2.023	(702)	16.685
Simuladores de vuelo	3.800	381	-	4.181
	82.323	7.995	(1.584)	88.734

MILLONES DE PESETAS					
Ejercicio 1995	01-01-95	Dotaciones	Retiros	Traspasos	31-12-95
Flota aérea	152.831	12.615	(2.280)	-	163.166
Otro inmovilizado material					
Edificios y otras construcciones	9.623	932	(32)	-	10.523
Maquinaria, instalaciones y utillaje	26.343	3.338	(347)	(3)	29.331
Elementos de transporte	848	88	(62)	2	876
Mobiliario y enseres	2.177	246	(33)	3	2.393
Equipos para proceso de información	20.636	2.099	(2.699)	-	20.036
Repuestos para inmovilizado	12.680	4.296	(1.612)	-	15.364
Simuladores de vuelo	3.602	370	(172)	-	3.800
	75.909	11.369	(4.957)	2	82.323



Operaciones relacionadas con flota

Durante el ejercicio 1994 la Sociedad rediseñó su plan de renovación de flota alcanzando una serie de acuerdos con sus proveedores, parcialmente modificados en 1996. Los aspectos principales de estos acuerdos se describen a continuación.

Flota Boeing

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

Al 31 de diciembre de 1996 sigue en vigor el contrato inicial de la Sociedad con The Boeing Company (Boeing) por la compra de aviones B-757, del cual quedan por recibir ocho aviones. Asimismo, en 1994 la Sociedad suscribió con Boeing otro contrato de compra para siete aviones B-757 adicionales, que se podrá cancelar en el caso de que la Sociedad ejercite las opciones de compra de cinco aviones B-757 que actualmente se operan en régimen de arrendamiento operativo. El volumen de inversión comprometido por la Sociedad por la compra de los quince aviones B-757 ascendería, en su caso, a aproximadamente 735 millones de dólares U.S.A., y el calendario de entregas de los quince aviones B-757 sería el siguiente: cuatro en 1999, cuatro en 2000 y siete en 2002. Cualquiera de estos quince aviones puede ser sustituido por otra flota Boeing por un valor de inversión equivalente. Al 31 de diciembre de 1996, la Sociedad había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 4.683 millones de pesetas.

Asimismo, en 1994, la Sociedad vendió a Boeing siete aviones B-727 y un avión B-747. Con posterioridad, la Sociedad suscribió contratos de arrendamiento operativo por estos aviones, por un período de 1 y 3 años, respectivamente, que incluían opción de compra. Del beneficio obtenido en la venta del B-747 se difirieron 398 millones de pesetas que se registraron en el epígrafe "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación al 31 de diciembre de 1994. El reconocimiento de la parte correspondiente de este beneficio en los resultados de los ejercicios 1995 y 1996, respectivamente, ha ascendido a 150 millones de pesetas y se recoge dentro del epígrafe "Otros ingresos de explotación" de las respectivas cuentas de pérdidas y ganancias. En 1995, la Sociedad ejerció la opción de compra sobre dos de los siete aviones B-727 arrendados. Estos aviones se adquirieron para su desguace y aprovechamiento de repuestos. En relación con el resto de aviones B-727, durante el ejercicio 1995 se firmó una modificación del contrato original, en virtud de la cual, se amplió la duración del arrendamiento hasta diciembre de 1998, con la posibilidad de prorrogarse hasta julio del 2001.

Flota Airbus

En 1994, la Sociedad acordó con Airbus Industrie, G.I.E. (Airbus) un calendario de entrega de ocho aviones A-340: cuatro en 1996, dos en 1999 y dos en 2000. En 1996, han entrado en operación cuatro



A-340 y se ha alcanzado un nuevo acuerdo en virtud del cual se modifica la fecha de recepción de los cuatro restantes y se establece la correspondiente a otros cuatro aviones más, quedando fijado el nuevo calendario de la siguiente manera: 2 en 1997, 1 en 1998, 1 en 1999, 2 en 2000 y 2 en 2001.

Los cuatro aviones A-340 que han entrado en operación en 1996 han sido alquilados en régimen de arrendamiento operativo a las sociedades Iberbus Concha Ltd., Iberbus Rosalia Ltd., Iberbus Chacel Ltd. e Iberbus Arenal Ltd. La Sociedad participa en el 40% del capital de cada una de estas sociedades (véase Nota 7). Los arrendamientos operativos de los cuatro A-340 se han establecido por un período de siete años, al término de los cuales la Sociedad podrá optar por una de las tres alternativas siguientes: ejercer la opción de compra pagando el valor de mercado de la aeronave, prorrogar el alquiler por cinco u ocho años y ejercer obligatoriamente la opción de compra pagando el valor de mercado de la aeronave, o proceder a la devolución del avión.

En relación con los tres aviones A-340 que se recibirán durante los ejercicios 1997 y 1998, la Sociedad ha formalizado acuerdos que le permitirán operarlos en el mismo régimen señalado en el párrafo anterior. La Sociedad podrá firmar contratos de arrendamiento operativo con las sociedades propietarias de cada avión por un período inicial de 7 años. Asimismo, la Sociedad deberá aportar 73,5 millones de dólares U.S.A. para la financiación de las sociedades que comprarán los aviones al constructor. El valor de adquisición de los tres aviones A-340 citados asciende a 324 millones de dólares USA, aproximadamente. El precio básico de los cinco aviones A-340 restantes, cuya entrega está prevista en 1999, 2000 y 2001, asciende a un importe total de 360 millones de dólares U.S.A., aproximadamente.

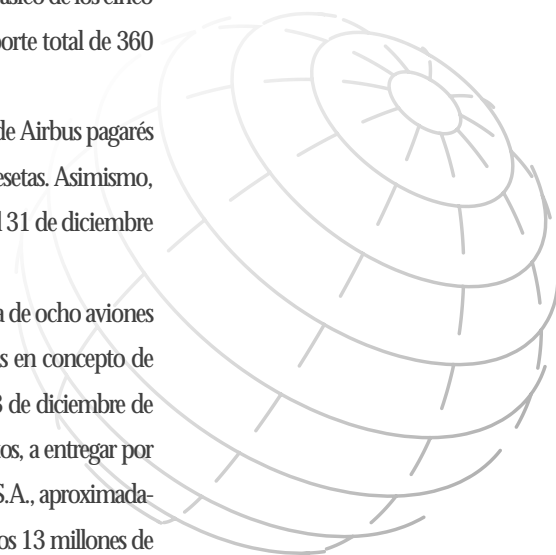
Como garantía de las operaciones relativas a la flota A-340 la Sociedad ha suscrito a favor de Airbus pagarés en dólares U.S.A. cuyo contravalor al 31 de diciembre de 1996 ascendía a 1.487 millones de pesetas. Asimismo, el importe total de los anticipos entregados a Airbus a cuenta de los futuros aviones ascendía, al 31 de diciembre de 1996, a 2.292 millones de pesetas.

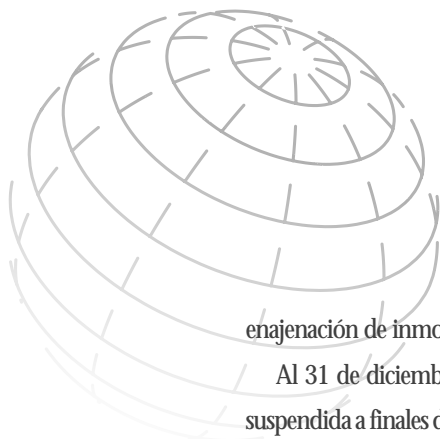
Por otra parte, en 1994, se estableció la cancelación de un compromiso anterior de compra de ocho aviones A-321. La recuperación de 13 millones de dólares U.S.A. entregados por la Sociedad a Airbus en concepto de anticipos para la compra de los mencionados aviones A-321, se condicionó a que antes del 13 de diciembre de 1996 la Sociedad u otras sociedades del Grupo Iberia realizaran un pedido de aviones o repuestos, a entregar por Airbus con anterioridad al 15 de diciembre de 2000, por importe de 400 millones de dólares U.S.A., aproximadamente. En 1996, este compromiso de compra ha sido cancelado, al acordarse con Airbus que los 13 millones de dólares U.S.A. se destinarán a la financiación de una de las sociedades adquirentes de los próximos aviones A-340.

Resto de flota

En 1995, la Sociedad vendió cuatro aviones DC-9, uno de ellos a Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur, S.A., por un importe total de 683 millones de pesetas, obteniendo un beneficio de 430 millones de pesetas, que se registró en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1995 adjunta.

En 1996, la Sociedad ha vendido 3 aviones DC-10 por un importe total de 4.823 millones de pesetas, obteniendo un beneficio de 2.352 millones de pesetas que se ha registrado en el epígrafe "Beneficios en





enajenación de inmovilizado” de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1996 adjunta.

Al 31 de diciembre de 1996 permanecen en situación inactiva dos aviones A-300 cuya operación fue suspendida a finales de 1992 como consecuencia de la situación de la demanda de pasaje. Al 31 de diciembre de 1996 el valor neto contable de las células de estos aviones, que coincide con su valor residual, asciende a 1.631 millones de pesetas. En la actualidad se están analizando diferentes opciones para estos dos aviones.

En 1993, la Sociedad vendió seis aviones A-320 y cinco aviones MD-87. Con posterioridad a la venta, la Sociedad suscribió contratos de arrendamiento operativo de estos aviones. El beneficio obtenido por la venta de estos aviones, por 5.361 millones de pesetas, se registró en el epígrafe “Ingresos a distribuir en varios ejercicios” del balance de situación. El reconocimiento de la parte correspondiente de dicho beneficio en los resultados de los ejercicios 1996 y 1995 ascendió a 1.100 millones de pesetas, respectivamente, y se incluyen dentro del epígrafe “Otros ingresos de explotación” de las respectivas cuentas de pérdidas y ganancias adjuntas.

Flota operativa

A continuación se resume la flota operativa de la Sociedad durante el ejercicio 1996:

Tipo de Avión	En Propiedad	En Arrendamiento Financiero	En Arrendamiento Operativo	Total
B-727	23	-	5	28
B-747	6	-	1	7
B-757	-	1	7	8
A-300	8 (a)	-	-	8 (a)
A-320	11	5	6	22
A-340	-	-	4	4
DC-8	-	-	3 (b)	3
DC-9	8 (c)	-	-	8
DC-10	8 (d)	-	-	8
MD-87	17	2	5	24
	81	8	31	120

(a) Incluye 2 aviones que se encuentran inactivos.

(b) Incluye 2 aviones alquilados a su filial Cargosur, S.A., y otro más que ésta tenía arrendado a terceros y en cuya posición se subrogó la Sociedad, en 1995.

(c) Incluye 4 aviones que se mantienen arrendados a su filial Binter Canarias, S.A.

(d) Incluye 3 aviones que han sido vendidos durante 1996 y un avión alquilado a su filial Venezolana Internacional de Aviación, S.A., que se ha reincorporado a la flota de la Sociedad en 1997.

Al 31 de diciembre de 1996, la Sociedad mantiene hipotecados 12 aviones y sus motores, con un valor neto contable en libros de 36.379 millones de pesetas, en garantía de diversos préstamos que, a dicha fecha, habían sido amortizados en su totalidad. Asimismo, existe una hipoteca constituida sobre un avión que la Sociedad opera en régimen de arrendamiento financiero y cuyo valor neto contable en libros ascendía, al 31

de diciembre de 1996, a 4.793 millones de pesetas. Dicha garantía ha sido prestada por el arrendador, propietario de la aeronave, ante terceros.

Las cuotas devengadas en los ejercicios 1996 y 1995 en concepto de arrendamiento operativo de los 28 aviones y 24 aviones, respectivamente, de las flotas B-747, B-757, B-727, A-320, A-340 y MD-87 mencionados anteriormente han ascendido a 11.818 millones de pesetas y a 10.396 millones de pesetas, respectivamente, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de las cuentas de pérdidas y ganancias adjuntas (véase Nota 16). El importe total aproximado de las cuotas a pagar comprometidas por el arrendamiento operativo de estos aviones, así como su año previsto de devengo, es el que se detalla a continuación:

MILLONES DE DÓLARES U.S.A.	
1997	108
1998	99
1999	55
2000 a 2003	131
	393

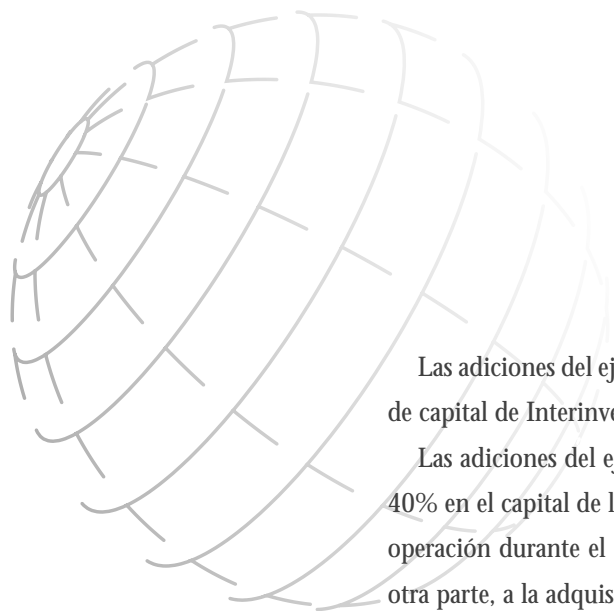
Cobertura de seguros

La Sociedad mantiene suscritas diferentes pólizas de seguro sobre los elementos del inmovilizado material e inmaterial, que cubren suficientemente el valor neto contable de los mismos al 31 de diciembre de 1996 y 1995. Asimismo, la Sociedad mantiene suscritas diferentes pólizas de seguro sobre la flota aérea arrendada a terceros, de acuerdo con las condiciones establecidas en los respectivos contratos de arrendamiento. La mayoría de estas pólizas están suscritas con Musini, Sociedad Mutua de Seguros y Reaseguros.

7 Inmovilizaciones Financieras

Los movimientos habidos durante los ejercicios 1996 y 1995 en el epígrafe "Participaciones en empresas del Grupo y asociadas", así como en su correspondiente provisión, han sido los siguientes:

MILLONES DE PESETAS		
Empresas del Grupo y Asociadas	Coste	Provisión
Saldo al 1-01-95	141.140	(95.317)
Adiciones o dotaciones	67.541	(23.136)
Bajas o recuperaciones	(3.105)	80
Saldo al 31-12-95	205.576	(118.373)
Adiciones o dotaciones	2.375	(2.752)
Bajas o recuperaciones	(130.789)	64.134
Saldo al 31-12-96	77.162	(56.991)



Las adiciones del ejercicio 1995 corresponden básicamente a la participación en la ampliación de capital de Interinvest, S.A.

Las adiciones del ejercicio 1996 corresponden, por una parte, a la toma de participación del 40% en el capital de las sociedades adquirentes de los cuatro aviones A-340 que han entrado en operación durante el ejercicio, por importe de 1.451 millones de pesetas (véase Nota 6) y, por otra parte, a la adquisición de forma directa de la participación indirecta que la Sociedad poseía del capital de Amadeus Global Travel Distribution, S.A., por importe de 924 millones de pesetas.

Empresas del Grupo y Asociadas	Dirección	31 de Diciembre de 1996			
		Participación Directa e Indirecta	Valor en Libros Coste	Provisión	Capital
		(a)			
Aviación y Comercio, S.A.	Maudes, 51; Madrid	32,93	3.880	-	7.400
Binter Canarias, S.A.	Aeropuerto de Las Palmas	99,99	5.127	(3.799)	1.387
Binter Mediterráneo, S.A.	Aeropuerto de Las Palmas	99,99	6.157	(5.784)	1.668
Compañía Auxiliar al Cargo Expres, S.A.	Juan de la Cierva, 9; Madrid	75,00	111	-	32
Campos Velázquez, S.A.	Velázquez, 134; Madrid	99,99	3.785	(30)	150
Cargosur, S.A.	Avda. de la Hispanidad, 13; Madrid	100,00	1.445	(585)	1.008
Iber-Swiss Catering, S.A.	Ctra. de la Muñoza, s/n; Madrid	70,00	594	-	500
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. (VIVA)	Zurbano, 41; Madrid	99,47	10.593	(7.242)	6.650
Amadeus Group	Salvador de Madariaga, 1; Madrid	29,20	2.481	(1.557)	6.527
Aerolíneas Argentinas, S.A.	Boucharde 547; Buenos Aires	20,00	24.907	(21.860)	71.472
Líneas Aéreas del Cobre, S.A.	Avda. Libertador B. O' Higgins, 107; Santiago de Chile	25,13	1.418	(1.418)	5.496
Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA)	Óscar M. Zuloaga, s/n; Caracas	45,00	14.716	(14.716)	557
Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A. (SAVIA)	Velázquez, 130; Madrid	99,90	200	-	200
Iberbus Concha Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublin	40,00	337	-	843
Iberbus Rosalia Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublin	40,00	342	-	855
Iberbus Chacel Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublin	40,00	379	-	950
Iberbus Arenal Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublin	40,00	393	-	982

(a) Los porcentajes de participación de la Sociedad en el capital social de las empresas del Grupo y asociadas se han mantenido constantes durante los ejercicios 1996 y 1995, salvo en los casos de Compañía Auxiliar al Cargo Expres, S.A., Aerolíneas Argentinas, S.A. y Líneas Aéreas del Cobre, S.A. Los porcentajes de participación en estas sociedades al 31 de diciembre de 1995 eran de 60%, 83,35% (de forma directa e indirecta) y 38,07%, respectivamente, mientras que al 31 de diciembre de 1996 son del 75%, 20% y 25,13%, respectivamente.

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

MILLONES DE PESETAS	
Aviación y Comercio, S.A.	4.737
Binter Canarias, S.A.	593
Compañía Auxiliar al Cargo Expres, S.A.	1
Cargosur, S.A.	185
Iber-Swiss Catering, S.A.	232
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	498

Las bajas en el coste y las recuperaciones de provisiones de 1996 se han producido, básicamente, por la reducción de la participación de la Sociedad en Aerolíneas Argentinas, S.A. (directa e indirecta) y Líneas Aéreas del Cobre, S.A.

La información relacionada con las principales empresas del Grupo y asociadas al 31 de diciembre de 1996 y 1995, obtenida de las respectivas cuentas anuales o estados financieros provisionales en los casos de Aerolíneas Argentinas, S.A., Venezolana Internacional de Aviación, S.A., Líneas Aéreas del Cobre, S.A. y Amadeus Group, y estando pendientes de aprobación por las respectivas Juntas Generales de Accionistas las correspondientes al ejercicio 1996, se presenta a continuación:

MILLONES DE PESETAS

			31 de Diciembre de 1995			
Beneficios (Pérdidas)			Beneficios (Pérdidas)			
Reservas	Ordinarios	Extraordinarios	Capital	Reservas	Ordinarios	Extraord.
(b)						
14.165	183	159	7.400	9.459	(1.470)	1.439
134	(169)	66	2.000	(613)	(489)	30
(551)	(632)	(112)	2.000	(394)	(440)	(49)
187	27	-	40	189	52	(27)
3.352	253	-	150	3.346	376	-
(148)	(87)	87	1.445	1	141	(912)
345	65	7	500	49	47	17
(1.466)	(1.761)	(54)	6.650	(1.286)	(476)	(202)
(22.831)	7.181	(1.458)	6.516	(18.888)	(4.999)	(706)
(49.477) (e)	(16.347)	7.742	136.314 (c)	(68.957)	(14.563)	(8.323)
(6.546)	- (d)	- (d)	5.307	(2.456)	(673)	(132)
(1.388)	(920)	-	1.622	2.022	(1.495)	-
104	65	-	200	38	49	17
54	(85)	-	-	-	-	-
36	(68)	-	-	-	-	-
38	(68)	-	-	-	-	-
29	(33)	-	-	-	-	-

(c) Este importe incluye la participación directa e indirecta de la Sociedad en los capitales sociales de Aerolíneas Argentinas, S.A. e Interinvest, S.A. al 31 de diciembre de 1995.

(d) A la fecha de formulación de estas cuentas anuales no se ha podido obtener ninguna estimación de los resultados de esta sociedad correspondientes al ejercicio 1996.

(e) Incluye el aporte irrevocable realizado por Interinvest, S.A. equivalente a 46.898 millones de pesetas.





Durante los ejercicios 1996 y 1995, las Juntas Generales de Accionistas de las siguientes empresas del Grupo y asociadas adoptaron los siguientes acuerdos:

	MILLONES DE PESETAS									
	Aportaciones para Compensar Pérdidas		Distribución de Dividendos		Ampliación de Capital		Reducción de Capital		Cancelación de Reservas por Acciones Propias	
	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995
Binter Canarias, S.A.	-	750	-	-	-	-	613	1.000	-	-
Binter Mediterráneo, S.A.	-	-	-	-	-	-	332	2.500	-	-
Campos Velázquez, S.A.	-	-	370	240	-	-	-	-	-	-
Interinvest, S.A.	-	-	-	-	-	66.704	-	-	-	-
Compañía Auxiliar al Cargo-Expres, S.A.	-	-	-	-	-	-	8	-	28	-
Cargosur, S.A.	-	-	-	-	-	-	437	-	-	-

A finales de 1995, la Junta General de Accionistas de Interinvest, S.A. aprobó una ampliación de su capital social por 66.704 millones de pesetas, que fue íntegramente suscrita por la Sociedad mediante la aportación directa de créditos frente Aerolíneas Argentinas por 22.679 millones de pesetas, la entrega de acciones de esta sociedad por valor de 3.105 millones de pesetas y el desembolso en efectivo de 40.920 millones de pesetas.

Por otra parte, y en las mismas fechas, Interinvest, S.A. realizó un aporte irrevocable de capital a cuenta de una futura ampliación de capital en Aerolíneas Argentinas, S.A. por un importe de 46.898 millones de pesetas, mediante la aportación en efectivo de 40.920 millones de pesetas y mediante la compensación de créditos por valor de 5.978 millones de pesetas.

En 1996, la Sociedad ha reducido significativamente su participación en Aerolíneas Argentinas, S.A. y Líneas Aéreas del Cobre, S.A., mediante la venta del 63,35% (vendiendo su participación en la sociedad Interinvest, S.A.) y del 12,94%, respectivamente, del capital de dichas sociedades a Andes Holding B.V., compañía holandesa participada en un 42% por Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI). El importe de la venta ha ascendido a 64.852 millones de pesetas habiéndose generado una pérdida neta de 2.922 millones de pesetas que se incluye en el epígrafe "Pérdidas procedentes del inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1996 adjunta. Al 31 de diciembre de 1996 se encontraban pendientes de cobro por esta operación 17.740 millones de pesetas, aplazados hasta que se produzca la venta de Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur, S.A. (compañía participada en un 89,99% por Aerolíneas Argentinas, S.A.) por parte de Andes Holding B.V. El plazo estipulado en contrato para la venta de la citada sociedad finaliza en abril de 1999. Si en dicha fecha no se hubiera logrado realizar la venta, las acciones de Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur, S.A., que en la actualidad se encuentran como prenda a favor de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., serían traspasadas a la Sociedad.

El contrato de venta de las participaciones indicadas otorga a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., durante dos años, la opción de recomprar las acciones vendidas, si bien sólo podrá ejercerla

en el supuesto de que se alcancen determinados ratios financieros relacionados con los fondos propios del Grupo Iberia y si participa en la operación un inversor privado en un porcentaje significativo, de acuerdo con los términos en que la Comisión de la Unión Europea ha aprobado el Programa de Medidas de la Sociedad (véase Nota 1).

Asimismo, Andes Holding B.V. se ha comprometido a la adquisición de un 10% del capital social de Aerolíneas Argentinas, S.A. por un importe de 23.185.515 dólares USA (3.047 millones de pesetas). Como consecuencia de este compromiso, la Sociedad ha recuperado provisiones realizadas por esta inversión en ejercicios anteriores por un importe de 174 millones de pesetas hasta dejar valorada su participación al 31 de diciembre de 1996 en la mencionada sociedad en el importe garantizado de recuperación.

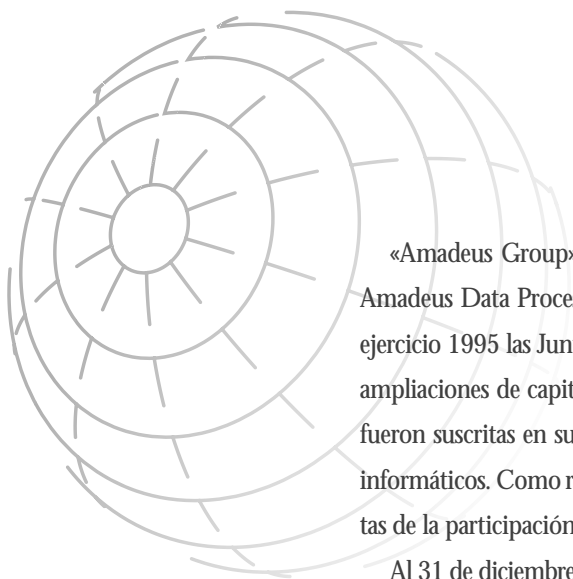
Durante el ejercicio 1995 la Sociedad dotó provisiones por importe de 20.343 millones de pesetas, en relación con sus participaciones en Aerolíneas Argentinas, S.A. y Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA), que se incluyen en el epígrafe "Variación de las provisiones de la cartera de control" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1995 adjunta, de acuerdo con los resultados experimentados por dichas Sociedades y la situación financiera que mostraban sus balances provisionales a dicha fecha. Al 31 de diciembre de 1996, el importe de las provisiones acumuladas en relación con VIASA cubre íntegramente el valor de la participación.

Al 31 de diciembre de 1996, la Sociedad tenía concedidos avales en dólares U.S.A. ante diversas entidades, a favor de Aerolíneas Argentinas, S.A. por un importe global de 10.644 millones de pesetas. Adicionalmente, al 31 de diciembre de 1996 la Sociedad tenía concedido un aval en dólares U.S.A. ante una entidad financiera a favor de Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA) por importe de 6.159 millones de pesetas. Las condiciones de los avales citados permiten determinar que no se producirán pérdidas para la Sociedad como consecuencia de los mismos.

En noviembre de 1996, la Sociedad presentó un Plan de Viabilidad para VIASA que no ha sido aceptado por los representantes de los trabajadores. En enero de 1997 se ha producido el cese de las operaciones de VIASA y en marzo de 1997, tras el acuerdo de los accionistas, se ha presentado la suspensión de pagos de VIASA y se va a iniciar el proceso de liquidación de la sociedad.

En el balance de situación al 31 de diciembre de 1996 adjunto se incluyen saldos con VIASA en concepto de inversión, préstamos, cuenta corriente y depósitos por cuenta de VIASA que ascienden a un importe total neto de las provisiones registradas, de 10.036 millones de pesetas. Adicionalmente, en febrero de 1997 la Sociedad se ha comprometido a aportar 1.577 millones de pesetas para acometer las primeras acciones del proceso de liquidación de VIASA. La Sociedad dispone de garantías sobre los saldos netos registrados al 31 de diciembre de 1996, constituidas, básicamente, por garantías hipotecarias sobre inmuebles y elementos de la flota de VIASA.

Los Administradores de la Sociedad han considerado que las provisiones registradas al 31 de diciembre de 1996, por garantías existentes y la regularización pendiente de un pasivo excesivo (véase Nota 4-h), cubren el efecto de la pérdida que, en su caso, se pueda producir en el proceso de liquidación de VIASA.



«Amadeus Group» está integrado por las sociedades Amadeus Global Travel Distribution, S.A., Amadeus Data Processing GmbH (una sociedad alemana) y sus sociedades participadas. Durante el ejercicio 1995 las Juntas Generales de Accionistas de las dos sociedades mencionadas acordaron unas ampliaciones de capital con prima de emisión por un importe total de 92,1 millones de ECU's que fueron suscritas en su totalidad por una sociedad americana mediante la aportación de sus sistemas informáticos. Como resultado de esta operación y tras la adquisición por parte de los antiguos accionistas de la participación de uno de ellos, la Sociedad participa, en el 29,2% de Amadeus Group.

Al 31 de diciembre de 1996, la Sociedad tenía concedidos avales en ECU's ante diversas entidades, a favor de las sociedades que componen «Amadeus Group» por un importe de 9.232 millones de pesetas.

«Amadeus-Group», cuyo objeto social consiste en la gestión y explotación de un sistema automatizado de reservas, ha tenido pérdidas en los últimos ejercicios como consecuencia de encontrarse en el período de la puesta en marcha inicial de su actividad. En el ejercicio 1996 «Amadeus Group» ha obtenido beneficios que se espera que se consoliden en los próximos años.

En 1996, y como consecuencia de la cancelación de un paquete de acciones propias que poseía Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. (CACESA), la Sociedad ha incrementado el porcentaje de participación en el capital de la misma hasta un 75%.

Los datos más significativos en relación con el saldo del epígrafe «Créditos a empresas del Grupo y asociadas» y con su correspondiente provisión de los balances de situación al 31 de diciembre de 1996 y 1995 adjuntos son:

MILLONES DE PESETAS			
Créditos	1996	1995	Fecha de Vencimiento
Binter Canarias, S.A.	294	441	15-1-1999 (a)
Aerolíneas Argentinas, S.A.	-	20	-
VIASA	13.357	11.292	(b)
SAVIA	-	200	1-7-1997 (a)
Amadeus Group	4.795	4.703	31-12-1998 (c)
Iberbus Concha Ltd.	2.583	-	29-2-2003
Iberbus Rosalía Ltd.	2.563	-	10-5-2003
Iberbus Chacel Ltd.	2.839	-	6-9-2003
Iberbus Arenal Ltd.	2.904	-	18-10-2003
Total	29.335	16.656	
Provisión	(4.589)	(1.744)	

(a) Los movimientos habidos durante el ejercicio corresponden a traspasos de deuda a corto plazo.

(b) Estos créditos están instrumentados en diversos préstamos y pagarés, en parte con garantía hipotecaria y denominados en dólares U.S.A. Los intereses devengados durante el ejercicio 1996, por importe de 1.147 millones de pesetas se han registrado con abono al epígrafe «Ingresos a distribuir en varios ejercicios» del balance de situación al 31 de diciembre de 1996 adjunto. Asimismo, en el apartado «Provisiones» del epígrafe «Inmovilizaciones financieras» del balance de situación al 31 de diciembre de 1996 adjunto, se incluyen 4.589 millones de pesetas para cubrir el importe de este préstamo que, en opinión de los Administradores, no se encuentra cubierto con garantías hipotecarias.

(c) Estos préstamos están denominados en ECU's, habiéndose producido reembolsos de 119 millones de pesetas y de 905 millones de pesetas durante 1996 y 1995, respectivamente.

Durante 1996, el tipo de interés anual de los créditos indicados anteriormente se ha situado entre el 5% y el 10%, estando varios de ellos referenciados al MIBOR o al LIBOR.

8 Inversiones Financieras Temporales

El desglose de este epígrafe de los balances de situación adjuntos es el siguiente:

MILLONES DE PESETAS		
	1996	1995
Deuda pública	32.547	-
Imposiciones a corto plazo	4.000	-
Inversiones a través de SEPI	2.000	76
Créditos a empresas del Grupo y asociadas a corto plazo	347	600
Depósitos y fianzas a corto plazo	1.303	529
Intereses a cobrar no vencidos	1.285	95
Otras inversiones financieras temporales	2.637	2.463
	44.119	3.763

La Deuda pública está constituida por Obligaciones del Estado y Letras del Tesoro que, al 31 de diciembre de 1996, tenían una rentabilidad media del 10,1%.

9 Fondos Propios

Capital social

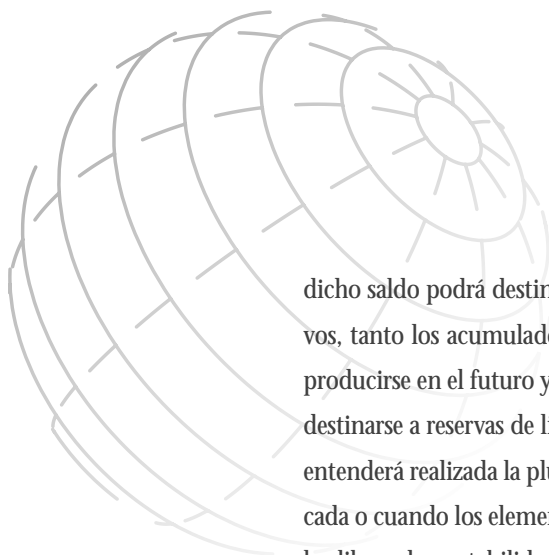
Al 31 de diciembre de 1996 y 1995, el capital social estaba compuesto, respectivamente, por 882.512.019 acciones nominativas y 213.281.250 acciones nominativas, de 130 pesetas de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas.

Al 31 de diciembre de 1996, Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (véase Nota 1) es el accionista mayoritario de la Sociedad, con una participación del 99,98%.

Con fecha 23 de diciembre de 1995, la Junta General Extraordinaria de Accionistas acordó una ampliación de capital de 87.000 millones de pesetas, que fue autorizada por la Comisión de la Unión Europea con fecha 31 de enero de 1996 (véase Nota 1) y desembolsada por Teneo, S.A. en dos tramos: uno de 36.685 millones de pesetas y otro de 50.315 millones de pesetas, realizados con fechas 26 de abril de 1996 y 24 de junio de 1996, respectivamente.

Reserva de revalorización

A partir de la fecha en que la Administración tributaria haya comprobado y aceptado el saldo del epígrafe "Reserva de revalorización" o haya prescrito el plazo de 3 años para su comprobación,



dicho saldo podrá destinarse, sin devengo de impuestos, a eliminar los resultados contables negativos, tanto los acumulados de ejercicios anteriores como los del propio ejercicio, o los que puedan producirse en el futuro y a ampliación del capital social. A partir del 1 de enero del año 2007 podrá destinarse a reservas de libre disposición, siempre que la plusvalía monetaria haya sido realizada. Se entenderá realizada la plusvalía en la parte correspondiente a la amortización contablemente practicada o cuando los elementos patrimoniales actualizados hayan sido transmitidos o dados de baja en los libros de contabilidad. Si se dispusiera del saldo de esta reserva en forma distinta a la prevista en el Real Decreto-Ley 7/1996, dicho saldo pasaría a esta sujeto a tributación.

Otros aspectos

Con fecha 22 de mayo de 1996, la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad aprobó aplicar los resultados negativos del ejercicio 1995 a la cuenta de “Pérdidas de ejercicios anteriores”.

10 Provisiones para Pensiones y Obligaciones Similares

El movimiento habido durante los ejercicios 1996 y 1995 en este epígrafe ha sido el siguiente:

MILLONES DE PESETAS			
	Provisión Correspondiente al Personal		Provisión Total
	Jubilado o en Reserva	En Activo	
Saldo al 1 de enero de 1995	14.375	31.378	45.753
Dotaciones con cargo a			
Gastos financieros	1.150	2.510	3.660
Gastos de personal	-	2.985	2.985
Traspaso de la provisión correspondiente al personal activo a la provisión correspondiente al personal jubilado o en reserva	2.928	(2.928)	-
Pagos realizados	(3.044)	-	(3.044)
Saldo al 31 de diciembre de 1995	15.409	33.945	49.354
Dotaciones con cargo a			
Gastos financieros	1.233	2.715	3.948
Gastos de personal	-	3.209	3.209
Traspaso de la provisión correspondiente al personal activo a la provisión correspondiente al personal jubilado o en reserva	4.055	(4.055)	-
Pagos realizados	(3.336)	-	(3.336)
Saldo al 31 de diciembre de 1996	17.361	35.814	53.175

11 Compromisos y Contingencias

Al 31 de diciembre de 1996 y de 1995, la Sociedad tenía reclamaciones de diferentes colectivos de trabajadores por diversos conceptos. Las demandas interpuestas por los trabajadores están pendientes de resolución en los tribunales correspondientes. Los Administradores de la Sociedad consideran que los pasivos que podrían derivarse de dichas reclamaciones están suficientemente cubiertos por las provisiones registradas al 31 de diciembre de 1996.

Por otra parte, al 31 de diciembre de 1996 y 1995 existían garantías entregadas a favor de terceros, adicionales a los compromisos suscritos con fabricantes de flota aérea (véase Nota 6) y a las garantías descritas en la Nota 7 a favor de diversas sociedades, por un importe global de 15.936 millones de pesetas y de 8.032 millones de pesetas, respectivamente.

12 Deudas con Entidades de Crédito y Emisiones de Pagarés

La composición de las deudas con entidades de crédito y emisiones de pagarés de la Sociedad al 31 de diciembre de 1996 y 1995, de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

31 de diciembre de 1996

MILLONES DE PESETAS						
Deudas con Vencimiento en:						
Divisa	1997	1998	1999	2000	2001	Años Sigüientes
Deuda						
Préstamos en pesetas	7.978	2.491	2.510	2.733	2.720	18.283
Préstamos en divisa: Yen	146	242	340	423	3.203	2.927
E.C.U.	1.969	1.169	1.169	1.169	1.168	8.179
Florín	798	521	521	521	521	3.650
Libra	1.665	1.483	1.483	1.483	1.483	10.381
Dólar U.S.A.	2.102	1.957	1.874	1.806	2.036	2.513
Marco alemán	1.176	1.235	1.302	1.105	1.114	8.854
	15.834	9.098	9.199	9.240	12.245	54.787

Durante 1996, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 9,52% para los préstamos en pesetas y del 7,67%, para los préstamos en moneda extranjera, estando varios de ellos referenciados al MIBOR o LIBOR, respectivamente.

31 de diciembre de 1995

MILLONES DE PESETAS						
Deudas con Vencimiento en:						
Divisa	1996	1997	1998	1999	2000	Años Siguientes
Deuda						
Préstamos en pesetas	71.789	13.846	6.083	5.466	6.545	33.015
Préstamos en divisa: Yen	54	80	251	354	439	6.370
E.C.U.	2.040	1.117	1.117	1.117	1.117	8.941
Florin	878	525	525	525	525	4.204
Libra	2.374	1.239	1.239	1.239	1.239	9.915
Dólar U.S.A.	2.274	2.211	2.077	2.000	1.804	4.209
Marco alemán	1.254	1.296	1.349	1.407	1.202	10.278
	80.663	20.314	12.641	12.108	12.871	76.932
Pagarés						
En pesetas	3.745	-	-	-	-	-
	3.745	-	-	-	-	-

Durante 1995, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 9,78% para los préstamos en pesetas y del 8,71%, para los préstamos en moneda extranjera, estando varios de ellos referenciados al MIBOR o LIBOR, respectivamente.

13 Futuros y Otros Instrumentos Similares

A continuación se presenta el desglose de valores nominales por tipos de productos derivados que mantiene la Sociedad al 31 de diciembre de 1996:

MILLONES DE PESETAS	
Operaciones de cobertura de riesgo de interés:	
IRS's (permutas financieras sobre tipos de interés)	9.667
Opciones y futuros sobre tipos de interés	41.131
Operaciones de cobertura de riesgo de cambio:	
Opciones sobre divisas	58.894
Currency swaps	47.846

La contratación de las operaciones que se relacionan tiene como único fin la cobertura, total o parcial, de las posiciones patrimoniales o de flujos de la Sociedad.

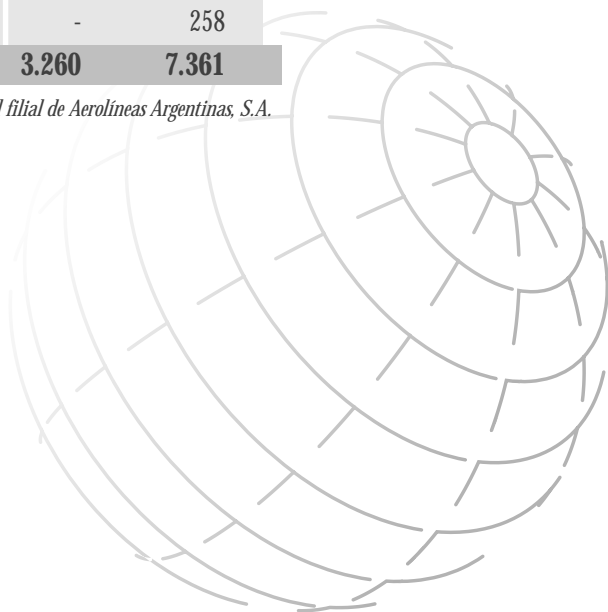
14 Saldos y Transacciones con Empresas del Grupo y Asociadas

La composición de los saldos deudores y acreedores mantenidos con empresas del Grupo y asociadas al 31 de diciembre de 1996 y al 31 de diciembre de 1995 es el siguiente:

Ejercicio 1996

Sociedad	Saldos Deudores		Saldos Acreedores	
	A Largo Plazo	A Corto Plazo	A Largo Plazo	A Corto Plazo
SEPI, por conceptos fiscales (Nota 15)	20.753	4.546	267	3.056
SEPI, por otros conceptos	-	-	384	2.257
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	-	498	-	-
Campos Velázquez, S.A.	-	-	-	202
Compañía Auxiliar al Cargo-Expres, S.A.	-	283	-	126
Iber-Swiss Catering, S.A.	-	61	-	316
Iberia Tecnología, S.A.	-	182	-	180
SAVIA	-	1.124	-	-
Aviación y Comercio, S.A.	-	186	-	-
Cargosur, S.A.	-	-	-	150
Aerolíneas Argentinas, S.A.	-	4.878 (a)	-	-
Venezolana Internacional de Aviación, S.A.	-	6.170	-	-
Amadeus Group	-	316	925	-
Binter Finance B.V.	-	546	-	-
Andes Holding B.V. (Nota 7)	17.740	-	-	-
Binter Canarias, S.A.	-	-	-	473
Binter Mediterráneo, S.A.	-	-	-	101
Musini	-	-	1.684	242
Otros	-	-	-	258
	38.493	18.790	3.260	7.361

(a) Incluye 468 millones correspondientes a Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur, S.A., sociedad filial de Aerolíneas Argentinas, S.A.

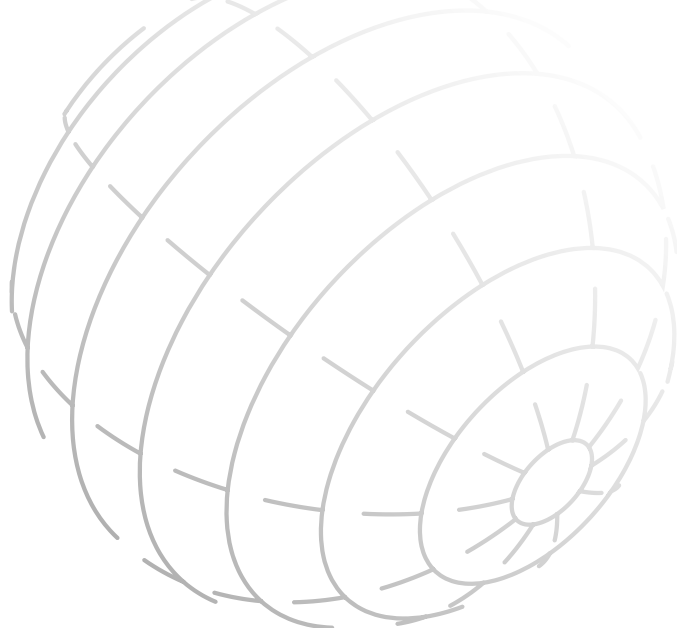


Ejercicio 1995

MILLONES DE PESETAS

Sociedad	Saldos Deudores		Saldos Acreedores	
	A Largo Plazo	A Corto Plazo	A Largo Plazo	A Corto Plazo
TENEO, S.A., por conceptos fiscales (Nota 15)	17.527	15.034	67	-
TENEO, S.A., por otros conceptos	-	-	593	24
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	-	-	-	288
Campos Velázquez, S.A.	-	-	-	874
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	-	677	-	294
Iber-Swiss Catering, S.A.	-	30	-	255
Iberia Tecnología, S.A.	-	120	-	180
SAVIA	-	794	-	-
Aviación y Comercio, S.A.	-	-	-	379
Cargosur, S.A.	-	293	-	-
Aerolíneas Argentinas, S.A.	-	2.919 (a)	-	-
Venezolana Internacional de Aviación, S.A.	-	3.906	-	-
Amadeus Group	-	476	-	-
Binter Finance	-	1.768	14.752	-
Binter Canarias, S.A.	-	-	-	1.566
Binter Mediterráneo, S.A.	-	-	-	58
Musini	-	-	1.684	239
Infoleasing, S.A.	-	-	1.263	798
Otros	-	-	-	105
	17.527	26.017	18.359	5.060

(a) Incluye 298 millones correspondientes a Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur, S.A., sociedad filial de Aerolíneas Argentinas, S.A.





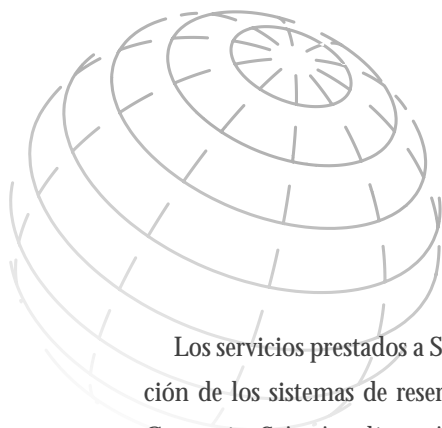
Las principales operaciones efectuadas por la Sociedad con empresas del grupo y asociadas durante los ejercicios 1996 y 1995 son las siguientes:

Ejercicio 1996

MILLONES DE PESETAS				
Sociedad	Servicios Prestados	Ingresos Financieros	Servicios Recibidos	Gastos Financieros
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	840	-	28	-
Campos Velázquez, S.A.	1	-	156	28
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	1.320	-	399	-
Iber-Swiss Catering, S.A.	15	7	4.579	-
SAVIA	3.368	32	-	-
Aviación y Comercio, S.A.	14.657	13	401	340
Cargosur, S.A.	-	-	134	-
Aerolíneas Argentinas, S.A.	3.025	165	243	-
Venezolana Internacional de Aviación, S.A.	4.357	422	-	-
Amadeus Group	3.031	299	6.319	-
Binter Canarias, S.A.	3.800	147	-	-
Binter Mediterráneo, S.A.	394	-	-	-

Ejercicio 1995

MILLONES DE PESETAS				
Sociedad	Servicios Prestados	Ingresos Financieros	Servicios Recibidos	Gastos Financieros
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	2.519	-	223	-
Campos Velázquez, S.A.	1	-	147	39
Compañía Auxiliar al Cargo Expres, S.A.	1.852	-	425	-
Iber-Swiss Catering, S.A.	85	19	4.356	-
SAVIA	2.429	56	433	-
Aviación y Comercio, S.A.	14.644	-	434	780
Cargosur, S.A.	277	7	2.740	26
Aerolíneas Argentinas, S.A.	3.154	2.191	447	-
Venezolana Internacional de Aviación, S.A.	2.000	977	-	-
Líneas Aéreas del Cobre, S.A.	226	-	-	-
Amadeus Group	1.984	306	6.382	-
Binter Canarias, S.A.	4.144	157	-	-
Binter Mediterráneo, S.A.	452	10	-	-



Los servicios prestados a SAVIA incluyen, principalmente, el importe de un canon por utilización de los sistemas de reserva de billetes de la Sociedad. Los servicios prestados a Aviación y Comercio, S.A., Aerolíneas Argentinas, S.A. Venezolana Internacional de Aviación, S.A. y Binter Canarias, S.A. consisten, fundamentalmente, en el mantenimiento de aviones, en la asistencia a pasajeros y aeronaves en escala y en comisiones por la venta de billetes.

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

15 Situación Fiscal

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

La conciliación de los resultados contables de los ejercicios 1996 y 1995 con las bases imponibles del Impuesto de Sociedades es como sigue:

Ejercicio 1996

MILLONES DE PESETAS			
	Aumento	Disminución	Importe
Beneficios antes de impuestos			2.823
Diferencias permanentes	69	(2.665) (a)	(2.596)
Diferencias temporales			
Con origen en el ejercicio	32.483 (b)	(864)	31.619
Con origen en ejercicios anteriores	150	(21.266) (c)	(21.116)
Base imponible (antes de ajustes de consolidación)			10.730
Ajustes por consolidación fiscal			
Diferencias permanentes	1.313	-	1.313
Base imponible (resultado fiscal)			12.043

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

(b) Este importe corresponde, principalmente, a las dotaciones efectuadas en 1996 en relación con las provisiones para pensiones y para la cobertura de riesgos relacionados con las filiales.

(c) Este importe corresponde, básicamente, a provisiones dotadas en ejercicios anteriores para pensiones, para el Plan de Bajas y otros compromisos con el personal, y para préstamos a compañías del grupo.

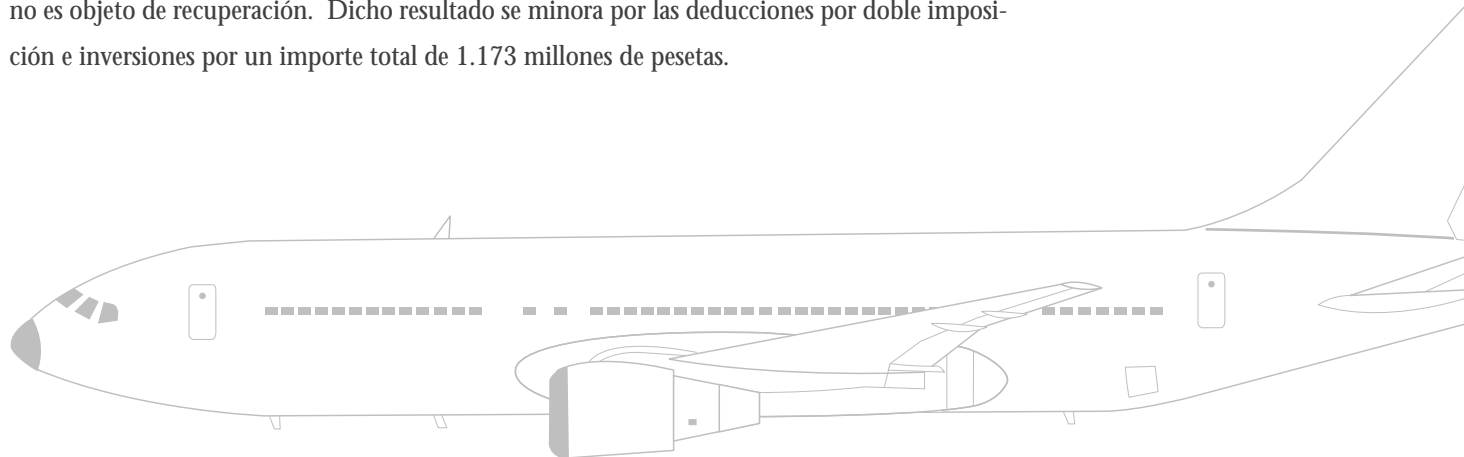
Ejercicio 1995

MILLONES DE PESETAS			
	Aumento	Disminución	Importe
Pérdidas antes de impuestos			(61.084)
Diferencias permanentes	52	(1.390)	(1.338)
Diferencias temporales			
Con origen en el ejercicio	30.573 (a)	-	30.573
Con origen en ejercicios anteriores	150	(7.905) (b)	(7.755)
Base imponible (antes de ajustes de consolidación)			(39.604)
Ajustes por consolidación fiscal			
Diferencias permanentes	2.348	-	2.348
Base imponible (resultado fiscal)			(37.256)

(a) Este importe corresponde, básicamente, a las dotaciones efectuadas en 1995 en relación con las provisiones para pensiones, parte del Plan de Bajas, y para otros compromisos con el personal.

(b) Este importe corresponde, básicamente, a provisiones dotadas en ejercicios anteriores para pensiones y para préstamos a compañías del grupo.

Siguiendo el criterio de contabilización expuesto en la Nota 4-I, la Sociedad ha registrado en 1996 y 1995 los créditos y débitos impositivos correspondientes que han supuesto un cargo neto de 101 millones de pesetas y un abono neto de 16.164 millones de pesetas en las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1996 y 1995, respectivamente. El gasto por Impuesto sobre Sociedades registrado en el ejercicio 1996 es el resultado de aplicar el 35% a los beneficios contables ajustado por las diferencias permanentes, junto con el 7% de las diferencias temporales que no es objeto de recuperación. Dicho resultado se minora por las deducciones por doble imposición e inversiones por un importe total de 1.173 millones de pesetas.



Dichos créditos y débitos impositivos se han registrado, en función de su fecha de recuperación, en los epígrafes “Empresas del Grupo, deudoras”, “Empresas del Grupo deudoras a largo plazo” y “Deudas con empresas del Grupo y asociadas” de los balances de situación adjuntos y se han derivado de:

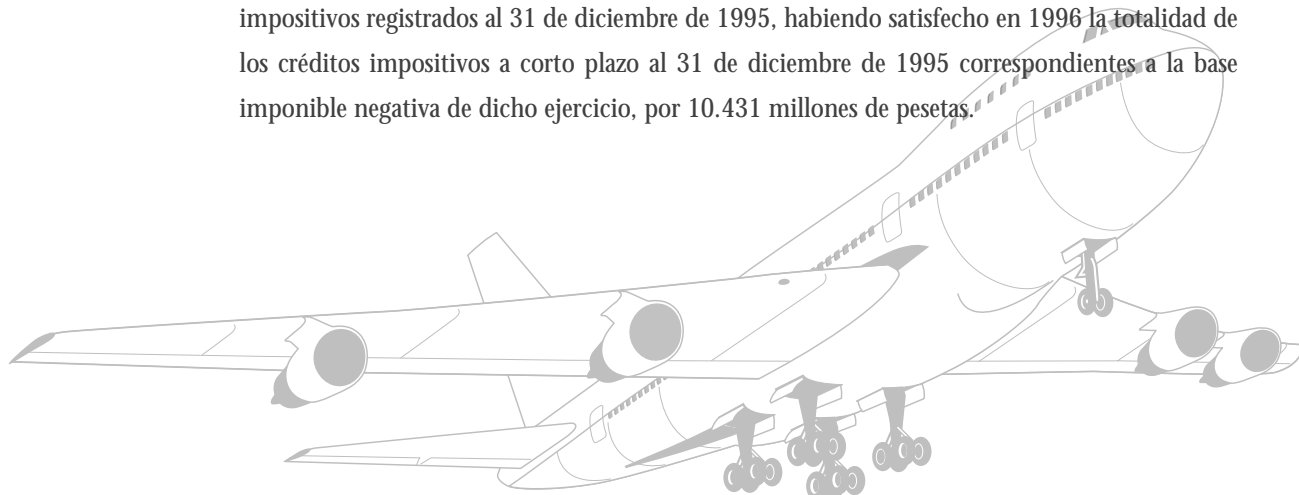
Ejercicio 1996

MILLONES DE PESETAS						
	Empresas del Grupo Deudoras			Deudas con Empresas del Grupo y Asociadas		
	a Corto Plazo	a Largo Plazo	Total	a Corto Plazo	a Largo Plazo	Total
Base imponible positiva correspondiente al ejercicio	-	-	-	3.056	-	3.056
Diferencias temporales originadas en el ejercicio	760	8.335	9.095	-	242	242
Diferencias temporales pendientes de aplicar, originadas en ejercicios anteriores	3.786	12.418	16.204	-	25	25
Total	4.546	20.753	25.299	3.056	267	3.323

Ejercicio 1995

MILLONES DE PESETAS						
	Empresas del Grupo Deudoras			Deudas con Empresas del Grupo y Asociadas		
	a Corto Plazo	a Largo Plazo	Total	a Corto Plazo	a Largo Plazo	Total
Base imponible negativa correspondiente al ejercicio	10.431	-	10.431	-	-	-
Diferencias temporales originadas en el ejercicio	3.334	4.592	7.926	-	-	-
Diferencias temporales pendientes de aplicar, originadas en ejercicios anteriores	1.269	12.935	14.204	-	67	67
Total	15.034	17.527	32.561	-	67	67

La Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, como entidad dominante del grupo consolidado, asumió la responsabilidad de la recuperación efectiva por la Sociedad de los créditos impositivos registrados al 31 de diciembre de 1995, habiendo satisfecho en 1996 la totalidad de los créditos impositivos a corto plazo al 31 de diciembre de 1995 correspondientes a la base imponible negativa de dicho ejercicio, por 10.431 millones de pesetas.



El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a largo plazo al 31 de diciembre de 1996 es el siguiente:

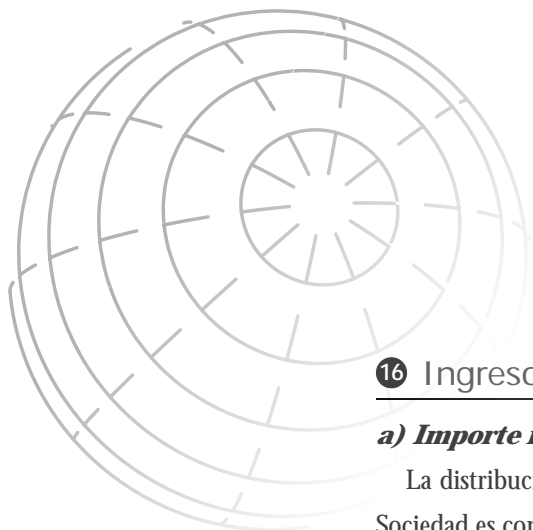
MILLONES DE PESETAS	
Año de Recuperación	
1998	1.487
1999	1.548
2000 y siguientes	17.718
	20.753

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

La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar las nuevas inversiones y, hasta abril de 1992, la creación de empleo. La Sociedad se ha acogido a los beneficios fiscales previstos en la citada legislación, habiéndose acreditado 294 millones de pesetas y 263 millones de pesetas en los ejercicios 1996 y 1995, respectivamente, por dichos conceptos. El importe de las deducciones pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 1996 asciende a 2.938 millones de pesetas, y sus plazos máximos de compensación son los siguientes:

Año de Origen	Millones de Pesetas	Período Máximo de Compensación
1991	1.184	2000
1992	218	2000
1993	783	2000
1994	196	2000
1995	263	2000
1996	294	2001

Con fecha 15 de enero de 1997, las autoridades tributarias han iniciado la inspección de los cinco últimos ejercicios para todos los impuestos que le son de aplicación a la Sociedad. No se espera que se devenguen pasivos adicionales de consideración para la Sociedad como consecuencia de las actuaciones inspectoras descritas.



16 Ingresos y Gastos

a) Importe neto de la cifra de negocios

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a la actividad de la Sociedad es como sigue:

MILLONES DE PESETAS		
Por Actividades	1996	1995
Ingresos por pasaje	336.142	313.799
Ingresos por mercancías	33.083	32.199
Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuerto)	54.117	55.632
Asistencia técnica a compañías aéreas	22.138	18.355
Otros ingresos	7.156	6.138
	452.636	426.123

Ingresos por pasaje

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

MILLONES DE PESETAS		
Red	1996	1995
Nacional y europea	221.181	207.137
Atlántico	94.120	86.896
Extremo Oriente	14.454	13.664
África	6.387	6.102
	336.142	313.799

Handling

En 1992, el Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), mediante concurso público, adjudicó a la Sociedad la prestación de los servicios de handling como primer operador en el territorio nacional para el período comprendido entre el 1 de abril de 1993 y el 1 de abril del 2000. Desde 1993, AENA está convocando concursos para segundos operadores en los principales aeropuertos españoles.

Asistencia técnica a compañías aéreas

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

b) Otros ingresos de explotación

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

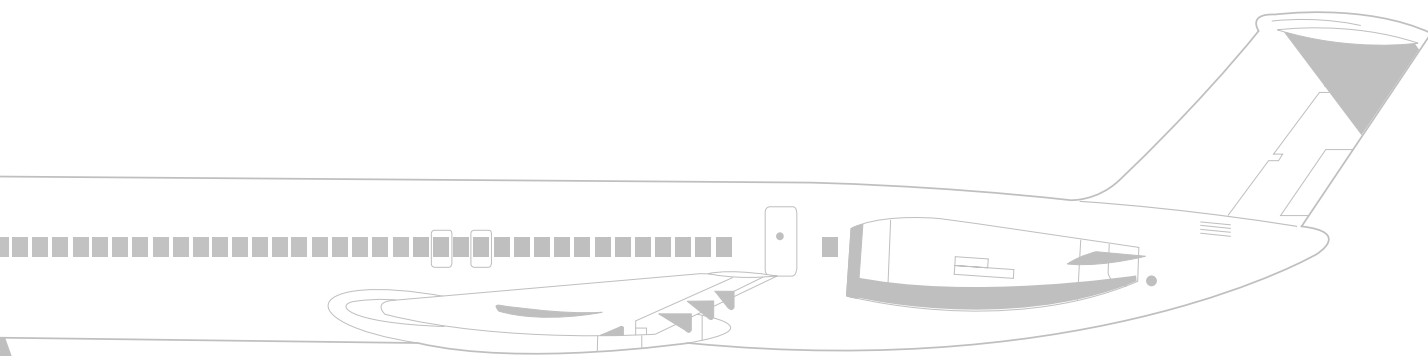
MILLONES DE PESETAS		
Conceptos	1996	1995
Ingresos por comisiones	11.094	11.661
Ingresos por cánones	2.677	1.831
Ingresos por alquileres	2.150	1.845
Imputación de ingresos diferidos	1.467	1.429
Otros ingresos diversos	7.233	7.029
	24.621	23.795

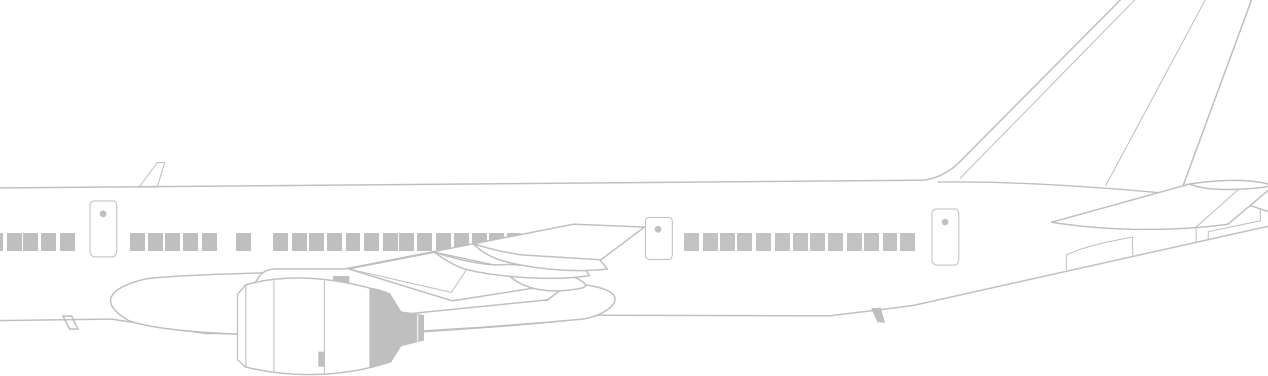
En el sector del transporte aéreo es práctica habitual el cobro de un porcentaje en concepto de comisión sobre el importe de los billetes vendidos para otras compañías aéreas.

c) Aprovisionamientos

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

MILLONES DE PESETAS		
Conceptos	1996	1995
Combustible de aviones	44.165	34.362
Repuestos para la flota aérea	11.407	8.601
Material de mayordomía	4.164	3.969
Otros aprovisionamientos	2.617	1.980
	62.353	48.912





d) Plantilla y gastos de personal

El número de empleados, medido en términos de plantilla media, por categoría profesional durante los ejercicios 1996 y 1995, ha sido el siguiente:

Empleados	1996	1995
Tierra:		
Técnicos de grado superior	770	820
Técnicos de grado medio	502	545
Cuerpo General Administrativo	5.874	6.187
Otros	10.953	11.463
	18.099	19.015
Vuelo:		
Pilotos	1.139	1.165
Oficiales técnicos de vuelo	262	269
Tripulantes de cabina de pasajeros	2.955	2.796
	4.356	4.230
	22.455	23.245

Como consecuencia del Plan Estratégico de la Sociedad elaborado en 1991, adaptado posteriormente en 1994 por el Programa de Medidas de adaptación al nuevo entorno competitivo (véase Nota 1), durante los ejercicios 1996 y 1995 se han producido un total de 55 y 618 bajas de personal, con un coste de 217 millones de pesetas y 3.190 millones de pesetas, respectivamente, que ha sido registrado con cargo al epígrafe “Gastos extraordinarios” de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1996 y 1995 adjuntas.

Adicionalmente, durante el ejercicio 1996 se han producido 1.989 bajas con un coste aproximado de 23.931 millones de pesetas, que han sido registradas con cargo al epígrafe “Provisión para responsabilidades” del balance de situación al 31 de diciembre de 1996 adjunto.

Al 31 de diciembre de 1996 quedaban pendientes de realizarse 400 bajas de personal, aproximadamente. Los Administradores de la Sociedad estiman que las cantidades registradas por este concepto en el epígrafe “Provisión para responsabilidades” del balance de situación al 31 de diciembre de 1996 adjunto cubren razonablemente el coste previsto de las bajas pendientes.

En cumplimiento de los acuerdos suscritos con el personal a finales de 1994, la Sociedad abonó una paga extraordinaria a sus empleados en enero de 1996 y en enero de 1995 cuyos importes se recogen en el apartado “Acuerdos con el personal” de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1996 y 1995. Dentro del marco de los citados acuerdos, la Sociedad ha registrado una provisión por importe de 2.879 millones de pesetas con cargo al epígrafe “Acuerdos con el personal” de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1996 adjunta, correspondiente al coste estimado de la entrega de acciones de la Sociedad que deberá hacer a su personal durante los primeros meses del año 1997.

Asimismo, y en el marco de los acuerdos alcanzados a finales de 1994, la Sociedad se comprometió a abonar a sus empleados un porcentaje de los resultados de las actividades ordinarias de los

ejercicios 1996 y 1995 que superasen los previstos en el plan de viabilidad de la Sociedad. Al 31 de diciembre de 1996 y 1995 la Sociedad ha registrado la provisión correspondiente con cargo al epígrafe “Acuerdos con el personal”.

e) Otros gastos de explotación

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

MILLONES DE PESETAS		
	1996	1995
Gastos comerciales	54.229	53.830
Tasas y derechos por tráfico aéreo	35.121	32.618
Alquiler flota aérea (Nota 6)	15.658	16.899
Mantenimiento (a)	16.629	13.648
Ayudas a la navegación	16.680	15.920
Servicios a bordo	10.662	9.546
Gastos sistema de reservas	8.914	8.153
Alquileres varios	8.909	8.057
Otros	33.373	34.055
	200.175	192.726

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

f) Gastos extraordinarios

La composición del saldo del epígrafe «Gastos extraordinarios» de las cuentas de pérdidas y ganancias adjuntas, es la siguiente:

MILLONES DE PESETAS		
	1996	1995
Indemnizaciones y gastos extraordinarios relacionados con el personal	217	12.169
Dotaciones a la provisión para responsabilidades	16.859	35.835
Dotaciones a la amortización de activos no operativos	1.132	988
Otros gastos extraordinarios	205	119
	18.413	49.111

17 Retribuciones y Otras Prestaciones al Consejo de Administración

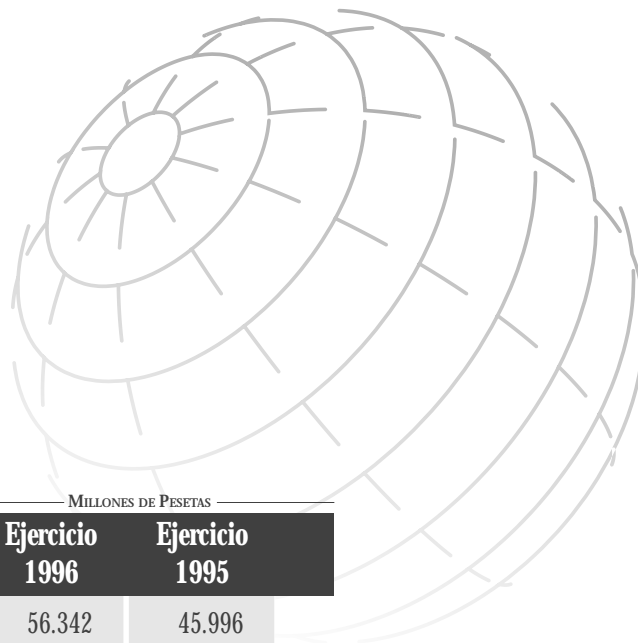
El importe de las remuneraciones devengadas en el curso de los ejercicios 1996 y 1995 por los miembros del Consejo de Administración en concepto de dietas, sueldos y salarios y seguros ascendió a 109 millones de pesetas y 62 millones de pesetas, respectivamente.

Durante los ejercicios 1996 y 1995 no se ha concedido ningún anticipo o crédito a los miembros del Consejo de Administración, no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.

18 Cuadro de Financiación de los Ejercicios 1996 y 1995

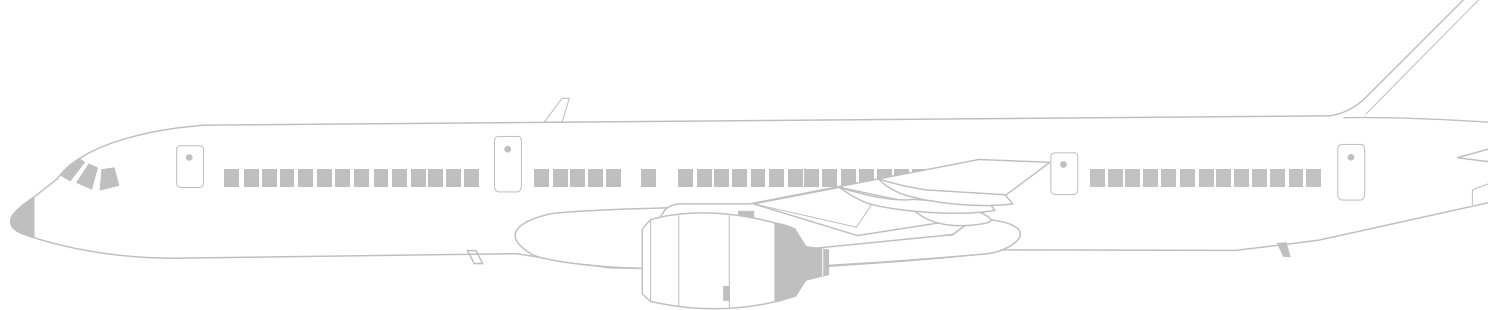
A continuación, se presentan los cuadros de financiación de la Sociedad correspondientes a los ejercicios 1996 y 1995:

Aplicaciones	Ejercicio 1996	Ejercicio 1995
Gastos de establecimiento	900	12
Gastos de formalización de deudas y otros gastos a distribuir en varios ejercicios	59	545
Adquisiciones de inmovilizado		
Inmovilizaciones inmateriales	272	595
Inmovilizaciones materiales	7.543	5.595
Inmovilizaciones financieras en empresas del Grupo y asociadas	11.886	54.499
Otras inversiones financieras	235	351
Cancelación o traspaso a corto plazo de deudas a largo plazo		
Empréstitos y otras emisiones análogas	47.109	45.895
De empresas del Grupo y asociadas	16.201	2.068
De otras deudas	3.167	4.375
Provisiones para grandes reparaciones	1.954	2.114
Provisiones para pensiones y otras obligaciones similares	3.336	3.044
Provisiones para responsabilidades	24.005	-
Efecto neto de la actualización de balance R.D.L. 7/1996	478	-
Total Aplicaciones	117.145	119.093
Exceso de Orígenes sobre Aplicaciones (Aumento del Capital Circulante)	91.773	-



MILLONES DE PESETAS

Orígenes	Ejercicio 1996	Ejercicio 1995
Recursos procedentes de las operaciones	56.342	45.996
Ampliación de capital	87.000	-
Deudas a largo plazo		
De empresas del Grupo	218	15.479
De otras empresas	4.728	14.405
Enajenación de inmovilizaciones materiales e inmateriales	11.237	2.045
Enajenación de inmovilizaciones financieras	48.079	3.105
Cancelación anticipada o traspaso a corto plazo de otras inversiones financieras		
Empresas del Grupo	487	1.920
Otras inversiones financieras	324	385
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	503	-
Otros orígenes	-	60
Total Orígenes	208.918	83.395
Exceso de Aplicaciones sobre Orígenes (Disminución del Capital Circulante)	-	35.698



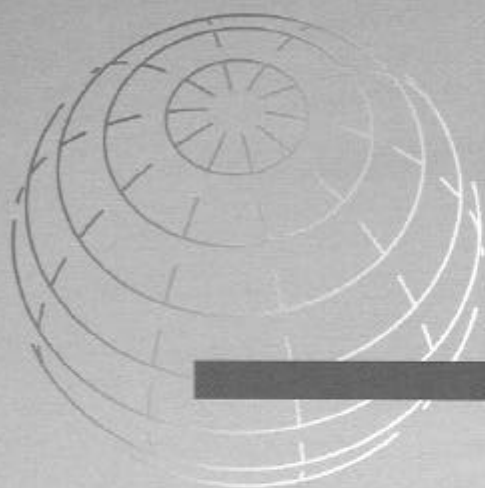
MILLONES DE PESETAS

Variación del Capital Circulante	1996		1995	
	Aumento	Disminución	Aumento	Disminución
Existencias	-	46	66	-
Deudores	-	5.222	-	8.302
Acreedores a corto plazo	54.972	-	-	25.964
Inversiones financieras temporales	40.356	-	-	1.829
Tesorería	812	-	-	89
Ajustes por periodificación	901	-	420	-
Total	97.041	5.268	486	36.184
Variación del Capital Circulante	91.773	-	-	35.698

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

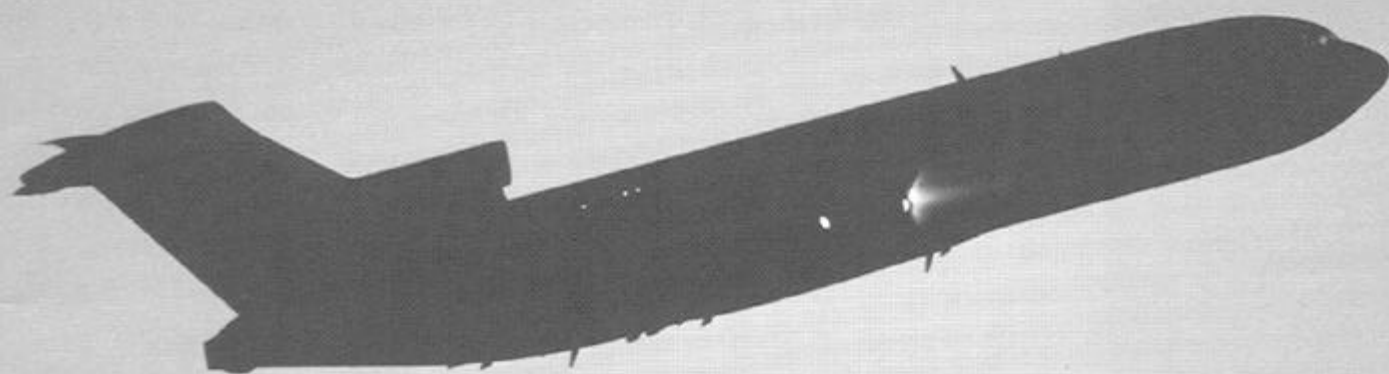
MILLONES DE PESETAS

	1996	1995
Beneficio (Pérdida) contable	2.722	(44.920)
Más/(Menos)		
Dotaciones a las amortizaciones y provisiones de inmovilizado	28.057	46.356
Dotaciones a las provisiones para riesgos y gastos	29.682	48.289
Crédito impositivo recuperable a largo plazo	(3.226)	(2.229)
Gastos derivados de intereses diferidos y de gastos amortizables	2.701	3.172
Diferencias de cambio netas, procedentes del largo plazo	731	(706)
Diferencias de cambio netas, por actualización del inmovilizado	(238)	2.627
Ingresos derivados de ingresos diferidos	(1.467)	(1.430)
Pérdidas netas en la enajenación de inmovilizado	411	(799)
Recuperación de excesos de provisiones y amortizaciones	(3.031)	(4.364)
	56.342	45.996



IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.

INFORME DE GESTIÓN, EJERCICIO 1996



La presente publicación incluye, debido a su extensión, un extracto del informe de gestión.
El texto íntegro se haya depositado en el Registro Mercantil de Madrid.

1 Aspectos y Hechos Destacables Durante el Ejercicio

El ejercicio 1996 tiene, sin duda alguna, como característica más importante para IBERIA, L.A.E. el retorno a los beneficios, que no conseguía desde 1989.

Ello ha sido posible fundamentalmente por el efecto de la puesta en práctica en 1995 del denominado "Programa de adaptación de IBERIA al nuevo entorno competitivo". Las medidas contempladas en el mismo permitieron la consideración de la capitalización aportada por el accionista, SEPI, conforme con un criterio de inversión regido por principios de mercado, y no como una ayuda de estado, lo que hubiera significado atenerse a un estricto seguimiento de determinadas obligaciones que limitarían la libertad de gestión de la empresa. En relación con el tramo de ampliación pendiente de 20.000 M. Ptas., se impuso como condición el cumplimiento de una serie de objetivos económicos y de productividad previamente a su notificación.

A este respecto cabe señalar que, al igual que en 1995, en el ejercicio 1996 la compañía ha alcanzado e incluso sobrepasado dichos objetivos. Entre los puntos importantes del Plan, en 1996 se recibió el primer tramo de la ampliación de capital, que permitió el inicio del programa de prejubilaciones y ayudó al esfuerzo en la reducción de la deuda remunerada, se llevó a cabo la desinversión prevista en Aerolíneas Argentinas y Ladeco a la sociedad Andes Holding (continuando con la gestión de la primera) y se completó la transferencia de líneas regulares de VIVA a IBERIA, dedicándose la primera en exclusiva al mercado charter. En el apartado de flota, se incorporó el nuevo Airbus A-340 (4 recibidos en el año) cuya primera unidad llegó en marzo. La utilización de este modelo de avión, de avanzadas características técnicas, supone un salto cualitativo de gran importancia desde el punto de vista de la operación y del servicio al pasajero.

Es importante resaltar que el programa de adaptación ha finalizado en 1996, a excepción del plan de bajas y de la mencionada aportación adicional de capital, no teniendo la compañía otros objetivos que cumplir en los años siguientes en relación con el mismo. En virtud del desarrollo del programa de adaptación, en el mes de marzo se realizó una primera aportación de capital de 37.000 M. Ptas., destinados a los fondos para el plan de bajas, que en el apartado de prejubilaciones no se había iniciado por esta causa. Este proceso se inició a partir del mes de junio. En mayo se realizó una segunda aportación de 50.000 M. Ptas. hasta completar los 87.000 M. Ptas. acordados con la Unión Europea para el año.

Otro aspecto fundamental del ejercicio 1996, que se enumera dentro de la independencia en la gestión ya indicada, es el establecimiento en el mes de marzo de los acuerdos de productividad, pactados con los representantes sindicales de todos los colectivos. Ello ha permitido la realización, con los mismos recursos, de una nueva programación de vuelos más amplia sobre lo previsto, que entró en vigor a partir del primer trimestre con el programa de verano. Este programa, además de incorporar la realización del servicio directo Madrid-Bogotá con A-340 (anteriormente operado vía Santo Domingo) y de dos frecuencias semanales directas (también con A-340) Madrid-Sao



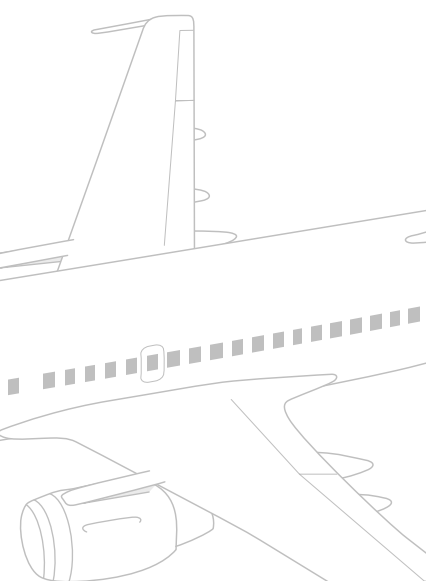
Paulo a añadir a las cuatro a través de Río de Janeiro, incluye, en virtud de la aplicación de las nuevas medidas de productividad, las siguientes modificaciones en la red, con el consiguiente aumento de la producción:

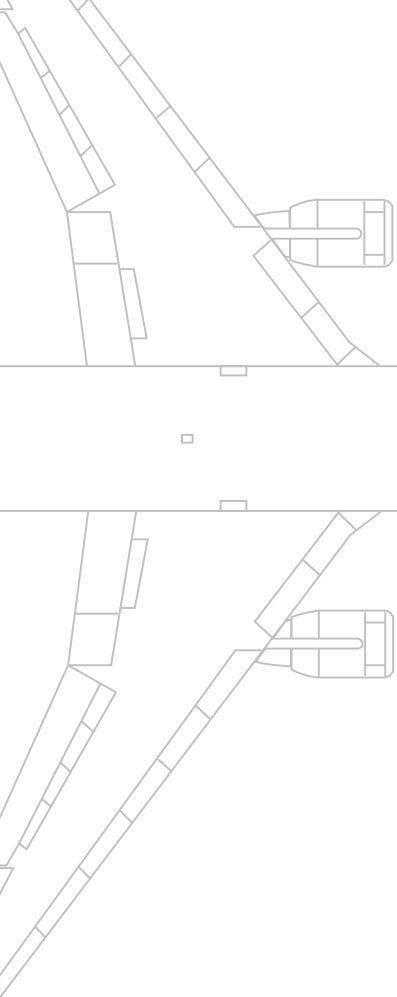
- La apertura de cuatro nuevos destinos europeos, Madrid-Oporto y Madrid-Stuttgart, y Hannover y Venecia, vía Barcelona.
- El incremento de frecuencias desde Madrid a Miami, y desde allí a Cancún, Managua, San Pedro y Salvador. También se incrementaron frecuencias a Méjico y La Habana, en la red intercontinental, y a Bruselas, Tel Aviv y El Cairo, entre otros, en la red de medio radio.
- La recuperación de líneas europeas, en concreto los enlaces:
Barcelona-Munich
Madrid-Barcelona-Manchester
Madrid-Barcelona-Dublín
Santiago-Bilbao-París
Bilbao-Frankfurt
Santiago-Londres
Sevilla-Londres

Este incremento sobre la producción inicialmente prevista ha tenido una notable repercusión en las áreas de servicio de la compañía, especialmente handling y mantenimiento, donde se ha producido un apreciable aumento de gastos acompañado asimismo de una importante mejora en la productividad.

El cambio en la programación ha permitido a la compañía dar respuesta a la evolución de los mercados, que en su conjunto han experimentado un crecimiento importante, dentro del contexto de recuperación generalizada registrada por el sector en todo el mundo. Como dato significativo, y en el entorno de creciente competencia que nuevamente ha caracterizado al ejercicio, IBERIA ha mejorado ligeramente su ocupación en 0,2 puntos con un incremento en la producción sobre 1995 del 8,8%.

Los resultados de la compañía muestran en 1996, como consecuencia de la aplicación del Plan, de los pactos de productividad y de la tónica favorable de los mercados anteriormente citados, una significativa mejora que permite afrontar el futuro con claras perspectivas de asegurar la viabilidad de la empresa, siempre que se intensifiquen las medidas de reducción de costes e incremento de productividad, en una situación competitiva que no cabe esperar sino que se multiplique en todas las áreas de negocio atendidas por IBERIA. Durante 1996, a las continuas ofertas en precios y en destinos realizados por la competencia, hay que sumar nuevas amenazas:





- En primer lugar, las compañías europeas no sólo intensifican su competencia en los tráficos “punto a punto” sino que mediante la clara potenciación de sus respectivos centros de distribución, están orientando su estrategia de manera creciente hacia la captación de tráfico para sus redes a través de los mismos, lo que desvía tráfico de la propia red. En este sentido, la congestión que Barajas, principal centro de distribución de IBERIA, ha sufrido especialmente en la segunda mitad de 1996, y que continuará en los dos años siguientes, limita la capacidad de respuesta de la compañía.
- En segundo lugar, a la competencia ya existente se añade en 1996 la aparición de nuevos operadores europeos que tienen la común característica de sus bajos costes de explotación, tanto en virtud de sus planteamientos novedosos en el uso y coste de los recursos y de la ausencia de servicio a bordo, como de sus sistemas de distribución, no basados en el canal tradicional de las agencias de viaje sino en la venta directa por teléfono y, en general, sin la emisión del billete de transporte (ticketless), lo que abarata sensiblemente la misma. Las tres principales compañías que operan bajo este sistema, EasyJet, Virgin Express y Debonair, han comenzado sus operaciones con presencia significativa en el mercado español.
- En tercer lugar, las compañías regulares españolas, que han intensificado su oferta en el último trimestre, pueden estar en disposición, y están sentando las bases para ello, para atender tráfico de conexión mediante el desarrollo de una red nacional e internacional, suficientemente extensa, bien propia o mediante acuerdos con otras compañías, mercado en el cual todavía no tienen presencia significativa. La respuesta de IBERIA en 1996 en este ámbito lo ha constituido el lanzamiento en el mes de octubre de la tarifa “ESTRELLA”, dirigida al segmento de precios más bajos dentro del tráfico nacional.
- Por último, 1996 ha sido testigo de la formación o gestación de grandes alianzas, así como la consecución de inmunidad antimonopolio para algunas de las formadas. Si bien es cierto que dichas alianzas deben superar grandes obstáculos, una vez formadas supondrán una competencia formidable para quien no se integre en uno de estos grupos. A este respecto, IBERIA ha mantenido en 1996 estrechos contactos con diversas compañías que se encuentran en fase avanzada y permitirán sin duda desempeñar un papel importante en este proceso.

Sin abandonar el ámbito de la competencia, en 1996 deben destacarse también los siguientes aspectos:

- La aviación regional, que ha tenido un importante desarrollo en España, y que lo seguirá teniendo en el futuro, ha visto sin embargo cómo las compañías nacionales establecidas han sufrido

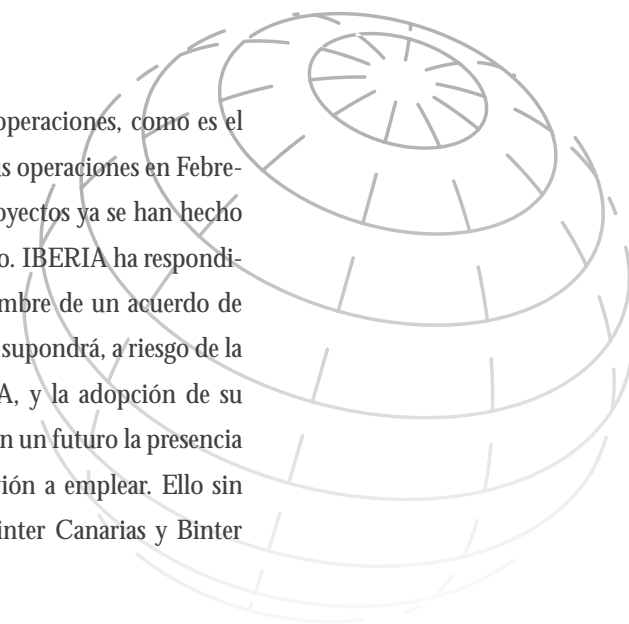
importantes pérdidas, que están obligando al replanteamiento de sus operaciones, como es el caso de Air Track (LAN y LAG) y Air Nostrum. Prima Air, que inició sus operaciones en Febrero, se vio obligada a cerrar seis meses después. Sin embargo, nuevos proyectos ya se han hecho realidad, como Air Europa Express, aunque con retrasos en su calendario. IBERIA ha respondido en 1996 a esta situación con el establecimiento en el mes de Diciembre de un acuerdo de franquicia con Air Nostrum, el primero de su naturaleza en España, que supondrá, a riesgo de la citada compañía, la coordinación de sus vuelos con la red de IBERIA, y la adopción de su imagen corporativa y de su sistema de distribución. También permitirá en un futuro la presencia en rutas europeas de baja densidad, posibilitadas por el tamaño de avión a emplear. Ello sin perjuicio de los planes que para las propias compañías del Grupo, Binter Canarias y Binter Mediterráneo, están en desarrollo.

- En el área de handling, durante 1996 AENA adjudicó el concurso de los segundos operadores en los aeropuertos de Madrid, Palma, Ibiza, Mahón y Alicante a Ineuropa Handling (Entrecanales, Cubiertas y aeropuerto de Frankfurt), y en los de Barcelona y Málaga a Iberhandling (FCC, Air Europa). Asimismo en Barajas también se adjudicó la licencia para segundo operador de handling de carga a OGDEN CARGO y ALDEASA. Con ello concluye el proceso iniciado en 1994 para los aeropuertos de más de un millón de pasajeros/año.

Aunque en 1996 en IBERIA han mejorado las expectativas de mercado e ingresos previstas, no cabe duda de que en los próximos años se requerirá un esfuerzo importante de productividad, rebaja de costes y aumento selectivo del nivel de inversiones que asegure la competitividad necesaria, en un negocio con un indudable atractivo en cuanto a rentabilidad.

La competencia ha obligado a la compañía a un esfuerzo importante en 1996 en defensa de sus ingresos y cuotas de mercado. Por el lado de los costes, se ha continuado en la línea de contención en general derivada de los planes de reducción (PREGA), que han incidido especialmente en 1996 en la revisión de procedimientos, además de la negociación de precios. Es importante destacar que el precio del combustible, que se ha incrementado en un 19,3% en el año con respecto a finales de 1995, ha supuesto un aumento en el gasto de 9.803 M. Ptas. de los cuales casi 7.200 corresponden a dicho incremento del precio, siendo el resto derivado de la mayor producción. Ello ha forzado a las compañías aéreas de IATA a acordar una revisión al alza de las tarifas publicadas, para poder compensar, al menos en parte, su efecto.

En definitiva, 1996 ha sido un buen año, en el que se han sentado las bases de un futuro esperanzador, que pueden situar a IBERIA en una situación atractiva de cara a su participación ventajosa en uno de los grandes grupos internacionales que se están gestando, y que conformarán un nuevo panorama en el sector del transporte aéreo. Para ello, y ante las amenazas expuestas, los





logros obtenidos en 1996 en materia de productividad, contención de costes y gestión comercial, con ser importantes, son claramente insuficientes y deberán ser mantenidos y reforzados en el futuro.

En línea con lo anterior, durante los últimos meses de 1996 y primeros del siguiente año, la Compañía ha definido las líneas estratégicas de actuación para el período 1997-99 y que han dado lugar a un conjunto de principios y actuaciones que se contienen en el denominado Plan Director. El objetivo del Plan es colocar al Grupo en términos de plena competitividad al finalizar el período.

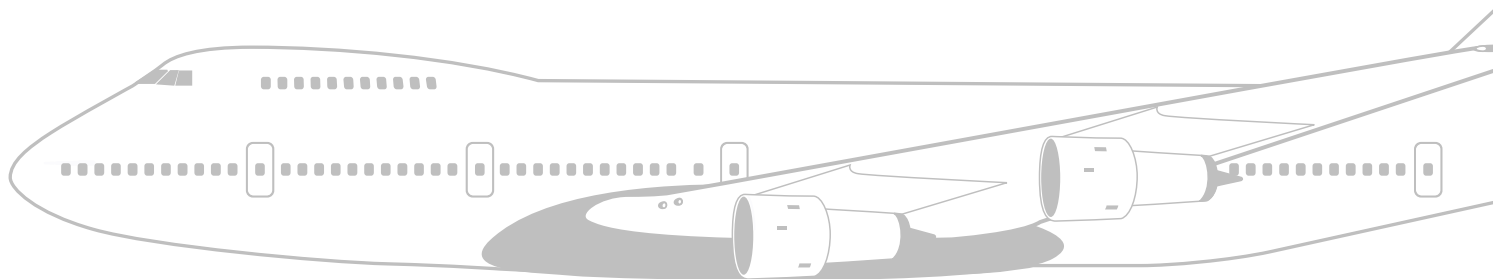
El conjunto del Plan se considera abierto a nuevos enfoques que ayuden a alcanzar el objetivo y precisa de su asunción por parte del conjunto de colectivos y especialmente los de vuelo. Sostiene su estrategia sobre tres bases que se consideran irrenunciables:

- a) el desarrollo de un conjunto de actuaciones que mejoren de forma sustancial el yield neto, en un entorno de clara tendencia a la disminución del mismo.
- b) la reducción de los costes y la mejora de productividad de la plantilla y fundamentalmente de la de vuelo (técnicos y auxiliares), sin que la reducción en el número de empleados sea un eje prioritario.
- c) la puesta en práctica de un nuevo modelo de gestión que permita, de un lado, un mejor aprovechamiento de los recursos más caros del Grupo (flota y tripulaciones) a través de una gestión de red y una programación únicas, y de otro lado la segregación en compañías independientes, con control y participación mayoritaria del Grupo, de las áreas de servicio para dotarlas de un mayor esquema competitivo y asegurar la rentabilidad global del conjunto.

Por último debe comentarse que en el mes de noviembre de 1996, Iberia presentó un Plan de Viabilidad para VIASA, que fue aceptado unánimemente por la Junta Directiva y el conjunto de socios, y que se trasladó a los gremios para el inicio de las negociaciones a primeros de diciembre.

Distintas circunstancias, pero sobre todo la práctica negativa a la negociación del Plan por los representantes de los trabajadores y el rechazo frontal al conjunto de medidas imprescindibles para salvar la compañía sin alternativas serias y rigurosas, condujo en un primer momento al cese en la operación de la compañía y posteriormente, y después de una serie de contactos entre los socios a la presentación a primeros de marzo de 1997 de la solicitud de atrasos (suspensión de pagos) y la posterior liquidación amistosa de la empresa. Esta situación debe permitir recuperar a Iberia las garantías hipotecarias (flota e inmuebles de Viasa) de parte de los préstamos que en los últimos años aquélla fue concediendo a su participada.

Las compañías del Grupo y su Accionista han decidido aplicar la actualización de balances de acuerdo con el Real Decreto Ley 7/96 y su desarrollo posterior a través del Real Decreto 2607/96.



2 Producción del Grupo

2.1 Oferta

Como consecuencia de la favorable evolución experimentada en los mercados, el Grupo de Transporte Aéreo en su conjunto presenta en 1996 un incremento de oferta significativo respecto al año anterior que, en el caso de IBERIA, ha sido posible gracias a los acuerdos de productividad firmados con los distintos colectivos.

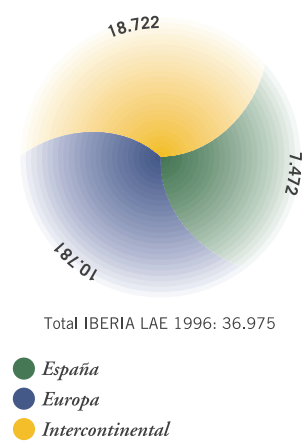
Las restantes compañías del Grupo Nacional, con la excepción de VIVA, plenamente integrada en la actividad del mercado charter, han experimentado asimismo incrementos de oferta.

	MILLONES DE AKO's			
	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
ESPAÑA	7.472	6.030	1.442	23,9
EUROPA	10.781	10.837	(56)	(0,5)
INTERCONTINENTAL	18.722	17.105	1.617	9,4
IBERIA LAE	36.975	33.972	3.003	8,8
AVIACO	4.658	4.302	356	8,3
VIVA	2.036	2.310	(274)	(11,8)
BINTER CANARIAS	439	436	3	0,6
BINTER MEDITERRÁNEO	79	77	2	3,0
GRUPO NACIONAL	44.187	41.097	3.090	7,5
ARSA	15.302	14.623	679	4,6
VIASA	5.490	5.702	(212)	(3,7)
AUSTRAL	2.582	2.546	36	1,4

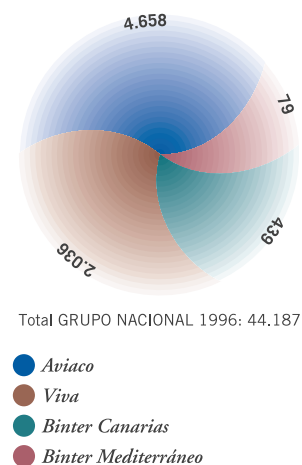
2.2 Demanda

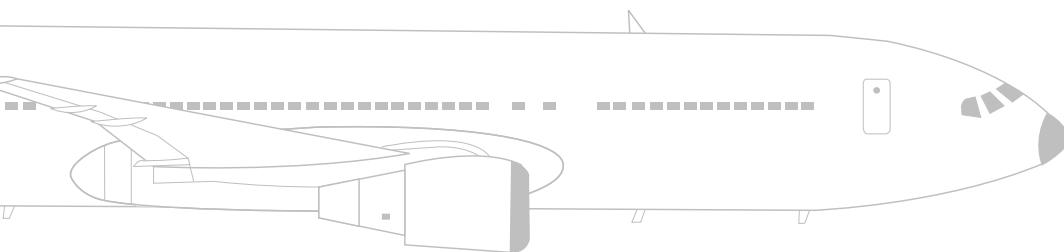
En términos de pasajeros, durante 1996 las diversas Áreas/Sociedades del Grupo transportaron 29,9 millones de pasajeros aproximadamente, lo cual supone un aumento del 4,9 % frente al año anterior.

Oferta AKO's IBERIA LAE
(Millones de AKO's)



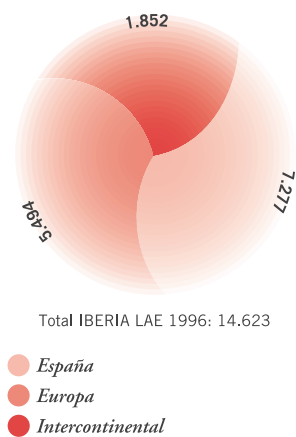
Oferta AKO's GRUPO NACIONAL
(Millones de AKO's)



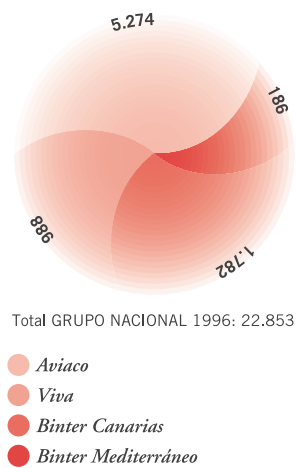


La distribución por Áreas/Sociedades, de los pasajeros transportados, es la siguiente:

Pasajeros transportados IBERIA LAE
(Miles de Pasajeros)



Pasajeros transportados GRUPO NACIONAL (Miles de Pasajeros)



NÚMERO DE PASAJEROS EN MILES

	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
ESPAÑA	7.277	6.267	1.010	16,1
EUROPA	5.494	5.644	(150)	(2,6)
INTERCONTINENTAL	1.852	1.754	98	5,6
IBERIA LAE	14.623	13.665	958	7,0
AVIACO	5.274	5.189	85	1,6
VIVA	988	962	26	2,7
BINTER CANARIAS	1.782	1.818	(36)	(2,0)
BINTER MEDITERRÁNEO	186	238	(52)	(22,0)
GRUPO NACIONAL	22.853	21.872	981	4,5
ARSA	4.032	3.825	207	5,4
VIASA	937	950	(13)	(1,4)
AUSTRAL	2.084	1.855	229	12,4

La distribución de los pasajero-kilómetro-transportados, por Unidades es la siguiente:

EN MILLONES DE PKT's

	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
ESPAÑA	5.059	3.920	1.139	29,1
EUROPA	6.999	7.003	(4)	(0,1)
INTERCONTINENTAL	13.873	12.841	1.032	8,0
IBERIA LAE	25.931	23.764	2.167	9,1
AVIACO	2.819	2.603	216	8,3
VIVA	1.544	1.457	87	5,9
BINTER CANARIAS	317	322	(5)	(1,8)
BINTER MEDITERRÁNEO	44	54	(10)	(18,2)
GRUPO NACIONAL	30.655	28.200	2.455	8,7
ARSA	10.195	9.685	510	5,3
VIASA	3.567	3.791	(224)	(5,9)
AUSTRAL	1.768	1.648	120	7,3

En términos de PKT's, la evolución del Grupo es asimismo favorable, debiendo tenerse en cuenta que la variación en la etapa media del Grupo Nacional ha sido del 4%, frente a descensos en las tres compañías sudamericanas.

2.3. Coeficiente de ocupación de pasaje

El coeficiente de ocupación de pasaje alcanzado por el Grupo Nacional en 1996 asciende a 69,4%, mejorando en 0,8 puntos porcentuales el obtenido en 1995.

Su distribución por Unidades es la siguiente:

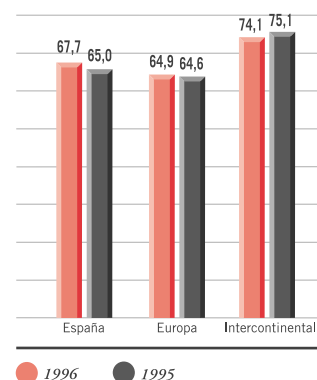
(EN PORCENTAJE)				
	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
ESPAÑA	67,7	65,0	2,7	0,8
EUROPA	64,9	64,6	0,3	0,4
INTERCONTINENTAL	74,1	75,1	(1,0)	(1,3)
IBERIA LAE	70,1	70,0	0,1	0,3
AVIACO	60,5	60,5	-	-
VIVA	75,8	63,1	12,7	20,2
BINTER CANARIAS	72,2	73,9	(1,7)	(2,4)
BINTER MEDITERRÁNEO	54,8	69,1	(14,3)	(20,6)
GRUPO NACIONAL	69,4	68,6	0,8	1,1
ARSA	66,6	66,2	0,4	0,6
VIASA	65,0	66,5	(1,5)	(2,3)
AUSTRAL	68,5	64,7	3,7	5,8

La mejora en el conjunto del Grupo Nacional en el coeficiente de ocupación refleja el esfuerzo realizado en la adaptación de la oferta a los niveles de demanda.

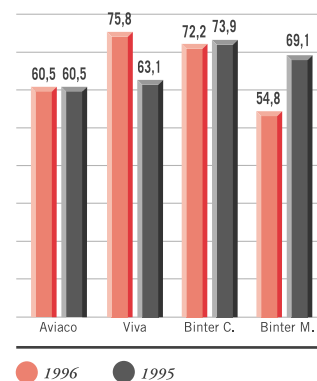
2.4. Ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado

La evolución del ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado durante 1996, y su comparación con 1995, es la siguiente, por Áreas/Compañías:

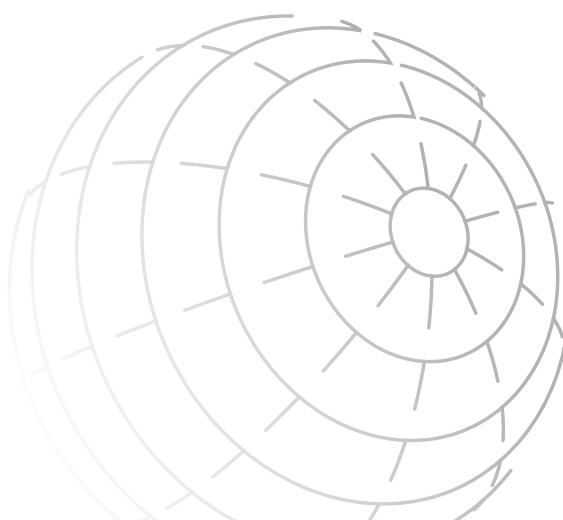
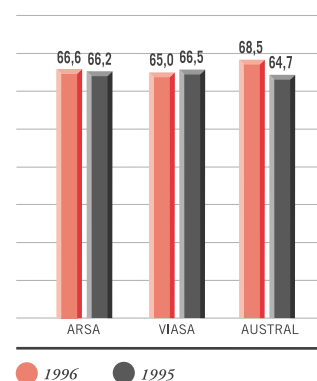
Coeficiente de ocupación de pasaje
IBERIA LAE (En porcentaje)



Coeficiente de ocupación de pasaje
GRUPO NACIONAL (En porcentaje)

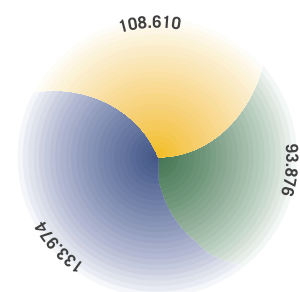


Coeficiente de ocupación de pasaje
Participación extranjera (En porcentaje)





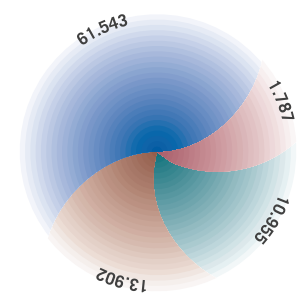
Ingresos de pasaje IBERIA LAE
(Millones de Ptas.)



Total IBERIA LAE 1996: 336.460

- España
- Europa
- Intercontinental

Ingresos de pasaje GRUPO NACIONAL
(Millones de Ptas.)



Total GRUPO NACIONAL 1996: 424.647

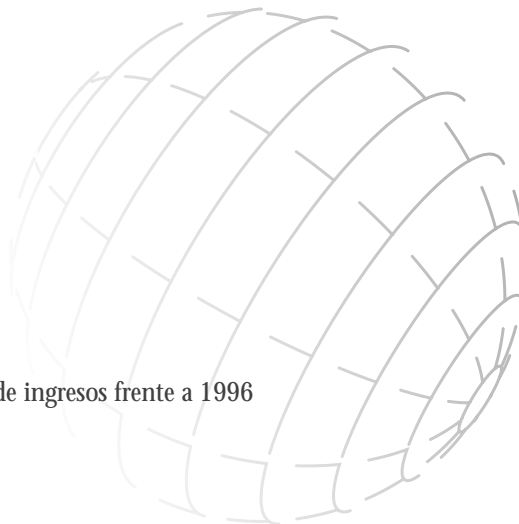
- Aviaco
- Viva
- Binter Canarias
- Binter Mediterráneo

	(PTAS./PKT)			
	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
ESPAÑA	18,6	20,1	(1,5)	(7,6)
EUROPA	19,1	19,1	0,1	0,4
INTERCONTINENTAL	7,8	7,8	-	0,1
IBERIA LAE	13,0	13,2	(0,2)	(1,5)
AVIACO	21,8	22,4	(0,6)	(2,6)
VIVA	9,0	12,8	(3,8)	(29,6)
BINTER CANARIAS	34,6	33,7	0,9	2,8
BINTER MEDITERRÁNEO	40,6	41,8	(1,4)	(3,2)
GRUPO NACIONAL	13,9	14,3	(0,4)	(3,1)
	(CENTAVOS \$/PKT)			
ARSA	7,8	7,9	(0,1)	(1,5)
VIASA	6,4	6,4	-	(0,2)
AUSTRAL	12,1	13,4	(1,13)	(9,7)

2.5. Ingresos de pasaje

Los ingresos de pasaje obtenidos por el Grupo Nacional han ascendido a 424.647 millones de pesetas, un 5,3% más que en el ejercicio anterior, siendo su distribución por Áreas la siguiente:

	(EN MILLONES DE PTAS. Y MILES DE \$)			
	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
ESPAÑA	93.876	78.737	15.139	19,2
EUROPA	133.974	133.745	229	0,2
INTERCONTINENTAL	108.610	100.494	8.116	8,1
IBERIA LAE	336.460	312.976	23.484	7,5
AVIACO	61.543	58.329	3.214	5,5
VIVA	13.902	18.673	(4.771)	(25,6)
BINTER CANARIAS	10.955	10.844	111	1,0
BINTER MEDITERRÁNEO	1.787	2.257	(470)	(20,8)
GRUPO NACIONAL	424.647	403.079	21.568	5,4
	(EN MILES DE \$)			
ARSA	794.892	765.472	28.104	3,8
VIASA	229.370	244.250	(14.880)	(6,1)
AUSTRAL	214.520	221.346	(6.826)	(3,1)



En el cuadro siguiente se observa la descomposición de la variación de ingresos frente a 1996 por conceptos:

	Variación ingresos s/1996	Causa de la variación		
		Precio	Volumen	Paridad
DOMÉSTICO	15.139	(7.647)	23.044	(257)
EUROPEO	229	1.258	(158)	(871)
LARGO RADIO	8.116	1.370	8.142	(1.396)
IBERIA LAE	23.484	(5.019)	31.027	(2.524)
AVIACO	3.214	(1.571)	4.785	n/a
VIVA	(4.772)	(5.415)	797	(154)
BINTER CANARIAS	111	295	(184)	n/a
BINTER MEDITERRÁNEO	(470)	(53)	(417)	n/a
GRUPO NACIONAL	21.568	(11.763)	36.008	(2.678)

En general, la mejora de ingresos proviene de un incremento notable de demanda que ha incidido positivamente en la ocupación, efecto que se ha contrarrestado parcialmente con empeoramiento en el ingreso medio, parcialmente influido por la paridad.



3 Detalle de Actividades del Grupo de Transporte Aéreo

3.1. Iberia: Tráfico pasaje (por sectores)

	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
AKO's (mill.)	36.975	33.972	3.003	8,8
PKT's (mill.)	25.931	23.764	2.167	9,1
L.F. (%)	70,1	70,0	0,1	0,3
Yield (Ptas./PKT)	13,0	13,2	(0,2)	(1,5)
Ingresos pasaje (M. Ptas.)	336.460	312.976	23.484	7,5

Se ha producido un incremento de producción gracias al acuerdo de productividad alcanzado con los pilotos que permitió incrementar el uso de los medios desde Abril/Mayo.

En este área lo más relevante ha sido la apertura de rutas a 4 nuevos destinos europeos (Hannover, Stuttgart, Venecia y Oporto), el incremento de frecuencias a Habana, México



y Miami y el incremento de oferta con el segundo producto con reserva en el sector Madrid/Barcelona.

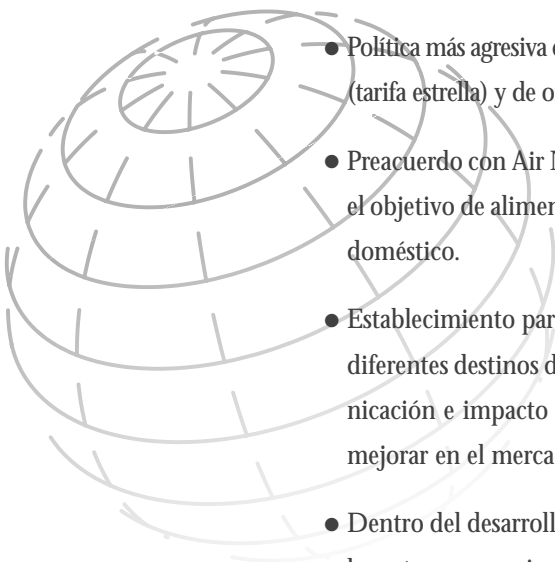
El Yield ha descendido el 1,3% (0,2 pesetas) sobre el 95, en una parte debido a las guerras tarifarias, sobre todo en el corto y medio radio, pero también a la diferente estructura de tráfico puesto que la etapa media ha crecido un 2% sobre el 95 (el sector doméstico ha crecido sólo el 2,4% en PKT's cuando el total de IBERIA lo ha hecho el 8,8%). Además se ha producido la incorporación completa de las rutas turísticas de VIVA, de menor Yield.

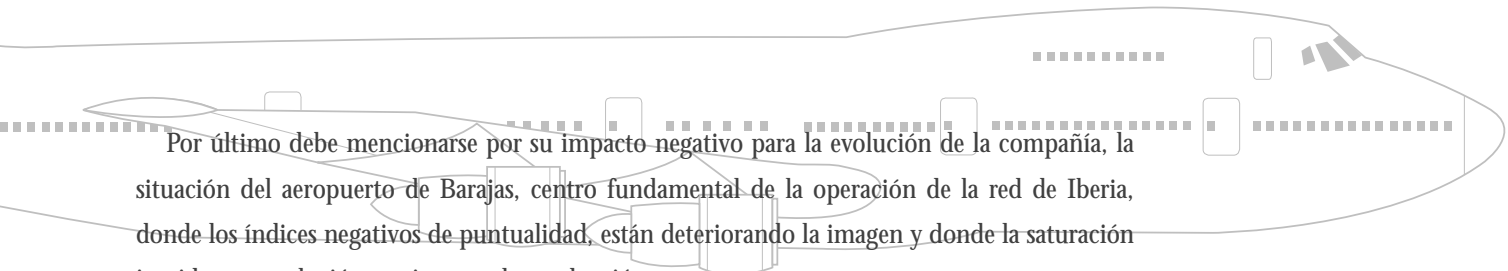
Con un crecimiento en AKO's del 8,8% los ingresos han aumentado un 7,5% con lo que el ingreso por AKO ha descendido un 1%.

Por sus implicaciones en los análisis de los datos anuales, es preciso señalar que Noviembre del 96 ha experimentado un crecimiento del 47% en AKO's y el 46% en ingresos en corto y medio radio sobre el mismo mes del año anterior, debido a la amplia huelga de pilotos producida en el 95, lo que provoca unos incrementos anuales superiores a los reales (si se descontara ese mes).

Acciones de especial relevancia para mejorar la posición competitiva de IBERIA han sido:

- Introducción de la nueva clase Business II en los sectores europeos para contribuir a la recuperación de cuota en el mercado de negocios.
- Política más agresiva en la defensa de la cuota de mercado doméstico mediante actuaciones tarifarias (tarifa estrella) y de oferta (crecimiento en Madrid/Barcelona mediante el segundo producto).
- Preacuerdo con Air Nostrum para su incorporación como franquiciada a la red de IBERIA, con el objetivo de alimentar a la red en Madrid y Barcelona así como aumentar cuota en el mercado doméstico.
- Establecimiento para el mercado español de «Ofertas del Mes» amparando ofertas puntuales a diferentes destinos de la red internacional. Ha tenido creciente notoriedad en medios de comunicación e impacto en la imagen de competitividad en precios que IBERIA está tratando de mejorar en el mercado español.
- Dentro del desarrollo del programa Iberia Plus, en los últimos meses del año coincidiendo con los retrasos experimentados por la saturación de Barajas, se ha realizado por primera vez una comunicación masiva pero personalizada a cada cliente que experimentó algún retraso ofreciéndole disculpas y puntos del programa.





Por último debe mencionarse por su impacto negativo para la evolución de la compañía, la situación del aeropuerto de Barajas, centro fundamental de la operación de la red de Iberia, donde los índices negativos de puntualidad, están deteriorando la imagen y donde la saturación impide una evolución creciente en la producción.

3.2. Carga

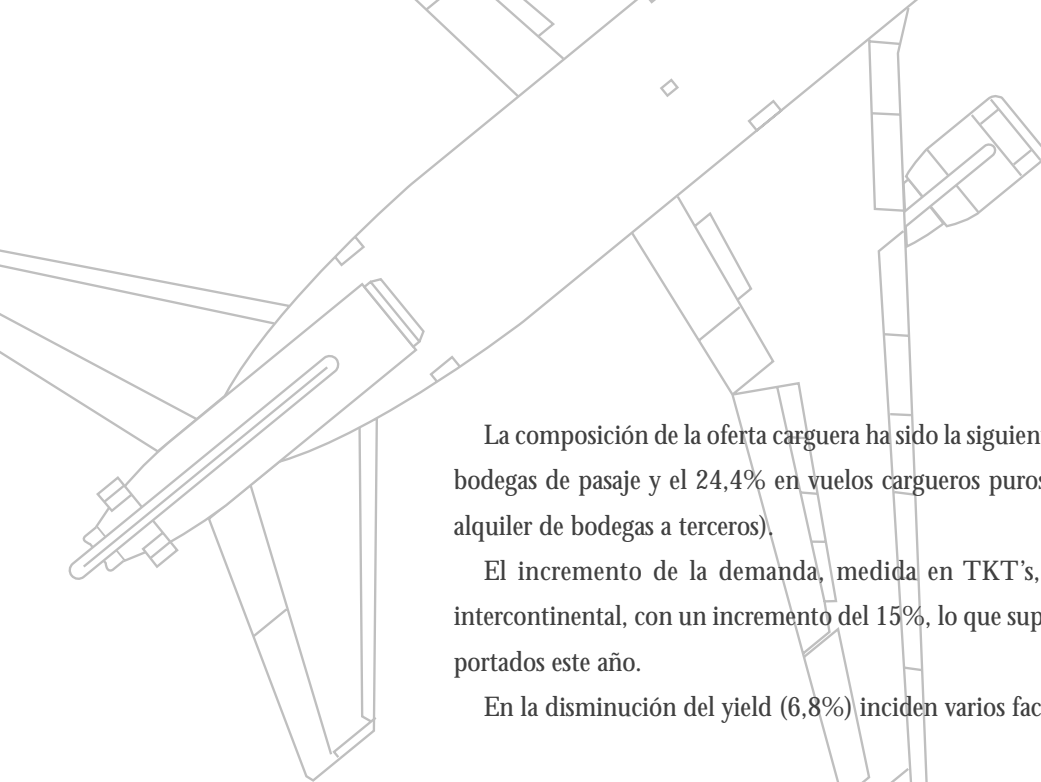
Durante el ejercicio se consolida la operación de los tres DC-8 cargueros iniciada el 1-7-95, mediante la absorción de la compañía CARGOSUR por la Unidad de Carga de IBERIA, L.A.E. con el consiguiente impacto en la comparación de los resultados de 1996 y 1995 (reclasificación de los resultados por naturaleza: mayores gastos de combustible, mantenimiento de flota y de servicios de tráfico de aviones, y menor coste de alquiler de flota carguera).

Como complemento a la flota carguera, y a fin de cubrir las necesidades de demanda del Atlántico Sur, se ha alquilado a Aerolíneas Argentinas la mitad de la bodega de un vuelo semanal de B-747 para la ruta BUE-MAD-MST y vuelta, operación que se inició a mediados de Abril y que produce resultados satisfactorios hasta el momento.

Como en años anteriores, la política que se ha seguido durante todo el ejercicio se basa en la optimización de las bodegas de los aviones de pasaje, complementada con la operación de cargueros y alquiler de bodegas a otras compañías, con el objeto de atender la demanda de algunos mercados y actuar en general como elemento estabilizador y regulador de los mercados cargueros.

La flota carguera sigue siendo de 3 DC-8, con una capacidad en torno a las 35 Tm. de carga, dependiente de la longitud del tramo y de la densidad de la carga, que atiende los siguientes mercados:

- Mercado canario. Se atiende la demanda del Organismo de Correos y la de mercancía general, compuesta en su mayor parte por courriers y almacenistas/distribuidores.
- Mercado europeo. La escasez de vuelos paletizados en Europa hace necesaria la realización de los vuelos cargueros a MST (Maastricht) en concepto de Red (centralización de la carga europea).
- Mercado americano. Actúan como complemento a la oferta fluctuante de los vuelos de pasaje en los que la demanda de carga es alta y no puede ser atendida por éstos.



La composición de la oferta carguera ha sido la siguiente para 1996: el 75,6% se produce en las bodegas de pasaje y el 24,4% en vuelos cargueros puros (bien a través de nuestros DC-8 o en alquiler de bodegas a terceros).

El incremento de la demanda, medida en TKT's, se localiza principalmente en la red intercontinental, con un incremento del 15%, lo que supone un 81,9% del total de TKT's transportados este año.

En la disminución del yield (6,8%) inciden varios factores:

- Por un lado el aumento de la demanda del 15% en redes intercontinentales (que ponderan con un bajo yield) frente a un crecimiento de la demanda del 2% en las redes de corto y medio radio (que ponderan con un alto yield).
- La caída del yen en el mercado del Lejano Oriente.
- El crecimiento del tráfico de tarifas más bajas dentro de la política de mejorar la ocupación de las rutas (como ejemplo cabe citar que el ingreso medio Europa/Argentina es al menos tres veces superior al de Argentina/Europa).

Otra circunstancia que cabe destacar dentro del negocio de Carga es la entrada de un segundo operador en la actividad de handling en las Terminales de Madrid y Barcelona, desde el mes de Abril de 1996, aunque la incidencia no ha sido tan importante en este primer año como se temía. De hecho, los kilogramos manejados en Madrid han decrecido sólo un 1,7%, y en Barcelona han crecido un 17,1% (básicamente por el tráfico de salida).

3.3. Aeropuertos

El proceso de liberalización de la actividad de handling en España se inició en 1994, habiéndose incorporado al mismo hasta finales de 1995 los aeropuertos de Las Palmas, Tenerife, Arrecife y Fuerteventura.

Durante 1996 se han sumado los aeropuertos de Bilbao, Santiago, Sevilla, Valencia, Palma, Ibiza y Alicante, éstos tres últimos en el mes de Noviembre.

El concurso para Madrid, Barcelona y Málaga lo ha realizado AENA durante el año 96, pero el segundo concesionario iniciará su actividad en estos aeropuertos en Abril de 1997.

La actividad de terceras compañías en los aeropuertos señalados en los dos primeros párrafos ha disminuido en 1996 un 5,2% respecto a 1995, si bien en el conjunto de la red, la actividad de terceros se ha incrementado un 2% respecto a 1995.

Respecto al año anterior, la plantilla total ha disminuido un 4,8%, con un incremento de actividad del 3%.

El Ingreso Medio de Terceras Compañías del año 96, con respecto al segundo semestre del año 95 (el primer semestre las tarifas contemplaban el canon Explotación Handling), ha subido el 1,2% y, teniendo en cuenta que la subida de tarifas en Enero de 1996 fue del 4,4%, ha habido un descenso en términos reales del 3%. Se puede considerar que se están manteniendo las tarifas.

Los gastos por avión ponderado se han reducido considerablemente. Sin embargo, si homogeneizamos los gastos del 95 y del 96, restando en ambos años los importes que se imputan por consecución de objetivos y en el año 95 el canon de Explotación Handling (que desapareció en Julio de dicho año), los gastos por avión ponderado disminuyen en el 96, respecto al 95, un 5,8%.

Esta disminución se debe a dos factores:

- Mejora de la productividad.
- Disminución de los gastos de personal por plantilla equivalente como consecuencia del Plan de Viabilidad.

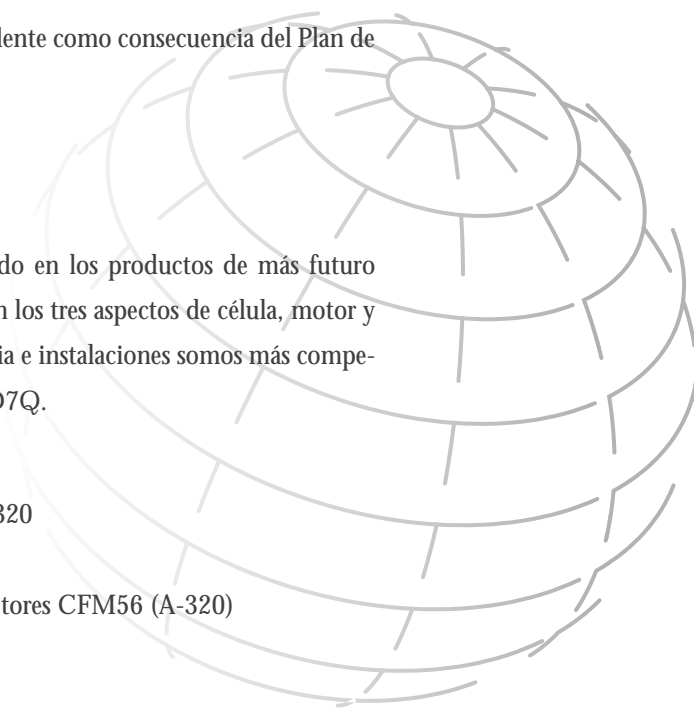
3.4. Material

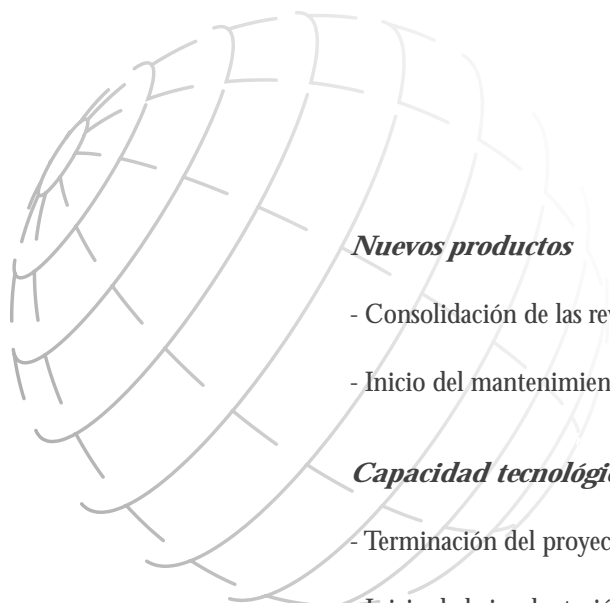
Área de marketing

Los esfuerzos de marketing se han continuado centrando en los productos de más futuro tecnológico, como son las flotas A-320, MD-87 y B-757, en los tres aspectos de célula, motor y componentes, y en aquellos productos donde por experiencia e instalaciones somos más competitivos, tales como revisiones «D» de B-747 y motores JT9D7Q.

Los principales clientes en 1996 han sido:

Lufthansa:	Revisiones «D» aviones B-747 y A-320
Alitalia:	Revisiones «D» aviones B-747
Air France:	Revisiones «D» aviones B-747 y motores CFM56 (A-320)
Aerolíneas Arg.:	Motores JT9D7Q
Olympic Airways:	Motores JT9D7Q y JT8D
Air Europa:	Motores RB211 (B-757)
Viasa:	Motores JT8D y componentes B-727/DC-10
Fawcett:	Motores JT8D
Greenwich:	Motores JT9D7Q





Nuevos productos

- Consolidación de las revisiones D de la flota A-320, tanto de Iberia como de Lufthansa.
- Inicio del mantenimiento de la flota A-340 que se ha ido incorporando durante el año.

Capacidad tecnológica

- Terminación del proyecto I + D de automatización del taller de ruedas.
- Inicio de la implantación del proyecto I + D de automatización del taller de frenos de avión.
- Implantación del módulo de Compras del sistema OMMIS (Planificación y Control del material aeronáutico).

Productividad

- La plantilla de mano de obra directa ha disminuido en 239 personas en la base de Madrid y en 33 en los destacamentos. Sin embargo, el tiempo productivo anual de mano de obra directa ha resultado del mismo orden que en 1995, reflejando por tanto el incremento de productividad habido.
- Disminución de un 4% en el tiempo de inmovilización de avión por revisiones «C» y «D».
- En la Subdirección de Mantenimiento se ha mantenido el número de revisiones «C» realizadas, del orden de 40, respecto a las realizadas en 1995.

Evolución de parámetros

En 1996 se ha incrementado en un 31% la facturación de trabajos a terceros respecto al año anterior, provocando incrementos tanto en horas hombre facturadas al exterior como en consumos y subcontratos relacionados con la actividad de terceros.

Las facturaciones a Iberia y al Grupo Iberia se incrementan respecto al año anterior y respecto a POA por una mayor actividad de vuelo, lo que ha originado un incremento en el número de revisiones «D» necesarias.

En el capítulo de gastos, tanto los consumos como los subcontratos sufren incrementos debido a la mayor producción, principalmente para terceros, pero este incremento se compensa con creces por la mayor facturación al exterior.

3.5. Dirección de sistemas

En el capítulo de Gastos se produce una menor realización de 225 M. Ptas. respecto a 1995, debido fundamentalmente a reducciones en la contratación de licencias de software, mantenimiento de equipos, instalaciones, asistencias técnicas y amortizaciones por retraso en la incorporación de equipos y finalización de períodos de amortización de equipo informático.

En el capítulo de Personal, se han producido durante el ejercicio 55 bajas, cifra que cumple las previsiones incluidas en el Plan A-3500, quedando una plantilla final de 534 personas. Además de las bajas mencionadas, se trasvasaron en este ejercicio otras 25 personas pertenecientes a las áreas de Control de Gestión, Administración y Aprovisionamiento a Servicios Centrales, lo que produce un menor gasto en este capítulo de 427 M. Ptas., compensado en parte por el aumento en facturación interna por estos conceptos.

En Comunicaciones, el mayor gasto realizado en este capítulo durante 1996, compensado por el incremento simultáneo de ingresos externos de AMADEUS, es debido al acuerdo firmado entre IBERIA-AMADEUS-SITA, por el cual ésta última pasa a gestionar las comunicaciones entre las agencias de viaje sudamericanas y AMADEUS, con lo que IBERIA obtiene un margen comercial del 7% sobre la facturación de SITA por este concepto. El número total de agencias de viaje incorporadas a lo largo del ejercicio ha sido de 1.382.

En cuanto a los Ingresos, los externos presentan una mejora de 414 M. Ptas. sobre 1995, debido por una parte al acuerdo IBERIA-AMADEUS-SITA ya comentado, y por otra a la firma de nuevos contratos con FJY AIR y HELICÓPTEROS DEL SUR de prestación de servicios informáticos. De otra parte, LADECO causó baja como cliente en la Dirección de Sistemas desde mediados del ejercicio, con la correspondiente reducción de los ingresos.

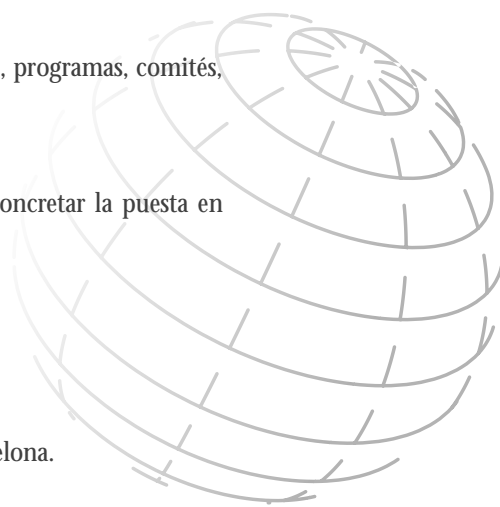
Se ha implantado la aplicación de un nuevo sistema de Captura de Documentos de Vuelo, lo que permite reducir considerablemente el capítulo de transcripción de datos, aunque este efecto se producirá de forma más significativa durante los próximos ejercicios.

3.6. Dirección de operaciones

3.6.1. Área de vuelo

Las Subdirecciones de Vuelo han tenido intervención en diversos planes, programas, comités, etc., como son:

- Reuniones con Mantenimiento, Aeropuertos y Servicio a Bordo para concretar la puesta en marcha del Servicio ECATAR.
- Plan de calidad. Modificación de aviones para Business II.
- Comité de Puntualidad y Regularidad (C.P.R.).
- Creación y asistencia de un C.P.R. específico para el Aeropuerto de Barcelona.
- Reuniones con AENA, Control ATC y Seguridad Aeropuertos, para tratar temas que afecten a la Operación de las Flotas.





3.6.2. Área de instrucción

Las actuaciones más significativas de la Subdirección de Instrucción durante 1996 han sido las siguientes:

- Se ha realizado una convocatoria de pilotos de nuevo ingreso, habiendo concurrido a las pruebas de selección más de 800 aspirantes. Entre ellos, la Compañía ha seleccionado 64, de los cuales 44 se encuentran ya realizando cursos de formación dentro de la Empresa.
- Se ha concluido la instalación del simulador de B-747 y desde Enero se imparten en él todos los cursos de Habilitación de Tipo y Refresco de dicha Flota, con el consiguiente ahorro de costes al no tener que desplazar a las Tripulaciones al exterior.
- Se han desarrollado los cursos de Habilitación Tipo, Refresco, Escenarios, Salvamento, Instructores, Carga y Centrado, con un total de 1.686 cursos, asistencia de 9.515 alumnos y utilización de 19.252 horas de simulador.
- Se han vendido a terceras compañías un total de 7.837 horas de los diferentes simuladores. Entre estas ventas de servicios a terceros de la Subdirección de Instrucción, destaca el haberse impartido 2 cursos de Habilitación de Tipo de B-727 a Líneas Aéreas Canarienses y 1 de A-320 a BCM Airlines.

3.6.3. Área de seguridad de vuelo

Los principales proyectos desarrollados en este área durante 1996 son los siguientes:

- Plan de Seguridad Global.
- Plan de Respuesta ante un Accidente Aéreo.
- Comité de Seguridad de Vuelo.

3.6.4. Área técnica y apoyo al vuelo

Entre las diversas actividades desarrolladas en 1996 por la Subdirección Técnica y Apoyo al Vuelo merecen destacar las siguientes:

- Como resultado de las gestiones realizadas con AENA y la DGAC, se eliminó el antiguo procedimiento antirruido IATA en Barajas, sustituyéndose por el ATA, consiguiéndose un ahorro estimado en 273 M. Ptas./año en combustible.

- Se pone en marcha una reducción selectiva de los MTOW de las flotas A-300, A-320, B-727, B-757 y MD-87, con una reducción en tasas de aterrizaje, sobrevuelo y aparcamiento. La repercusión económica es de 602 M. Ptas. anuales.

3.6.5. Área de control de red

Ha continuado realizando servicios a las Unidades Operativas de la Compañía en sus actividades de Planificación de Despacho de Vuelos, Hojas de Carga y Centrado, Seguimiento y Vigilancia de Vuelos, Gestión de Slots, etc.

Para mejora de los anteriores servicios, se han implantado los siguientes sistemas:

- INFOVOX, información telefónica automática de Programación a Tripulaciones.
- FIRMA AUTOMÁTICA EN MADRID de presentación en Tripulaciones.
- PREVISIÓN SEMANAL y cálculo automático individual de la Dieta.
- Nuevo Sistema de Información INTAM.
- ATFM, Gestión de Slots - Primera Fase.

3.7. Dirección de servicio a bordo

Como aspecto de máxima importancia, y que se puede considerar punto de partida para destacar las actuaciones más relevantes de la Dirección de Servicio a Bordo durante el ejercicio 1996, se encuentra la Concentración de las actividades del servicio a bordo de la Compañía en una única Dirección, como consecuencia del cambio organizativo.

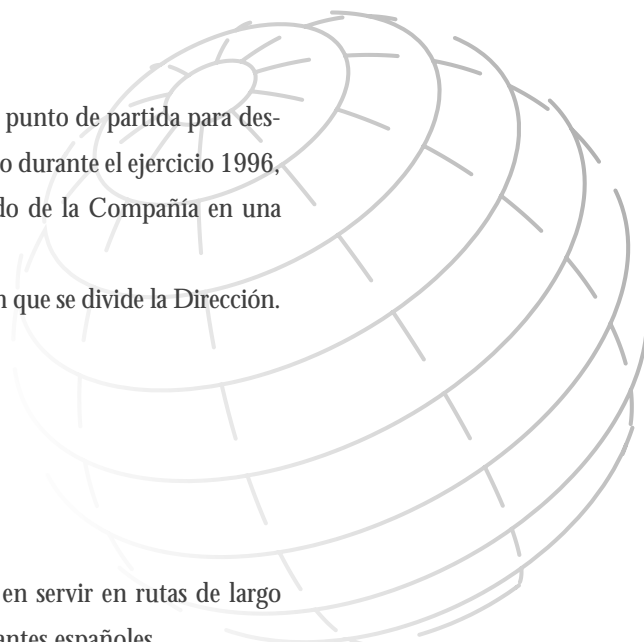
Específicamente las acciones hay que encuadrarlas en las dos áreas en que se divide la Dirección.

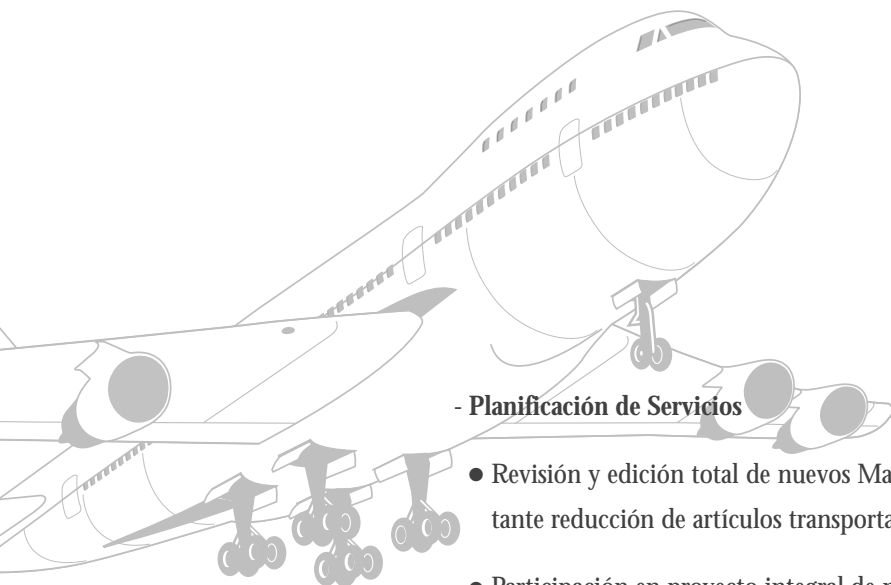
Área de servicios en tierra

Dentro de este área, se pueden destacar las siguientes actuaciones:

- Gestión de Calidad

- Puesta en marcha del proyecto «Las cocinas del aire», consisten en servir en rutas de largo radio, platos diseñados por prestigiosos jefes de cocina de restaurantes españoles.
- Modificación y rediseño de menús para vuelos europeos por exigencias del nuevo producto Business II.





- **Planificación de Servicios**

- Revisión y edición total de nuevos Manuales de Dotaciones para todas las flotas con importante reducción de artículos transportados a bordo.
- Participación en proyecto integral de mecanización ALTAIR.
- Participación y arranque de la nueva clase Business II con definición de dotaciones de acuerdo a los servicios ofertados.

- **Almacenes**

- Reducción significativa de stock.
- Mejora en la rotación de los stocks.

Área de servicios en vuelo

Las acciones más destacadas se pueden resumir en:

- **Formación**

Concienciación e implantación de un sistema de FORMACIÓN CONTINUADA mediante los siguientes tipos de cursos:

- Transición de un tipo de avión a otro.
- Reuniones técnicas de servicio.
- Formación de Instructores.
- Formación de nuevos Sobrecargos
- Formación de TCP's de nuevo ingreso.

- **Programación y Gestión TCP's**

Mediante acciones en la programación de los servicios de TCP's se ha logrado una mejora en la productividad de este colectivo.

Se ha reducido el índice de absentismo por maternidad en 0,92 puntos y el absentismo general en 0,44 puntos.

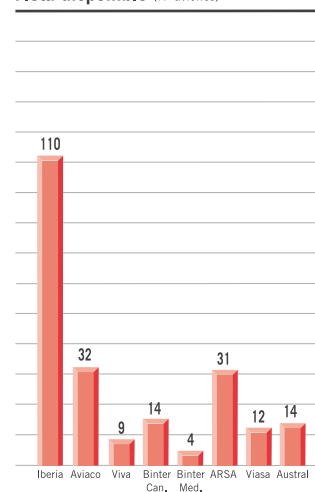
4 Recursos

4.1. Flota disponible

La composición de la flota de pasaje operada por el Grupo a 31 de Diciembre de 1996, es la que se muestra en el cuadro siguiente:

Tipo Flota	Iberia	Aviaco	Viva	Binter Canar.	Binter Medit.	ARSA	Viasa	Austral	Total
B-727	28					5	7		40
B-737			9			11			20
B-747	7					6			13
B-757	8								8
A-300	6								6
A-310						3			3
A-320	22								22
A-340	4								4
DC-8	3								3
DC-9	4	19		4				7	34
DC-10	4						5		9
MD-81								2	2
MD-83								3	3
MD-87	24								24
MD-88		13				6			19
CN-235				4	4			2	10
ATR-72				6					6
Total	110	32	9	14	4	31	12	14	226

Flota disponible (Nº aviones)



De esta forma, las adiciones/retiros habidas durante el ejercicio han sido las siguientes, de forma esquemática:

Tipo Flota	Iberia	ARSA	Viasa	Total
B-727		(2)	1	(1)
A-340	4			4
DC-10	(3)			(3)
Total	1	(2)	1	0

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

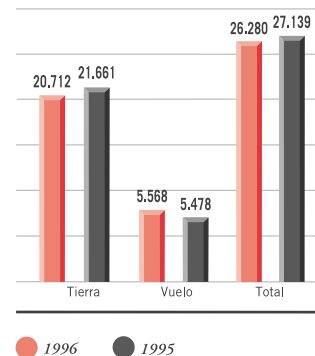
	1996	1995
B-727	5,1	4,5
B-737	7,0	8,6
B-747	13,5	12,8
B-747M	11,1	13,2
B-757	7,3	7,0
DC-8 (carguero)	8,4	6,4
DC-9 Iberia	4,9	4,8
DC-9 Aviaco	6,4	6,2
DC-9 Binter Canarias	3,4	3,7
DC-10	11,8	11,3
MD-87	7,6	7,2
MD-88	6,3	5,8
A-300	6,8	6,1
A-320	7,9	7,6
A-340	12,3	-
CN-235	3,1	3,3
ATR-72	5,7	5,7

4.2. Personal

La distribución de la plantilla promedio anual y la plantilla final ha sido como sigue en 1996 y 1995:

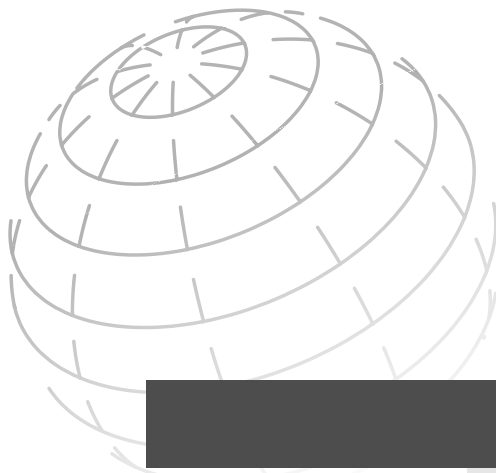
	Tierra		Vuelo		Total	
	1996	1995	1996	1995	1996	1995
TRÁFICO PASAJE	3.045	5.298	42	2.796	3.087	8.094
TRÁFICO CARGA	1.096	1.157			1.096	1.167
AEROPUERTOS	7.571	7.960			7.571	7.960
MATERIAL	4.125	3.104			4.125	3.104
SISTEMAS	562	617			562	617
OPERACIONES	436	506	1.401	1.434	1.837	1.940
SERVICIO A BORDO	167	-	2.912	-	3.079	-
SERVICIOS CENTRALES	1.137	406			1.137	406
IBERIA, L.A.E.	18.139	19.048	4.355	4.230	22.494	23.278
AVIACO	1.091	1.117	828	847	1.919	1.964
VIVA	256	300	194	200	450	500
BINTER CANARIAS	153	153	154	145	307	298
BINTER MEDITERRÁNEO	35	35	37	38	72	73
CARGOSUR	-	29	-	18	-	47
CAMPOS VELÁZQUEZ	10	11			10	11
CACESA	127	124			127	124
IBER-SWISS	872	817			872	817
SAVIA	29	27			29	27
GRUPO NACIONAL	20.712	21.661	5.568	5.478	26.280	27.139
ARSA	3.763	4.196	1.575	1.601	5.338	5.797
AUSTRAL	1.123	1.298	357	381	1.480	1.679
VIASA	1.496	1.732	805	838	2.301	2.570

Personal GRUPO NACIONAL



NOTAS:

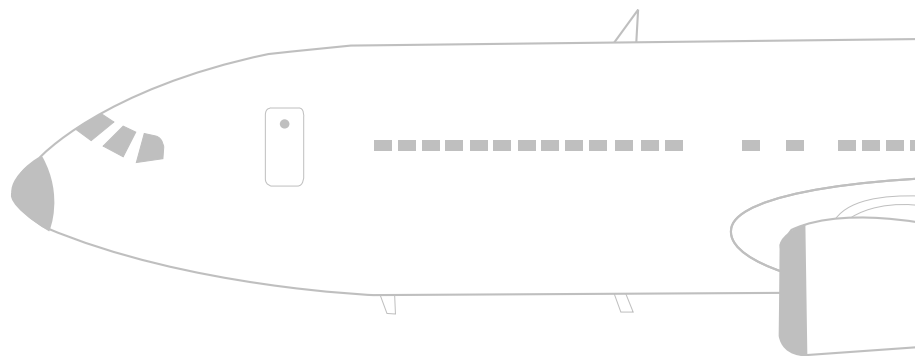
- Durante 1996 se procedió a integrar en Material las funciones centrales de mantenimiento menor que el año anterior estaban en el área de Tráfico; asimismo se contabilizan a nivel corporativo (Servicios Centrales) las áreas de personal, administración, control económico y aprovisionamiento.
- En la plantilla de vuelo, excepto las tripulaciones de Miami, en 1996 técnicos y auxiliares se integran en las áreas de Operaciones y Servicio a Bordo respectivamente.
- La plantilla de Cargosur está en 1996 en Iberia Carga.



	Tierra		Vuelo		Total	
	1996	1995	1996	1995	1996	1995
TRÁFICO PASAJE	3.068	5.305	42	2.863	3.110	8.168
TRÁFICO CARGA	1.059	1.156			1.059	1.156
AEROPUERTOS	7.961	8.310			7.961	8.310
MATERIAL	3.747	3.051			3.747	3.051
SISTEMAS	535	611			535	611
OPERACIONES	427	498	1.376	1.424	1.803	1.922
SERVICIO A BORDO	161	-	3.012	-	3.173	-
SERVICIOS CENTRALES	1.039	399			1.039	399
IBERIA, L.A.E.	17.997	19.330	4.430	4.287	22.427	23.617
AVIACO	1.001	1.041	826	850	1.827	1.891
VIVA	233	269	181	189	414	458
BINTER CANARIAS	152	155	149	157	301	312
BINTER MEDITERRÁNEO	33	36	37	37	70	73
CARGOSUR	-	-		-	-	-
CAMPOS VELÁZQUEZ	9	10			9	10
CACESA	128	124			128	124
IBER-SWISS	895	806			895	806
SAVIA	30	27			30	27
GRUPO NACIONAL	20.478	21.798	5.623	5.520	26.101	27.318
ARSA	3.691	3.814	1.493	1.674	5.184	5.488
AUSTRAL	-	1.213	-	372	-	1.585
VIASA	1.451	1.668	794	822	2.245	2.490

NOTAS:

- Mismos comentarios que cuadro anterior.

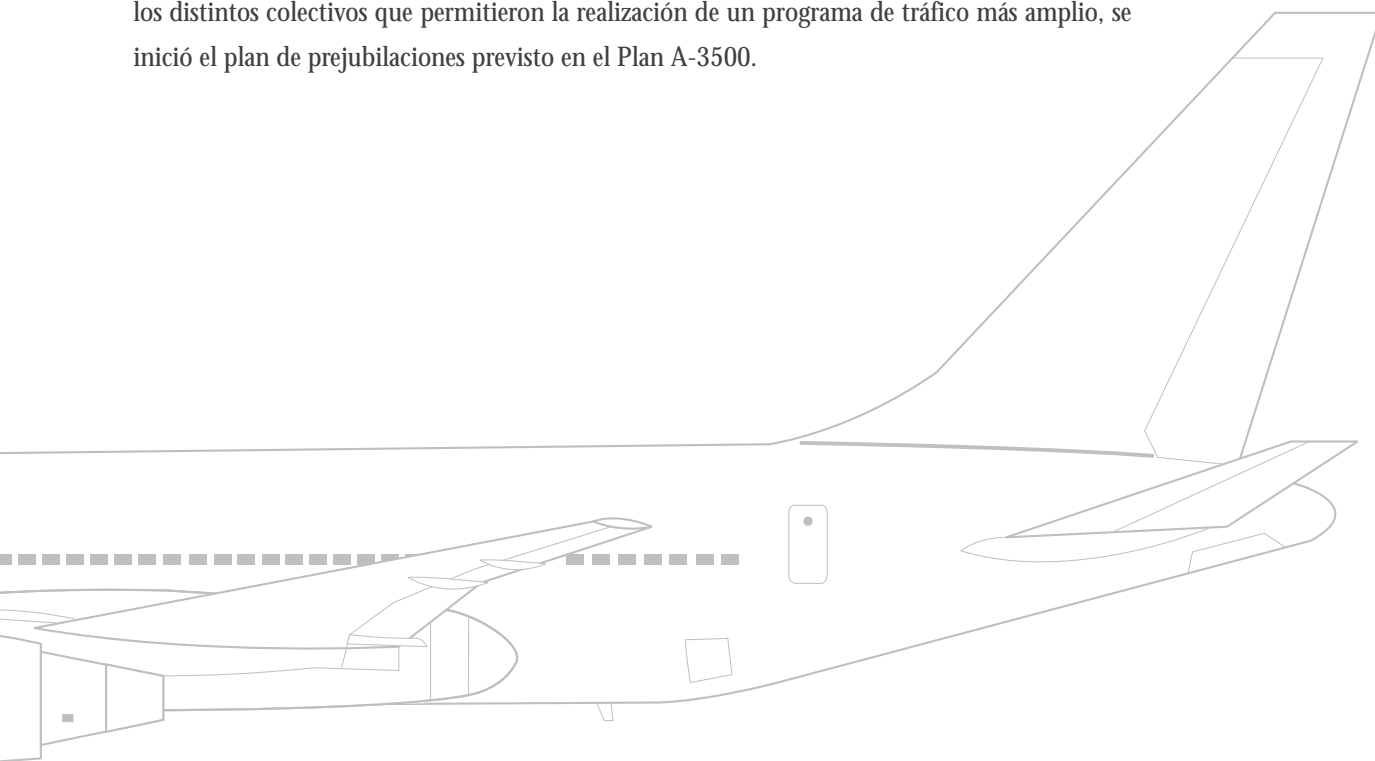


Productividad

La variación en la productividad de las Compañías del Grupo de Transporte, medida en términos de AKO/empleado, es la siguiente:

	Tierra % 96/95	Téc. Vuelo % 96/95	Aux. Vuelo % 96/95	Total % 96/95
IBERIA, L.A.E.	14,30	13,43	3,00	12,63
AVIACO	10,80	10,43	10,99	10,78
VIVA	3,58	(9,30)	(9,20)	(1,96)
BINTER CANARIAS	0,78	6,41	(14,48)	(2,25)
BINTER MEDITERRANEO	3,21	7,02	3,00	4,55
GRUPO NACIONAL	12,45	11,12	2,92	11,03
ARSA	16,61	8,69	5,06	13,56
AUSTRAL	17,14	6,96	8,84	14,99
VIASA	11,49	(0,01)	0,31	7,54

Las mejoras en la productividad, con las excepciones de Viva y Binter Canarias, son significativas en el Grupo, y especialmente en IBERIA, en la que junto con los acuerdos alcanzados con los distintos colectivos que permitieron la realización de un programa de tráfico más amplio, se inició el plan de prejubilaciones previsto en el Plan A-3500.





5 Resultados de Explotación

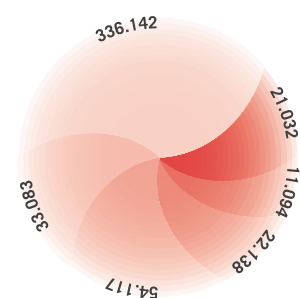
5.1. Resultado de explotación de Iberia

El resultado total del ejercicio 1996 ha ascendido a 34.188 M.Pts. de beneficios.

Su desagregación por Unidades es la siguiente, en millones de pesetas:

MILLONES DE PESETAS		
	1996	1995
TRÁFICO PASAJE	8.910	3.056
TRÁFICO CARGA	4.636	4.830
AEROPUERTOS	20.987	16.877
MATERIAL	4.678	6.023
SISTEMAS	1.714	2.002
OPERACIONES	246	649
SERVICIO A BORDO	858	-
CORPORATIVA	(7.841)	(8.320)
IBERIA LAE	34.188	25.117

Ingresos de explotación
(Millones de Ptas.)



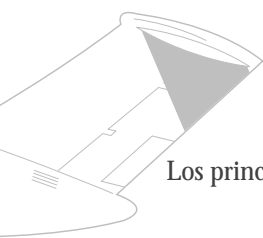
Total ingresos 1996: 477.606

- Pasaje
- Carga y exceso equipaje
- Handling
- Material
- Comisiones de venta
- Otros ing. explotación

Una comparación resumida de la cuenta de explotación de IBERIA ofrece la siguiente composición, en millones de pesetas:

MILLONES DE PESETAS			
Ingresos de explotación	1996	1995	% Var.
Pasaje	336.142	313.387	7,3
Carga y exceso equipaje	33.083	32.199	2,7
Handling	54.117	55.632	(2,7)
Material	22.138	18.355	20,6
Comisiones de venta	11.094	11.661	(4,9)
Otros ing. explotación	21.032	19.441	8,2
	477.606	450.675	6,0

MILLONES DE PESETAS			
Gastos de explotación			
Combustible	44.165	34.362	28,5
Cánones	9.250	11.297	(18,1)
Personal	157.840	159.617	(1,1)
Servicios de Tráfico	36.822	33.365	10,4
Comisiones	38.997	38.548	1,2
Sobrecomisiones	15.232	15.282	(0,3)
Ayudas a la navegación	16.680	15.920	4,8
Mantenimiento flota y dotaciones	25.234	19.452	29,7
Alquiler de flota	16.814	17.184	(2,2)
Amortizaciones	21.873	22.266	(1,8)
Otros gastos explotación	60.501	58.265	3,8
	443.408	425.558	4,2
Resultado de explotación	34.198	25.117	36,1



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

A) Ingresos de Explotación

Los ingresos de explotación se incrementan un 6%. Las principales variaciones son las siguientes:

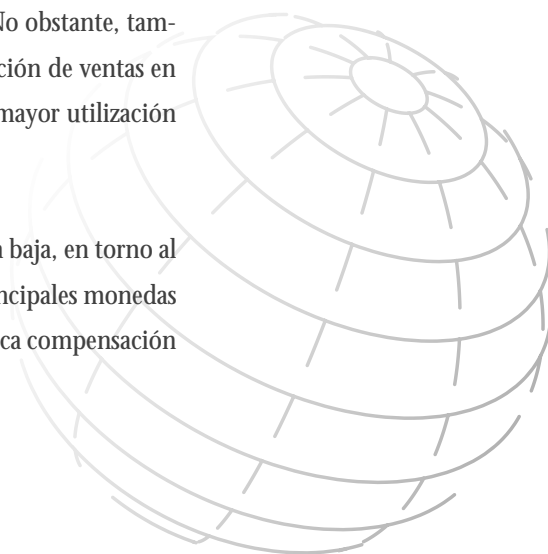
- Pasaje

La diferencia en la cifra de ingresos de pasaje respecto a la que figura en los cuadros de actividad proviene de la vinculación de ésta a la producción real de cada ejercicio, sin incluir los ajustes y regularizaciones de carácter contable. El incremento en los ingresos de pasaje, 22.755 M. Ptas se desglosa según el detalle siguiente:

	Var.s/ 1995	Causa de la variación		
		Precio	Volumen	Paridad
Corto y medio radio	14.891	(6.389)	22.408	(1.128)
Largo radio	7.864	1.370	7.890	(1.396)
Total	22.755	(5.019)	30.298	(2.524)

La diferencia por volumen se debe al fuerte incremento en la demanda, 9,1% en términos de PKT's. En la variación por precio inciden diversos factores, siendo el más importante el entorno competitivo, que continúa estableciendo la tendencia en los precios a la baja. No obstante, también influye una relativa disminución en la mezcla tarifaria, con mayor proporción de ventas en tarifas económicas, así como el leve incremento en la etapa media (2%) y una mayor utilización de tarifas netas de mercado.

Por último, la variación por paridad recoge principalmente la fluctuación a la baja, en torno al 12,8%, del yen japonés frente a su cotización media en 1995. El resto de las principales monedas ha experimentado oscilaciones mucho más moderadas, dando lugar a una práctica compensación de su efecto en los ingresos de la Compañía.



- Carga

Los ingresos se incrementan un 2,8%, variación que se desglosa de la siguiente manera:

Var.s/ 1995	Causa de la variación			
	Precio	Volumen	Paridad	Otras
884	(2.287)	3.558	(210)	(177)

La variación por volumen se debe a un incremento importante de la demanda (12,7%), especialmente la atendida por aviones cargueros, si bien en las bodegas también se ha incrementado, posibilitada por la mayor oferta de pasaje.

En la variación por precio, además de la situación de competencia del mercado, influye notablemente el aumento de la etapa transportada, que alcanza el 4,7%, con el consiguiente impacto en la reducción del ingreso promedio.

La paridad afecta fundamentalmente, al igual que sucede en los ingresos de pasaje, a los resultados de la línea de Japón, cuyos ingresos representan en torno al 10% del total.

El resto de la variación procede de la reducción experimentada en los ingresos de correo y exceso de equipajes.

- Handling

La reducción de 1.515 M. Ptas. registrada en los ingresos por este concepto no obedece a la situación real que se ha producido, ya que la desaparición en julio de 1995 del canon por la exclusiva de explotación cargado por AENA, y que era consecuentemente repercutido en los ingresos, distorsiona notablemente la comparación. Si descontamos este efecto, en realidad los ingresos de 1996 han superado los del año precedente en 793 M. Ptas., que se descomponen en:

Var. Precio	377
Var. Volumen	416
Total	793

La razón por la que se producen estas variaciones estriba por un lado en que, a pesar de la creciente presencia de la competencia, el fuerte crecimiento de la demanda debido al aumento del tráfico aéreo en España y la defensa de la participación del mercado llevada a cabo, han permitido superar incluso levemente (0,8%) la actividad de terceros. Por otro lado, la evolución de los precios no han experimentado en 1996 una reducción tan significativa como cabía esperar. El

hecho de que incluso por precio se haya conseguido una mejora de ingresos se debe a la diferente composición de la demanda, que se ha incrementado en el tráfico regular y reducido en el chárter (cuyos precios son más bajos, dado el tipo de servicio que presta). Es en este último sector del mercado donde la competencia ha obtenido incrementos más notables de cuota.

Debe tenerse en cuenta además que el incremento de la actividad de la propia compañía ha presionado considerablemente sobre la productividad de este área.

- Material

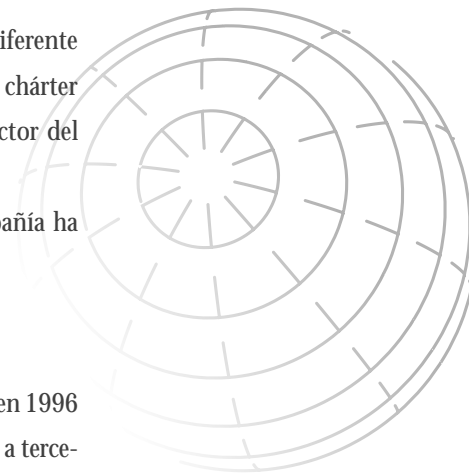
Los ingresos por mantenimiento de aviones (célula, motores y componentes) registraron en 1996 un importante incremento, cifrado en 3.783 M. Ptas., de los cuales 3.735 correspondieron a terceras compañías ajenas al G.T.A. y el resto a Compañías del Grupo. El incremento de la producción de la propia IBERIA ha supuesto que se deba necesariamente realizar el mantenimiento a terceros en aquellos productos de más alta tecnología, y por tanto valor añadido, dado el dimensionamiento del área de mantenimiento para cubrir básicamente las necesidades de la compañía, subcontratándose aquellos trabajos cuyo margen es más bajo y donde la competencia internacional es muy intensa. En 1996, IBERIA ha seguido consolidando una importante cartera de clientes, principalmente en las revisiones generales de avión B-747 y motores JT9, CFM56 y RB211.

- Comerciales

Al igual que sucedió ya en 1995, en el ejercicio 1996, aunque los ingresos por ventas de billetes de terceras compañías en papel de IBERIA, paquetes de viajes Mundicolor y alquiler de vehículos se han incrementado, la cifra total por este concepto se reduce en 567 M. Ptas. por el efecto del definitivo traspaso de VIVA de operador regular a charter, disminuyendo por tanto la facturación a la misma en 1.500 M. Ptas.

- Otros ingresos de explotación

Los principales motivos por los que la cifra del resto de conceptos aumenta en 1.591 M. Ptas. son por el incremento en los ingresos por utilización de los sistemas de comunicaciones, así como de las ventas a bordo y de material diverso, parcialmente contrarrestados por una mejor cifra de trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado y de recuperación de exceso de provisión para grandes reparaciones.





B) Gastos de Explotación

Los gastos de explotación experimentan un incremento del 4,2% (17.860 M. Ptas.), inferior al registrado en los ingresos y considerablemente menor también que el aumento en la producción. Esta cifra es más notable aún si se tiene en cuenta el fuerte aumento de los precios del combustible, sin el cual el incremento de gastos hubiera estado en torno al 2,5%.

El desglose entre los principales conceptos es el siguiente:

- Combustible

Como se menciona anteriormente, el súbito incremento en los precios que se produjo a partir del primer trimestre (17,6%), y que continuó en el resto del año hasta situar el precio medio del ejercicio un 19,3% por encima del registrado en 1995, ha supuesto un profundo impacto en la evolución de los gastos.

El total del gasto de combustible ha sido un 28,5% superior al de 1995 (9.803 M. Ptas.). La causa principal está en la subida de precios, a la que debe añadirse un coste adicional por la ligera apreciación del dólar. Por otro lado, también influye el coste derivado de la mayor producción, compensado parcialmente por la mayor eficiencia en el consumo derivada de la utilización en mayor medida de la flota más moderna (sobre todo el A-340).

El detalle de los diversos efectos se muestra a continuación:

Precio	(7.193)
Volumen	(3.466)
Paridad	(264)
Consumo/AKO	1.120
Total	(9.803)

- Cánones

En este concepto se produce una reducción importante en el coste, cuya causa fundamental ha sido mencionada en el apartado de ingresos de handling. El 1 de Julio de 1995 AENA suprimió el canon de exclusiva explotación, que hasta esa fecha supuso un importe de 2.308 M. Ptas. en el año. Descontado el efecto del mismo, el incremento en el gasto es del 2,9%, debido a las tasas de salida de pasajeros, cuyo aumento es inferior, no obstante, al registrado en el número de pasajeros transportados.

- Personal

El coste de personal se ha reducido en 1.777 M. Ptas. (1,1%), que si bien deriva en lo fundamental de la aplicación de las medidas contenidas en el Programa de Adaptación, es preciso matizar de la siguiente manera:

En el ejercicio 1996, al igual que ocurrió en 1995, se ha producido en este capítulo un coste de 11.301 M. Ptas., que procede de las compensaciones derivadas de los acuerdos con el personal, tanto del Programa de Adaptación como de los posteriores pactos sobre productividad. Este coste no es recurrente, entendiéndose por tal su no consolidación en tablas salariales con efecto en los ejercicios futuros. De la citada cifra, 2.927 M. Ptas. corresponden a la compensación por la mejora de resultados sobre las previsiones del propio Programa de Adaptación, 2.879 a la relativa al 20% pendiente por las revisiones de IPC de los años 1993 y 1994, a formalizar en acciones de IBERIA, 5.182 M. Ptas. como contrapartida de los incrementos de productividad, y el resto, 313 M. Ptas., por la venta de días realizada por el personal fijo, también para hacer frente al incremento de producción.

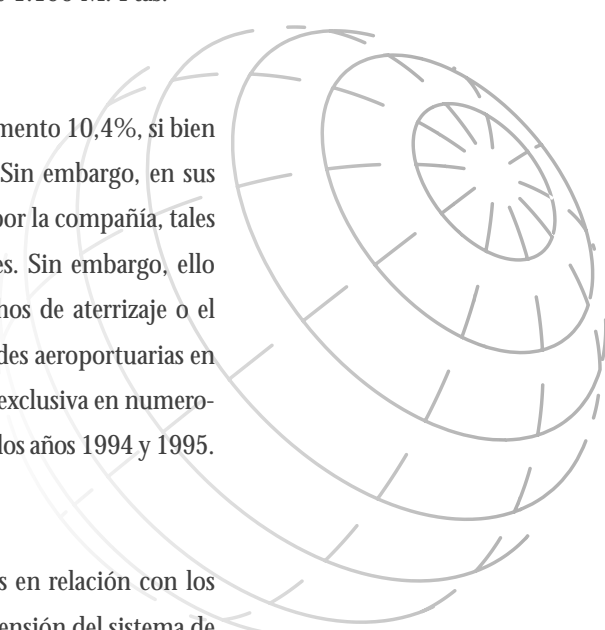
Por otro lado, el ahorro debido a la reducción de plantilla ha alcanzado los 4.355 M. Ptas., que se contrarrestan en parte por los incrementos por deslizamientos (antigüedad y promoción), que suponen 1.800 M. Ptas. y por el aumento de las cargas sociales, que supone 1.150 M. Ptas.

- Servicios de tráfico

El concepto de servicios de tráfico ha sufrido en 1996 un considerable aumento 10,4%, si bien en línea en su conjunto con el de la actividad y el efecto de la inflación. Sin embargo, en sus diversos capítulos es destacable la evolución de aquellos gastos controlables por la compañía, tales como limpieza de aviones y equipos de handling en escalas internacionales. Sin embargo, ello contrasta con el incremento de capítulos tan importantes como los derechos de aterrizaje o el despacho de aviones, difícilmente negociables por depender de las autoridades aeroportuarias en el primer caso, o los operadores de handling, en el segundo, que trabajan en exclusiva en numerosas escalas, y sobre los que no obstante ya se ha ejercido una notable presión en los años 1994 y 1995.

- Comerciales (comisiones y sobrecomisiones)

En la línea de lo acontecido en 1995, el porcentaje de comisiones netas en relación con los ingresos de pasaje, se ha reducido en un 3,1%, fundamentalmente por la extensión del sistema de tarifas netas de comisión (TNM). Asimismo, el incremento en la utilización de este procedimiento ha afectado a la estructura tarifaria, limitando el uso del sistema de sobrecomisiones, cuyo importe incluso ha disminuido ligeramente a pesar del considerable aumento en las ventas.



- Ayudas a la navegación

El incremento en los gastos derivados del control de tráfico aéreo sólo ha registrado un aumento del 4,8%, por debajo del registrado en la actividad principalmente por el reajuste de tarifas dentro de la estructura del Organismo europeo para el control del tráfico aéreo (Eurocontrol).

- Mantenimiento de flota

El gasto por este concepto se incrementa en 5.782 M. Ptas., lo que supone un 29,7%. Sin embargo, al aumento considerable en la actividad de la flota, debe añadirse la importante realización de trabajos de mantenimiento a terceras compañías, que recordemos ha permitido mejorar la cifra de ingresos en 3.783 M. Ptas. Descontado este efecto, el coste se ha mantenido en línea con el volumen de la producción, absorbiendo incluso los incrementos por inflación, y el efecto moderado de la paridad con el dólar.

- Alquiler de flota

El gasto por arrendamiento de aeronaves desciende ligeramente en 1996, 370 M. Ptas., sobre la cifra del ejercicio anterior, si bien debe matizarse lo siguiente:

El gasto por arrendamiento de aeronaves de pasaje se incrementa en 1.288 M. Ptas., fundamentalmente por el efecto de la progresiva incorporación a lo largo del año de 4 aviones A-340.

Por otro lado, el arrendamiento de cargueros se redujo en 1.994 M. Ptas., debido a que a partir del segundo semestre de 1995 los aparatos operados por Cargosur fueron transferidos a Iberia (no en propiedad), disminuyendo el gasto por este concepto al considerarse tan sólo la amortización de los mismos, y desaparecer el resto de conceptos del «wet-lease» anterior.

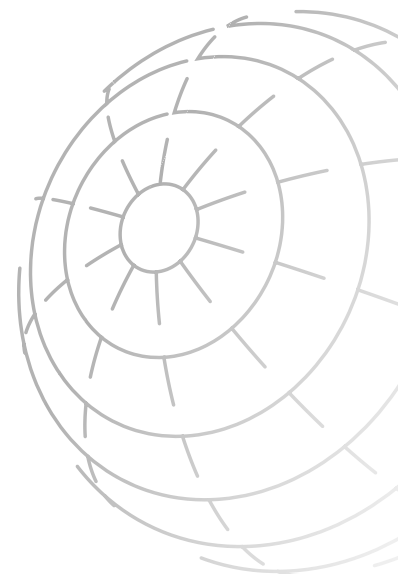
- Amortizaciones

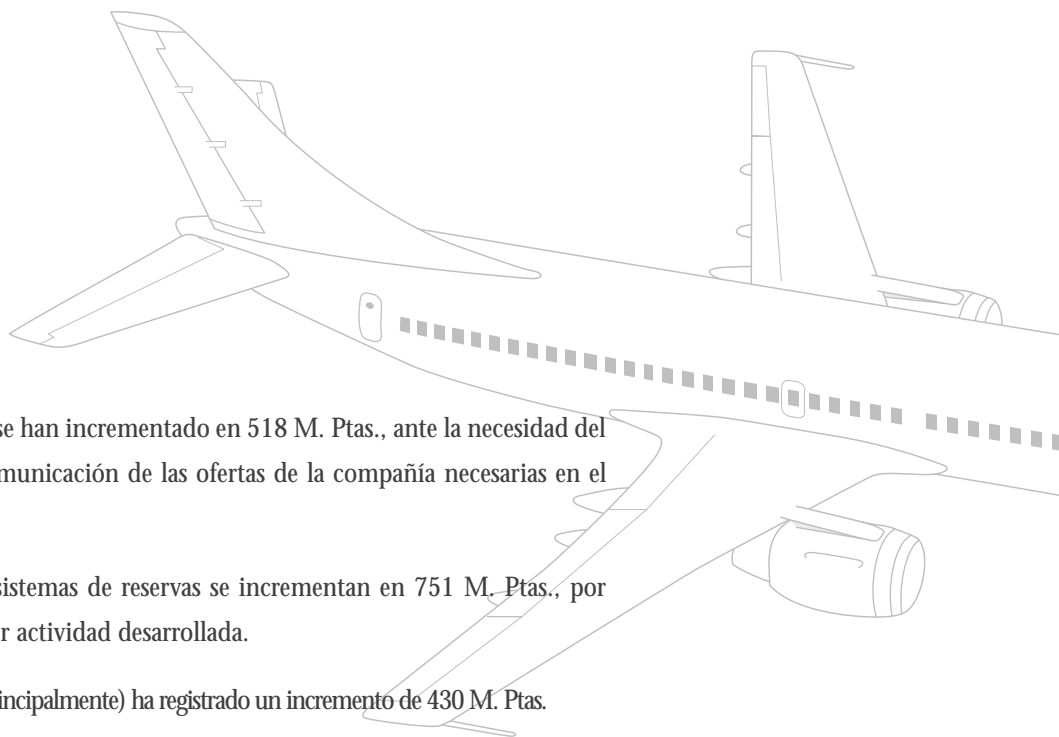
El importe de las amortizaciones registra una disminución de 393 M. Ptas., cuya causa principal reside en la baja en el inmovilizado de los 3 aviones DC-10 vendidos durante el ejercicio, aunque en parte se ve contrarrestada por el incremento de los stocks de rotables y reparables como consecuencia de la incorporación de la nueva flota A-340 y el mantenimiento de una mayor actividad propia y de terceros.

- Otros gastos de explotación

El resto de los gastos se incrementa en su conjunto en 2.236 M. Ptas. (3,8%), incidiendo en su evolución de manera significativa el esfuerzo realizado en la contención de costes. Su desglose entre los conceptos más importantes es el siguiente:

- Los consumos de material de abastecimiento de aviones, artículos de venta a bordo, material publicitario y diversos se incrementan en 734 M. Ptas., afectados por el aumento de la actividad y del esfuerzo publicitario.

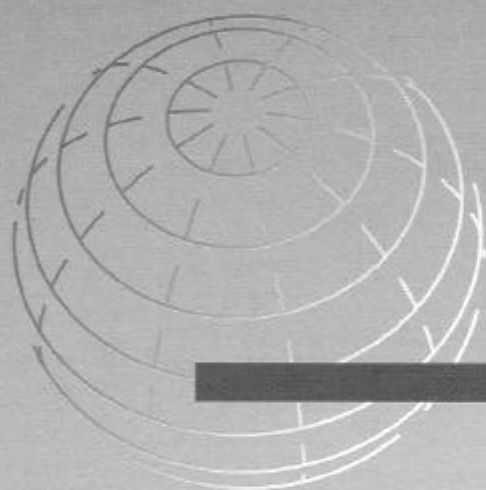




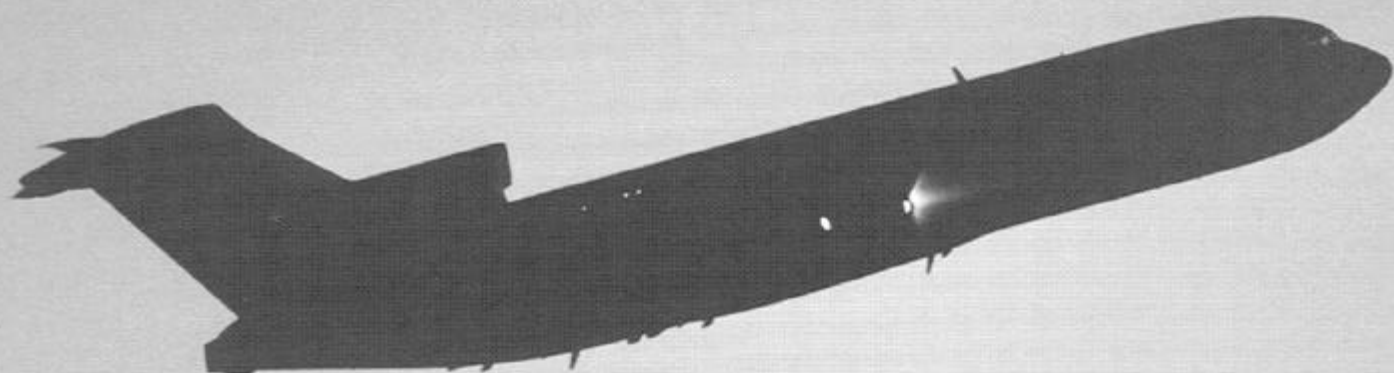
- Los gastos de publicidad en medios se han incrementado en 518 M. Ptas., ante la necesidad del relanzamiento de la imagen y la comunicación de las ofertas de la compañía necesarias en el ámbito de la creciente competencia.
- Los gastos de distribución por los sistemas de reservas se incrementan en 751 M. Ptas., por debajo incluso del efecto de la mayor actividad desarrollada.
- El capítulo de comunicaciones (SITA principalmente) ha registrado un incremento de 430 M. Ptas.
- Compensado parcialmente los incrementos de los gastos citados, se ha producido una reducción notable en las dotaciones a las provisiones por conceptos de explotación, en los servicios profesionales independientes y gastos por seguros de vuelo, entre otros conceptos.

A nivel de cuenta de resultados global, dicha comparación sería la siguiente:

	1996	1995
Resultado de Explotación	34.198	25.117
Ingresos financieros	4.380	5.082
Gastos financieros	(13.412)	(20.105)
Dotación fondo pensiones	(3.948)	(3.660)
Diferencias positivas de cambio	5.947	5.258
Diferencias negativas de cambio	(6.168)	(8.245)
Resultados Financieros	(13.201)	(21.670)
Aerolíneas Argentinas	(2.154)	(19.076)
Viasa	-	(672)
Ladeco	(464)	(312)
Amadeus	-	619
Iberswiss	165	45
Binter Canarias	400	(459)
Binter Mediterráneo	(744)	(488)
Viva	(1.320)	(675)
Varios	156	(737)
Resultados Cartera Valores	(3.961)	(21.755)
Resultados Extraordinarios	(14.213)	(42.776)
RNAI	2.823	(61.084)
Impuestos	(101)	16.164
RNDI	2.722	(44.920)



ÓRGANOS DE DIRECCIÓN



CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

PRESIDENTE

D. Xabier de Irala Estévez

CONSEJEROS

D. Juan Carlos Aparicio Pérez

D. Joaquín Clotet Garriga

D. José de Carvajal Salido

D. Fermín López Covarrubias

D. José Manuel Fernández Norniella

D^a M^a Ángeles Monjas Revilla

D. Cristobal Montoro Romero

D. Miguel Nadal Segalá

D. Bernardo Obrador Vidal

D. Cecilio Pérez Velasco

D. Javier Salas Collantes

D. José Manuel Serra Peris

SECRETARIO NO CONSEJERO

D. José Maldonado Ramos

COMISIÓN EJECUTIVA

PRESIDENTE

D. Xabier de Irala Estévez

VOCALES

D. Joaquín Clotet Garriga

D. José Manuel Fernández Norniella

D. Miguel Nadal Segalá

D. Fermín López Covarrubias

D. Cecilio Pérez Velasco

COMITÉ DE DIRECCIÓN

PRESIDENTE

D. Xabier de Irala Estévez

VOCALES

D. Ángel Mullor Parrondo
DIRECTOR GENERAL

D. Guillermo Serrano Entrambasaguas
DIRECTOR ADJUNTO

D. Martín Cuesta Vivar
DIRECTOR ORG. Y RR.HH.

D. José María Fariza Batanero
DIRECTOR DE CONTROL Y ADMÓN.

D. Enrique Dupuy de Lôme Chávarri
DIRECTOR FINANCIERO

D. Sergio Turrión Barbado
DIRECTOR REL. INDUSTRIALES

D. Enrique Donaire Rodríguez
DIRECTOR COMERCIAL

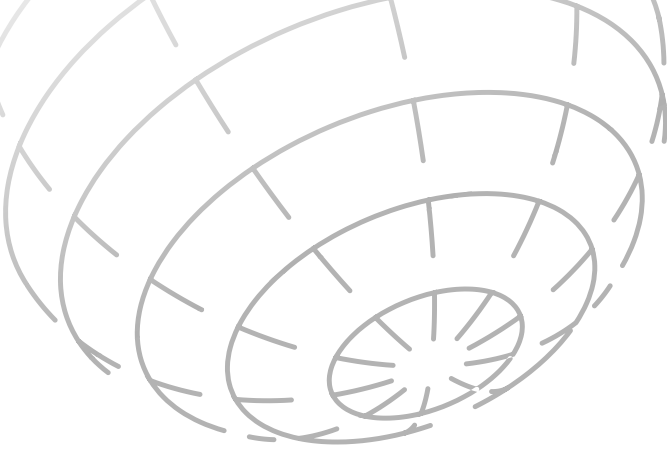
D. Manuel López Colmenarejo
DIRECTOR DES. RED. Y PROGR.

D. Javier Arraiza Martínez-Marina
DIRECTOR OPERACIONES

D. Carlos Medrano Rodríguez
DIRECTOR SERV. A BORDO

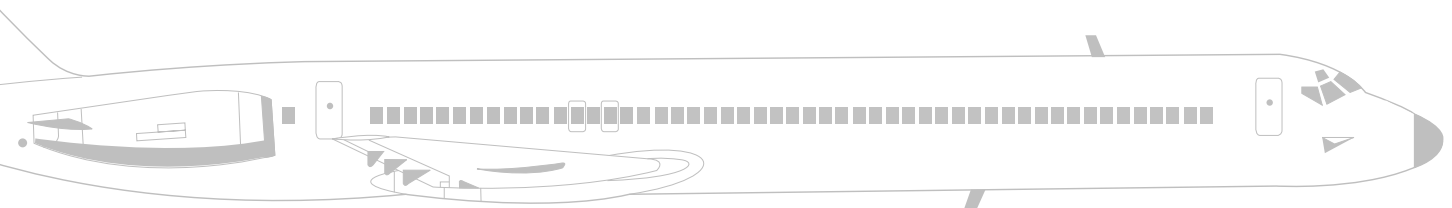
D. Salvador Magalló Martínez
DIRECTOR NEGOCIOS

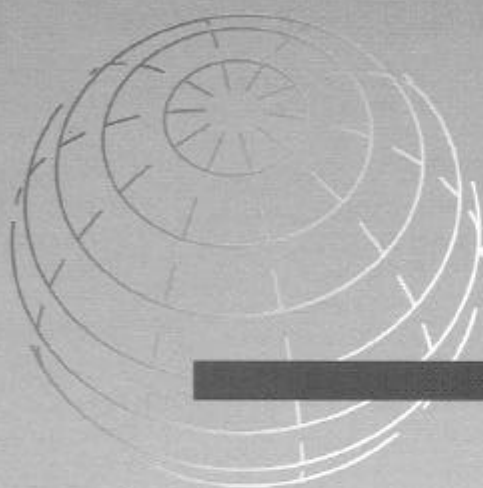




ORDEN DEL DÍA

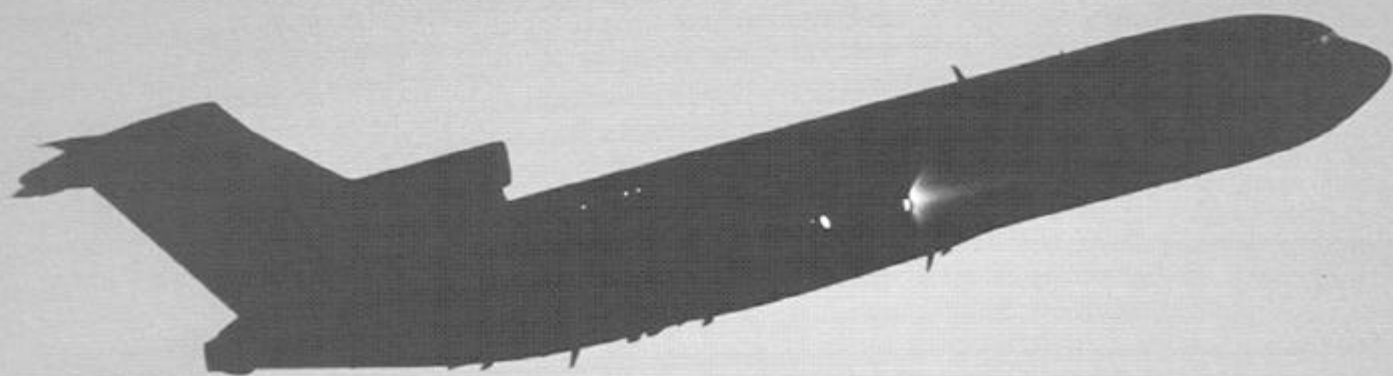
1. Examen y aprobación, si procede, de las Cuentas Anuales (Balance, Cuentas de Pérdidas y Ganancias, y Memoria) e Informe de Gestión de la Compañía y del consolidado del Grupo, correspondientes al ejercicio de 1996.
2. Acuerdo, si procede, de aplicación del resultado del ejercicio de 1996 de la Compañía.
3. Aprobación, en su caso, de la gestión del Consejo de Administración de la Compañía, correspondiente al ejercicio de 1996.
4. Reelección, en su caso, de Vocales del Consejo de Administración de la Compañía.
5. Aprobación, en su caso, del acta de la Junta.





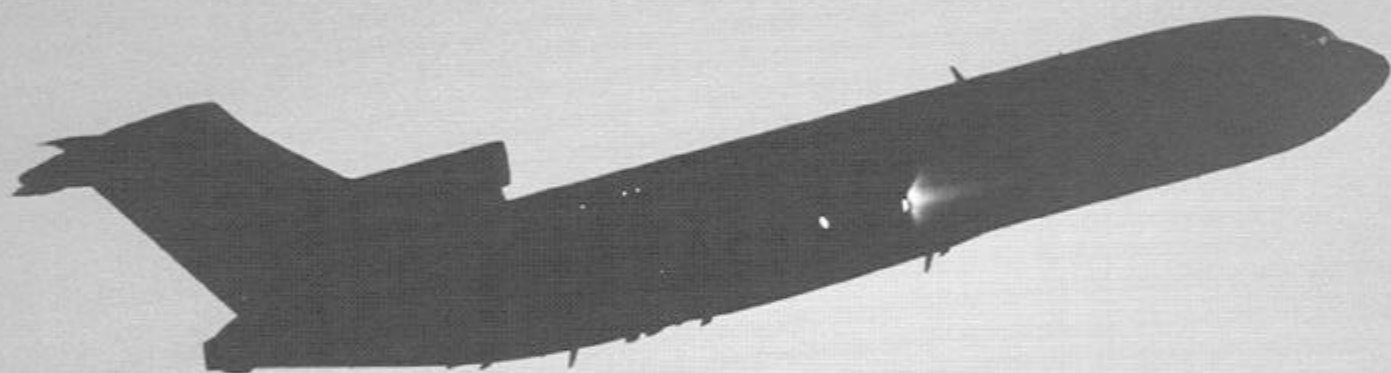
GRUPO IBERIA

INFORME ANUAL CONSOLIDADO





INFORMACIÓN LEGAL



Raimundo Fdez. Villaverde, 65
28003 Madrid

INFORME DE AUDITORÍA DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

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

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. y SOCIEDADES CONSOLIDADAS, que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 1996 y la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad dominante. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales consolidadas en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas. En relación con las sociedades dependientes y asociadas, en las que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. participa en los porcentajes que se describen en las Notas 2 y 3 de la memoria, nuestro trabajo ha incluido el examen de las cuentas anuales de Aviación y Comercio, S.A. Las cuentas anuales de las restantes sociedades, cuyos activos y resultados netos representan, aproximadamente, un 8% y un 53%, respectivamente, de las cifras consolidadas del ejercicio 1996, han sido examinadas por otros auditores, y nuestra opinión profesional se basa, por lo que se refiere a estas sociedades, únicamente en los informes de sus auditores.

Los Administradores de la Sociedad Dominante presentan, a efectos comparativos, con las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1996, las correspondientes al ejercicio anterior. Asimismo, acogiéndose a la normativa vigente sobre formulación de cuentas anuales consolidadas, la memoria no incluye el cuadro de financiación. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1996. Con fecha 6 de mayo de 1996 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1995 en el que expresamos una opinión con una salvedad.

Según se indica en las Notas 5-f, 7 y 11 de la memoria, algunas sociedades consolidadas se han acogido a la actualización de balances prevista en el Real Decreto-Ley 7/1996, lo que ha supuesto una plusvalía, neta del gravamen único, de 18.443 millones de pesetas, que se ha incorporado en los epígrafes "Reservas de revalorización" y "Reservas en sociedades consolidadas por integración global" del balance de situación al 31 de diciembre de 1996.

En nuestra opinión, basada en nuestra auditoría y en los informes de otros auditores, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1996 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Sociedades Consolidadas al 31 de diciembre de 1996 y de los resultados de sus operaciones durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con principios y normas contables generalmente aceptados que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 1996 contiene las explicaciones que los Administradores de la Sociedad Dominante consideran oportunas sobre la situación del Grupo, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 1996. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de las Sociedades Consolidadas.

ARTHUR ANDERSEN

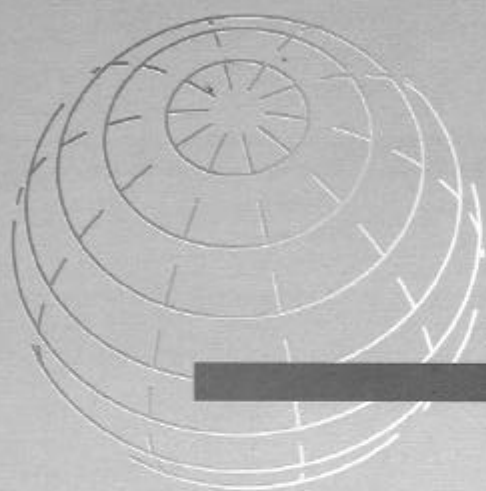

José Manuel Rodríguez

30 de mayo de 1997

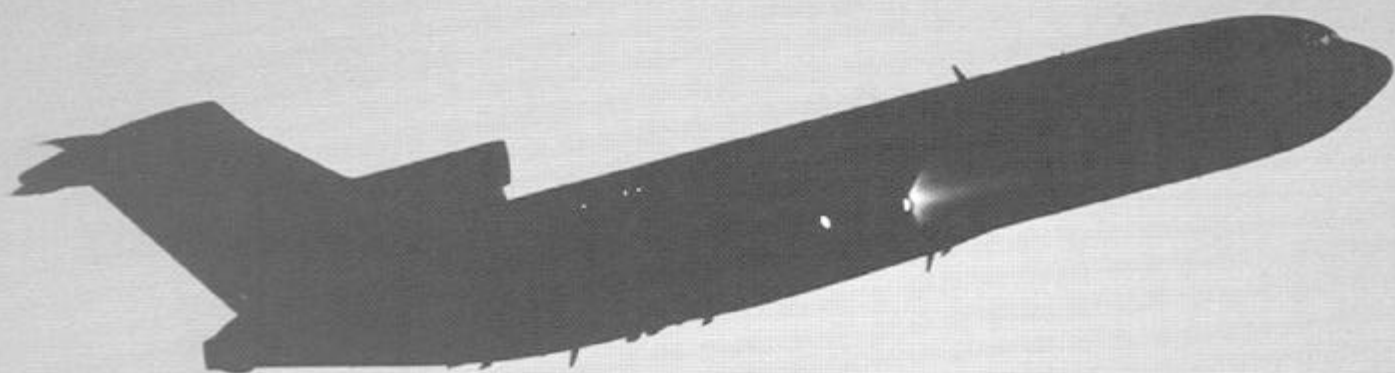
Arthur Andersen y Cía., S. Com.
Reg. Merc. Madrid, Tomo 3190, Libro 0, Folio 1,
Sec. 8, Hoja M-5414, Inscrip. 1.ª

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

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



ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS



BALANCES DE SITUACIÓN CONSOLIDADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1996 Y 1995

MILLONES DE PESETAS

ACTIVO	Ejercicio 1996	Ejercicio 1995
INMOVILIZADO:		
Gastos de establecimiento	903	1.451
Inmovilizaciones inmateriales (Nota 6)	34.913	78.797
Bienes y derechos inmateriales	48.188	102.962
Amortizaciones	(13.275)	(24.165)
Inmovilizaciones materiales (Nota 7)	262.955	329.153
Flota aérea		
Coste	395.120	439.223
Amortizaciones y provisiones	(203.400)	(222.796)
	191.720	216.427
Otro inmovilizado material		
Coste	170.423	223.232
Amortizaciones y provisiones	(99.188)	(110.506)
	71.235	112.726
Inmovilizaciones financieras (Nota 8)	81.112	47.319
Participaciones en sociedades puestas en equivalencia	-	1.122
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	29.041	15.995
Cartera de valores a largo plazo	32.248	5.800
Otros deudores a largo plazo	47.575	26.673
Provisiones	(27.752)	(2.271)
Acciones de la Sociedad dominante	7	7
Total inmovilizado	379.890	456.727
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN (Nota 9)	-	22.138
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 6)	11.703	22.203
ACTIVO CIRCULANTE:		
Existencias	9.038	14.708
Deudores	84.127	102.731
Inversiones financieras temporales (Nota 10)	63.122	22.758
Tesorería	2.359	3.257
Ajustes por periodificación	4.423	6.459
Total activo circulante	163.069	149.913
TOTAL ACTIVO	554.662	650.981

Las Notas 1 a 20 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de estos balances de situación consolidados.

BALANCES DE SITUACIÓN CONSOLIDADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1996 Y 1995

MILLONES DE PESETAS

PASIVO	Ejercicio 1996	Ejercicio 1995
FONDOS PROPIOS (Nota 11):		
Capital suscrito	114.727	27.727
Reservas de la Sociedad dominante	(29.559)	(86)
Resultados negativos de ejercicios anteriores	(45.006)	(86)
Reserva de revalorización	15.447	-
Reservas en sociedades consolidadas por integración global	4.886	(942)
Reservas en sociedades puestas en equivalencia	(3.470)	(938)
Diferencias de conversión	(689)	(1.254)
Beneficios (Pérdidas) atribuibles a la Sociedad dominante (Nota 19)	3.520	(44.620)
Beneficios (Pérdidas) consolidados del ejercicio	3.768	(48.426)
Beneficios (Pérdidas) atribuidos a socios externos (Nota 19)	(248)	3.806
Total fondos propios	89.415	(20.113)
SOCIOS EXTERNOS (Nota 12)	15.045	8.228
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Notas 5-i, 7 y 8)	6.472	7.394
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (Nota 13)	123.537	131.820
ACREEDORES A LARGO PLAZO:		
Deudas con entidades de crédito (Nota 15)	122.527	197.063
Otros acreedores	3.431	24.157
	125.958	221.220
ACREEDORES A CORTO PLAZO:		
Emisiones de pagarés (Nota 15)	-	3.745
Deudas con entidades de crédito (Nota 15)	23.209	108.930
Deudas con sociedades puestas en equivalencia	183	-
Anticipos de clientes	51.878	44.620
Deudas por compras o prestaciones de servicios	71.024	84.680
Otras deudas no comerciales (Nota 4-d)	47.874	60.402
Ajustes por periodificación	67	55
Total acreedores a corto plazo	194.235	302.432
TOTAL PASIVO	554.662	650.981

Las Notas 1 a 20 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de estos balances de situación consolidados.

CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 1996 Y 1995

MILLONES DE PESETAS

DEBE	Ejercicio 1996	Ejercicio 1995
GASTOS:		
Aprovisionamientos (Nota 18)	76.707	90.891
Gastos de personal		
Sueldos, salarios y asimilados	140.458	164.701
Acuerdos con el personal de la Sociedad dominante	5.806	11.738
Cargas sociales	41.494	46.779
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	28.676	38.101
Variación de las provisiones de tráfico	1.529	2.266
Otros gastos de explotación (Nota 18)	227.174	301.439
	521.844	655.915
Beneficios de explotación	33.514	19.290
Gastos financieros y gastos asimilados	20.784	35.111
Variación de las provisiones de inversiones financieras	4.589	(2.304)
Diferencias negativas de cambio	6.573	8.438
	31.946	41.245
Participaciones en pérdidas de sociedades puestas en equivalencia	414	3.266
Amortización del fondo de comercio de consolidación (Nota 9)	29	124
Beneficios de las actividades ordinarias	14.120	-
Pérdidas procedentes del inmovilizado	2.626	1.743
Variación de las provisiones de inmovilizado	46	64
Gastos extraordinarios (Nota 18)	19.468	55.579
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	780	1.229
	22.920	58.615
Beneficios consolidados antes de impuestos	2.948	-
Impuesto sobre Sociedades (Nota 17)	(820)	(17.312)
Beneficios consolidados del ejercicio	3.768	-
Beneficios atribuidos a socios externos	248	-
Beneficios del ejercicio atribuidos a la Sociedad dominante	3.520	-

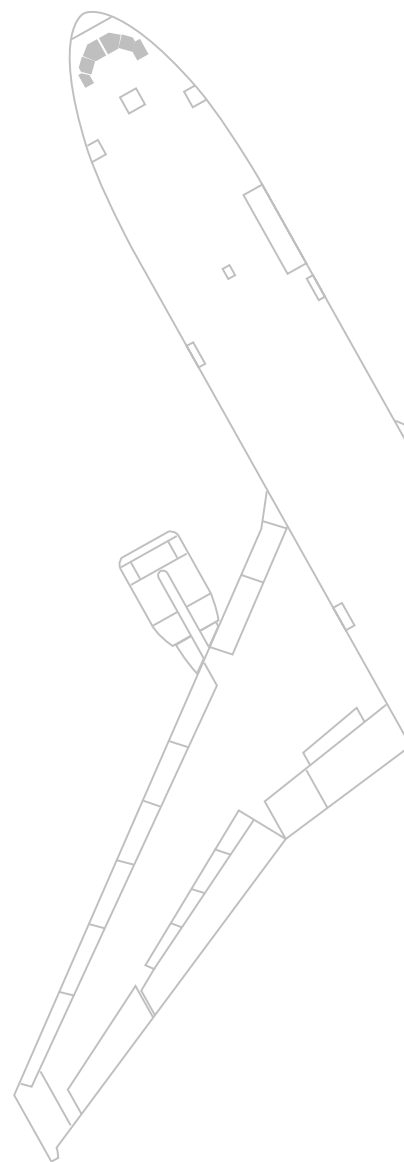
Las Notas 1 a 20 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de estas cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas.

CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 1996 Y 1995

MILLONES DE PESETAS

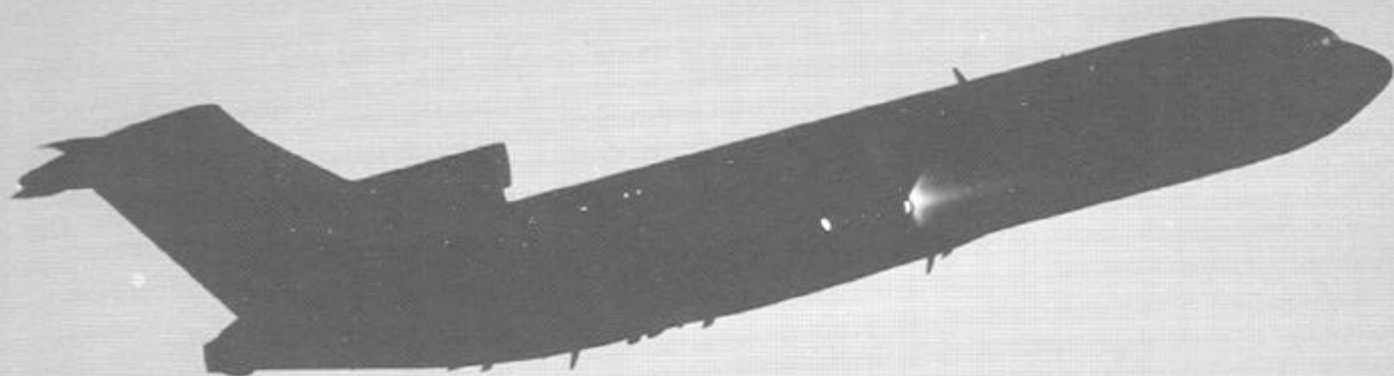
HABER	Ejercicio 1996	Ejercicio 1995
INGRESOS:		
Importe neto de la cifra de negocios (Nota 18)	539.198	655.108
Variación de existencias	66	(390)
Trabajos efectuados por el Grupo para el inmovilizado	343	776
Otros ingresos de explotación	15.751	19.711
	555.358	675.205
Ingresos de participaciones en capital	208	116
Otros intereses e ingresos asimilados	5.012	3.996
Diferencias positivas de cambio	6.104	7.512
	11.324	11.624
Resultados financieros negativos	20.622	29.621
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	1.671	-
Pérdidas de las actividades ordinarias	-	13.721
Beneficios en enajenación de inmovilizado (Nota 7)	3.533	1.012
Ingresos extraordinarios	5.164	1.044
Ingresos y beneficios de otros ejercicios	3.051	4.542
	11.748	6.598
Resultados extraordinarios negativos	11.172	52.017
Pérdidas consolidadas antes de impuestos	-	65.738
Pérdidas consolidadas del ejercicio	-	48.426
Pérdidas atribuidas a socios externos	-	3.806
Pérdidas del ejercicio atribuidas a la Sociedad dominante	-	44.620

Las Notas 1 a 20 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de estas cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas.





MEMORIA CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 1996 Y 1995



1 Actividad y Planes de la Sociedad Dominante

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. fue fundada el 28 de junio de 1927 con el objeto principal de realizar el transporte aéreo de pasajeros y mercancías. Por Ley de junio de 1940, se concedió a la Sociedad la explotación del transporte aéreo regular de pasajeros en todo el territorio nacional como compañía bandera de España.

Hasta el 16 de septiembre de 1996, Teneo, S.A. era el accionista mayoritario de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. En dicha fecha, Teneo, S.A. traspasó a Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) la totalidad de las acciones que poseía de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

En 1994 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. elaboró un Programa de Medidas y acordó con su personal diversas acciones para los años 1994, 1995 y 1996.

Programa de Medidas

El Programa de Medidas incluía una ampliación de capital en Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., que se sometió a la aprobación de la Comisión de la Unión Europea.

El 31 de enero de 1996 la Comisión de la Unión Europea autorizó una ampliación de capital por importe de 87.000 millones de pesetas, en dos tramos. Un primer tramo, de 37.000 millones de pesetas, relacionado con los costes de reducción de personal, y un segundo tramo, de 50.000 millones de pesetas, relacionado con la cancelación de financiación ajena, que fueron desembolsados con fecha 26 de abril y 24 de mayo de 1996, respectivamente. Asimismo, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., considera cumplidos los objetivos operativos y financieros establecidos, y ha solicitado la notificación de la ampliación de capital adicional de 20.000 millones de pesetas en el primer trimestre de 1997.

Por otra parte, el Programa de Medidas contemplaba una desinversión significativa en el capital de Aerolíneas Argentinas, S.A. y Líneas Aéreas del Cobre, S.A. En la Nota 3 de esta memoria se explican las principales características de las desinversiones llevadas a cabo en 1996.

Acciones acordadas con el personal

Durante 1994, 1995 y 1996 se han implantado las acciones acordadas con el personal que, básicamente, corresponden a una reducción salarial, a un incremento de la productividad y a un plan de bajas de personal.

En las acciones acordadas con el personal se incluía un plan de bajas que preveía una reducción de la plantilla de la Sociedad dominante en 3.500 empleados hasta finales de 1997, mediante jubilaciones anticipadas y bajas incentivadas, de las cuales 3.158 ya se han producido al 31 de diciembre de 1996.

En 1995, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. registró las provisiones correspondientes al coste estimado de las bajas pendientes por un importe de 31.556 millones de pesetas. Al 31 de diciembre de 1995 y 1996, el epígrafe "Provisión para riesgos y gastos" de los balances de situación adjuntos recogen 31.556 millones de pesetas y 7.625 millones de pesetas, respectivamente, por este concepto.

Asimismo, los acuerdos con el personal incluían determinadas compensaciones económicas a

los empleados (algunas de ellas ligadas a la obtención de determinados resultados) que han sido contabilizadas en los ejercicios 1995 y 1996 (véase el apartado “Plantilla y gastos de personal” de la Nota 18).

Plan Director 1997-1999

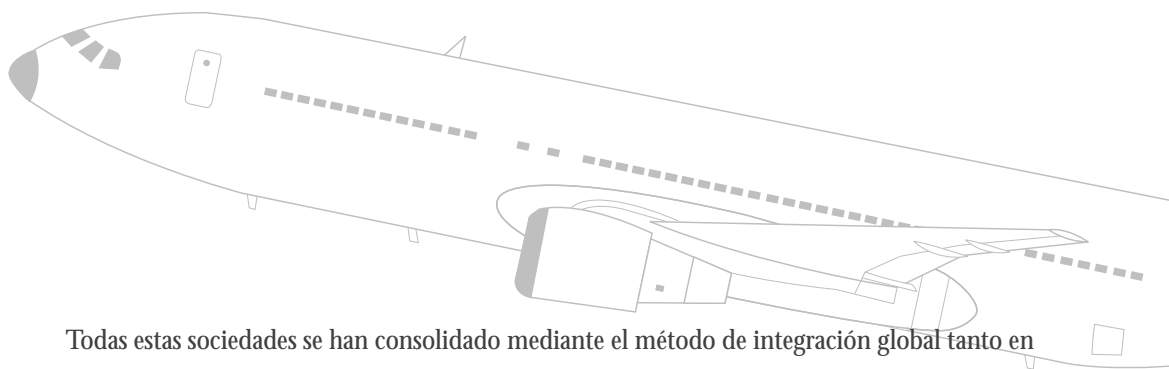
En los últimos meses la Dirección de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha elaborado un Plan Director en el que se definen las líneas estratégicas de actuación para los años 1997, 1998 y 1999. El objetivo del Plan es situar al Grupo Iberia en términos de plena competitividad. Las líneas concretas de actuación están siendo definidas en la actualidad y precisarán de la asunción por parte del conjunto de colectivos del personal de las sociedades del Grupo Iberia.

2 Sociedades Dependientes

La información relacionada con estas sociedades al 31 de diciembre de 1996 y 1995 es la siguiente:

Sociedad	Domicilio	Actividad	Porcentaje de Participación de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	
			1996	1995
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. (VIVA)	Zurbano, 41 - Madrid	Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	99,47	99,47
Campos Velázquez, S.A.	Velázquez, 134 - Madrid	Adquisición y tenencia de fincas urbanas	99,99	99,99
Binter Canarias, S.A.	Aeropuerto de Las Palmas	Transporte aéreo de pasajeros y mercancías entre las Islas Canarias	99,99	99,99
Binter Mediterráneo, S.A.	Aeropuerto de Las Palmas	Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	99,99	99,99
Cargosur, S.A.	Avda. de la Hispanidad, 13 Madrid	Transporte aéreo de mercancías	100,00	100,00
Iber-Swiss Catering, S.A.	Ctra. de la Muñoza, s/n Madrid	Preparación y comercialización de comidas y otros servicios para las aeronaves	70,00	70,00
Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. (SAVIA)	Velázquez, 130 Madrid	Servicios informáticos aplicables al sector de viajes y turismo	99,90	99,90
Compañía Auxiliar al Cargo Expres, S.A. (CACESA) (a)	Juan de la Cierva, 7-9 Coslada (Madrid)	Transporte de mercancías	75,00	60,00
Aviación y Comercio, S.A. (AVIACO)	Maudes, 51 Madrid	Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	32,93	32,93

(a) Véase Nota 4-b



Todas estas sociedades se han consolidado mediante el método de integración global tanto en el ejercicio 1996 como en el ejercicio 1995 y cierran sus cuentas anuales al 31 de diciembre.

3 Sociedades Asociadas

Las sociedades asociadas incluidas en el proceso de consolidación de los ejercicios 1996 y 1995 cierran sus cuentas al 31 de diciembre.

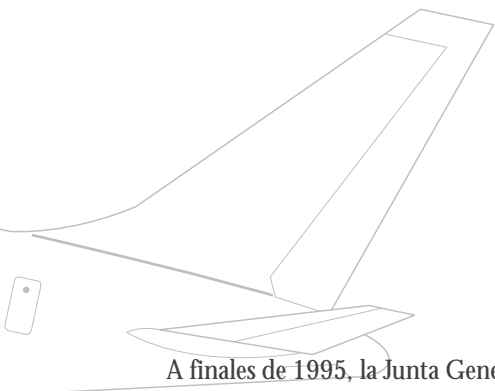
Las sociedades asociadas incluidas en el proceso de consolidación del Grupo Iberia de los ejercicios 1996 y 1995 y la información relacionada con las mismas son las siguientes:

Sociedad	Domicilio	Actividad	Porcentaje de Participación de Iberia, Líneas Aéreas de España, s.a.		Método de Consolidación	
			1996	1995	1996	1995
Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA)	Óscar M. Zuloaga, s/n Caracas, Venezuela	Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	45,00	45,00	Puesta en equivalencia	Puesta en equivalencia
Línea Aéreas del Cobre, S.A. (LADECO)	Avda. Libertador B. O'Higgins, 107 Santiago de Chile	Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	25,13	38,07	Puesta en equivalencia	Puesta en equivalencia
Amadeus Group	Salvador de Madariaga, 1 Madrid	Gestión y explotación de un sistema automatizado de reservas	29,20	25,00	Puesta en equivalencia	Puesta en equivalencia
Grupo Aerolíneas Argentinas (a)	Bouchard, 547 Buenos Aires, Argentina	Transporte aéreo de pasajeros y mercancías y servicios auxiliares a las aeronaves	20,00	83,35	-	Integración global

(a) Este grupo se integró en el proceso de consolidación del ejercicio 1995 por el procedimiento de integración global (véase Nota 4-b).

La información patrimonial de Venezolana Internacional de Aviación, S.A., del Grupo Aerolíneas Argentinas, para el ejercicio 1995, y del Grupo "Amadeus Group" utilizada en el proceso de consolidación es la que figura en sus estados financieros provisionales y en sus estados financieros consolidados provisionales al 31 de diciembre de 1996 y 1995, antes de disponer de los correspondientes informes de auditoría.

La información patrimonial de Líneas Aéreas del Cobre, S.A. utilizada en el proceso de consolidación del ejercicio 1995 es la que figura en sus estados financieros provisionales al 31 de diciembre de 1995. Para el ejercicio 1996, se ha utilizado la información que figura en sus estados financieros definitivos al 31 de diciembre de 1995 sin que se haya podido obtener su cuenta de resultados del ejercicio 1996.



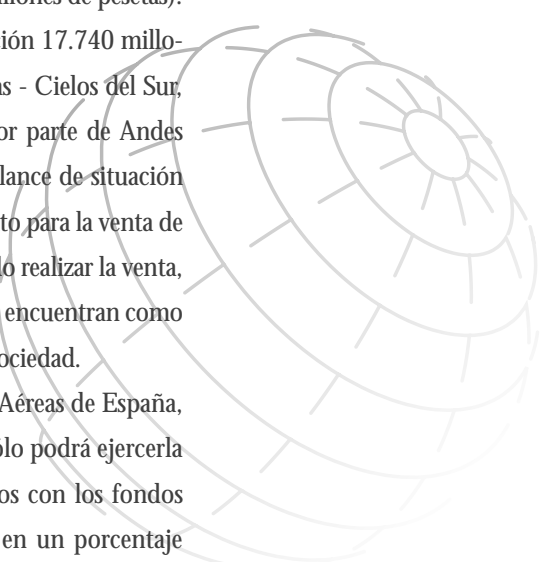
A finales de 1995, la Junta General de Accionistas de Interinvest, S.A. aprobó una ampliación de su capital social por 66.704 millones de pesetas, que fue íntegramente suscrita por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. mediante la aportación directa de créditos frente a Aerolíneas Argentinas, S.A. por 22.679 millones de pesetas, la entrega de acciones de esta sociedad por valor de 3.105 millones de pesetas y el desembolso en efectivo de 40.920 millones de pesetas.

Por otra parte, y en las mismas fechas, Interinvest, S.A. realizó un aporte irrevocable de capital a cuenta de una futura ampliación de capital en Aerolíneas Argentinas, S.A. por un importe de 46.898 millones de pesetas, mediante la aportación en efectivo de 40.920 millones de pesetas y mediante la compensación de créditos por valor de 5.978 millones de pesetas.

Siguiendo las condiciones impuestas por la Unión Europea sobre la ampliación de capital autorizada a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., en 1996 se ha procedido a la venta de la mayor parte de la participación Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en Aerolíneas Argentinas, S.A., y una parte de la participación en Líneas Aéreas del Cobre, S.A. Esta venta se ha realizado a la sociedad Andes Holding B.V., compañía holandesa participada en un 42% por Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) y en el 58% restante por los bancos de negocio Merrill Lynch y Bankers Trust. El precio de venta acordado ha ascendido a 520.020.854 dólares U.S.A. (64.852 millones de pesetas). Al 31 de diciembre de 1996 se encontraban pendientes de cobro por esta operación 17.740 millones de pesetas, aplazados hasta que se produzca la venta de Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur, S.A. (compañía participada en un 89,99% por Aerolíneas Argentinas, S.A.) por parte de Andes Holding B.V. y registrados en el epígrafe "Otros deudores a largo plazo" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1996 adjunto. El plazo estipulado en el contrato para la venta de la citada sociedad finaliza en abril de 1999. Si en dicha fecha no se hubiera logrado realizar la venta, las acciones de Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur, S.A., que en la actualidad se encuentran como prenda a favor de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., serían traspasados a la Sociedad.

El contrato de venta de las participaciones indicadas otorga a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., durante dos años, la opción de recomprar las acciones vendidas, si bien sólo podrá ejercerla en el supuesto de que se alcancen determinados ratios financieros relacionados con los fondos propios del Grupo Iberia y si participa en la operación un inversor privado en un porcentaje significativo, de acuerdo con los términos en que la Comisión de la Unión Europea ha aprobado el Programa de Medidas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (véase Nota 1).

Asimismo, Andes Holding, B.V. se ha comprometido a la adquisición de un 10% del capital social de Aerolíneas Argentinas, S.A. por un importe de 23.185.515 dólares U.S.A. (3.047 millones de pesetas). Como consecuencia de este compromiso, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha recuperado provisiones realizadas por esta inversión en ejercicios anteriores por importe de 174 millones de pesetas hasta dejar valorada su participación al 31 de diciembre de 1996 en la mencionada sociedad en el importe garantizado de recuperación.



4 Bases de Presentación de las Cuentas Anuales Consolidadas

a) Imagen fiel

Las cuentas anuales consolidadas se han preparado a partir de los registros de contabilidad de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., y de sus sociedades filiales (que se detallan en las Notas 2 y 3), modificados, en el caso de algunas sociedades, por los efectos de la actualización practicada al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio.

Las cuentas anuales de las sociedades filiales españolas han sido formuladas por los Administradores de cada sociedad de acuerdo con el Plan General de Contabilidad Español, y su posterior desarrollo normativo (véase Nota 5-h). Para la consolidación de la sociedad filial Venezolana Internacional de Aviación, S.A., del Grupo Aerolíneas Argentinas para su consolidación al 31 de diciembre de 1995 y de "Amadeus Group" se han utilizado sus estados financieros provisionales al 31 de diciembre de 1996 y 1995 que, en el caso del Grupo Aerolíneas Argentinas incluye ajustes por inflación, antes de disponer de los correspondientes informes de auditoría.

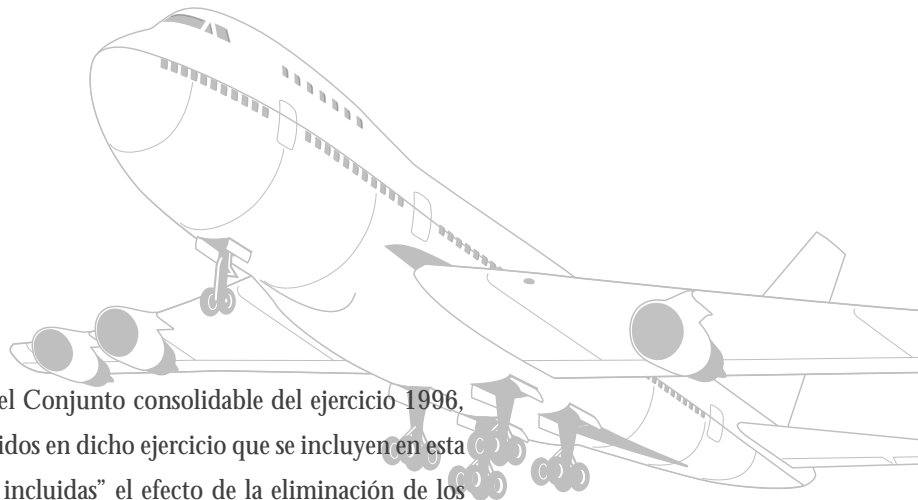
Al 31 de diciembre de 1996, el Grupo Aerolíneas Argentinas ha quedado excluido del perímetro de consolidación como consecuencia de la venta de la mayoría de la participación y del compromiso de adquisición por parte de Andes Holding, B.V.

Para la consolidación de la sociedad filial Líneas Aéreas del Cobre, S.A. en el ejercicio 1995, se han utilizado sus estados financieros provisionales al 31 de diciembre de 1995 antes de disponer de su correspondiente informe de auditoría. Para la consolidación del ejercicio 1996, se han utilizado sus estados financieros definitivos al 31 de diciembre de 1995, sin que se haya podido obtener su cuenta de resultados del ejercicio 1996. Ambos estados financieros incluyen ajustes por inflación.

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1996, formuladas por los Administradores de la Sociedad dominante, se someterán a la aprobación de su Junta General Ordinaria de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin ninguna modificación. Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1995 fueron aprobadas por la Junta General Ordinaria de Accionistas de la sociedad dominante el 22 de mayo de 1996.

b) Comparación de la información

Como consecuencia de la venta de la mayor parte de la participación de la Sociedad dominante en el capital de Aerolíneas Argentinas, S.A., (véase Nota 3), la participación de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en el Grupo Aerolíneas Argentinas al 31 de diciembre de 1996 se ha reducido hasta un 20%. Asimismo, y tal y como se ha señalado en la Nota 3, la participación en Aerolíneas Argentinas, S.A. ha quedado valorada en 3.047 millones de pesetas. En consecuencia, los Administradores de la Sociedad dominante, acogiéndose a lo dispuesto en la normativa vigente sobre formulación de cuentas anuales consolidadas, han decidido no integrar los estados financieros provisionales del Grupo Aerolíneas Argentinas al 31 de diciembre de 1996 en el proceso de consolidación. Al 31 de diciembre de 1995 los estados financieros provisionales del Grupo Aerolíneas Argentinas consolidados por el método de integración global, representaban activos sobre las cifras consolidadas por importe de 148.339 millones de pesetas, aproximadamente.



Como consecuencia del cambio comentado en el Conjunto consolidable del ejercicio 1996, ciertos cuadros explicativos de los movimientos habidos en dicho ejercicio que se incluyen en esta memoria muestran en la columna “Sociedades no incluidas” el efecto de la eliminación de los saldos que incorporó el Grupo Aerolíneas Argentinas a la consolidación del ejercicio 1995.

En 1996, y como consecuencia de la cancelación de un paquete de acciones propias que poseía Compañía Auxiliar el Cargo Exprés, S.A., Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha incrementado el porcentaje de participación de la misma en un 15%.

Por otra parte, en el capítulo “Fondos propios” del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1995, se han realizado unas reclasificaciones para una mejor presentación del mismo. Estas reclasificaciones han consistido básicamente en la imputación de los ajustes de consolidación (véase Nota 11) a cada sociedad del Grupo o asociada.

Las cifras de inmovilizado material y de fondos propios del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1996 no son comparables con las del ejercicio anterior por haberse acogido la Sociedad dominante y sus sociedades dependientes a la actualización de su inmovilizado material al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996.

Asimismo, ciertos cuadros explicativos de los movimientos habidos en el ejercicio 1995 que se incluyen en esta memoria muestran en la columna “Nuevas Sociedades” y “Sociedades no incluidas” las modificaciones habidas en el perímetro y métodos de consolidación en el ejercicio 1995, correspondientes a integrar Aviación y Comercio, S.A., y Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. por el método de integración global y “Amadeus Group” por el método de puesta en equivalencia.

c) Principios de consolidación

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

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

Las cuentas anuales consolidadas no incluyen el efecto fiscal correspondiente a la incorporación de las reservas de las sociedades filiales consolidadas en la contabilidad de la Sociedad dominante, debido a que se estima que no se realizarán transferencias de reservas no sujetas a tributación en origen, por considerar que las citadas reservas serán utilizadas como fuente de autofinanciación en cada filial consolidada.

d) Agrupación de partidas

Los saldos mostrados en el epígrafe «Otras deudas no comerciales» de los balances de situación consolidados adjuntos están compuestos por los siguientes conceptos:

MILLONES DE PESETAS		
	1996	1995
Acreedores no comerciales	8.843	15.044
Administraciones Públicas	18.750	16.943
Remuneraciones pendientes de pago	20.281	28.415
	47.874	60.402

5 Normas de Valoración

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

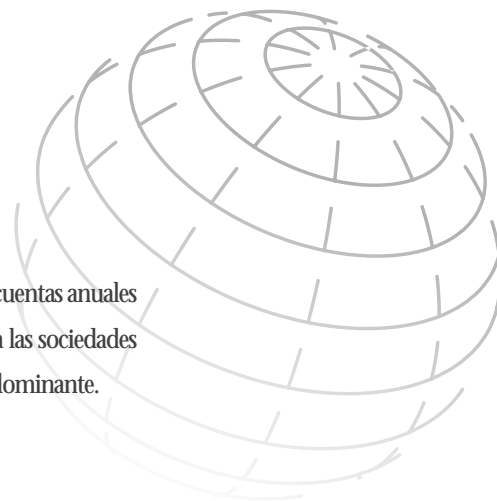
a) Fondo de comercio de consolidación

El fondo de comercio se calculó como la diferencia positiva entre la inversión en cada una de las sociedades consolidadas y sus respectivos valores teórico-contables resultantes de los balances de situación disponibles más cercanos a la fecha de la compra.

Dicha diferencia positiva se asignó a aquellos elementos patrimoniales de la correspondiente sociedad filial que presentaban una diferencia entre el valor de mercado y su valor neto contable en el balance de situación de referencia. El valor de mercado es, en su caso, el resultante de las peritaciones efectuadas por tasadores independientes.

El fondo de comercio que presentaba el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1995 adjunto correspondía al importe restante, no asignable a elementos patrimoniales, y se amortizaba linealmente entre 5 y 10 años (véase Nota 9). Los Administradores de la Sociedad dominante establecieron dichos períodos de amortización dado que eran los plazos previstos durante los que dicho fondo debería contribuir a la obtención de beneficios en el Grupo.

En 1996 el fondo de comercio de consolidación se ha cancelado, como consecuencia de la venta de la mayor parte de la participación de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en la sociedad filial Aerolíneas Argentinas, S.A. (véase Nota 3) y como consecuencia de la amortización del resto de fondo de comercio correspondiente a Líneas Aéreas del Cobre, S.A.



b) Homogeneización de partidas

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

c) Métodos de conversión

Para la conversión de las cuentas anuales de los ejercicios 1996 y 1995 de las sociedades ibero-americanas y del Grupo “Amadeus Group”, que están expresadas en dólares U.S.A. y ECUs, respectivamente se han utilizado los tipos de cambio en vigor al 31 de diciembre de cada año, a excepción, para ambos años y sociedades, de:

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

Las diferencias de cambio originadas como consecuencia de la aplicación de este criterio se incluyen en el epígrafe “Diferencias de conversión” del capítulo “Fondos propios” de los balances de situación consolidados de los ejercicios 1996 y 1995 adjuntos.

d) Gastos de establecimiento

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

Durante el ejercicio 1996, se ha registrado en este epígrafe una adición de 900 millones de pesetas como consecuencia de los gastos de escrituración y registro de la ampliación de capital de 87.000 millones de pesetas llevada a cabo en Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (véase Nota 11).

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1996 y 1995 por la amortización de estos gastos ha ascendido a 585 millones de pesetas y 815 millones de pesetas, respectivamente.

e) Inmovilizado inmaterial

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

Al 31 de diciembre de 1996 y 1995, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. han modificado el valor neto contable de parte de los aviones adquiridos en régimen de arrendamiento financiero de acuerdo con lo dispuesto en una Orden del Ministerio de Economía y Hacienda (véase Nota 5-j).



El saldo del epígrafe “Aplicaciones Informáticas” corresponde, principalmente, a los gastos de puesta en marcha del proyecto Amadeus, que se amortizan en un plazo máximo de cinco años.

Los cargos a las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 1996 y 1995 por amortizaciones del inmovilizado inmaterial han ascendido a 2.302 millones de pesetas y 5.036 millones de pesetas, respectivamente.

f) Inmovilizado material

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

1. Flota aérea:

La flota aérea de las sociedades españolas incorporada con anterioridad al 31 de octubre de 1983 está valorada a su precio de adquisición actualizado al amparo de diversas disposiciones legales entre las que se encuentra el Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio. La flota aérea incorporada a partir de dicha fecha está valorada a su precio de adquisición, actualizado de acuerdo con las disposiciones del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, excepto en ciertos aviones cuyo valor se ha modificado de acuerdo con lo dispuesto en una Orden del Ministerio de Economía y Hacienda (véase Nota 5-j).

Hasta el ejercicio 1993, los gastos financieros correspondientes al período en que se mantenían anticipos a proveedores de elementos de la flota aérea, determinados mediante la aplicación al importe de dichos anticipos del tipo de interés medio de los préstamos obtenidos para la financiación de la flota, se registraron como mayor coste del inmovilizado.

2. Otro inmovilizado material:

Los terrenos, edificios e instalaciones especializadas de las sociedades españolas adquiridos con anterioridad al 31 de octubre de 1983 están valorados a su precio de adquisición actualizado al amparo de diversas disposiciones legales entre las que se encuentra el Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio. Los adquiridos a partir de dicha fecha y el resto de los elementos de inmovilizado material incluidos en el epígrafe “Otro inmovilizado material” de los balances de situación consolidados adjuntos están valorados a su precio de adquisición, actualizado de acuerdo con las disposiciones del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio.

3. Grupo Aerolíneas Argentinas:

De acuerdo con la normativa vigente en Argentina, el inmovilizado material e inmaterial del Grupo Aerolíneas Argentinas que se ha integrado en la consolidación del Grupo Iberia del ejercicio 1995 incluye ciertas revalorizaciones técnicas efectuadas al 30 de junio de 1991, ajustadas por los efectos de la inflación. Dichas revalorizaciones técnicas están basadas en estudios efectuados por profesionales independientes expertos en la materia.

4. Reparaciones, conservación y mantenimiento:

Las sociedades del Conjunto consolidable, excepto Aerolíneas Argentinas, S.A. (véase Nota 5-b), siguen el procedimiento de constituir una provisión para las grandes reparaciones periódicas de la flota aérea con que operan (básicamente B-737, B-747, B-757, DC-10, DC-8, A-300, A-320, MD-87 y A-340), en función de una estimación del coste total a incurrir, imputando dicho coste a resultados linealmente en el período que transcurre entre dos grandes reparaciones sucesivas. Al 31 de diciembre de 1996 y 1995, el saldo de la provisión por este concepto se muestra en el epígrafe “Provisiones para riesgos y gastos” de los balances de situación consolidados adjuntos.

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

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

g) Amortización del inmovilizado material

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

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

1. Flota aérea:

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

2. Repuestos de flota:

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

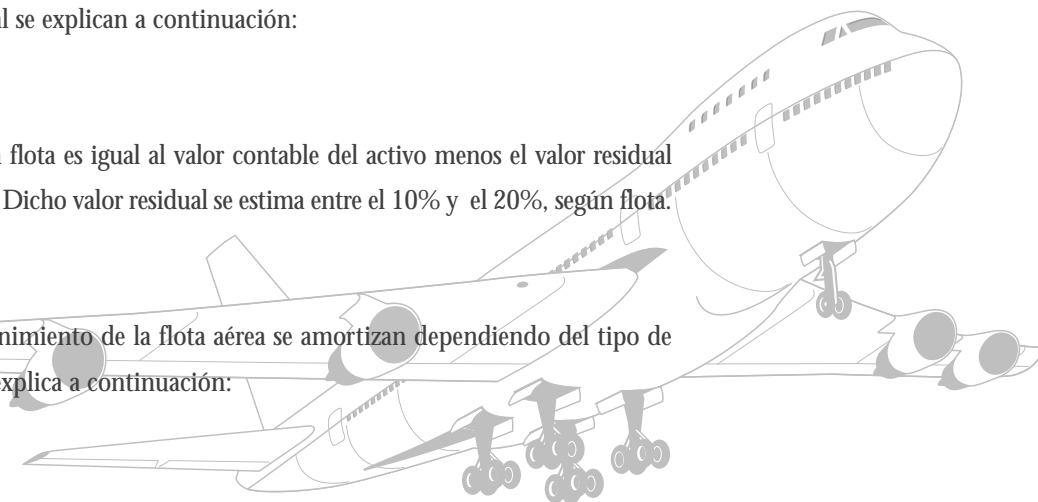
a. Repuestos rotables

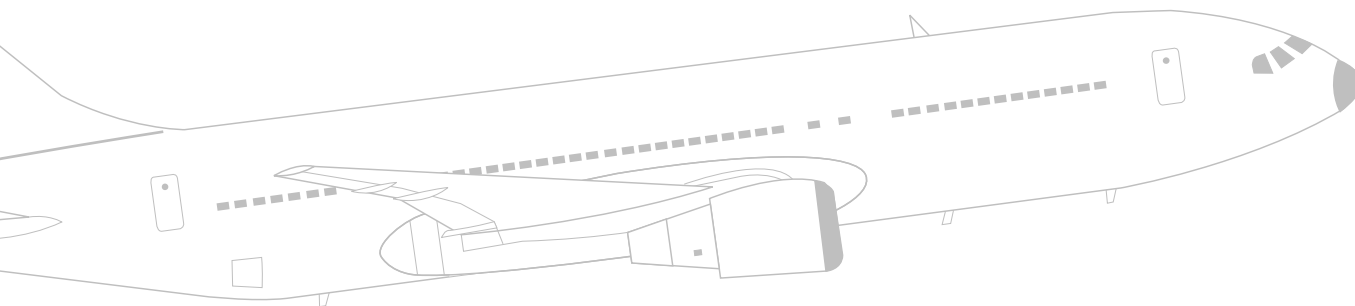
Se amortizan desde el momento de su compra en un período de diez a dieciocho años, considerando un valor residual entre el 10% y el 20%, según flota.

b. Repuestos reparables

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

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





3. Años de vida útil estimada

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

	Años
Flota aérea	18 (a)
Edificios y otras construcciones	20 - 50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	10 - 16,5
Elementos de transporte	7 - 10
Mobiliario y enseres	10
Equipos para proceso de información	4 - 7
Repuestos para inmovilizado	8 - 18
Simuladores de vuelo	10 - 14

(a) La flota usada adquirida por el Grupo se amortiza en un número de años inferior que se corresponde con la vida útil estimada de acuerdo con criterios económicos.

Los edificios e instalaciones de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y de Aviación y Comercio, S.A. construidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en aeropuertos nacionales, con un valor neto contable al 31 de diciembre de 1996 y 1995 en los balances de ambas sociedades de 1.587 millones de pesetas y 1.811 millones de pesetas, respectivamente, se amortizan considerando los períodos de cada concesión.

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

4. Grupo Aerolíneas Argentinas

La amortización acumulada de los bienes del Grupo Aerolíneas Argentinas sigue el método lineal, aplicando tasas anuales en función de los años de vida útil estimada por los profesionales antes mencionados.

Al 31 de diciembre de 1995, el valor neto contable de los activos revalorizados no excede su valor de mercado y las vidas útiles y valores residuales de los bienes afectados no difieren significativamente de los estimados por la Sociedad dominante para activos de naturaleza similar.

Los cargos a las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 1996 y 1995 en concepto de amortización y provisiones del inmovilizado material se desglosan en los siguientes conceptos:

	MILLONES DE PESETAS	
	1996	1995
Flota aérea	17.412	21.745
Otro inmovilizado material	9.890	12.468
	27.302	34.213

h) Valores negociables y otras inversiones financieras análogas

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

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

i) Conversión de saldos en moneda extranjera

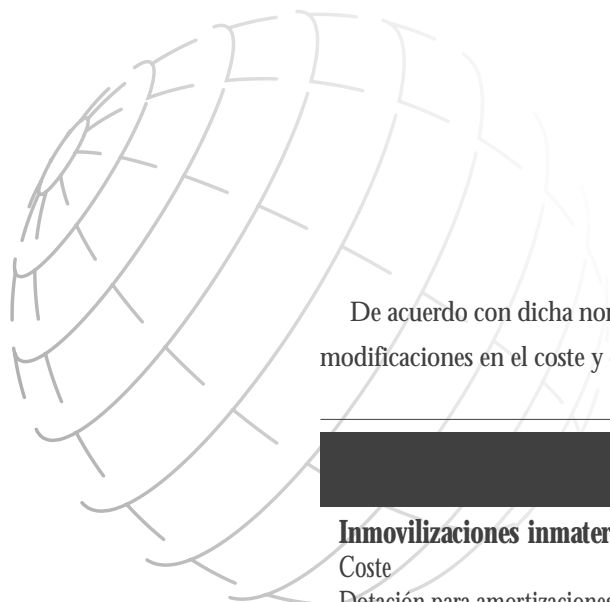
Al 31 de diciembre de cada año, los saldos de las cuentas en moneda extranjera se valoran al tipo de cambio en vigor a dicha fecha, excepto el saldo correspondiente al pasivo por documentos de tráfico pendientes de utilizar que, de acuerdo con la práctica habitual de las compañías aéreas, se refleja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

Las diferencias de valoración que se originan por la aplicación del tipo de cambio oficial al cierre de cada ejercicio y por la diferencia entre los tipos de cambio al 31 de diciembre del ejercicio anterior y los vigentes en el momento del cobro o pago efectivo, se registran en los epígrafes “Diferencias positivas de cambio” o “Diferencias negativas de cambio” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, salvo las diferencias netas positivas o negativas correspondientes a la financiación recibida para la adquisición de parte de la flota aérea y, excepcionalmente en 1996, las diferencias positivas derivadas de la actualización de los saldos a cobrar a la sociedad asociada Venezolana Internacional de Aviación, S.A. que han ascendido a 918 millones de pesetas y se han registrado en el epígrafe “Ingresos a distribuir en varios ejercicios” del balance de situación.

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

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

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



De acuerdo con dicha norma, durante los ejercicios 1996 y 1995 se han efectuado las siguientes modificaciones en el coste y en las dotaciones para amortización de parte de la flota aérea:

MILLONES DE PESETAS		
	Aumento/(Disminución)	
	1996	1995
Inmovilizaciones inmateriales (a)		
Coste	694	(1.505)
Dotación para amortizaciones/provisiones	136	(217)
Inmovilizaciones materiales (b)		
Coste	406	(2.155)
Dotación para amortizaciones	70	(364)

(a) Al 31 de diciembre de 1996 estas cifras incorporan aumentos en coste y dotación para provisiones de Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. (VIVA), por importes de 521 millones de pesetas y 102 millones de pesetas, respectivamente.

(b) Al 31 de diciembre de 1996 estas cifras incorporan aumentos en coste y dotación para amortizaciones de Aviación y Comercio, S.A. por importes de 341 millones de pesetas y 59 millones de pesetas, respectivamente.

k) Existencias

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

l) Ingresos y gastos

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

Las ventas de billetes, así como de los documentos de tráfico por carga y otros servicios, se registran, inicialmente, con abono al epígrafe "Anticipos de clientes" de los balances de situación consolidados. Los saldos de este epígrafe de los balances de situación consolidados adjuntos representan el pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de 1996 y de 1995 pendientes de utilizar a dichas fechas.

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

En 1996 ha sido el primer ejercicio completo en el que se ha utilizado el nuevo sistema implantado por la Dirección de la Sociedad para el control de las ventas y utilizaciones de billetes de tráfico internacional y la determinación del saldo del epígrafe "Anticipos de clientes". Los primeros análisis realizados por la Dirección de la Sociedad en 1997 sobre el saldo del epígrafe "Anticipos de clientes" del balance de situación al 31 de diciembre de 1996, en relación con los billetes de tráfico internacional pendientes de utilizar a dicha fecha, han puesto de manifiesto la existencia de un exceso en el pasivo registrado pendiente de cuantificar por la posible no utilización futura de billetes. Cuando se concluyan los análisis sobre el saldo registrado al 31 de diciembre de 1996,

la Dirección de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. regularizará el exceso de pasivo registrado a dicha fecha e implantará los procedimientos adicionales de control que permitan determinar adecuadamente el saldo al cierre de los próximos ejercicios.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sus filiales aéreas comerciales tienen implantada la tarjeta "Iberia Plus", cuyo objeto es una promoción permanente basada en la obtención de puntos por el titular cada vez que realiza determinados vuelos, utiliza ciertos servicios hoteleros y de alquiler de automóviles o realiza compras con una tarjeta de crédito adscrita al programa. Los puntos pueden ser canjeados por billetes gratuitos u otros servicios de las compañías adscritas al programa. Los balances de situación consolidados al 31 de diciembre de 1996 y 1995 adjuntos incluyen una provisión de 4.083 millones de pesetas y 3.123 millones de pesetas por este concepto, respectivamente, de acuerdo con la estimación de la valoración de los puntos acumulados a cada fecha.

m) Planes de compensaciones complementarias al personal

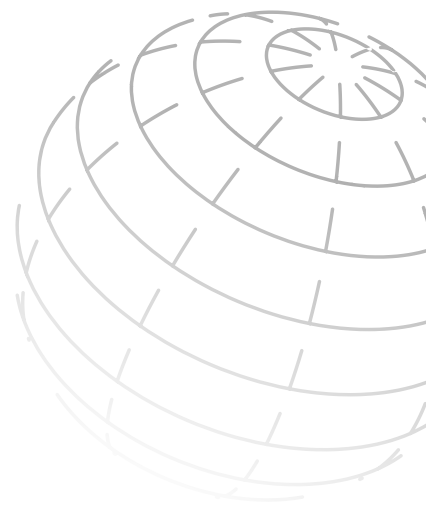
De acuerdo con los Convenios Colectivos vigentes, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Aviación y Comercio, S.A. tienen la obligación de retribuir en su totalidad o complementar las prestaciones de la Seguridad Social al personal de vuelo que se retira anticipadamente o que pasa a la situación de reserva y al personal de tierra que se acoja a la jubilación anticipada, en función de las características definidas para cada situación.

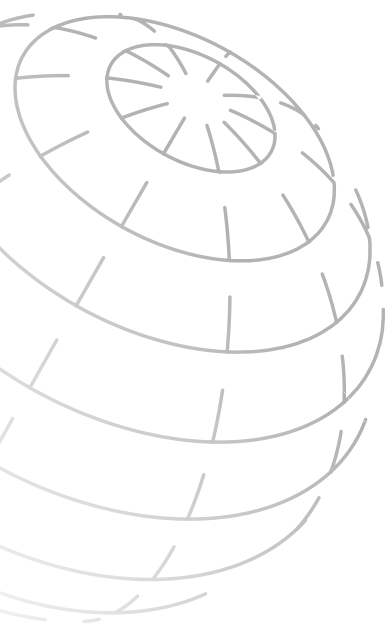
Los balances de situación consolidados adjuntos recogen el pasivo total devengado en Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y en Aviación y Comercio, S.A. por estos conceptos al 31 de diciembre de 1996 y al 31 de diciembre de 1995. Las dotaciones de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y de Aviación y Comercio, S.A. correspondientes a las estimaciones de los devengos de los ejercicios 1996 y 1995 y a los importes de los rendimientos atribuibles a las provisiones constituidas se recogen en los epígrafes "Gastos de personal" y "Gastos financieros" de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas adjuntas, respectivamente (véase Nota 13).

Los estudios actuariales utilizados en 1996 y 1995 se han elaborado siguiendo el método denominado «unit credit» y sus principales parámetros técnicos son un tipo de interés del 6% y 8%, respectivamente, un índice supuesto de precios de consumo del 3% y 4% anual, respectivamente, y dotaciones con carácter anual postpagable. Las modificaciones efectuadas en el ejercicio 1996 en los principales parámetros técnicos del estudio, se han realizado para una mayor adecuación del estudio a la tendencia actual de los tipos de interés.

n) Montepío de Previsión Social Loreto

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





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

En los ejercicios 1996 y 1995 las aportaciones del Conjunto consolidable al Montepío han ascendido a 2.907 y 2.978 millones de pesetas, respectivamente, que se han registrado en el epígrafe “Gastos de personal” de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas adjuntas.

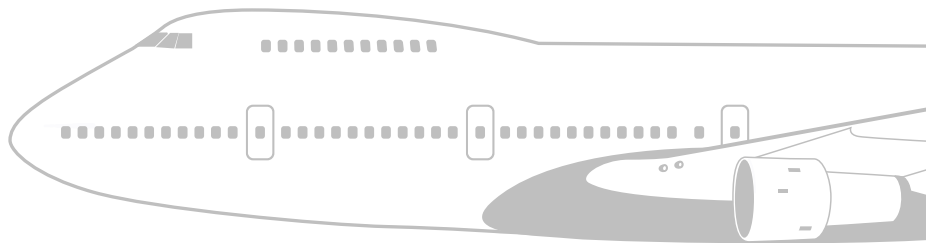
o) Provisión para responsabilidades

Esta provisión corresponde, básicamente, al importe estimado por las sociedades consolidadas de obligaciones eventuales cuyo pago no es aún determinable en cuanto a su importe exacto o es incierto en cuanto a la fecha en que se producirá, dependiendo del cumplimiento de determinadas condiciones, efectuándose las dotaciones y aplicaciones de acuerdo con las mejores estimaciones disponibles en cada momento.

El movimiento registrado en esta cuenta en los ejercicios 1996 y 1995 ha sido el siguiente:

MILLONES DE PESETAS		
	1996	1995
Saldo inicial	52.525	11.417
Sociedades no incluidas (a)	(4.084)	-
Dotaciones		
Gastos extraordinarios	17.454	34.540
Gastos financieros	50	50
Gastos de explotación	292	2.079
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	351	685
	18.147	37.354
Aplicaciones		
Ingresos de explotación	-	(2)
Pagos realizados	(24.040)	-
Resultados extraordinarios	(1.521)	(1.149)
Otras aplicaciones	(74)	-
	(25.635)	(1.151)
Otros movimientos		
Traspasos	-	2.976
Nuevas sociedades	-	1.909
Otros	536	20
	536	4.905
Saldo final (Nota 13)	41.489	52.525

(a) Véase Nota 4-b.



Las dotaciones correspondientes al ejercicio 1995 incluyen las provisiones realizadas por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. para cubrir el plan de bajas de personal (véase Nota 1).

En el ejercicio 1996, se han realizado nuevas dotaciones para cubrir, principalmente, actas levantadas por las autoridades fiscales, así como pérdidas que pudieran producirse en el desenlace final de determinadas reclamaciones en curso.

p) Impuesto sobre Sociedades

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

La Sociedad dominante y sus sociedades dependientes (excepto el Grupo Aerolíneas Argentinas en el ejercicio 1995), tributan en régimen de declaración consolidada como parte de Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, régimen que está regulado en la Ley 37/1988, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 1989 y en el Real Decreto Ley 5/1995, de 16 de junio. En consecuencia, el Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 1995 se ha liquidado y el del ejercicio 1996 se liquidará en régimen de declaración fiscal consolidada. Esto ha dado lugar a la contabilización de créditos y débitos por Impuesto sobre Sociedades con contrapartida en los resultados consolidados de los ejercicios 1996, 1995 y ejercicios anteriores (véase Nota 17).

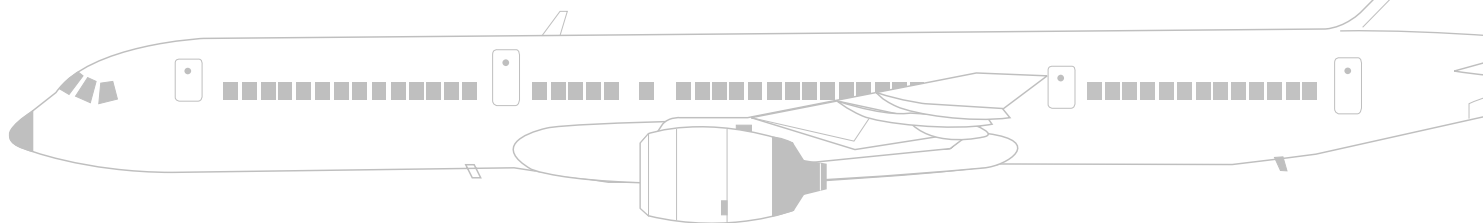
q) Futuros y otros instrumentos similares

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. utiliza estos instrumentos en las operaciones de cobertura de sus posiciones patrimoniales.

La Sociedad únicamente realiza operaciones “no genuinas” de cobertura, que son aquellas que se contratan entre dos partes que fijan en cada caso los términos contractuales de las operaciones convenidas entre ellas.

En el caso de ser requerido un determinado importe de efectivo en concepto de garantía por las obligaciones inherentes a las mismas se registran en el activo del balance de situación en el apartado “Fianzas y depósitos constituidos” del epígrafe “Inversiones financieras temporales”.

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



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

1. En las operaciones de cobertura de deudas con entidades de crédito, se actualiza el saldo de las posiciones patrimoniales considerando los beneficios o quebrantos generados.
2. En el resto de operaciones, el registro de las diferencias de cotización se realiza cuando se produce la cancelación o liquidación final de las operaciones de futuro o de instrumentos similares.

6 Inmovilizaciones Inmateriales

El movimiento habido durante los ejercicios 1996 y 1995 en las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial y de su correspondiente amortización ha sido el siguiente:

MILLONES DE PESETAS						
Ejercicio 1996	31-12-95	Sociedades no Incluidas(a)	Adiciones y Dotaciones	Retiros	Traspasos	31-12-96
Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero	88.569	(47.256)	978	-	(1)	42.290
Aplicaciones informáticas	4.692	-	73	-	712	5.477
Gastos de investigación y desarrollo	1.613	-	29	-	(1.306)	336
Propiedad industrial y derechos de traspaso	8.088	(7.999)	1	(5)	-	85
Amortización	(24.165)	13.187	(2.302)	5	-	(13.275)
Valor neto	78.797					34.913

(a) Véase Nota 4-b.

MILLONES DE PESETAS								
Ejercicio 1995	01-01-95	Nuevas Sociedades	Sociedades no Incluidas	Adiciones y Dotaciones	Retiros	Traspasos	Otros	31-12-95
Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero	90.843	70	-	725	-	1.789	(4.858)	88.569
Aplicaciones informáticas	17.498	-	(13.018)	76	(61)	197	-	4.692
Gastos de investigación y desarrollo	1.096	-	-	727	(24)	(186)	-	1.613
Propiedad industrial y derechos de traspaso	9.655	12	(1.260)	1	-	(226)	(94)	8.088
Amortización	(22.681)	(41)	5.476	(5.036)	44	(1.516)	(411)	(24.165)
Valor neto	96.411							78.797

Las características principales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes al 31 de diciembre de 1996 y 1995, cuyos costes financieros están en algunos casos determinados a tipos de interés variables y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:

MILLONES DE PESETAS		
	Ejercicio 1996	Ejercicio 1995(b)
Precio de contado del inmovilizado adquirido, según contratos	41.089	88.695
Importe de las cuotas pagadas:		
En años anteriores	19.578	33.701
En el ejercicio	4.869	9.081
Importe de las cuotas pendientes al 31 de diciembre	34.495 (a)	73.606 (a)
Importe de las opciones de compra	18.468 (a)	19.437 (a)

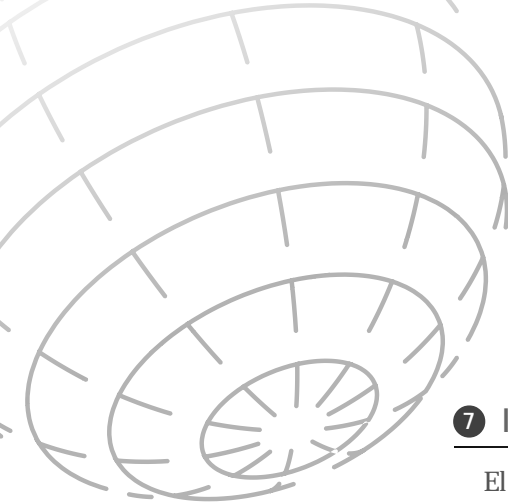
(a) Estos importes incluyen 10.808 millones de pesetas y 20.873 millones de pesetas al 31 de diciembre de 1996 y 1995, respectivamente, de intereses no devengados a dichas fechas, cuya contrapartida se incluye en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" de los balances de situación consolidados adjuntos.

(b) Estas cifras incorporan importes correspondientes al Grupo Aerolíneas Argentinas. El precio de contado incluye 40.638 millones de pesetas relacionados con el citado Grupo.

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 1996, incluyendo el importe de las opciones de compra, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento en	Millones de Pesetas
1997	5.015
1998	5.111
1999	5.207
2000	5.243
Resto (hasta 2004)	32.387

En 1996, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha ejercitado anticipadamente la opción de compra sobre dos aviones A-300 cuyo precio de contado según contrato ascendía a 6.728 millones de pesetas. El valor de coste de estos aviones y su correspondiente amortización se incluyen en el apartado "Flota aérea" del epígrafe "Inmovilizaciones materiales" de los balances de situación consolidados al 31 de diciembre de 1996 y 1995 adjuntos, ya que en ejercicios anteriores Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. confirmó el ejercicio de la opción de compra.



7 Inmovilizaciones Materiales

El movimiento habido durante los ejercicios 1996 y 1995 en las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización y provisiones ha sido el siguiente:

Coste

MILLONES DE PESETAS							
Ejercicio 1996	31-12-95	Sociedades		Retiros	Trasposos	Revalorización	
		no Incluidas	Adiciones			R.D.L. 7/1996	31-12-96
Flota aérea	439.223	(48.803)	1.234	(11.635)	218	14.883	395.120
Otro inmovilizado material:							
Terrenos	928	(524)	-	-	-	150	554
Edificios y otras construcciones	34.775	(9.268)	36	(293)	-	3.273	28.523
Maquinaria, instalaciones y utillaje	53.613	(1.138)	1.723	(638)	406	3.571	57.537
Elementos de transporte	2.591	(725)	539	(58)	-	45	2.392
Mobiliario y enseres	5.012	(1.140)	97	(76)	1	-	3.894
Equipos para proceso de información	26.180	(1.830)	979	(182)	1	-	25.148
Repuestos para inmovilizado	75.729	(43.536)	2.366	(1.180)	-	-	33.379
Simuladores de vuelo	6.352	-	3	-	-	376	6.731
Otro inmovilizado	4.116	(3.243)	80	(1)	-	66	1.018
En curso	13.936	(77)	3.189	(5.770)	(31)	-	11.247
	223.232	(61.481)	9.012	(8.198)	377	7.481	170.423

MILLONES DE PESETAS								
Ejercicio 1995	01-01-95	Nuevas Sociedades		Retiros	Trasposos	Otros		31-12-95
		Sociedades	no Incluidas					
Flota aérea	392.201	51.803	-	718	(4.709)	3.375	(4.165)	439.223
Otro inmovilizado material:								
Terrenos	947	-	-	-	-	-	(19)	928
Edificios y otras construcciones	35.022	676	(1.237)	734	(155)	-	(265)	34.775
Maquinaria, instalaciones y utillaje	51.823	1.135	-	1.891	(567)	(596)	(73)	53.613
Elementos de transporte	2.328	92	-	125	(148)	215	(21)	2.591
Mobiliario y enseres	4.157	266	-	425	(73)	182	55	5.012
Equipos para proceso de información	39.940	675	(13.079)	1.070	(2.827)	441	(40)	26.180
Repuestos para inmovilizado	72.905	9.556	-	7.105	(5.732)	(5.802)	(2.303)	75.729
Simuladores de vuelo	6.627	-	-	124	(391)	-	(8)	6.352
Otro inmovilizado	4.908	137	(949)	51	(12)	191	(210)	4.116
En curso	13.547	3	-	1.542	(944)	(167)	(45)	13.936
	232.204	12.540	(15.265)	13.067	(10.849)	(5.536)	(2.929)	223.232

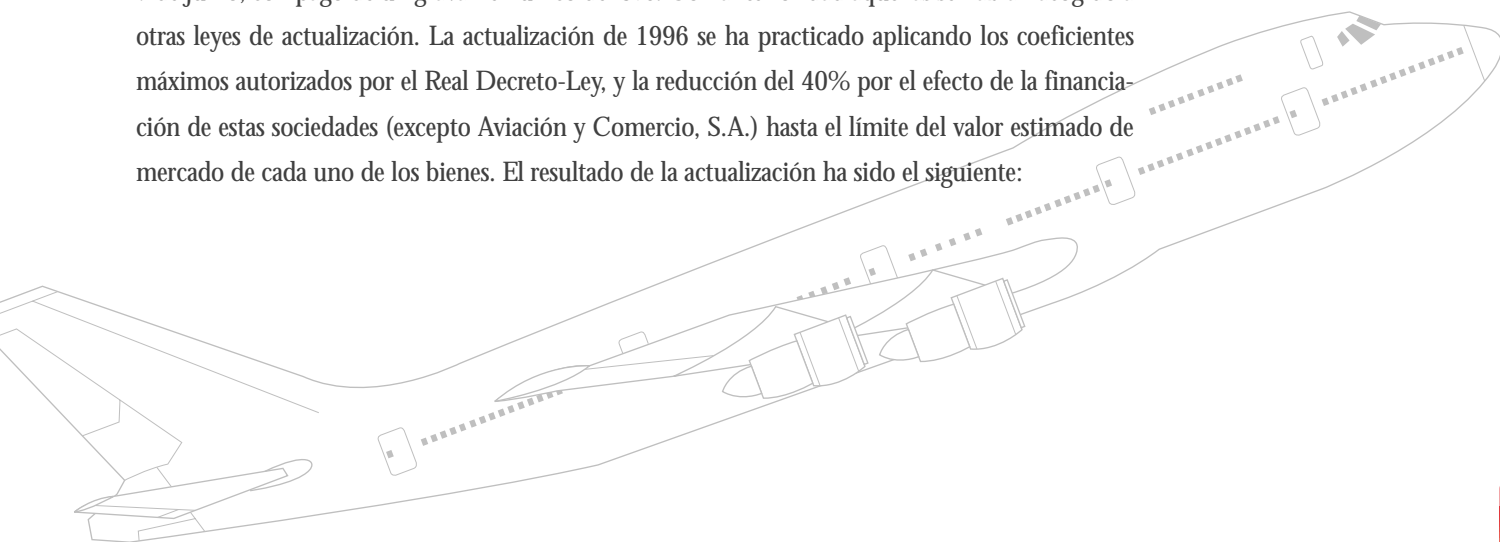
Al 31 de diciembre de 1996 y 1995, el saldo de inmovilizado en curso incluye 8.771 millones de pesetas y 10.619 millones de pesetas, respectivamente, correspondientes a anticipos por los compromisos de compra adquiridos por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. con los fabricantes de flota. Durante el ejercicio 1996, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha efectuado anticipos por este concepto que han ascendido a 852 millones de pesetas y ha recuperado 3.422 millones de pesetas correspondientes a los que se entregaron a cuenta de los cuatro A-340 que se han comenzado a operar en régimen de arrendamiento operativo.

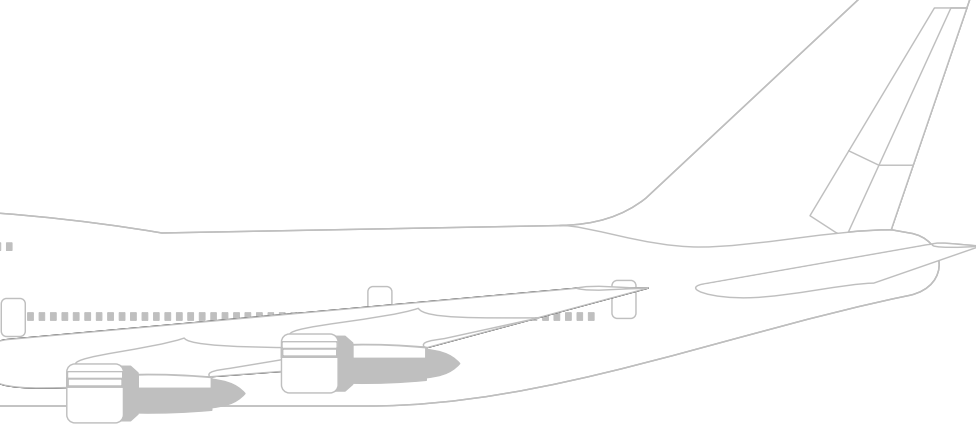
Al 31 de diciembre de 1996 y 1995, el inmovilizado en curso incluye, asimismo, 1.141 millones de pesetas y 1.577 millones de pesetas, respectivamente, correspondientes a gastos financieros activados en relación con los anticipos mencionados. Durante el ejercicio 1996, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha cancelado, con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1996 adjunta, los gastos financieros correspondientes a los cuatro A-340 señalados, por importe de 436 millones de pesetas.

Por otra parte, al 31 de diciembre de 1996 y 1995, el inmovilizado en curso incluye el valor de los equipos auxiliares que se encontraban en proceso de instalación en los aviones pendientes de recibir por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., por importe de 408 millones de pesetas y 1.595 millones de pesetas, respectivamente. Durante el ejercicio 1996 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha invertido 710 millones de pesetas en dichos equipos y ha recuperado el importe correspondiente a los equipos auxiliares instalados en los cuatro A-340 que se han recibido en régimen de arrendamiento operativo, cuyo valor ascendía a 1.891 millones de pesetas.

En el ejercicio 1995, las adiciones al coste y a las dotaciones para amortización de repuestos para inmovilizado incluyen 3.907 millones de pesetas y 2.783 millones de pesetas, respectivamente, que corresponden al valor de determinados repuestos de la flota aérea que se han incorporado a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. como consecuencia del desmantelamiento del Grupo Atlas.

El 31 de diciembre de 1996, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y algunas de sus sociedades dependientes han actualizado su inmovilizado material al amparo del Real Decreto-Ley 7/1966, de 7 de junio, con pago de un gravamen único del 3%. Con anterioridad aquéllas se habían acogido a otras leyes de actualización. La actualización de 1996 se ha practicado aplicando los coeficientes máximos autorizados por el Real Decreto-Ley, y la reducción del 40% por el efecto de la financiación de estas sociedades (excepto Aviación y Comercio, S.A.) hasta el límite del valor estimado de mercado de cada uno de los bienes. El resultado de la actualización ha sido el siguiente:





MILLONES DE PESETAS

Plusvalía	
Flota aérea	14.883
Terrenos	150
Edificios y otras construcciones	3.273
Maquinaria, instalaciones y utillaje	3.571
Elementos de transporte	45
Simuladores de vuelo	376
Otro inmovilizado	66
	22.364

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

El incremento neto de valor resultante de las operaciones de actualización se amortizará en los períodos impositivos que resten por completar la vida útil de los elementos patrimoniales actualizados. Se estima que la actualización de 1996 supondrá un aumento en las amortizaciones del ejercicio 1997 de aproximadamente 7.743 millones de pesetas.

Amortizaciones y provisiones

MILLONES DE PESETAS

Ejercicio 1996	31-12-95	Sociedades no Incluidas	Adiciones	Retiros	Trasposos	31-12-96
Flota aérea	222.796	(27.698)	17.412	(9.167)	57	203.400
Otro inmovilizado material						
Edificios y otras construcciones	13.112	(1.968)	994	(41)	-	12.097
Maquinaria, instalaciones y utillaje	30.890	(404)	3.478	(585)	(57)	33.322
Elementos de transporte	1.952	(512)	159	(51)	-	1.548
Mobiliario y enseres	3.373	(641)	276	(71)	-	2.937
Equipos para proceso de información	22.726	(1.264)	1.687	(180)	-	22.969
Repuestos para inmovilizado	32.138	(12.622)	2.835	(795)	-	21.556
Simuladores de vuelo	3.801	-	381	-	-	4.182
Otro inmovilizado	2.514	(2.017)	80	-	-	577
	110.506	(19.428)	9.890	(1.723)	(57)	99.188

Ejercicio 1995	01-01-95	Nuevas Sociedades	Sociedades no Incluidas	Adiciones	Retiros	Traspasos	Otros	31-12-95
Flota aérea	186.671	19.336	-	21.745	(2.364)	(1.437)	(1.155)	222.796
Otro inmovilizado material								
Edificios y otras construcciones	11.523	291	(91)	1.554	(95)	(6)	(64)	13.112
Maquinaria, instalaciones y utillaje	27.202	553	-	3.627	(437)	(52)	(3)	30.890
Elementos de transporte	1.573	52	-	210	(122)	17	222	1.952
Mobiliario y enseres	2.707	171	-	544	(55)	23	(17)	3.373
Equipos para proceso de información	30.351	435	(8.056)	2.779	(2.779)	66	(70)	22.726
Repuestos para inmovilizado	30.541	2.253	-	5.756	(4.093)	(790)	(1.529)	32.138
Simuladores de vuelo	3.672	-	-	370	(323)	81	1	3.801
Otro inmovilizado	2.584	72	(372)	446	(37)	(5)	(174)	2.514
	110.153	3.827	(8.519)	15.286	(7.941)	(666)	(1.634)	110.506

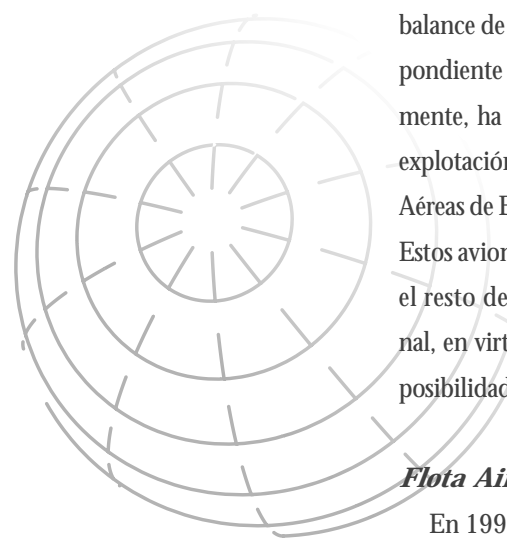
Operaciones relacionadas con flota

Durante el ejercicio 1994 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. rediseñó su plan de renovación de flota alcanzando una serie de acuerdos con sus proveedores parcialmente modificados en 1996. Los aspectos principales relativos a estos acuerdos se describen a continuación.

Flota Boeing

En 1994, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. suscribió con diversas sociedades contratos de arrendamiento operativo por siete aviones B-757. Dos de estos aviones se arrendaron por un período de cuatro años, renovable por dieciocho meses y sin incluir opción de compra. Los cinco aviones B-757 restantes se arrendaron por un período inicial aproximado de cinco años, disponiendo Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., para cada avión, a la finalización del período inicial de arrendamiento de las tres opciones siguientes: ejercitar la opción de compra, prorrogar el arrendamiento por un período de hasta 12 años, o devolver el avión al arrendador.

Al 31 de diciembre de 1996 sigue en vigor el contrato inicial de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. con The Boeing Company (Boeing) por la compra de aviones B-757, del cual quedan por recibir ocho aviones. Asimismo, en 1994, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. suscribió con Boeing otro contrato de compra para siete aviones B-757 adicionales, que se podrá cancelar en el caso de que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ejercite las opciones de compra de cinco aviones B-757 que actualmente se operan en régimen de arrendamiento operativo. El volumen de inversión comprometido por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. por la compra de los quince aviones B-757 ascendería, en su caso, a aproximadamente 735 millones de dólares U.S.A., y el calendario de entregas de los quince aviones B-757 sería el siguiente: cuatro en 1999, cuatro en 2000 y siete en 2002. Cualquiera de estos quince aviones



puede ser sustituido por otra flota Boeing por un valor de inversión equivalente. Al 31 de diciembre de 1996, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 4.683 millones de pesetas.

Asimismo, en 1994, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. vendió a Boeing siete aviones B-727 y un avión B-747. Con posterioridad, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. suscribió contratos de arrendamiento operativo por estos aviones, por un período de 1 y 3 años, respectivamente, que incluían opción de compra. Del beneficio obtenido en la venta del B-747 se difirieron 398 millones de pesetas que se registraron en el epígrafe “Ingresos a distribuir en varios ejercicios” del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1994. El reconocimiento de la parte correspondiente de este beneficio en los resultados consolidados de los ejercicios 1995 y 1996, respectivamente, ha ascendido a 150 millones de pesetas y se recoge dentro del epígrafe “Otros ingresos de explotación” de las respectivas cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas. En 1995, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ejerció la opción de compra sobre dos de los siete aviones B-727 arrendados. Estos aviones se adquirieron para su desguace y aprovechamiento de repuestos. En relación con el resto de aviones B-727, durante el ejercicio 1995 se firmó una modificación del contrato original, en virtud de la cual, se amplió la duración del arrendamiento hasta diciembre de 1998, con la posibilidad de prorrogarse hasta julio del 2001.

Flota Airbus

En 1994, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. acordó con Airbus Industrie, G.I.E. (Airbus) un calendario de entregas de ocho aviones A-340: cuatro en 1996, dos en 1999 y dos en 2000. En 1996, han entrado en operación cuatro A-340 y se ha alcanzado un nuevo acuerdo en virtud del cual se modifica la fecha de recepción de los cuatro restantes y se establece la correspondiente a otros cuatro aviones más, quedando fijado el nuevo calendario de la siguiente manera: 2 en 1997, 1 en 1998, 1 en 1999, 2 en 2000 y 2 en 2001.

Los cuatro aviones A-340 que han entrado en operación en 1996 han sido alquilados en régimen de arrendamiento operativo a las sociedades Iberbus Concha Ltd., Iberbus Rosalía Ltd., Iberbus Chacel Ltd. e Iberbus Arenal Ltd. Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. participa en el 40% del capital de cada una de estas sociedades (véase Nota 8). Los arrendamientos operativos de los cuatro A-340 se han establecido por un período de siete años, al término de los cuales Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. podrá optar por una de las tres alternativas siguientes: ejercer la opción de compra pagando el valor de mercado de la aeronave, prorrogar el alquiler por cinco u ocho años y ejercer obligatoriamente la opción de compra pagando el valor de mercado de la aeronave, o proceder a la devolución del avión.

En relación con los tres aviones A-340 que se recibirán durante los ejercicios 1997 y 1998, la Sociedad dominante ha formalizado acuerdos que le permitirán recibirlos en el mismo

régimen señalado en el párrafo anterior. Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. podrá firmar contratos de arrendamiento operativo con las sociedades propietarias de cada avión por un período inicial de 7 años. Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. deberá aportar 73,5 millones de dólares U.S.A. para la financiación de las tres sociedades que comprarán los aviones al constructor. El valor de adquisición de los tres aviones A-340 citados asciende a 324 millones de dólares USA, aproximadamente. El precio básico de los cinco aviones A-340 restantes, cuya entrega está prevista en 1999, 2000 y 2001, asciende a un importe total de 360 millones de dólares U.S.A., aproximadamente.

Como garantía de las operaciones relativas a la flota A-340 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha suscrito a favor de Airbus pagarés en dólares U.S.A. cuyo contravalor al 31 de diciembre de 1996 ascendía a 1.487 millones de pesetas. Asimismo, el importe total de los anticipos entregados a Airbus a cuenta de los futuros aviones ascendía, al 31 de diciembre de 1996, a 2.292 millones de pesetas.

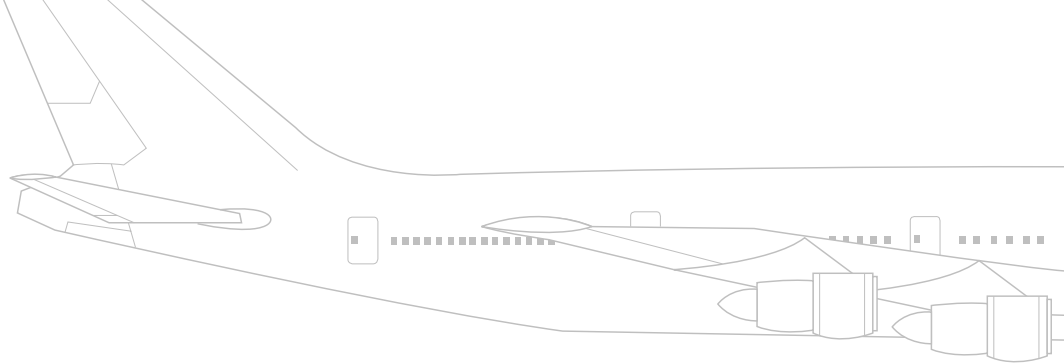
Por otra parte, en 1994, se estableció la cancelación de un compromiso anterior de compra de ocho aviones A-321. La recuperación de 13 millones de dólares U.S.A. entregados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a Airbus en concepto de anticipos para la compra de los mencionados aviones A-321, se condicionó a que antes del 13 de diciembre de 1996 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. u otras sociedades del Grupo Iberia realizaran un pedido de aviones o repuestos, a entregar por Airbus con anterioridad al 15 de diciembre de 2000, por importe de 400 millones de dólares U.S.A., aproximadamente. En 1996, este compromiso de compra ha sido cancelado, al acordarse con Airbus que los 13 millones de dólares U.S.A. se destinarán a la financiación de una de las sociedades adquirentes de los próximos aviones A-340.

Resto de flota

En 1995, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. vendió cuatro aviones DC-9, uno de ellos a Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur, S.A., por un importe total de 683 millones de pesetas, obteniendo un beneficio de 430 millones de pesetas, que se registró en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1995 adjunta.

En 1996, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha vendido 3 aviones DC-10 por un importe total de 4.823 millones de pesetas, obteniendo un beneficio de 2.352 millones de pesetas que se ha registrado en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1996 adjunta.

Al 31 de diciembre de 1996 permanecen en situación inactiva dos aviones A-300 cuya operación fue suspendida a finales de 1992 como consecuencia de la situación de la demanda de pasaje. Al 31 de diciembre de 1996 el valor neto contable de las células de estos aviones, que coincide con su valor residual asciende a 1.631 millones de pesetas. En la actualidad se están analizando diferentes opciones para estos dos aviones.



En 1993, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. vendió seis aviones A-320 y cinco aviones MD-87. Con posterioridad a la venta, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. suscribió contratos de arrendamiento operativo de estos aviones. El beneficio obtenido por la venta de estos aviones, por 5.361 millones de pesetas, se registró en el epígrafe “Ingresos a distribuir en varios ejercicios” del balance de situación consolidado. El reconocimiento de la parte correspondiente de dicho beneficio en los resultados consolidados de los ejercicios 1996 y 1995 ascendió a 1.100 millones de pesetas, respectivamente, y se incluyen dentro del epígrafe “Otros ingresos de explotación” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta.

Flota operativa

A continuación se resume la flota operativa de las sociedades consolidadas por integración global durante el ejercicio 1996:

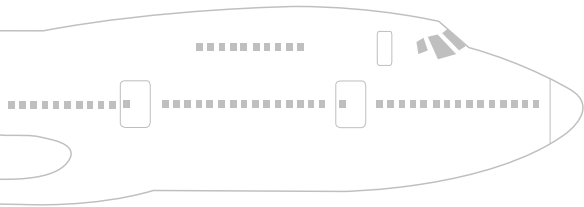
Tipo de Avión	En Propiedad	En Arrendamiento Financiero	En Arrendamiento Operativo	Total
B-727	23	-	5	28
B-737	2	2	5	9
B-747	6	-	1	7
B-757	-	1	7	8
A-300	8 (a)	-	-	8
A-320	11	5	6	22
A-340	-	-	4	4
DC-8	2 (b)	-	1	3
DC-9	27 (c)	-	-	27
DC-10	8 (d)	-	-	8
MD-87	17	2	5	24
MD-88	13	-	-	13
ATR	6	-	-	6
CN-235	7 (e)	-	1	8
	130	10	35	175

(a) Incluye 2 aviones de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. que se encuentran inactivos.

(b) Corresponde a 2 aviones de Cargosur, S.A. alquilados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

(c) Incluye 4 aviones que se mantienen arrendados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a su filial Binter Canarias, S.A.
(d) Incluye 3 aviones que han sido vendidos durante 1996 y un avión alquilado por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a su filial Venezolana Internacional de Aviación, S.A. que a principios de 1997 se ha incorporado a la flota de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

(e) Incluye 2 aviones de Binter Mediterráneo, S.A. alquilados a Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur, S.A. (Grupo Aerolíneas Argentinas) en régimen de arrendamiento operativo.



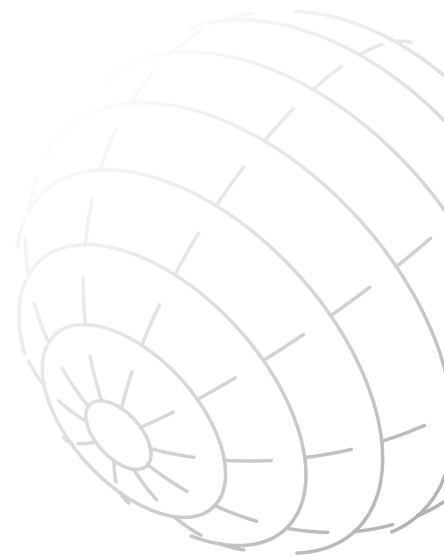
Al 31 de diciembre de 1996, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. mantiene hipotecados 12 aviones y sus motores, con un valor neto contable en libros de 36.379 millones de pesetas, en garantía de diversos préstamos que, a dicha fecha, habían sido amortizados en su totalidad. Asimismo, existe una hipoteca constituida sobre un avión que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. opera en régimen de arrendamiento financiero y cuyo valor neto contable en libros ascendía, al 31 de diciembre de 1996, a 4.793 millones de pesetas. Dicha garantía ha sido prestada por el arrendador, propietario de la aeronave, ante terceros.

Las cuotas devengadas en Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en los ejercicios 1996 y 1995 en concepto de arrendamiento operativo de los 28 aviones y 24 aviones, respectivamente, de las flotas B-747, B-757, B-727, A-320, A-340 y MD-87 mencionados anteriormente han ascendido a 11.818 millones de pesetas y a 10.396 millones de pesetas, respectivamente, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas adjuntas (véase Nota 18). El importe total aproximado de las cuotas a pagar comprometidas por el arrendamiento operativo de estas aeronaves, así como su año previsto de devengo, es el que se detalla a continuación:

MILLONES DE DÓLARES U.S.A.	
1997	108
1998	99
1999	55
2000 a 2003	131
	393

Cobertura de seguros

La Sociedad dominante y sus sociedades dependientes mantienen suscritas diferentes pólizas de seguro sobre los elementos del inmovilizado material e inmaterial, que cubren suficientemente el valor neto contable del mismo al 31 de diciembre de 1996 y 1995. Asimismo, se mantienen suscritas diferentes pólizas de seguro sobre la flota aérea arrendada a terceros, de acuerdo con las condiciones establecidas en los respectivos contratos de arrendamiento. La mayoría de estas pólizas están suscritas con Musini, Sociedad Mutua de Seguros y Reaseguros.





8 Inmovilizaciones Financieras

Las variaciones producidas durante los ejercicios 1996 y 1995 en el epígrafe “Participaciones en sociedades puestas en equivalencia” de los balances de situación consolidados adjuntos han correspondido al efecto de registrar la participación de la Sociedad dominante en las pérdidas de las compañías aéreas iberoamericanas Venezolana Internacional de Aviación, S.A. y Líneas Aéreas del Cobre, S.A.

Tal y como se indica en la Nota 4-a, el Grupo Aerolíneas Argentinas ha quedado excluido del perímetro de consolidación al 31 de diciembre de 1996 (véanse Notas 3, 4-a y 4-b). El valor neto contable de la participación en el 20% del capital social de Aerolíneas Argentinas, S.A. asciende a 3.047 millones de pesetas y se encuentra recogido por un coste de 24.907 millones de pesetas en el epígrafe “Cartera de valores a largo plazo” y unas provisiones de 21.860 millones de pesetas en el epígrafe “Provisiones” del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1996 adjunto.

El valor de la participación de la Sociedad dominante en el patrimonio neto negativo del Grupo “Amadeus Group”, por un importe de 3.090 millones de pesetas y 5.278 millones de pesetas, aproximadamente, se encuentra contabilizado en el epígrafe “Provisiones para responsabilidades” del capítulo “Provisiones para riesgos y gastos” del balance de situación consolidado adjunto al 31 de diciembre de 1996 y al 31 de diciembre de 1995, respectivamente. Asimismo, el valor de la participación de la Sociedad dominante en el patrimonio neto negativo de la compañía iberoamericana Venezolana Internacional de Aviación, S.A., por un importe de 832 millones de pesetas, se encuentra contabilizado en el mencionado epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1996.

Al 31 de diciembre de 1996 y en relación con la participación en Líneas Aéreas del Cobre, S.A., los Administradores de la Sociedad dominante han seguido el criterio de asunción de riesgos por pérdidas correspondientes a su porcentaje de participación hasta el límite del valor de la inversión en libros, puesto que la Sociedad dominante no es en este caso, el accionista mayoritario de la mencionada sociedad.

Al 31 de diciembre de 1996, la Sociedad dominante tenía concedidos avales en dólares U.S.A. ante diversas entidades, a favor de Aerolíneas Argentinas, S.A. por un importe global de 10.644 millones de pesetas. Adicionalmente, al 31 de diciembre de 1996 la Sociedad dominante tenía concedido un aval en dólares U.S.A. ante una entidad financiera a favor de Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA) por importe de 6.159 millones de pesetas. Las condiciones de los avales citados permiten determinar que no se producirán pérdidas para el Grupo como consecuencia de los mismos.

En noviembre de 1996, la Sociedad dominante presentó un Plan de Viabilidad para VIASA que no ha sido aceptado por los representantes de los trabajadores. En enero de 1997 se ha producido el cese de las operaciones de VIASA y en marzo de 1997, tras el acuerdo de los accionistas, se ha presentado la suspensión de pagos de VIASA y se va a iniciar el proceso de liquidación de la sociedad.

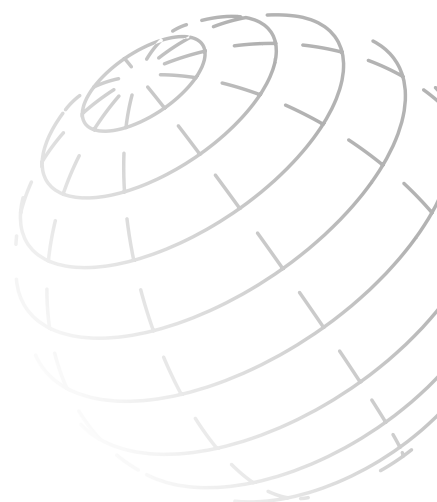
En el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1996 adjunto, se incluyen saldos con VIASA en concepto de inversión, préstamos, cuenta corriente y depósitos por cuenta de VIASA que ascienden a un importe total neto de las provisiones registradas, de 10.036 millones de pesetas. Adicionalmente, en febrero de 1997 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. se ha comprometido a aportar 1.577 millones de pesetas para acometer las primeras acciones del proceso de liquidación de VIASA. Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. dispone de garantías sobre los saldos netos registrados al 31 de diciembre de 1996, constituidas básicamente, por garantías hipotecarias sobre inmuebles y elementos de la flota de VIASA.

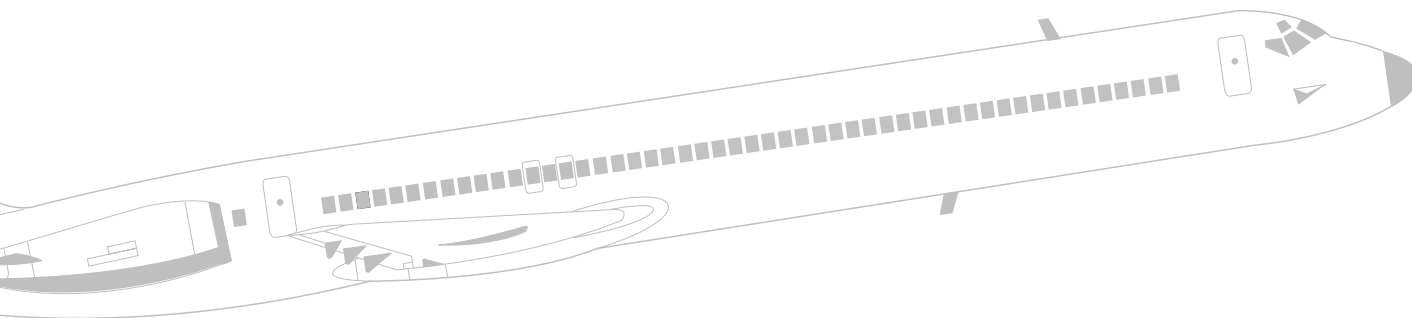
Los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. han considerado que las provisiones registradas al 31 de diciembre de 1996, por garantías existentes y la regularización pendiente de un pasivo excesivo (véase Nota 5-l), cubren el efecto de la pérdida que, en su caso, se pueda producir en el proceso de liquidación de VIASA.

“Amadeus Group” está integrado por las sociedades Amadeus Global Travel Distribution, S.A., Amadeus Data Processing GmbH (una sociedad alemana) y sus sociedades participadas. Durante el ejercicio 1995 las Juntas Generales de Accionistas de dos de las sociedades que conforman el Grupo “Amadeus Group” acordaron unas ampliaciones de capital con prima de emisión por un importe total de 92,1 millones de ECU's que fueron suscritas en su totalidad por una sociedad americana mediante la aportación de sus sistemas informáticos. Como resultado de esta operación y tras la adquisición por parte de los antiguos accionistas de la participación de uno de ellos, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. participa, al 31 de diciembre de 1996 y 1995, en el 29,2% del Grupo “Amadeus Group”.

Al 31 de diciembre de 1996 y 1995, la Sociedad dominante tenía concedidos avales en ECU's ante diversas entidades, a favor de las sociedades que componen el Grupo “Amadeus Group” por un importe de 9.232 millones de pesetas y 11.563 millones de pesetas, respectivamente.

“Amadeus Group”, cuyo objeto social consiste en la gestión y explotación de un sistema automatizado de reservas, ha tenido pérdidas en los últimos ejercicios como consecuencia de encontrarse en el período de la puesta en marcha inicial de su actividad. En el ejercicio 1996 “Amadeus Group” ha obtenido beneficios que se espera que se consoliden en los próximos años.





Los datos más significativos en relación con el saldo del epígrafe “Créditos a sociedades puestas en equivalencia”, concedidos por la Sociedad dominante, en los balances de situación consolidados al 31 de diciembre de 1996 y 1995 adjuntos son:

MILLONES DE PESETAS			
Créditos	1996	1995	Fecha de Vencimiento
Amadeus Group	4.795	4.703	31-12-1998 (a)
VIASA	13.357	11.292	(b)
Iberbus Concha Ltd.	2.583	-	29-02-2003
Iberbus Rosalía Ltd.	2.563	-	10-05-2003
Iberbus Chacel Ltd.	2.839	-	06-09-2003
Iberbus Arenal Ltd.	2.904	-	18-10-2003
Total	29.041	15.995	
Provisión	(4.589)	(442)	

(a) Estos préstamos están denominados en ECU's, habiéndose producido reembolsos de 199 millones de pesetas y de 905 millones de pesetas durante 1996 y 1995, respectivamente.

(b) Estos créditos están instrumentados en diversos préstamos y pagarés, en parte con garantía hipotecaria y denominados en dólares U.S.A. Los intereses devengados durante el ejercicio 1996, por importe de 1.147 millones de pesetas se han registrado con abono al epígrafe “Ingresos a distribuir en varios ejercicios” del balance de situación al 31 de diciembre de 1996 adjunto. Asimismo, en el apartado “Provisiones” del epígrafe “Inmovilizaciones financieras” del balance de situación al 31 de diciembre de 1996 adjunto, se incluyen 4.589 millones de pesetas para cubrir el importe de este préstamo que, en opinión de los Administradores, no se encuentra cubierto con garantías hipotecarias.

Durante 1996, el tipo de interés anual de los créditos indicados anteriormente se ha situado entre el 5% y el 10%, estando varios de ellos referenciados al Mibor o al Libor.

9 Fondo de Comercio de Consolidación

El movimiento habido durante los ejercicios 1996 y 1995 en este capítulo de los balances de situación consolidados adjuntos ha sido el siguiente:

MILLONES DE PESETAS	
Saldo al 1 de enero de 1995	22.262
Amortización	(124)
Saldo al 31 de diciembre de 1995	22.138
Amortización	(29)
Retiros	(22.109)
Saldo al 31 de diciembre de 1996	-

Al 31 de diciembre de 1995, el fondo de comercio de consolidación estaba formado, principalmente, por el saldo remanente procedente del fondo de comercio generado en la toma de la participación mayoritaria por parte de la Sociedad dominante en el capital social de Aerolíneas Argentinas, S.A. en abril de 1994.

Durante el ejercicio 1996, y como consecuencia de la venta de la participación mayoritaria en Aerolíneas Argentinas, S.A. (véase Nota 3) dicho fondo de comercio ha sido recuperado en la operación.

10 Inversiones Financieras Temporales

El desglose de este epígrafe de los balances de situación adjuntos es el siguiente:

MILLONES DE PESETAS		
	1996	1995
Deuda pública	35.017	8.272
Imposiciones a corto plazo	9.000	-
Inversiones a través de SEPI	13.782	3.176
Depósitos y fianzas a corto plazo	1.366	2.136 (a)
Intereses a cobrar no vencidos	1.319	78
Otras inversiones financieras temporales	2.638	9.096 (a)
	63.122	22.758

(a) Estos importes incluyen 1.552 millones de pesetas y 6.386 millones de pesetas correspondientes al Grupo Aerolíneas Argentinas.

La Deuda pública está constituida por Obligaciones del Estado y Letras del Tesoro que, al 31 de diciembre de 1996, tenían una rentabilidad media del 9,9%.

11 Fondos Propios

Al 31 de diciembre de 1996 y 1995 el capital social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. estaba compuesto, respectivamente por 882.512.019 acciones nominativas y 213.281.250 acciones nominativas de 130 pesetas de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas.

Al 31 de diciembre de 1996, Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (véase Nota 1) es el accionista mayoritario de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., con una participación del 99,98%.

Con fecha 23 de diciembre de 1995, la Junta General Extraordinaria de Accionistas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. acordó una ampliación de capital de 87.000 millones de pesetas, que fue autorizada por la Comisión de la Unión Europea con fecha 31 de enero de 1996 (véase Nota 1) y desembolsada por Teneo, S.A. en dos tramos: uno de 36.685 millones de pesetas y otro de 50.315 millones de pesetas, realizados con fechas 26 de abril de 1996 y 24 de junio de 1996, respectivamente.

Con fecha 22 de mayo de 1996, la Junta General Ordinaria de Accionistas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. aprobó aplicar los resultados negativos del ejercicio 1995 a la cuenta de "Resultados negativos de ejercicios anteriores".

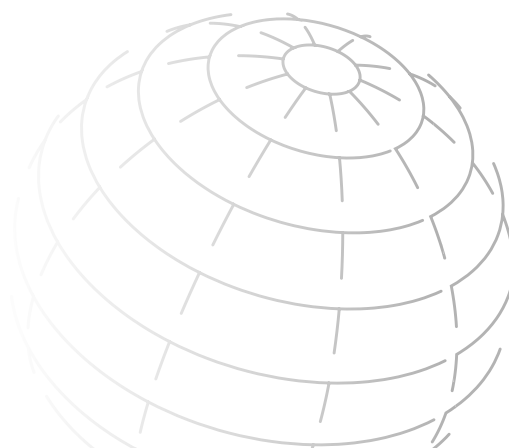


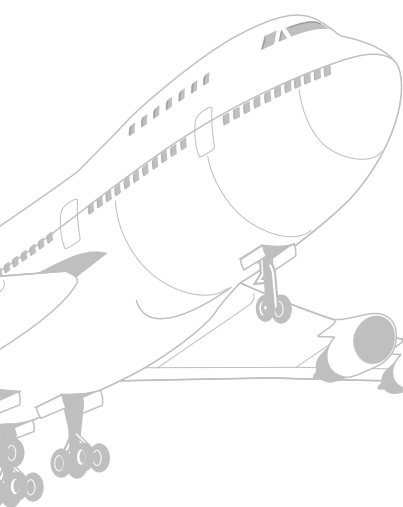
El movimiento habido en los «Fondos propios consolidados durante los ejercicios 1996 y 1995 ha sido:

	Capital Suscrito	Reserva Legal	Reserva de Revalorización
Saldos al 1 de enero de 1995	69.103	33	-
Aplicación de las pérdidas consolidadas del ejercicio 1994	-	-	-
Reducción de capital y aplicación de reservas para compensar pérdidas en la Sociedad dominante	(41.376)	(33)	-
Reclasificación de reservas como consecuencia de la modificación del método de consolidación aplicado a Aviación y Comercio, S.A. y al Grupo "Amadeus Group"	-	-	-
Pérdidas del ejercicio 1995, según cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta	-	-	-
Otros movimientos	-	-	-
Reclasificación de reservas (véase Nota 4-b)	-	-	-
Saldos al 31 de diciembre de 1995	27.727	-	-
Aplicación de las pérdidas consolidadas del ejercicio 1995	-	-	-
Ampliación de capital en la Sociedad dominante	87.000	-	-
Reclasificación de reservas como consecuencia de la modificación del método de consolidación aplicado al Grupo Aerolíneas Argentinas	-	-	-
Actualización Real Decreto Ley 7/1996	-	-	15.447
Beneficios del ejercicio 1996, según cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta	-	-	-
Otros movimientos	-	-	-
Saldos al 31 de diciembre de 1996	114.727	-	15.447

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

Otras Reservas	Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores	Reservas en Sociedades Consolidadas por Integración Global	Reservas en Sociedades Puestas en Equivalencia	Diferencias de Conversión	(Pérdidas) Beneficios del Ejercicio Atribuibles a la Sociedad Dominante	Total
77.240	-	(69.584)	(6.967)	(706)	(44.142)	24.977
(27.726)	-	(10.544)	(5.872)	-	44.142	-
41.409	-	-	-	-	-	-
-	-	5.534 (a)	(5.534) (a)	-	-	-
-	-	-	-	-	(44.620)	(44.620)
321	-	78	(321)	(548)	-	(470)
(91.244)	(86)	73.574	17.756	-	-	-
-	(86)	(942)	(938)	(1.254)	(44.620)	(20.113)
-	(44.920)	1.963	(1.663)	-	44.620	-
-	-	-	-	-	-	87.000
-	-	869	(869)	-	-	-
-	-	2.996	-	-	-	18.443
-	-	-	-	-	3.520	3.520
-	-	-	-	565	-	565
-	(45.006)	4.886 (a)	(3.470)	(689)	3.520	89.415





Reserva de revalorización

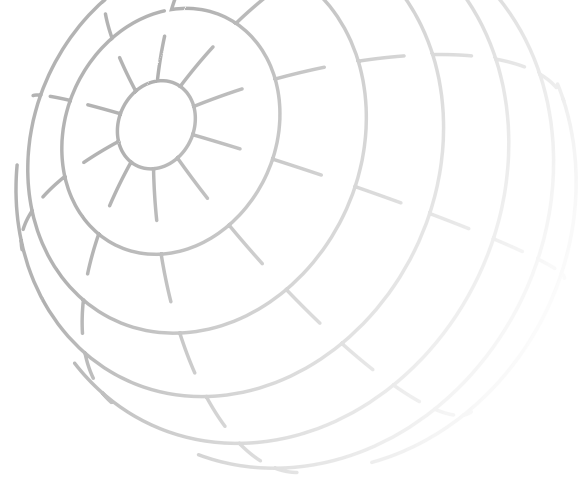
A partir de la fecha en que la Administración tributaria haya comprobado y aceptado el saldo del epígrafe “Reserva de revalorización” o haya prescrito el plazo de 3 años para su comprobación, dicho saldo podrá destinarse, sin devengo de impuestos, a eliminar los resultados contables negativos, tanto los acumulados de ejercicios anteriores como los del propio ejercicio de dicha sociedad filial, o los que puedan producirse en el futuro y a ampliación del capital social. A partir del 1 de enero del año 2007 podrá destinarse a reservas de libre disposición, siempre que la plusvalía monetaria haya sido realizada. Se entenderá realizada la plusvalía en la parte correspondiente a la amortización contablemente practicada o cuando los elementos patrimoniales actualizados hayan sido transmitidos o dados de baja en los libros de contabilidad. Si se dispusiera del saldo de esta reserva en forma distinta a la prevista en el Real Decreto-Ley 7/1996, dicho saldo pasaría a estar sujeto a tributación.

Reservas en sociedades consolidadas por integración global y por puesta en equivalencia

El desglose del epígrafe “Reservas en sociedades consolidadas por integración global” de los balances de situación consolidados adjuntos al 31 de diciembre de 1996 y 1995 es el siguiente:

Sociedad	1996			1995
	Reserva de Revalorización	Otras Reservas	Total	
Aviación y Comercio, S.A.	1.560	1.666	3.226	1.673
Binter Canarias, S.A.	593	(4.199)	(3.606)	(3.740)
Binter Mediterráneo, S.A.	-	(5.038)	(5.038)	(4.550)
Compañía Auxiliar al Cargo Expres, S.A. (a)	1	41	42	26
Campos Velázquez, S.A.	-	327	327	(49)
Cargosur, S.A.	185	(770)	(585)	1
Iber-Swiss Catering, S.A.	163	(165)	(2)	(210)
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	494	(5.930)	(5.436)	(5.257)
Grupo Aerolíneas Argentinas (a)	-	-	-	(62.448)
Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A.	-	102	102	38
Total	2.996	(13.966)	(10.970)	(74.516)
Ajustes de consolidación	-	15.856	15.856	73.574
Total	2.996	1.890	4.886	(942)

(a) Véase Nota 4-b



El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

MILLONES DE PESETAS		
	1996	1995
Dotación a la amortización del fondo de comercio efectuada en ejercicios anteriores (a)	-	(3.770)
Anulación de provisiones de inversiones financieras permanentes en la Sociedad dominante, de empresas dependientes realizadas en ejercicios anteriores (a)	16.096	78.871
Anulación de dividendos percibidos en ejercicios anteriores	(240)	-
Eliminación de plusvalías de venta de inmovilizados entre empresas del conjunto consolidable (a)	-	(1.789)
Otros ajustes (a)	-	262
Total	15.856	73.574

(a) Véase Nota 4-b.

El desglose del epígrafe “Reservas en sociedades puestas en equivalencia” de los balances de situación consolidados adjuntos al 31 de diciembre de 1996 y 1995 es el siguiente:

MILLONES DE PESETAS		
Sociedad	1996	1995
Líneas Aéreas del Cobre, S.A.	(1.376)	(1.063)
Venezolana Internacional de Aviación, S.A.	(13.748)	(13.076)
Amadeus Group	(6.836)	(4.555)
Total	(21.960)	(18.694)
Ajustes de consolidación	18.490	17.756
Total	(3.470)	(938)

El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

MILLONES DE PESETAS		
	1996	1995
Dotación a la amortización del fondo de comercio efectuada en ejercicios anteriores (a)	(589)	(465)
Anulación de provisiones de inversiones financieras permanentes en la Sociedad dominante de empresas dependientes realizadas en ejercicios anteriores (a)	21.489	18.221
Eliminación de plusvalías de venta (a)	(1.592)	-
Otros ajustes (a)	(818)	-
Total	18.490	17.756

(a) Véase Nota 4-b.



Otros aspectos

Las reservas restringidas de la sociedades del conjunto consolidable al 31 de diciembre de 1996 y 1995 ascienden a 1.575 millones de pesetas y 2.257 millones de pesetas, respectivamente.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 1995, las pérdidas acumuladas redujeron los fondos propios de Binter Canarias, S.A., Cargosur, S.A., Amadeus Group, Aerolíneas Argentinas, S.A., Líneas Aéreas del Cobre, S.A. y Venezolana Internacional de Aviación, S.A. a un importe inferior a la mitad de sus capitales sociales respectivos. Asimismo, y a la misma fecha, las pérdidas acumuladas redujeron los fondos propios de Binter Mediterráneo, S.A. a un importe inferior a los dos tercios de su capital social. Durante el ejercicio 1996, las Juntas de Accionistas de las citadas sociedades españolas restituyeron la situación patrimonial mediante reducciones de capital.

Al 31 de diciembre de 1996, las pérdidas acumuladas redujeron los fondos propios de Binter Mediterráneo, Amadeus Group, Aerolíneas Argentinas, S.A., Líneas Aéreas del Cobre, S.A. y Venezolana Internacional de Aviación, S.A. a un importe inferior a la mitad de sus capitales sociales respectivos. Asimismo, y a la misma fecha, las pérdidas acumuladas redujeron los fondos propios de Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. en un importe inferior a los dos tercios de su capital social. Estas sociedades, excepto Venezolana Internacional de Aviación, S.A. están evaluando actualmente diversas acciones para restablecer sus equilibrios patrimoniales de acuerdo con los plazos establecidos en las legislaciones respectivas.

Las sociedades que poseen una participación igual o superior al 10% en el capital social de las sociedades dependientes al 31 de diciembre de 1996 son las siguientes:

Sociedad	Porcentaje de Participación	Sociedad Participada
SEPI	67,07	Aviación y Comercio, S.A.
Marítimas Reunidas, S.A.	25,00	Compañía Auxiliar al Cargo Expres, S.A.
Grupo Swiss-Air	30,00	Iber-Swiss Catering, S.A.
Air France	29,20	Amadeus Group
Lufthansa	29,20	Amadeus Group
System One	12,40	Amadeus Group
Fondo de Inversión Venezolano	40,00	Venezolana Internacional de Aviación, S.A.
Banco Provincial	15,00	Venezolana Internacional de Aviación, S.A.
Lan Chile	56,91	Líneas Aéreas del Cobre, S.A.
Andes Holding B.V.	12,94	Líneas Aéreas del Cobre, S.A.

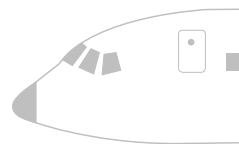
12 Socios Externos

El movimiento habido en el epígrafe “Socios externos” del balance de situación consolidado el 31 de diciembre de 1996 y 1995 adjunto, por sociedad dependiente, es el siguiente:

MILLONES DE PESETAS							
	Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	Aviación y Comercio, S.A.	Iber- Swiss Catering, S.A.	Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	Grupo Aerolíneas	Grupo Amadeus	Total
Saldo al 1 de enero de 1995	29	-	165	-	443	416	1.053
Participación en resultados del ejercicio	(4)	(21)	19	10	(3.810)	-	(3.806)
Nuevas Sociedades	-	11.306	-	91	-	-	11.397
Sociedades no incluidas	-	-	-	-	-	(416)	(416)
Saldo al 31 de diciembre de 1995	25	11.285	184	101	(3.367)	-	8.228
Participación en resultados del ejercicio 1996	(9)	229	22	6	-	-	248
Sociedades no incluidas	-	-	-	-	3.367	-	3.367
Actualización Real Decreto Ley 7/1996	3	3.177	69	-	-	-	3.249
Otros	(1)	-	-	(46)	-	-	(47)
Saldo al 31 de diciembre de 1996	18	14.691	275	61	-	-	15.045

La composición del epígrafe “Socios externos” al 31 de diciembre de 1996 es la siguiente:

MILLONES DE PESETAS					
	Capital Social	Reservas	Reservas de Revalorización	Participación en Resultados	Total
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	35	(11)	3	(9)	18
Aviación y Comercio, S.A.	4.962	6.323	3.177	229	14.691
Iber-Swiss Catering, S.A.	150	34	69	22	275
Compañía Auxiliar al Cargo-Expres, S.A.	8	47	-	6	61
	5.155	6.393	3.249	248	15.045



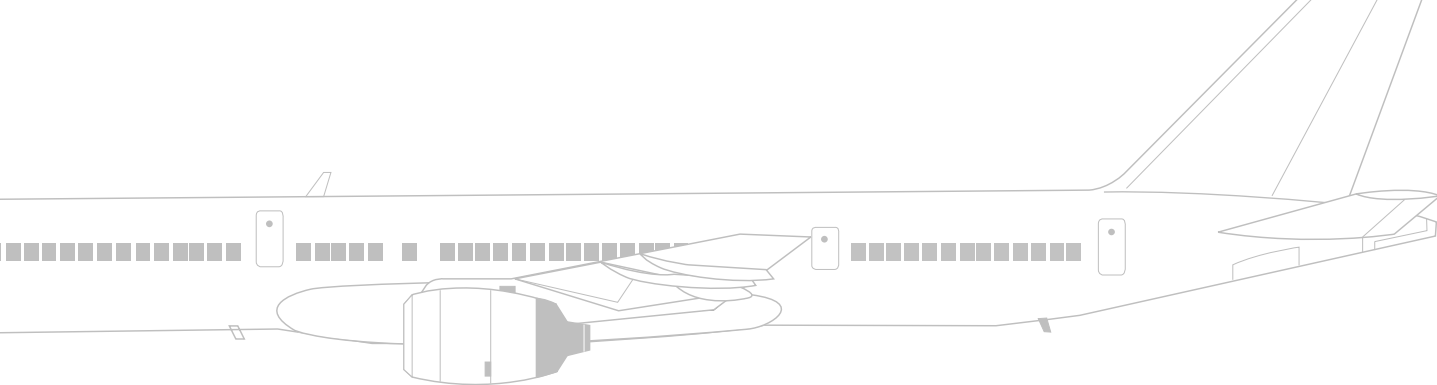
13 Provisiones para Riesgos y Gastos

Este epígrafe de los balances de situación consolidados adjuntos está compuesto por las siguientes partidas:

MILLONES DE PESETAS		
	31-12-96	31-12-95
Provisión para pensiones y obligaciones similares	62.472	57.639
Provisión para grandes reparaciones	19.576	21.656
Otros riesgos (Nota 5-o)	41.489	52.525
Total	123.537	131.820

El movimiento habido durante los ejercicios 1996 y 1995 en la provisión para pensiones y obligaciones similares ha sido el siguiente:

	MILLONES DE PESETAS		
	Jubilado o en Reserva	Provisión Correspondiente al Personal en Activo	Provisión Total
Saldo al 1 de enero de 1995	14.375	31.378	45.753
Nueva Sociedad	301	6.983	7.284
Dotaciones con cargo a			
Gastos financieros	1.172	3.030	4.202
Gastos de personal	-	3.580	3.580
Traspaso de la provisión correspondiente al personal activo a la provisión correspondiente al personal jubilado o en reserva	2.928	(2.928)	-
Pagos realizados	(3.180)	-	(3.180)
Saldo al 31 de diciembre de 1995	15.596	42.043	57.639
Dotaciones con cargo a			
Gastos financieros	1.385	3.177	4.562
Gastos de personal	-	3.766	3.766
Traspaso de la provisión correspondiente al personal activo a la provisión correspondiente al personal jubilado o en reserva	4.245	(4.245)	-
Pagos realizados	(3.495)	-	(3.495)
Saldo al 31 de diciembre de 1996	17.731	44.741	62.472



14 Compromisos y Contingencias

Al 31 de diciembre de 1996 y de 1995, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tenía reclamaciones de diferentes colectivos de trabajadores por diversos conceptos. Las demandas interpuestas por los trabajadores están pendientes de resolución en los tribunales correspondientes. Los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. consideran que los pasivos que podrían derivarse de dichas reclamaciones están suficientemente cubiertos por las provisiones registradas al 31 de diciembre de 1996.

Por otra parte, al 31 de diciembre de 1996 y 1995 existían garantías entregadas a favor de terceros, adicionales a los compromisos suscritos con fabricantes de flota aérea (véase Nota 7) y a las garantías descritas en la Nota 8 a favor de diversas sociedades, por un importe global de 15.936 millones de pesetas y de 9.059 millones de pesetas, respectivamente.

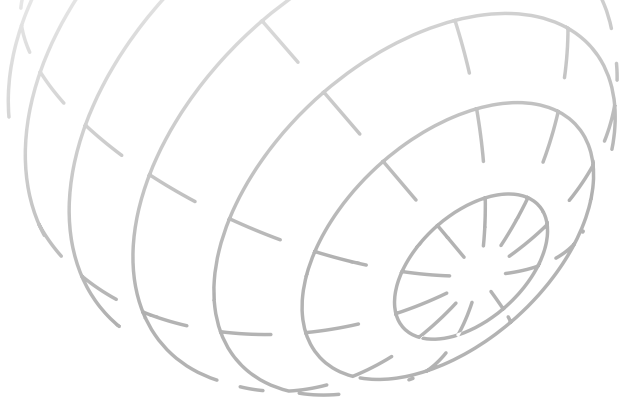
15 Deudas con Entidades de Crédito y Emisiones de Pagarés

La composición de las deudas con entidades de crédito y emisiones de pagarés al 31 de diciembre de 1996 y 1995, de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

31 de diciembre de 1996

MILLONES DE PESETAS						
Deudas con Vencimiento en:						
Divisa	1997	1998	1999	2000	2001	Años Sigüientes
Deuda						
Préstamos en pesetas	13.465	3.808	3.772	3.845	3.888	24.463
Préstamos en divisa: Yen	146	242	340	423	3.203	2.927
E.C.U.	2.920	1.967	1.967	1.967	1.966	14.367
Florín	798	521	521	521	521	3.650
Libra	1.665	1.483	1.483	1.483	1.483	10.381
Dólar U.S.A.	3.039	2.893	2.806	2.733	2.959	6.334
Marco alemán	1.176	1.235	1.302	1.105	1.114	8.854
	23.209	12.149	12.191	12.077	15.134	70.976

Durante 1996, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 9,5% para los préstamos en pesetas y del 7,5% para los préstamos en moneda extranjera, estando varios de ellos referenciados al MIBOR o LIBOR, respectivamente.



31 de diciembre de 1995

MILLONES DE PESETAS						
Deudas con Vencimiento en:						
Divisa	1996	1997	1998	1999	2000	Años Siguietes
Deuda						
Préstamos en pesetas	77.400	14.800	7.100	6.528	7.657	40.363
Préstamos en divisa:						
Yen	54	80	251	354	439	6.370
E.C.U.	2.417	1.880	1.880	1.880	1.880	15.624
Florín	878	525	525	525	525	4.204
Libra	2.374	1.239	1.239	1.239	1.239	9.915
Dólar U.S.A.	23.287	7.524	7.383	7.130	7.702	23.531
Marco alemán	1.269	1.296	1.349	1.407	1.202	10.278
Otras	1.251	-	-	-	-	-
	108.930	27.344	19.727	19.063	20.644	110.285
Pagarés						
En pesetas	3.745	-	-	-	-	-
	3.745	-	-	-	-	-

Durante 1995, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 10% para los préstamos en pesetas y del 8,5%, para los préstamos en moneda extranjera, estando varios de ellos referenciados al MIBOR o LIBOR, respectivamente.

16 Futuros y Otros Instrumentos Similares

A continuación se presenta el desglose de valores nominales por tipos de productos derivados que mantiene la Sociedad al 31 de diciembre de 1996:

MILLONES DE PESETAS	
Operaciones de cobertura de riesgo de interés:	
IRS's (permutas financieras sobre tipos de interés)	9.676
Opciones y futuros sobre tipos de interés	41.172
Operaciones de cobertura de riesgo de cambio:	
Opciones sobre divisas	81.078
Currency swaps	47.846

NOTA: La contratación de las operaciones que se relacionan tiene como único fin la cobertura, total o parcial, de las posiciones patrimoniales o de flujos de la Compañía.

17 Situación Fiscal

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

La conciliación de los resultados contables consolidados de las sociedades integradas en el grupo de consolidación fiscal de los ejercicios 1996 y 1995 con las bases imponibles del Impuesto de Sociedades es como sigue:

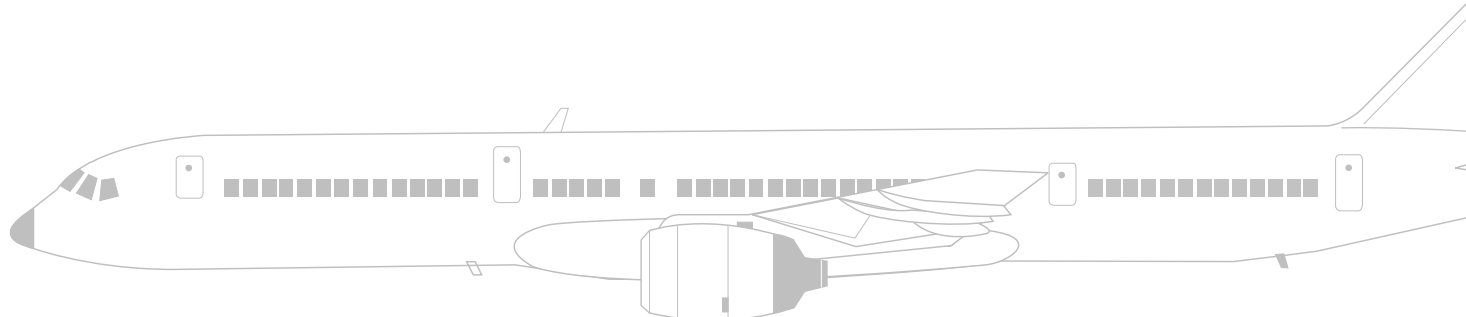
Ejercicio 1996

	MILLONES DE PESETAS		
	Aumento	Disminución	Importe
Beneficio contable del ejercicio (antes de impuestos)			2.700
Diferencias permanentes	72	(2.824) (a)	(2.752)
Diferencias temporales			
Con origen en el ejercicio	37.407 (b)	(916)	36.491
Con origen en ejercicios anteriores	150	(23.475) (a)	(23.325)
Base imponible (antes de ajustes de consolidación)			13.114
Ajustes por consolidación			
Diferencias permanentes	248	(1.639)	(1.391)
Base imponible (resultado fiscal)			11.723

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

(b) Este importe corresponde, principalmente, a las dotaciones efectuadas en 1996 en relación con las provisiones para pensiones y para la cobertura de riesgos relacionados con las filiales.

(c) Este importe corresponde, básicamente, a provisiones dotadas en ejercicios anteriores para pensiones, para el Plan de Bajas y otros compromisos con el personal, y para préstamos a compañías del grupo asociadas.



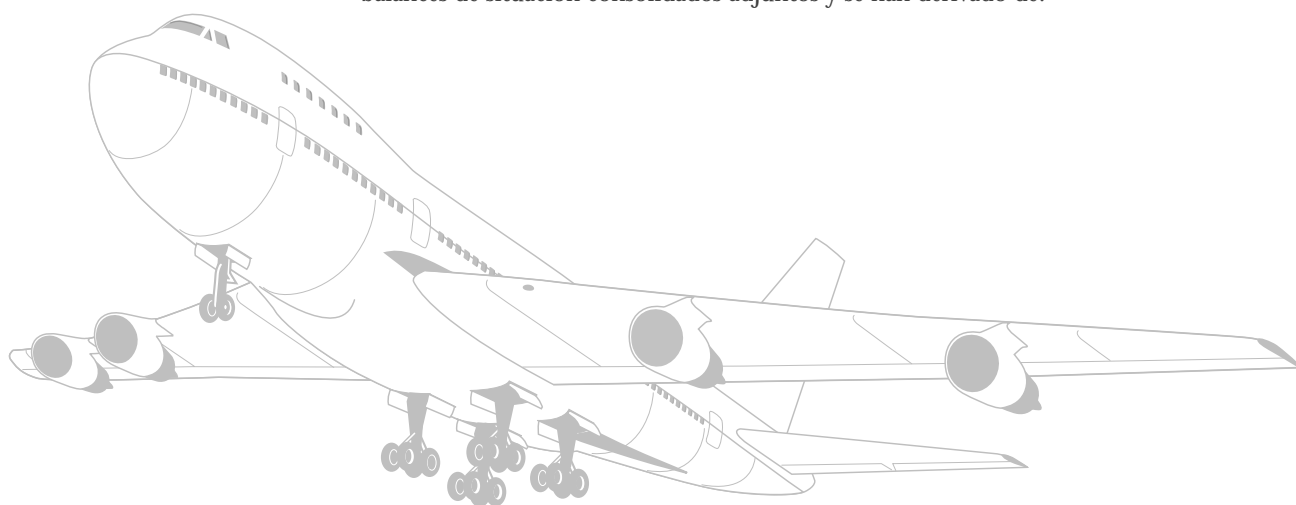
Ejercicio 1995

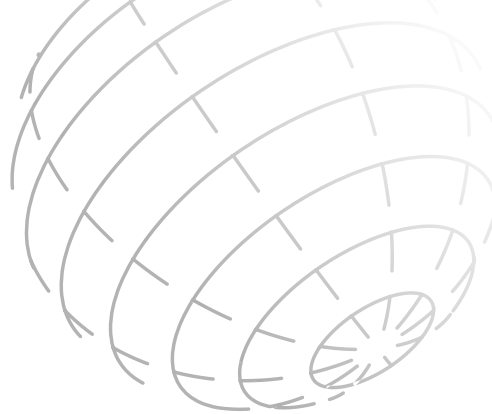
MILLONES DE PESETAS			
	Aumento	Disminución	Importe
Pérdida contable del ejercicio (antes de impuestos)			(61.932)
Diferencias permanentes	58	(1.599)	(1.541)
Diferencias temporales			
Con origen en el ejercicio	33.333 (a)	(52)	33.281
Con origen en ejercicios anteriores	150	(9.140) (b)	(8.990)
Base imponible (antes de ajustes de consolidación)			(39.182)
Ajustes por consolidación			
Diferencias permanentes	74	(299)	(225)
Base imponible (resultado fiscal)			(39.407)

(a) Este importe corresponde, básicamente, a las dotaciones efectuadas en 1995 por la Sociedad dominante en relación con las provisiones para pensiones, parte del Plan de Bajas, y para otros compromisos con el personal.

(b) Este importe corresponde, básicamente, a provisiones dotadas en ejercicios anteriores para pensiones y para préstamos a compañías del grupo.

Siguiendo el criterio de contabilización expuesto en la Nota 5-p, las sociedades consolidadas por integración global integradas en el grupo de consolidación fiscal han registrado en 1996 y 1995 los créditos y débitos impositivos correspondientes que han supuesto abonos netos en las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 1996 y 1995 por importe de 820 millones de pesetas y 17.312 millones de pesetas, respectivamente. Los créditos y débitos impositivos se han registrado, en función de su fecha de recuperación, en los epígrafes “Deudores”, “Otros deudores a largo plazo”, “Otras deudas no comerciales” y “Otros acreedores a largo plazo” de los balances de situación consolidados adjuntos y se han derivado de:





Ejercicio 1996

MILLONES DE PESETAS

	Deudores Corto Plazo	Otros Deudores a Largo Plazo	Total Deudores	Otras Deudas No Comerciales	Otros Acreedores a Largo Plazo	Total Acreedores
Base imponible positiva correspondiente al ejercicio	981	-	981	3.819	-	3.819
Base imponible negativa pendiente de compensar, correspondiente a ejercicios anteriores	-	140	140	-	-	-
Diferencias temporales originadas en el ejercicio	760	10.042	10.802	-	260	260
Diferencias temporales pendientes de aplicar, originadas en ejercicios anteriores	5.107	13.838	18.945	-	49	49
Total	6.848	24.020	30.868	3.819	309	4.128

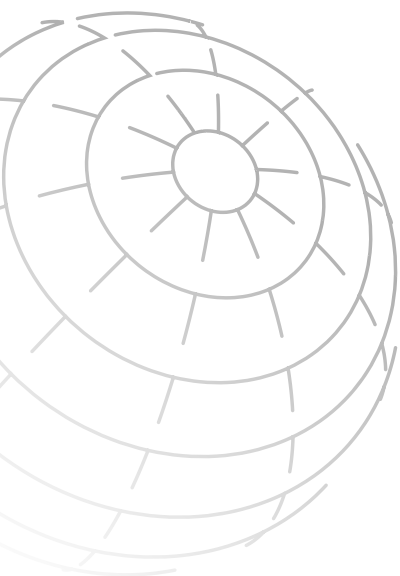
Ejercicio 1995

MILLONES DE PESETAS

	Deudores Corto Plazo	Otros Deudores a Largo Plazo	Total Deudores	Otros Acreedores a Largo Plazo
Base imponible negativa correspondiente al ejercicio	11.416	-	11.416	-
Base imponible negativa pendiente de compensar, correspondiente a ejercicios anteriores	-	140	140	-
Diferencias temporales originadas en el ejercicio	3.334	5.530	8.864	18
Diferencias temporales pendientes de aplicar, originadas en ejercicios anteriores	2.020	15.116	17.136	72
Total	16.770	20.786	37.556	90

La Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, como entidad dominante del grupo fiscal consolidado, ha asumido la responsabilidad de la recuperación efectiva por el Grupo de los créditos impositivos registrados al 31 de diciembre de 1995, habiendo satisfecho en 1996 la totalidad de los créditos impositivos a corto plazo al 31 de diciembre de 1995, correspondientes a la base imponible negativa de dicho ejercicio, por 11.416 millones de pesetas.

El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a largo plazo al 31 de diciembre de 1996 es el siguiente:



MILLONES DE PESETAS

Año de Recuperación

1998	2.086
1999	2.148
2000 y siguientes	19.786
	24.020

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

La legislación española en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar las nuevas inversiones y, hasta abril de 1992, la creación de empleo. Las sociedades consolidadas españolas se han acogido a los beneficios fiscales previstos en la citada legislación, habiéndose acreditado 425 millones de pesetas y 333 millones de pesetas en los ejercicios 1996 y 1995, respectivamente, por dichos conceptos. El importe de las deducciones pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 1996 asciende a 4.891 millones de pesetas, y sus plazos máximos de compensación son los siguientes:

Año de Origen	Millones de Pesetas	Período Máximo de Compensación
1991	1.184	2000
1992	1.860	2000
1993	980	2000
1994	233	2000
1995	296	2000
1996	338	2001

Con fecha 15 de enero de 1997, las autoridades tributarias han iniciado la inspección de los cinco últimos ejercicios para todos los impuestos que le son de aplicación a la Sociedad dominante. No se espera que se devenguen pasivos adicionales de consideración para la Sociedad dominante como consecuencia de las actuaciones inspectoras descritas.

18 Ingresos y Gastos

a) Importe neto de la cifra de negocios

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a la actividad del Conjunto consolidable es como sigue:

MILLONES DE PESETAS

Por Actividades	1996	Sociedades no Incluidas Grupo Aerolíneas Argentinas	1995
		1995	
Ingresos por pasaje	418.775	123.545	527.450
Ingresos por mercancías	34.315	15.331	48.869
Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuertos)	45.469	440	47.442
Asistencia técnica a compañías aéreas	18.054	-	12.585
Otros ingresos	22.585	3.157	18.762
Total	539.198	142.473	655.108

Ingresos por pasaje

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

MILLONES DE PESETAS

	1996	1995
España y Europa	306.086	296.781
Atlántico	89.316	210.406 (a)
Extremo Oriente	15.241	13.660
África y Oriente Medio	8.132	6.603
Total	418.775	527.450

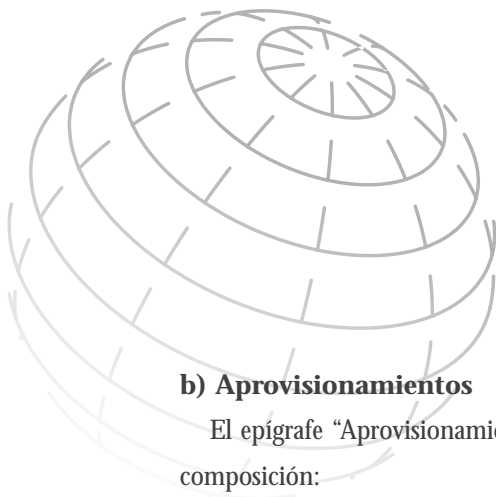
(a) Este importe incluye 123.545 millones de pesetas correspondientes a ingresos por pasaje del Grupo Aerolíneas Argentinas.

Handling

En 1992, el Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), mediante concurso público, adjudicó a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. la prestación de los servicios de handling como primer operador en el territorio nacional para el período comprendido entre el 1 de abril de 1993 y el 1 de abril del 2000. Desde 1993, AENA está convocando concursos para segundos operadores en determinados aeropuertos españoles.

Asistencia técnica a compañías aéreas

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



b) Aprovisionamientos

El epígrafe “Aprovisionamientos” de la cuenta de pérdidas y ganancias presenta la siguiente composición:

MILLONES DE PESETAS		
Conceptos	1996	1995
Combustible de aviones	53.125	61.778
Repuestos para la flota aérea	12.397	12.484
Material de mayordomía	4.597	4.520
Otros aprovisionamientos	6.588	12.109
	76.707	90.891 (a)

(a) Este importe incluye 27.533 millones de pesetas correspondientes a aprovisionamientos del Grupo Aerolíneas Argentinas.

c) Plantilla y gastos de personal

El número de empleados del Conjunto consolidable por integración global, medido en términos de plantilla media equivalente, por categoría profesional durante los ejercicios 1996 y 1995, ha sido el siguiente:

Empleados	1996	Sociedades no Incluidas Grupo Aerolíneas Argentinas	1995
		1995	
Tierra:			
Técnicos de grado superior	902	721	1.738
Técnicos de grado medio	612	1.001	1.674
Cuerpo General Administrativo	6.511	2.145	8.845
Otros	12.636	2.252	15.486
	20.661	6.119	27.743
Vuelo:			
Pilotos	1.658	562	2.270
Oficiales técnicos de vuelo	264	117	395
Tripulantes de cabina de pasajeros	3.637	1.298	4.795
	5.559	1.977	7.460
	26.220	8.096	35.203

Como consecuencia del Plan Estratégico de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. elaborado en 1991, adaptado posteriormente en 1994 por el Programa de Medidas de adaptación al nuevo entorno competitivo (véase Nota 1), durante los ejercicios 1996 y 1995 se han producido en la sociedad dominante un total de 55 y 618 bajas de personal, con un coste de 217 millones de pesetas y 3.190 millones de pesetas, respectivamente, que ha sido registrado con cargo al epígrafe “Gastos extraordinarios” de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 1996 y 1995 adjuntas.

Adicionalmente, durante el ejercicio 1996 se han producido en Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., 1.989 bajas de personal con un coste aproximado de 23.931 millones de pesetas, que han sido registradas con cargo al epígrafe “Provisión para responsabilidades” del balance de situación al 31 de diciembre de 1996 adjunto.

Al 31 de diciembre de 1996 quedaban pendientes de realizarse 400 bajas de personal, aproximadamente. Los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. estiman que las cantidades registradas por este concepto en el epígrafe “Provisión para responsabilidades” del balance de situación al 31 de diciembre de 1996 adjunto cubren razonablemente el coste previsto de las bajas pendientes.

Adicionalmente, durante el ejercicio 1995, el Grupo Aerolíneas Argentinas, en el marco de sus planes de reestructuración y redimensionamiento operativos, continuó con el programa de reducción de plantilla comenzado en ejercicios anteriores. En relación con el mismo, durante el ejercicio 1995 se produjeron 1.457 bajas que supusieron un coste de 2.261 millones de pesetas y 257 millones de pesetas registrados, respectivamente, en los epígrafes “Gastos extraordinarios” y “Gastos de personal” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1995, adjunta. Dicha cuenta de pérdidas y ganancias incorpora también, en los epígrafes mencionados, costes por importe de 647 millones de pesetas y 25 millones de pesetas, respectivamente, en concepto de dotaciones a la provisión para bajas futuras.

Por otro lado, en el marco del Plan Estratégico de la Sociedad dominante, durante el ejercicio 1995 se produjo la absorción de gran parte de la actividad de Cargosur, S.A. Ello supuso 97 bajas en la plantilla de dicha sociedad, con un coste aproximado de 780 millones de pesetas que se encuentran registrados en el epígrafe “Gastos extraordinarios” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1995 adjunta.

En cumplimiento de los acuerdos suscritos con el personal a finales de 1994, la Sociedad dominante abonó una paga extraordinaria a sus empleados en enero de 1996 y en enero de 1995 cuyos importes se recogen en el apartado «Acuerdos con el personal de la Sociedad dominante» de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 1996 y 1995. Dentro del marco de los citados acuerdos, la Sociedad dominante ha registrado una provisión por importe de 2.879 millones de pesetas con cargo al epígrafe “Acuerdos con el personal de la Sociedad dominante” de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1996 adjunta, correspondiente al coste estimado de la entrega de acciones de la Sociedad dominante que deberá hacer a su personal durante los primeros meses del año 1997.

Asimismo, y en el marco de los acuerdos alcanzados a finales de 1994, la Sociedad dominante se comprometió a abonar a sus empleados un porcentaje de los resultados de las actividades ordinarias de los ejercicios 1996 y 1995 que superasen los previstos en el plan de viabilidad. Al 31 de diciembre de 1996 y 1995, la Sociedad dominante ha registrado la provisión correspondiente con cargo al epígrafe “Acuerdos con el personal de la Sociedad dominante”.

d) Otros gastos de explotación

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

MILLONES DE PESETAS			
	1996	Sociedades no Incluidas Grupo Aerolíneas Argentinas 1995	1995
Gastos comerciales	54.597	29.671	85.803
Tasas y derechos por tráfico aéreo	44.132	15.240	62.780
Mantenimiento (a)	21.065	5.532	21.993
Ayudas a la navegación	18.302	-	20.475
Alquiler flota aérea (véase Nota 7)	15.886	6.774	22.759
Otros	73.192	28.875	87.629
	227.174	86.092	301.439

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

e) Gastos extraordinarios

La composición del epígrafe "Gastos Extraordinarios" de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 1996 y 1995 adjuntas, es la siguiente:

MILLONES DE PESETAS		
	1996	1995
Indemnizaciones y gastos extraordinarios relacionados con el personal	217	15.857 (a)
Dotaciones a la provisión para responsabilidades	17.454	34.540 (a)
Dotaciones a la amortización de activos no operativos	1.132	988
Desafectación de la reserva de revalúo técnico de Aerolíneas Argentinas, S.A.	-	4.191
Otros gastos extraordinarios	665	3
	19.468	55.579

(a) Estas cifras incorporan 1.015 millones de pesetas y 2.378 millones de pesetas, correspondientes a "Indemnizaciones y gastos extraordinarios relacionados con el personal" y "Dotaciones a la provisión para responsabilidades", respectivamente, del Grupo Aerolíneas Argentinas.

19 Aportación de las Sociedades del Grupo y Asociadas a los Resultados Consolidados

La aportación de las sociedades del Grupo y asociadas a los resultados consolidados de los ejercicios 1996 y 1995 es la siguiente:

MILLONES DE PESETAS

Sociedad	Beneficios/(Pérdidas)	
	1996	1995
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	4.415	(20.959)
Aviación y Comercio, S.A.	113	(6)
Binter Canarias, S.A.	(103)	(459)
Binter Mediterráneo, S.A.	(744)	(488)
Compañía Auxiliar al Cargo Expres, S.A.	21	14
Campos Velázquez, S.A.	253	376
Cargosur, S.A.	-	(771)
Iber-Swiss Catering, S.A.	50	45
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	(1.807)	(674)
Grupo Aerolíneas Argentinas (a)	-	(18.499)
Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A.	65	66
Amadeus Group	1.671	(2.281)
Venezolana Internacional de Aviación, S.A.	(414)	(672)
Líneas Aéreas del Cobre, S.A. (a)	-	(312)
Pérdidas atribuidas a la Sociedad dominante	3.520	(44.620)

(a) Tal y como se explica en las Notas 3, 4-a, 4-b y 8, el Grupo Aerolíneas Argentinas ha sido excluido del perímetro de consolidación al 31 de diciembre de 1996. Asimismo, y tal y como se indica en la Nota 8, no ha sido posible obtener información sobre los resultados del ejercicio 1996 de Líneas Aéreas del Cobre, S.A., habiendo dotado Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. la totalidad del valor neto contable registrado.

El desglose de los epígrafes “Beneficios/(Pérdidas) atribuidas a socios externos” de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 1996 y 1995 adjuntas es el siguiente:

MILLONES DE PESETAS

Sociedad	Beneficios/(Pérdidas)	
	1996	1995
Aviación y Comercio, S.A.	229	(21)
Compañía Auxiliar al Cargo Expres, S.A.	6	10
Iber-Swiss Catering, S.A.	22	19
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	(9)	(4)
Grupo Aerolíneas Argentinas (a)	-	(3.810)
Beneficios/(Pérdidas) atribuidas a socios externos	248	(3.806)

(a) Véase Nota 4-b

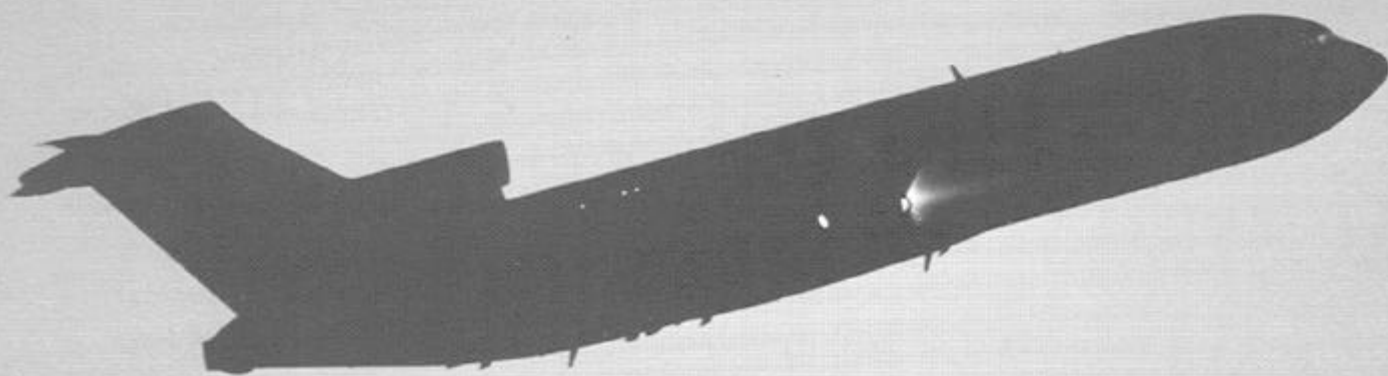
20 Retribuciones y Otras Prestaciones al Consejo de Administración

El importe de las remuneraciones devengadas en el curso de los ejercicios 1996 y 1995 por los miembros del Consejo de Administración de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en concepto de dietas, sueldos y salarios y seguros ascendió a 109 millones de pesetas y 62 millones de pesetas, respectivamente.

Durante los ejercicios 1996 y 1995 no se ha concedido ningún anticipo o crédito a los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad dominante, no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.



INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO, EJERCICIO 1996



La presente publicación incluye, debido a su extensión, un extracto del informe de gestión.
El texto íntegro se haya depositado en el Registro Mercantil de Madrid.

1 Aspectos y Hechos Destacables Durante el Ejercicio

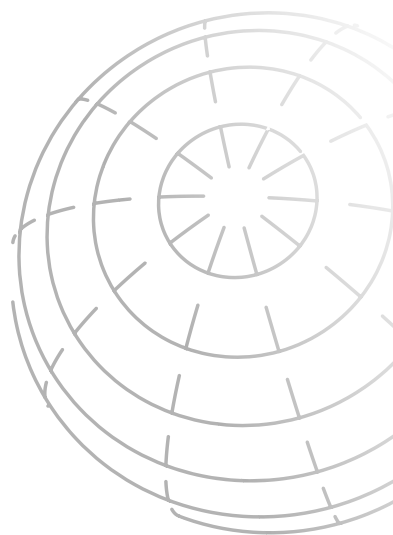
El ejercicio 1996 tiene, sin duda alguna, como característica más importante para IBERIA, L.A.E. el retorno a los beneficios, que no conseguía desde 1989.

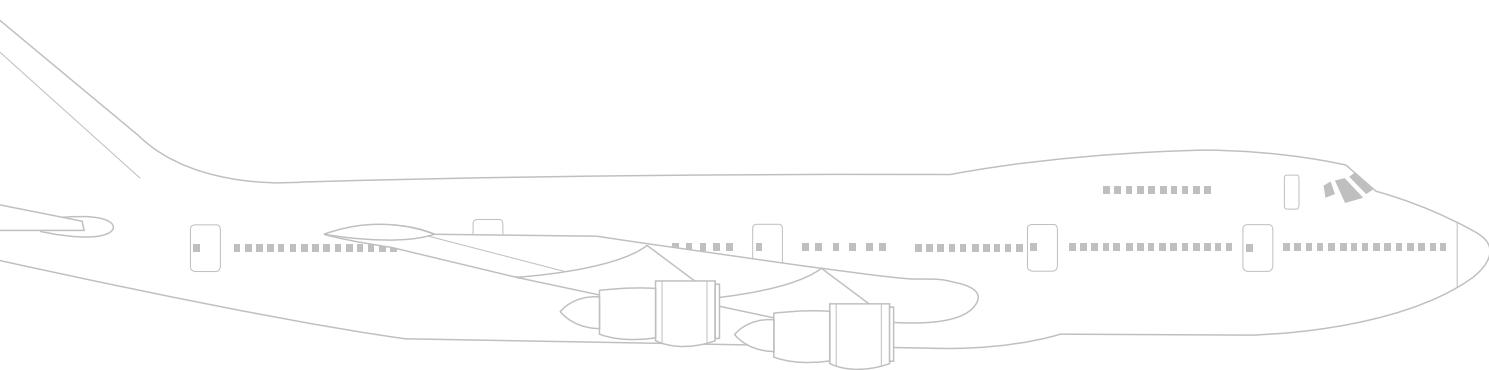
Ello ha sido posible fundamentalmente por el efecto de la puesta en práctica en 1995 del denominado “Programa de adaptación de IBERIA al nuevo entorno competitivo”. Las medidas contempladas en el mismo permitieron la consideración de la capitalización aportada por el accionista, SEPI, conforme con un criterio de inversión regido por principios de mercado, y no como una ayuda de estado, lo que hubiera significado atenerse a un estricto seguimiento de determinadas obligaciones que limitarían la libertad de gestión de la empresa. En relación con el tramo de ampliación pendiente de 20.000 M. Ptas., se impuso como condición el cumplimiento de una serie de objetivos económicos y de productividad previamente a su notificación.

A este respecto cabe señalar que, al igual que en 1995, en el ejercicio 1996 la compañía ha alcanzado e incluso sobrepasado dichos objetivos. Entre los puntos importantes del Plan, en 1996 se recibió el primer tramo de la ampliación de capital, que permitió el inicio del programa de prejubilaciones y ayudó al esfuerzo en la reducción de la deuda remunerada, se llevó a cabo la desinversión prevista en Aerolíneas Argentinas y Ladeco a la sociedad Andes Holding (continuando con la gestión de la primera) y se completó la transferencia de líneas regulares de VIVA a IBERIA, dedicándose la primera en exclusiva al mercado charter. En el apartado de flota, se incorporó el nuevo Airbus A-340 (4 recibidos en el año) cuya primera unidad llegó en marzo. La utilización de este modelo de avión, de avanzadas características técnicas, supone un salto cualitativo de gran importancia desde el punto de vista de la operación y del servicio al pasajero.

Es importante resaltar que el programa de adaptación ha finalizado en 1996, a excepción del plan de bajas y de la mencionada aportación adicional de capital, no teniendo la compañía otros objetivos que cumplir en los años siguientes en relación con el mismo. En virtud del desarrollo del programa de adaptación, en el mes de marzo se realizó una primera aportación de capital de 37.000 M. Ptas., destinados a los fondos para el plan de bajas, que en el apartado de prejubilaciones no se había iniciado por esta causa. Este proceso se inició a partir del mes de junio. En mayo se realizó una segunda aportación de 50.000 M. Ptas. hasta completar los 87.000 M. Ptas. acordados con la Unión Europea para el año.

Otro aspecto fundamental del ejercicio 1996, que se enumera dentro de la independencia en la gestión ya indicada, es el establecimiento en el mes de marzo de los acuerdos de productividad, pactados con los representantes sindicales de todos los colectivos. Ello ha permitido la realización, con los mismos recursos, de una nueva programación de vuelos más amplia sobre lo previsto, que entró en vigor a partir del primer trimestre con el programa de verano. Este programa, además de incorporar la realización del servicio directo Madrid-Bogotá con A-340 (anteriormente operado vía Santo Domingo) y de dos frecuencias semanales directas (también con A-340) Madrid-Sao





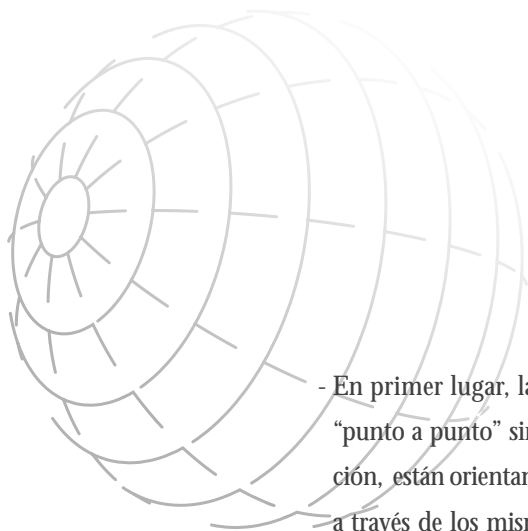
Paulo a añadir a las cuatro a través de Río de Janeiro, incluye, en virtud de la aplicación de las nuevas medidas de productividad, las siguientes modificaciones en la red, con el consiguiente aumento de la producción:

- La apertura de cuatro nuevos destinos europeos, Madrid-Oporto y Madrid-Stuttgart, y Hannover y Venecia, vía Barcelona.
- El incremento de frecuencias desde Madrid a Miami, y desde allí a Cancún, Managua, San Pedro y Salvador. También se incrementaron frecuencias a Méjico y La Habana, en la red intercontinental, y a Bruselas, Tel Aviv y El Cairo, entre otros, en la red de medio radio.
- La recuperación de líneas europeas, en concreto los enlaces:
Barcelona-Munich
Madrid-Barcelona-Manchester
Madrid-Barcelona-Dublín
Santiago-Bilbao-París
Bilbao-Frankfurt
Santiago-Londres
Sevilla-Londres

Este incremento sobre la producción inicialmente prevista ha tenido una notable repercusión en las áreas de servicio de la compañía, especialmente handling y mantenimiento, donde se ha producido un apreciable aumento de gastos acompañado asimismo de una importante mejora en la productividad.

El cambio en la programación ha permitido a la compañía dar respuesta a la evolución de los mercados, que en su conjunto han experimentado un crecimiento importante, dentro del contexto de recuperación generalizada registrada por el sector en todo el mundo. Como dato significativo, y en el entorno de creciente competencia que nuevamente ha caracterizado al ejercicio, IBERIA ha mejorado ligeramente su ocupación en 0,2 puntos con un incremento en la producción sobre 1995 del 8,8%.

Los resultados de la compañía muestran en 1996, como consecuencia de la aplicación del Plan, de los pactos de productividad y de la tónica favorable de los mercados anteriormente citados, una significativa mejora que permite afrontar el futuro con claras perspectivas de asegurar la viabilidad de la empresa, siempre que se intensifiquen las medidas de reducción de costes e incremento de productividad, en una situación competitiva que no cabe esperar sino que se multiplique en todas las áreas de negocio atendidas por IBERIA. Durante 1996, a las continuas ofertas en precios y en destinos realizados por la competencia, hay que sumar nuevas amenazas:



- En primer lugar, las compañías europeas no sólo intensifican su competencia en los tráficos “punto a punto” sino que mediante la clara potenciación de sus respectivos centros de distribución, están orientando su estrategia de manera creciente hacia la captación de tráfico para sus redes a través de los mismos, lo que desvía tráfico de la propia red. En este sentido, la congestión que Barajas, principal centro de distribución de IBERIA, ha sufrido especialmente en la segunda mitad de 1996, y que continuará en los dos años siguientes, limita la capacidad de respuesta de la compañía.
- En segundo lugar, a la competencia ya existente se añade en 1996 la aparición de nuevos operadores europeos que tienen la común característica de sus bajos costes de explotación, tanto en virtud de sus planteamientos novedosos en el uso y coste de los recursos y de la ausencia de servicio a bordo, como de sus sistemas de distribución, no basados en el canal tradicional de las agencias de viaje sino en la venta directa por teléfono y, en general, sin la emisión del billete de transporte (ticketless), lo que abarata sensiblemente la misma. Las tres principales compañías que operan bajo este sistema, EasyJet, Virgin Express y Debonair, han comenzado sus operaciones con presencia significativa en el mercado español.
- En tercer lugar, las compañías regulares españolas, que han intensificado su oferta en el último trimestre, pueden estar en disposición, y están sentando las bases para ello, para atender tráfico de conexión mediante el desarrollo de una red nacional e internacional, suficientemente extensa, bien propia o mediante acuerdos con otras compañías, mercado en el cual todavía no tienen presencia significativa. La respuesta de IBERIA en 1996 en este ámbito lo ha constituido el lanzamiento en el mes de octubre de la tarifa “ESTRELLA”, dirigida al segmento de precios más bajos dentro del tráfico nacional.
- Por último, 1996 ha sido testigo de la formación o gestación de grandes alianzas, así como la consecución de inmunidad antimonopolio para algunas de las formadas. Si bien es cierto que dichas alianzas deben superar grandes obstáculos, una vez formadas supondrán una competencia formidable para quien no se integre en uno de estos grupos. A este respecto, IBERIA ha mantenido en 1996 estrechos contactos con diversas compañías que se encuentran en fase avanzada y permitirán sin duda desempeñar un papel importante en este proceso.

Sin abandonar el ámbito de la competencia, en 1996 deben destacarse también los siguientes aspectos:

- La aviación regional, que ha tenido un importante desarrollo en España, y que lo seguirá teniendo en el futuro, ha visto sin embargo cómo las compañías nacionales establecidas han sufrido importantes pérdidas, que están obligando al replanteamiento de sus operaciones, como es el caso de Air

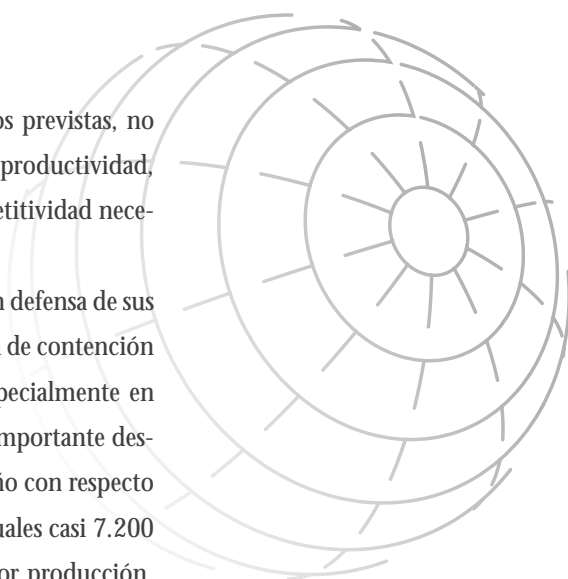
Track (LAN y LAG) y Air Nostrum. Prima Air, que inició sus operaciones en Febrero, se vio obligada a cerrar seis meses después. Sin embargo, nuevos proyectos ya se han hecho realidad, como Air Europa Express, aunque con retrasos en su calendario. IBERIA ha respondido en 1996 a esta situación con el establecimiento en el mes de Diciembre de un acuerdo de franquicia con Air Nostrum, el primero de su naturaleza en España, que supondrá, a riesgo de la citada compañía, la coordinación de sus vuelos con la red de IBERIA, y la adopción de su imagen corporativa y de su sistema de distribución. También permitirá en un futuro la presencia en rutas europeas de baja densidad, posibilitadas por el tamaño de avión a emplear. Ello sin perjuicio de los planes que para las propias compañías del Grupo, Binter Canarias y Binter Mediterráneo, están en desarrollo.

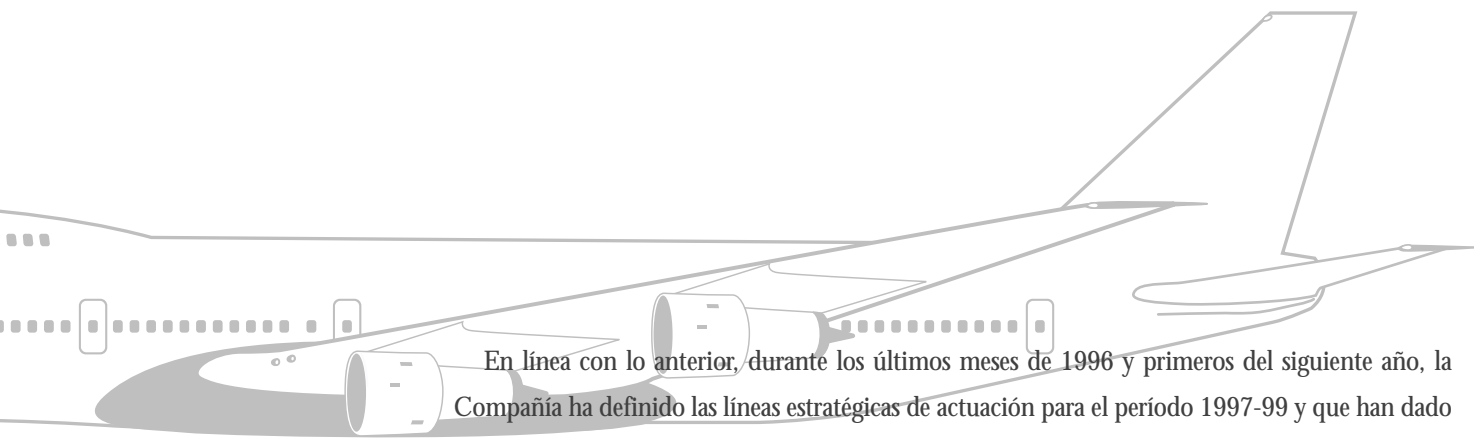
- En el área de handling, durante 1996 AENA adjudicó el concurso de los segundos operadores en los aeropuertos de Madrid, Palma, Ibiza, Mahón y Alicante a Ineuropa Handling (Entrecanales, Cubiertas y aeropuerto de Frankfurt), y en los de Barcelona y Málaga a Iberhandling (FCC, Air Europa). Asimismo en Barajas también se adjudicó la licencia para segundo operador de handling de carga a OGDEN CARGO y ALDEASA. Con ello concluye el proceso iniciado en 1994 para los aeropuertos de más de un millón de pasajeros/año.

Aunque en 1996 IBERIA ha mejorado las expectativas de mercado e ingresos previstas, no cabe duda de que en los próximos años se requerirá un esfuerzo importante de productividad, rebaja de costes y aumento selectivo del nivel de inversiones que asegure la competitividad necesaria, en un negocio con un indudable atractivo en cuanto a rentabilidad.

La competencia ha obligado a la compañía a un esfuerzo importante en 1996 en defensa de sus ingresos y cuotas de mercado. Por el lado de los costes, se ha continuado en la línea de contención en general derivada de los planes de reducción (PREGA), que han incidido especialmente en 1996 en la revisión de procedimientos, además de la negociación de precios. Es importante destacar que el precio del combustible, que se ha incrementado en un 19,3% en el año con respecto a finales de 1995, ha supuesto un aumento en el gasto de 9.803 M. Ptas. de las cuales casi 7.200 corresponden a dicho incremento del precio, siendo el resto derivado de la mayor producción. Ello ha forzado a las compañías aéreas de IATA a acordar una revisión al alza de las tarifas publicadas, para poder compensar, al menos en parte, su efecto.

En definitiva, 1996 ha sido un buen año, en el que se han sentado las bases de un futuro esperanzador, que pueden situar a IBERIA en una situación atractiva de cara a su participación ventajosa en uno de los grandes grupos internacionales que se están gestando, y que conformarán un nuevo panorama en el sector del transporte aéreo. Para ello, y ante las amenazas expuestas, los logros obtenidos en 1996 en materia de productividad, contención de costes y gestión comercial, con ser importantes, son claramente insuficientes y deberán ser mantenidos y reforzados en el futuro.





En línea con lo anterior, durante los últimos meses de 1996 y primeros del siguiente año, la Compañía ha definido las líneas estratégicas de actuación para el período 1997-99 y que han dado lugar a un conjunto de principios y actuaciones que se contienen en el denominado Plan Director. El objetivo del Plan es colocar al Grupo en términos de plena competitividad al finalizar el período.

El conjunto del Plan se considera abierto a nuevos enfoques que ayuden a alcanzar el objetivo y precisa de su asunción por parte del conjunto de colectivos y especialmente los de vuelo. Sostiene su estrategia sobre tres bases que se consideran irrenunciables:

- a) el desarrollo de un conjunto de actuaciones que mejoren de forma sustancial el yield neto, en un entorno de clara tendencia a la disminución del mismo.
- b) la reducción de los costes y la mejora de productividad de la plantilla y fundamentalmente de la de vuelo (técnicos y auxiliares), sin que la reducción en el número de empleados sea un eje prioritario.
- c) la puesta en práctica de un nuevo modelo de gestión que permita, de un lado, un mejor aprovechamiento de los recursos más caros del Grupo (flota y tripulaciones) a través de una gestión de red y una programación únicas, y de otro lado la segregación en compañías independientes, con control y participación mayoritaria del Grupo, de las áreas de servicio para dotarlas de un mayor esquema competitivo y asegurar la rentabilidad global del conjunto.

Por último debe comentarse que en el mes de noviembre de 1996, Iberia presentó un Plan de Viabilidad para VIASA, que fue aceptado unánimemente por la Junta Directiva y el conjunto de socios, y que se trasladó a los gremios para el inicio de las negociaciones a primeros de diciembre.

Distintas circunstancias, pero sobre todo la práctica negativa a la negociación del Plan por los representantes de los trabajadores y el rechazo frontal al conjunto de medidas imprescindibles para salvar la compañía sin alternativas serias y rigurosas, condujo en un primer momento al cese en la operación de la compañía y posteriormente, y después de una serie de contactos entre los socios a la presentación a primeros de marzo de 1997 de la solicitud de atrasos (suspensión de pagos) y la posterior liquidación amistosa de la empresa. Esta situación debe permitir recuperar a Iberia las garantías hipotecarias (flota e inmuebles de Viasa) de parte de los préstamos que en los últimos años aquélla fue concediendo a su participada.

Las compañías del Grupo y su Accionista han decidido aplicar la actualización de balances de acuerdo con el Real Decreto Ley 7/96 y su desarrollo posterior a través del Real Decreto 2607/96.

2 Producción del Grupo

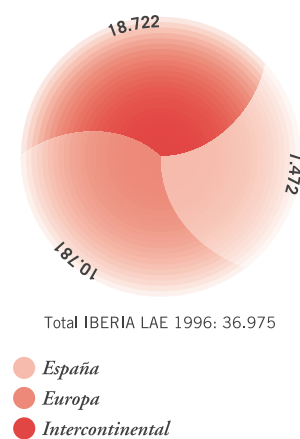
2.1 Oferta

Como consecuencia de la favorable evolución experimentada en los mercados, el Grupo de Transporte Aéreo en su conjunto presenta en 1996 un incremento de oferta significativo respecto al año anterior que, en el caso de IBERIA, ha sido posible gracias a los acuerdos de productividad firmados con los distintos colectivos.

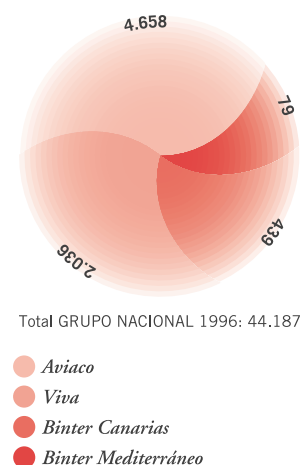
Las restantes compañías del Grupo Nacional, con la excepción de VIVA, plenamente integrada en la actividad del mercado charter, han experimentado asimismo incrementos de oferta.

	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
ESPAÑA	7.472	6.030	1.442	23,9
EUROPA	10.781	10.837	(56)	(0,5)
INTERCONTINENTAL	18.722	17.105	1.617	9,4
IBERIA LAE	36.975	33.972	3.003	8,8
AVIACO	4.658	4.302	356	8,3
VIVA	2.036	2.310	(274)	(11,8)
BINTER CANARIAS	439	436	3	0,6
BINTER MEDITERRÁNEO	79	77	2	3,0
GRUPO NACIONAL	44.187	41.097	3.090	7,5
ARSA	15.302	14.623	679	4,6
VIASA	5.490	5.702	(212)	(3,7)
AUSTRAL	2.582	2.546	36	1,4

Oferta AKO's IBERIA LAE
(Millones de AKO's)



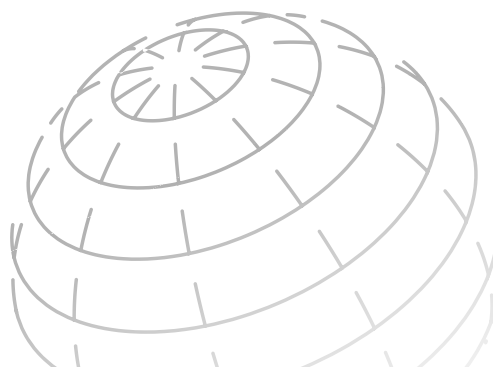
Oferta AKO's GRUPO NACIONAL
(Millones de AKO's)

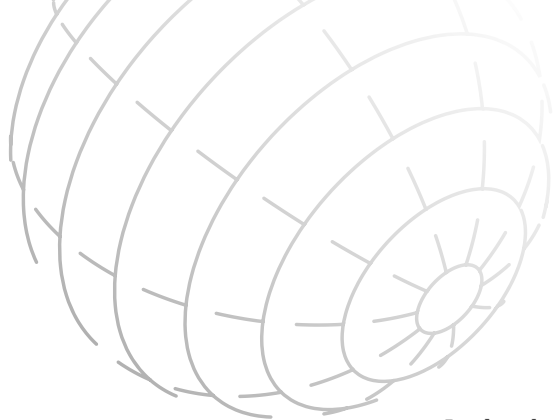


En lo que respecta a las participadas sudamericanas, el crecimiento de la oferta sostenido de Aerolíneas Argentinas se mantiene en el mercado internacional, mientras que crece a menor ritmo en el cabotaje tal y como también se pone de manifiesto para Austral. En lo que se refiere a Viasa, la caída de la oferta viene marcada por los problemas laborales del verano.

2.2 Demanda

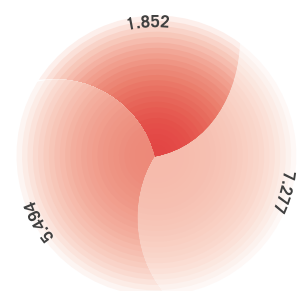
En términos de pasajeros, durante 1996 las diversas Áreas/Sociedades del Grupo transportaron 29,9 millones de pasajeros aproximadamente, lo cual supone un aumento del 4,9 % frente al año anterior.





La distribución por Áreas/Sociedades, de los pasajeros transportados, es la siguiente:

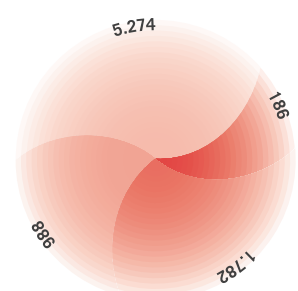
Pasajeros transportados IBERIA LAE
(Miles de Pasajeros)



Total IBERIA LAE 1996: 14.623

- España
- Europa
- Intercontinental

Pasajeros transportados GRUPO NACIONAL (Miles de Pasajeros)



Total GRUPO NACIONAL 1996: 22.853

- Aviaco
- Viva
- Binter Canarias
- Binter Mediterráneo

NÚMERO DE PASAJEROS EN MILES

	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
ESPAÑA	7.277	6.267	1.010	16,1
EUROPA	5.494	5.644	(150)	(2,6)
INTERCONTINENTAL	1.852	1.754	98	5,6
IBERIA LAE	14.623	13.665	958	7,0
AVIACO	5.274	5.189	85	1,6
VIVA	988	962	26	2,7
BINTER CANARIAS	1.782	1.818	(36)	(2,0)
BINTER MEDITERRÁNEO	186	238	(52)	(22,0)
GRUPO NACIONAL	22.853	21.872	981	4,5
ARSA	4.032	3.825	207	5,4
VIASA	937	950	(13)	(1,4)
AUSTRAL	2.084	1.855	229	12,4

La distribución de los pasajero-kilómetro-transportados, por Unidades es la siguiente:

EN MILLONES DE PKT's

	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
ESPAÑA	5.059	3.920	1.139	29,1
EUROPA	6.999	7.003	(4)	(0,1)
INTERCONTINENTAL	13.873	12.841	1.032	8,0
IBERIA LAE	25.931	23.764	2.167	9,1
AVIACO	2.819	2.603	216	8,3
VIVA	1.544	1.457	87	5,9
BINTER CANARIAS	317	322	(5)	(1,8)
BINTER MEDITERRÁNEO	44	54	(10)	(18,2)
GRUPO NACIONAL	30.655	28.200	2.455	8,7
ARSA	10.195	9.685	510	5,3
VIASA	3.567	3.791	(224)	(5,9)
AUSTRAL	1.768	1.648	120	7,3

En términos de PKT's, la evolución del Grupo es asimismo favorable, debiendo tenerse en cuenta que la variación en la etapa media del Grupo Nacional ha sido del 4%, frente a descensos en las tres compañías sudamericanas.

En las participadas sudamericanas destaca la caída en el tráfico de Viasa, producto de la mala operación de la compañía entre los meses de junio a septiembre que supuso un rechazo de parte del mercado.

2.3. Coeficiente de ocupación de pasaje

El coeficiente de ocupación de pasaje alcanzado por el Grupo Nacional en 1996 asciende a 69,4%, mejorando en 0,8 puntos porcentuales el obtenido en 1995.

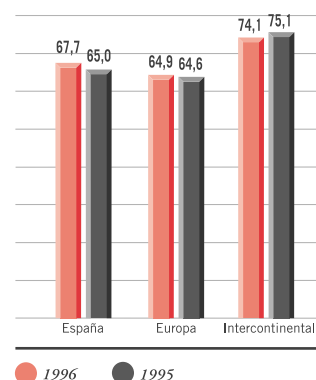
Su distribución por Unidades es la siguiente:

(EN PORCENTAJE)				
	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
ESPAÑA	67,7	65,0	2,7	0,8
EUROPA	64,9	64,6	0,3	0,4
INTERCONTINENTAL	74,1	75,1	(1,0)	(1,3)
IBERIA LAE	70,1	70,0	0,1	0,3
AVIACO	60,5	60,5	-	-
VIVA	75,8	63,1	12,7	20,2
BINTER CANARIAS	72,2	73,9	(1,7)	(2,4)
BINTER MEDITERRÁNEO	54,8	69,1	(14,3)	(20,6)
GRUPO NACIONAL	69,4	68,6	0,8	1,1
ARSA	66,6	66,2	0,4	0,6
VIASA	65,0	66,5	(1,5)	(2,3)
AUSTRAL	68,5	64,7	3,7	5,8

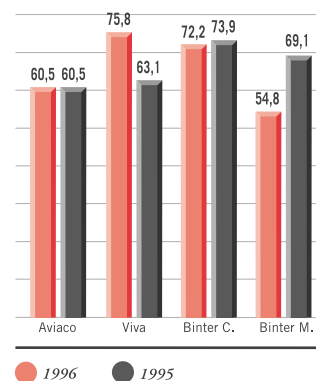
La mejora en el conjunto del Grupo Nacional en el coeficiente de ocupación refleja el esfuerzo realizado en la adaptación de la oferta a los niveles de demanda.

Asimismo, Aerolíneas Argentinas y Austral mejoran su ocupación, al contrario que Viasa que pierde 1,5 puntos.

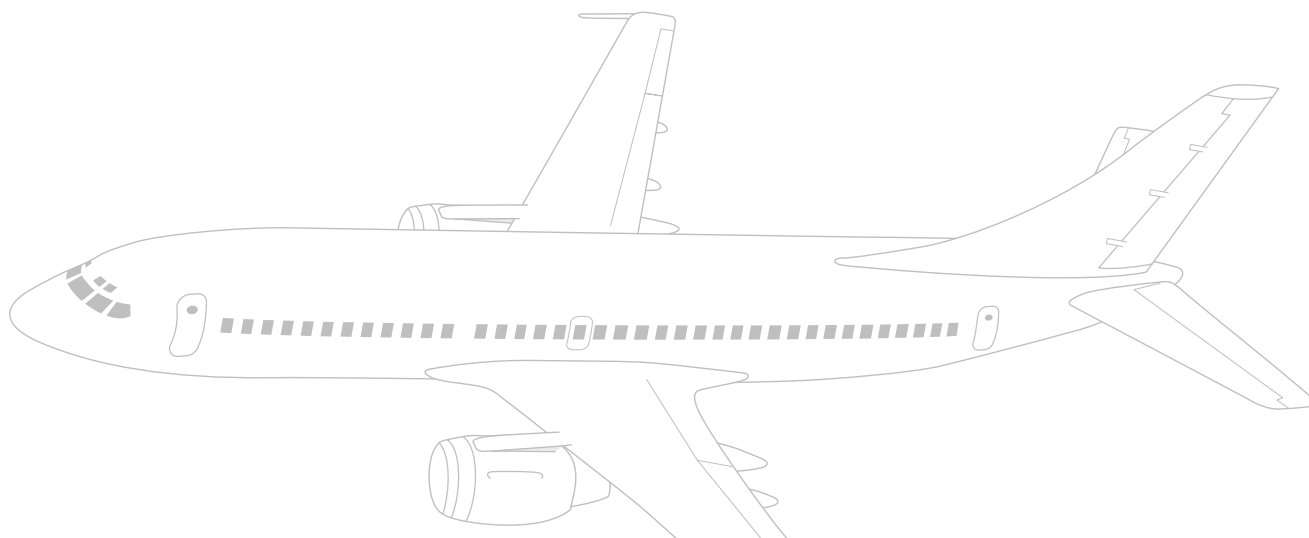
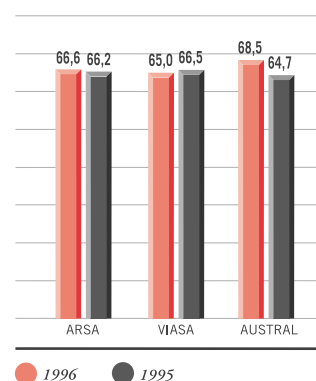
**Coeficiente de ocupación de pasaje
IBERIA LAE** (En porcentaje)



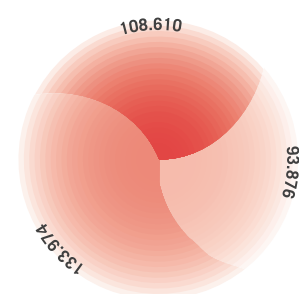
**Coeficiente de ocupación de pasaje
GRUPO NACIONAL** (En porcentaje)



**Coeficiente de ocupación de pasaje
Participación extranjera** (En porcentaje)



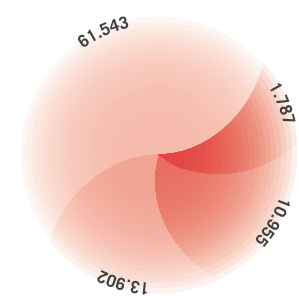
Ingresos de pasaje IBERIA LAE
(Millones de Ptas.)



Total IBERIA LAE 1996: 336.460

- España
- Europa
- Intercontinental

Ingresos de pasaje GRUPO NACIONAL
(Millones de Ptas.)



Total GRUPO NACIONAL 1996: 424.647

- Aviaco
- Viva
- Binter Canarias
- Binter Mediterráneo

2.4. Ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado

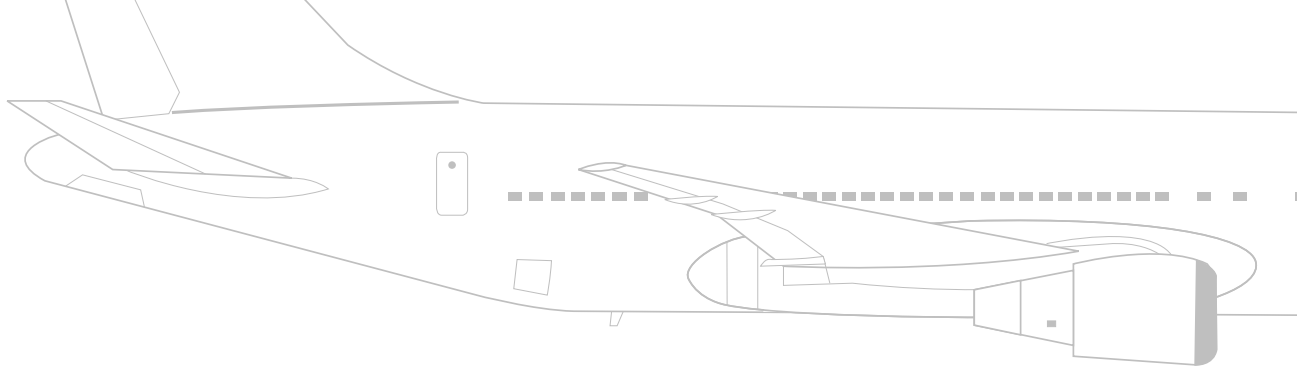
La evolución del ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado durante 1996, y su comparación con 1995, es la siguiente, por Áreas/Compañías:

	(PTAS./PKT)			
	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
ESPAÑA	18,6	20,1	(1,5)	(7,6)
EUROPA	19,1	19,1	0,1	0,4
INTERCONTINENTAL	7,8	7,8	-	0,1
IBERIA LAE	13,0	13,2	(0,2)	(1,5)
AVIACO	21,8	22,4	(0,6)	(2,6)
VIVA	9,0	12,8	(3,8)	(29,6)
BINTER CANARIAS	34,6	33,7	0,9	2,8
BINTER MEDITERRÁNEO	40,6	41,8	(1,4)	(3,2)
GRUPO NACIONAL	13,9	14,3	(0,4)	(3,1)
	(CENTAVOS \$/PKT)			
ARSA	7,8	7,9	(0,1)	(1,5)
VIASA	6,4	6,4	-	(0,2)
AUSTRAL	12,1	13,4	(1,13)	(9,7)

2.5. Ingresos de pasaje

Los ingresos de pasaje obtenidos por el Grupo Nacional han ascendido a 424.647 millones de pesetas, un 5,3% más que en el ejercicio anterior, siendo su distribución por Áreas la siguiente:

	MILLONES DE PESETAS			
	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
ESPAÑA	93.876	78.737	15.139	19,2
EUROPA	133.974	133.745	229	0,2
INTERCONTINENTAL	108.610	100.494	8.116	8,1
IBERIA LAE	336.460	312.976	23.484	7,5
AVIACO	61.543	58.329	3.214	5,5
VIVA	13.902	18.673	(4.771)	(25,6)
BINTER CANARIAS	10.955	10.844	111	1,0
BINTER MEDITERRÁNEO	1.787	2.257	(470)	(20,8)
GRUPO NACIONAL	424.647	403.079	21.568	5,4
	(EN MILES DE \$)			
ARSA	794.892	765.472	28.104	3,8
VIASA	229.370	244.250	(14.880)	(6,1)
AUSTRAL	214.520	221.346	(6.826)	(3,1)



En el cuadro siguiente se observa la descomposición de la variación de ingresos frente a 1996 por conceptos:

	Variación ingresos s/1995	Causa de la variación		
		Precio	Volumen	Paridad
DOMÉSTICO	15.139	(7.647)	23.044	(257)
EUROPEO	229	1.258	(158)	(871)
LARGO RADIO	8.116	1.370	8.142	(1.396)
IBERIA LAE	23.484	(5.019)	31.027	(2.524)
AVIACO	3.214	(1.571)	4.785	n/a
VIVA	(4.772)	(5.415)	797	(154)
BINTER CANARIAS	111	295	(184)	n/a
BINTER MEDITERRÁNEO	(470)	(53)	(417)	n/a
GRUPO NACIONAL	21.568	(11.763)	36.008	(2.678)

En general, la mejora de ingresos proviene de un incremento notable de demanda que ha incidido positivamente en la ocupación, efecto que se ha contrarrestado parcialmente con empeoramiento en el ingreso medio, parcialmente influido por la paridad.

3 Detalle de Actividades del Grupo de Transporte Aéreo

3.1. Iberia: Tráfico pasaje (por sectores)

	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
AKO's (mill.)	36.975	33.972	3.003	8,8
PKT's (mill.)	25.931	23.764	2.167	9,1
L.F. (%)	70,1	70,0	0,1	0,3
Yield (Ptas./PKT)	13,0	13,2	(0,2)	(1,5)
Ingresos pasaje (M. Ptas.)	336.460	312.976	23.484	7,5

Se ha producido un incremento de producción gracias al acuerdo de productividad alcanzado con los pilotos que permitió incrementar el uso de los medios desde Abril/Mayo.

En este área lo más relevante ha sido la apertura de rutas a 4 nuevos destinos europeos (Hannover, Stuttgart, Venecia y Oporto), el incremento de frecuencias a Habana, México y Miami y el incremento de oferta con el segundo producto con reserva en el sector Madrid/Barcelona.



El Yield ha descendido el 1,3% (0,2 pesetas) sobre el 95, en una parte debido a las guerras tarifarias, sobre todo en el corto y medio radio, pero también a la diferente estructura de tráfico puesto que la etapa media ha crecido un 2% sobre el 95 (el sector doméstico ha crecido sólo el 2,4% en PKT's cuando el total IBERIA lo ha hecho el 8,8%). Además se ha producido la incorporación completa de las rutas turísticas de VIVA, de menor Yield.

Con un crecimiento en AKO's del 8,8% los ingresos han aumentado un 7,5% con lo que el ingreso por AKO ha descendido un 1%.

Por sus implicaciones en los análisis de los datos anuales, es preciso señalar que Noviembre del 96 ha experimentado un crecimiento del 47% en AKO's y el 46% en ingresos en corto y medio radio sobre el mismo mes del año anterior, debido a la amplia huelga de pilotos producida en el 95, lo que provoca unos incrementos anuales superiores a los reales (si se descontara ese mes).

Acciones de especial relevancia para mejorar la posición competitiva de IBERIA han sido:

- Introducción de la nueva clase Business II en los sectores europeos para contribuir a la recuperación de cuota en el mercado de negocios.
- Política más agresiva en la defensa de la cuota de mercado doméstico mediante actuaciones tarifarias (tarifa estrella) y de oferta (crecimiento en Madrid/Barcelona mediante el segundo producto).
- Preacuerdo con Air Nostrum para su incorporación como franquiciada a la red de IBERIA, con el objetivo de alimentar a la red en Madrid y Barcelona así como aumentar cuota en el mercado doméstico.
- Establecimiento para el mercado español de "Ofertas del Mes" amparando ofertas puntuales a diferentes destinos de la red internacional. Ha tenido creciente notoriedad en medios de comunicación e impacto en la imagen de competitividad en precios que IBERIA está tratando de mejorar en el mercado español.
- Dentro del desarrollo del programa Iberia Plus, en los últimos meses del año coincidiendo con los retrasos experimentados por la saturación de Barajas, se ha realizado por primera vez una comunicación masiva pero personalizada a cada cliente que experimentó algún retraso ofreciéndole disculpas y puntos del programa.

Por último debe mencionarse por su impacto negativo para la evolución de la compañía, la situación del aeropuerto de Barajas, centro fundamental de la operación de la red de Iberia, donde los índices negativos de puntualidad, están deteriorando la imagen y donde la saturación impide una evolución creciente en la producción.

3.2. Carga

Durante el ejercicio se consolida la operación de los tres DC-8 cargueros iniciada el 1-7-95, mediante la absorción de la compañía CARGOSUR por la Unidad de Carga de IBERIA, L.A.E. con el consiguiente impacto en la comparación de los resultados de 1996 y 1995 (reclasificación de los resultados por naturaleza: mayores gastos de combustible, mantenimiento de flota y de servicios de tráfico de aviones, y menor coste de alquiler de flota carguera).

Como complemento a la flota carguera, y a fin de cubrir las necesidades de demanda del Atlántico Sur, se ha alquilado a Aerolíneas Argentinas la mitad de la bodega de un vuelo semanal de B-747 para la ruta BUE-MAD-MST y vuelta, operación que se inició a mediados de Abril y que produce resultados satisfactorios hasta el momento.

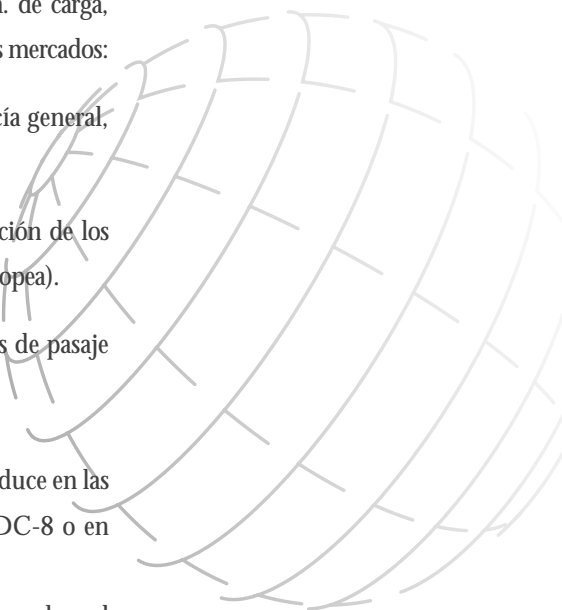
Como en años anteriores, la política que se ha seguido durante todo el ejercicio se basa en la optimización de las bodegas de los aviones de pasaje, complementada con la operación de cargueros y alquiler de bodegas a otras compañías, con el objeto de atender la demanda de algunos mercados y actuar en general como elemento estabilizador y regulador de los mercados cargueros.

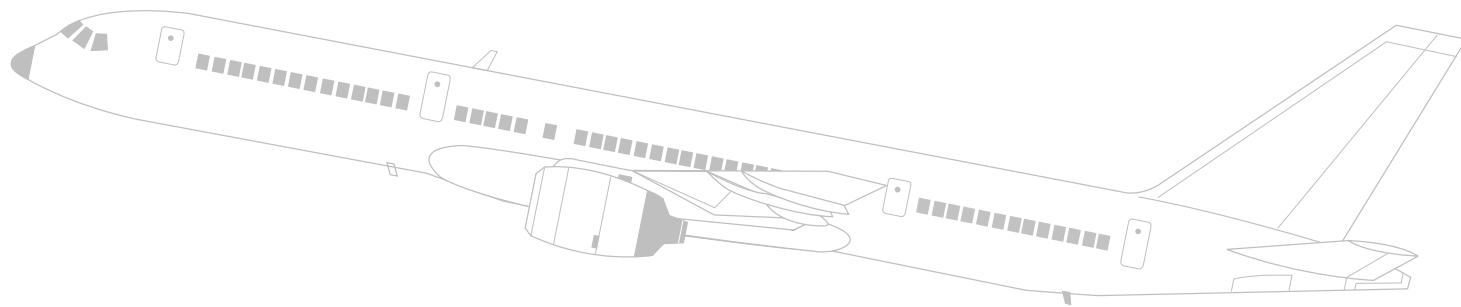
La flota carguera sigue siendo de 3 DC-8, con una capacidad en torno a las 35 Tm. de carga, dependiente de la longitud del tramo y de la densidad de la carga, que atiende los siguientes mercados:

- Mercado canario. Se atiende la demanda del Organismo de Correos y la de mercancía general, compuesta en su mayor parte por courriers y almacenistas/distribuidores.
- Mercado europeo. La escasez de vuelos paletizados en Europa hace necesaria la realización de los vuelos cargueros a MST (Maastricht) en concepto de Red (centralización de la carga europea).
- Mercado americano. Actúan como complemento a la oferta fluctuante de los vuelos de pasaje en los que la demanda de carga es alta y no puede ser atendida por éstos.

La composición de la oferta carguera ha sido la siguiente para 1996: el 75,6% se produce en las bodegas de pasaje y el 24,4% en vuelos cargueros puros (bien a través de nuestros DC-8 o en alquiler de bodegas a terceros).

El incremento de la demanda, medida en TKT's, se localiza principalmente en la red intercontinental, con un incremento del 15%, lo que supone un 81,9% del total de TKT's transportados este año.





En la disminución del yield (6,8%) inciden varios factores:

- Por un lado el aumento de la demanda del 15% en redes intercontinentales (que ponderan con un bajo yield) frente a un crecimiento de la demanda del 2% en las redes de corto y medio radio (que ponderan con un alto yield).
- La caída del yen en el mercado del Lejano Oriente.
- El crecimiento del tráfico de tarifas más bajas dentro de la política de mejorar la ocupación de las rutas (como ejemplo cabe citar que el ingreso medio Europa/Argentina es al menos tres veces superior al de Argentina/Europa).

Otra circunstancia que cabe destacar dentro del negocio de Carga es la entrada de un segundo operador en la actividad de handling en las Terminales de Madrid y Barcelona, desde el mes de Abril de 1996, aunque la incidencia no ha sido tan importante en este primer año como se temía. De hecho, los kilogramos manejados en Madrid han decrecido sólo un 1,7%, y en Barcelona han crecido un 17,1% (básicamente por el tráfico de salida).

3.3. Aeropuertos

El proceso de liberalización de la actividad de handling en España se inició en 1994, habiéndose incorporado al mismo hasta finales de 1995 los aeropuertos de Las Palmas, Tenerife, Arrecife y Fuerteventura.

Durante 1996 se han sumado los aeropuertos de Bilbao, Santiago, Sevilla, Valencia, Palma, Ibiza y Alicante, éstos tres últimos en el mes de Noviembre.

El concurso para Madrid, Barcelona y Málaga lo ha realizado AENA durante el año 96, pero el segundo concesionario iniciará su actividad en estos aeropuertos en Abril de 1997.

La actividad de terceras compañías en los aeropuertos señalados en los dos primeros párrafos ha disminuido en 1996 un 5,2% respecto a 1995, si bien en el conjunto de la red, la actividad de terceros se ha incrementado un 2% respecto a 1995.

Respecto al año anterior, la plantilla total ha disminuido un 4,8%, con un incremento de actividad del 3%.

El Ingreso Medio de Terceras Compañías del año 96, con respecto al segundo semestre del año 95 (el primer semestre las tarifas contemplaban el canon Explotación Handling), ha subido el 1,2% y, teniendo en cuenta que la subida de tarifas en Enero de 1996 fue del 4,4%, ha habido un descenso en términos reales del 3%. Se puede considerar que se están manteniendo las tarifas.

Los gastos por avión ponderado se han reducido considerablemente. Sin embargo, si homogeneizamos los gastos del 95 y del 96, restando en ambos años los importes que se imputan por consecución de objetivos y en el año 95 el canon de Explotación Handling (que desapareció en Julio de dicho año), los gastos por avión ponderado disminuyen en el 96, respecto al 95, un 5,8%.

Esta disminución se debe a dos factores:

- Mejora de la productividad.
- Disminución de los gastos de personal por plantilla equivalente a consecuencia del Plan de Viabilidad.

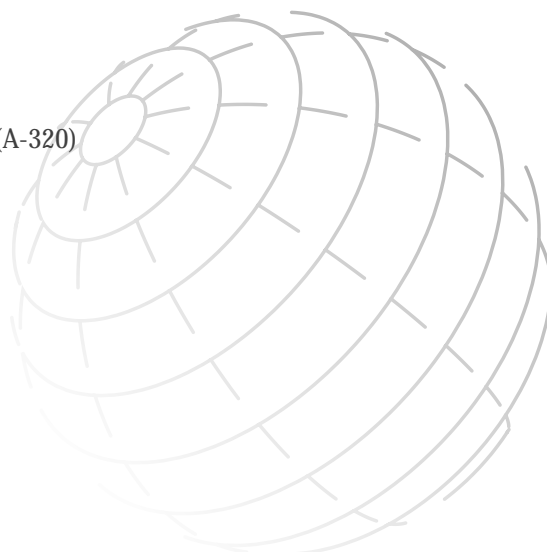
3.4. Material

Área de marketing

Los esfuerzos de marketing se han continuado centrando en los productos de más futuro tecnológico, como son las flotas A-320, MD-87 y B-757, en los tres aspectos de célula, motor y componentes, y en aquellos productos donde por experiencia e instalaciones somos más competitivos, tales como revisiones «D» de B-747 y motores JT9D7Q.

Los principales clientes en 1996 han sido:

Lufthansa:	Revisiones «D» aviones B-747 y A-320
Alitalia:	Revisiones «D» aviones B-747
Air France:	Revisiones «D» aviones B-747 y motores CFM56 (A-320)
Aerolíneas Arg.:	Motores JT9D7Q
Olympic Airways:	Motores JT9D7Q y JT8D
Air Europa:	Motores RB211 (B-757)
Viasa:	Motores JT8D y componentes B-727/DC-10
Fawcett:	Motores JT8D
Greenwich:	Motores JT9D7Q



Nuevos productos

- Consolidación de las revisiones «D» de la flota A-320, tanto de Iberia como de Lufthansa.
- Inicio del mantenimiento de la flota A-340 que se ha ido incorporando durante el año.

Capacidad tecnológica

- Terminación del proyecto I + D de automatización del taller de ruedas.
- Inicio de la implantación del proyecto I + D de automatización del taller de frenos de avión.
- Implantación del módulo de Compras del sistema OMMIS (Planificación y Control del material aeronáutico).

Productividad

- La plantilla de mano de obra directa ha disminuido en 239 personas en la base de Madrid y en 33 en los destacamentos. Sin embargo, el tiempo productivo anual de mano de obra directa ha resultado del mismo orden que en 1995, reflejando por tanto el incremento de productividad habido.
- Disminución de un 4% en el tiempo de inmovilización de avión por revisiones «C» y «D».
- En la Subdirección de Mantenimiento se ha mantenido el número de revisiones «C» realizadas, del orden de 40, respecto a las realizadas en 1995.

Evolución de parámetros

En 1996 se ha incrementado en un 31% la facturación de trabajos a terceros respecto al año anterior, provocando incrementos tanto en horas hombre facturadas al exterior como en consumos y subcontratos relacionados con la actividad de terceros.

Las facturaciones a Iberia y al Grupo Iberia se incrementan respecto al año anterior y respecto a POA por una mayor actividad de vuelo, lo que ha originado un incremento en el número de revisiones «D» necesarias.

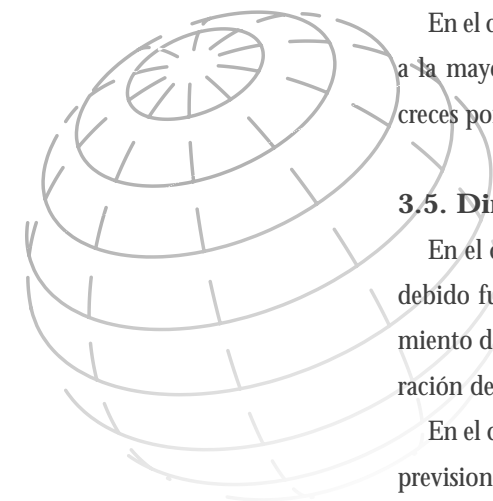
En el capítulo de gastos, tanto los consumos como los subcontratos sufren incrementos debido a la mayor producción, principalmente para terceros, pero este incremento se compensa con creces por la mayor facturación al exterior.

3.5. Dirección de sistemas

En el capítulo de Gastos se produce una menor realización de 225 M. Ptas. respecto a 1995, debido fundamentalmente a reducciones en la contratación de licencias de software, mantenimiento de equipos, instalaciones, asistencias técnicas y amortizaciones por retraso en la incorporación de equipos y finalización de períodos de amortización de equipo informático.

En el capítulo de Personal, se han producido durante el ejercicio 55 bajas, cifra que cumple las previsiones incluidas en el Plan A-3500, quedando una plantilla final de 534 personas. Además de las bajas mencionadas, se trasvararon en este ejercicio otras 25 personas pertenecientes a las áreas de Control de Gestión, Administración y Aprovisionamiento a Servicios Centrales, lo que produce un menor gasto en este capítulo de 427 M. Ptas., compensado en parte por el aumento en facturación interna por estos conceptos.

En Comunicaciones, el mayor gasto realizado en este capítulo durante 1996, compensado por el incremento simultáneo de ingresos externos de AMADEUS, es debido al acuerdo firmado entre IBERIA-AMADEUS-SITA, por el cual ésta última pasa a gestionar las comunicaciones entre las agencias de viaje sudamericanas y AMADEUS, con lo que IBERIA obtiene un margen





comercial del 7% sobre la facturación de SITA por este concepto. El número total de agencias de viaje incorporadas a lo largo del ejercicio ha sido de 1.382.

En cuanto a los Ingresos, los externos presentan una mejora de 414 M. Ptas. sobre 1995, debido por una parte al acuerdo IBERIA-AMADEUS-SITA ya comentado, y por otra a la firma de nuevos contratos con FJY AIR y HELICÓPTEROS DEL SUR de prestación de servicios informáticos. De otra parte, LADECO causó baja como cliente en la Dirección de Sistemas desde mediados del ejercicio, con la correspondiente reducción de los ingresos.

Se ha implantado la aplicación de un nuevo sistema de Captura de Documentos de Vuelo, lo que permite reducir considerablemente el capítulo de transcripción de datos, aunque este efecto se producirá de forma más significativa durante los próximos ejercicios.

3.6. Dirección de operaciones

3.6.1. Área de vuelo

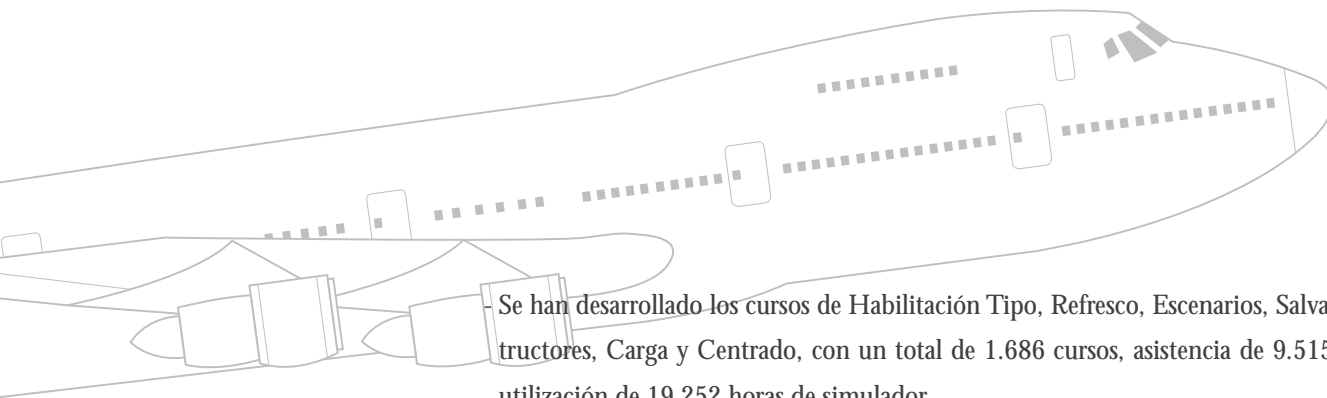
Las Subdirecciones de Vuelo han tenido intervención en diversos planes, programas, comités, etc., como son:

- Reuniones con Mantenimiento, Aeropuertos y Servicio a Bordo para concretar la puesta en marcha del Servicio ECATAR.
- Plan de calidad. Modificación de aviones para Business II.
- Comité de Puntualidad y Regularidad (C.P.R.).
- Creación y asistencia de un C.P.R. específico para el Aeropuerto de Barcelona.
- Reuniones con AENA, Control ATC y Seguridad Aeropuertos, para tratar temas que afecten a la Operación de las Flotas.

3.6.2. Área de instrucción

Las actuaciones más significativas de la Subdirección de Instrucción durante 1996 han sido las siguientes:

- Se ha realizado una convocatoria de pilotos de nuevo ingreso, habiendo concurrido a las pruebas de selección más de 800 aspirantes. Entre ellos, la Compañía ha seleccionado 64, de los cuales 44 se encuentran ya realizando cursos de formación dentro de la Empresa.
- Se ha concluido la instalación del simulador de B-747 y desde Enero se imparten en él todos los cursos de Habilitación de Tipo y Refresco de dicha Flota, con el consiguiente ahorro de costes al no tener que desplazar a las Tripulaciones al exterior.



- Se han desarrollado los cursos de Habilitación Tipo, Refresco, Escenarios, Salvamento, Instructores, Carga y Centrado, con un total de 1.686 cursos, asistencia de 9.515 alumnos y utilización de 19.252 horas de simulador.

Se han vendido a terceras compañías un total de 7.837 horas de los diferentes simuladores. Entre estas ventas de servicios a terceros de la Subdirección de Instrucción, destaca el haberse impartido 2 cursos de Habilitación de Tipo de B-727 a Líneas Aéreas Canarienses y 1 de A-320 a BCM Airlines.

3.6.3. Área de seguridad de vuelo

Los principales proyectos desarrollados en este área durante 1996 son los siguientes:

- Plan de Seguridad Global.
- Plan de Respuesta ante un Accidente Aéreo.
- Comité de Seguridad de Vuelo.

3.6.4. Área técnica y apoyo al vuelo

Entre las diversas actividades desarrolladas en 1996 por la Subdirección Técnica y Apoyo al Vuelo merecen destacar las siguientes:

- Como resultado de las gestiones realizadas con AENA y la DGAC, se eliminó el antiguo procedimiento antirruido IATA en Barajas, sustituyéndose por el ATA, consiguiéndose un ahorro estimado en 273 M. Ptas./año en combustible.
- Se pone en marcha una reducción selectiva de los MTOW de las flotas A-300, A-320, B-727, B-757 y MD-87, con una reducción en tasas de aterrizaje, sobrevuelo y aparcamiento. La repercusión económica es de 602 M. Ptas. anuales.
- Colaboración con AENA para mejorar los métodos operativos en Madrid y Barcelona, con el objetivo de incrementar la capacidad de ambos aeropuertos.

3.6.5. Área de control de red

Ha continuado realizando servicios a las Unidades Operativas de la Compañía en sus actividades de Planificación de Despacho de Vuelos, Hojas de Carga y Centrado, Seguimiento y Vigilancia de Vuelos, Gestión de Slots, etc.

Para mejora de los anteriores servicios, se han implantado los siguientes sistemas:

- INFOVOX, información telefónica automática de Programación a Tripulaciones.
- FIRMA AUTOMÁTICA EN MADRID de presentación en Tripulaciones.
- PREVISIÓN SEMANAL y cálculo automático individual de la Dieta.
- Nuevo Sistema de Información INTAM.
- ATFM, Gestión de Slots - Primera Fase.

3.7. Dirección de servicio a bordo

Como aspecto de máxima importancia, y que se puede considerar punto de partida para destacar las actuaciones más relevantes de la Dirección de Servicio a Bordo durante el ejercicio 1996, se encuentra la Concentración de las actividades del servicio a bordo de la Compañía en una única Dirección, como consecuencia del cambio organizativo.

Específicamente las acciones hay que encuadrarlas en las dos áreas en que se divide la Dirección.

Área de servicios en tierra

Dentro de este área, se pueden destacar las siguientes actuaciones:

- Gestión de Calidad

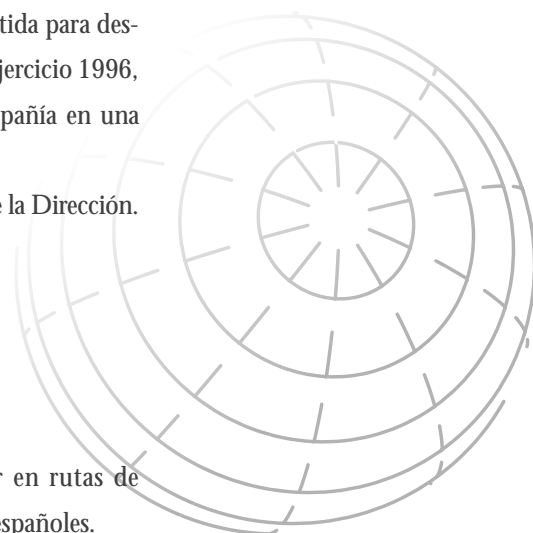
- Puesta en marcha del proyecto «Las cocinas del aire», consiste en servir en rutas de largo radio, platos diseñados por prestigiosos jefes de cocina de restaurantes españoles.
- Modificación y rediseño de menús para vuelos europeos por exigencias del nuevo producto Business II.

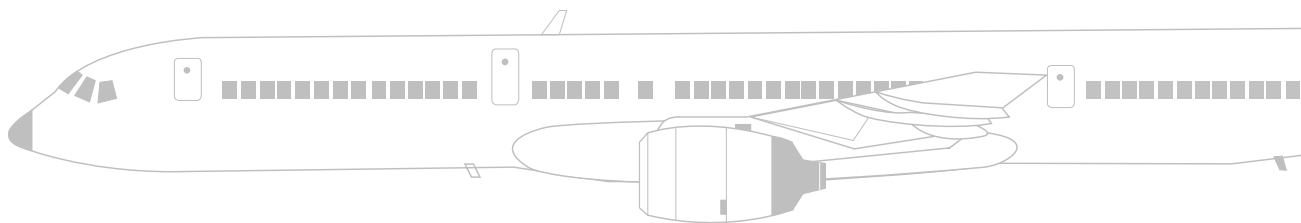
- Planificación de Servicios

- Revisión y edición total de nuevos Manuales de Dotaciones para todas las flotas con importante reducción de artículos transportados a bordo.
- Participación en proyecto integral de mecanización ALTAIR.
- Participación y arranque de la nueva clase Business II con definición de dotaciones de acuerdo a los servicios ofertados.

- Almacenes

- Reducción significativa de stock.
- Mejora en la rotación de los stocks.





Área de servicios en vuelo

Las acciones más destacadas se pueden resumir en:

- Formación

Concienciación e implantación de un sistema de FORMACIÓN CONTINUADA mediante los siguientes tipos de cursos:

- Transición de un tipo de avión a otro.
- Reuniones técnicas de servicio.
- Formación de Instructores.
- Formación de nuevos Sobrecargos
- Formación de TCP's de nuevo ingreso.

- Programación y Gestión TCP's

Mediante acciones en la programación de los servicios de TCP's se ha logrado una mejora en la productividad de este colectivo.

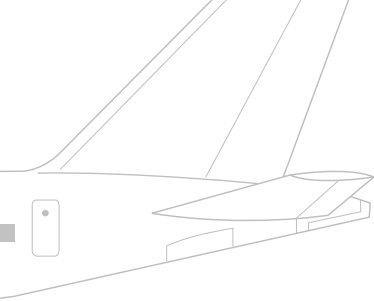
Se ha reducido el índice de absentismo por maternidad en 0,92 puntos y el absentismo general en 0,44 puntos.

3.8. Aviaco

El ejercicio 1996 mantiene las mismas características del ejercicio pasado. El ciclo económico se encuentra en fase de crecimiento, por lo que la recuperación económica propicia un crecimiento de la demanda. La liberalización del transporte aéreo, que ya es total para las compañías nacionales, está produciendo la maduración del sector, con un aumento importante de la oferta por parte de los nuevos operadores y, por ello, los operadores tradicionales se deben enfrentar a una competencia creciente.

La evolución de la demanda tiene también la misma característica del ejercicio precedente. El tráfico de negocios, impulsado por la reactivación, tiene un crecimiento sostenido, si bien con menor utilización de los servicios preferentes. El tráfico de ocio mantiene una cierta atonía, sin duda inducida por la moderación en el consumo y la propensión al ahorro que arrastra aún la situación anterior.

La competencia de los nuevos operadores tiene especial incidencia en el ejercicio 1996 en las líneas servidas por AVIACO. Por una parte, las compañías con flota de reactores y dimensión de nivel nacional, que iniciaron su penetración en el tráfico regular en las líneas de densidad alta, atendidas en el mercado interior por IBERIA, continúan su desarrollo en las líneas de densidad media y baja que constituyen el mercado asignado a AVIACO. Por otro lado, las compañías de implantación regional siguen en su proceso de expansión, si bien la principal, Air Nostrum, entra en la órbita del Grupo mediante la franquicia, mientras el resto atraviesa en general dificultades que, incluso, han llevado al cierre, como Prima Air.



La ampliación de oferta que realizan las compañías entrantes se concentra en las horas punta de la demanda, primera hora de la mañana y última hora de la tarde, lo que multiplica el drenaje directo de pasajeros. También la competencia basa su captación de la demanda vía precios con oferta de tarifas sensiblemente inferiores, lo que ocasiona, por la lógica reacción de la Compañía, la caída continua del ingreso promedio (en términos constantes) desde el ejercicio 1994.

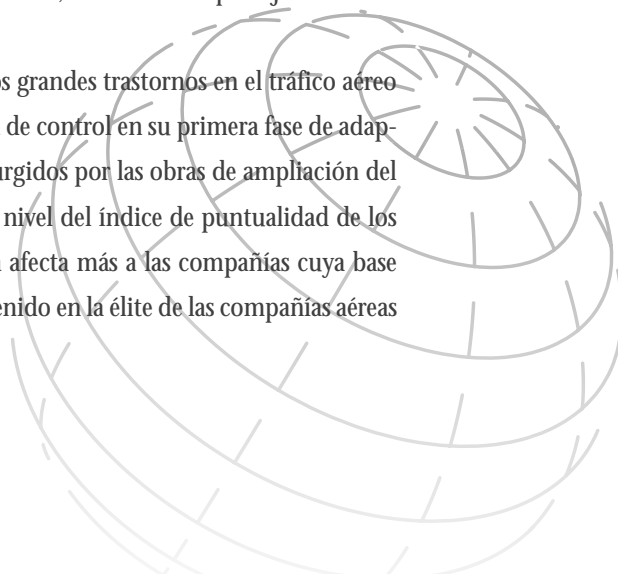
Por ello, en Marzo de 1995 AVIACO concluyó su Planteamiento Estratégico en el que se proponían las acciones necesarias para adaptarse a este cambio profundo de su mercado. En los ejercicios 1995 y 1996 se han desarrollado y agotado las acciones de gestión propuestas en dicho Plan, excepto las que afectan a los convenios colectivos, tanto en sus aspectos salariales como de productividad. Mediante la racionalización de la red de vuelos y las medidas de contención de plantillas y de costes se ha conseguido que a nivel de las actividades ordinarias el resultado vuelva a ser positivo en el ejercicio 1996. Sin embargo, el fracaso de las negociaciones con los sindicatos ha prolongado la situación de desequilibrio estructural de la Compañía.

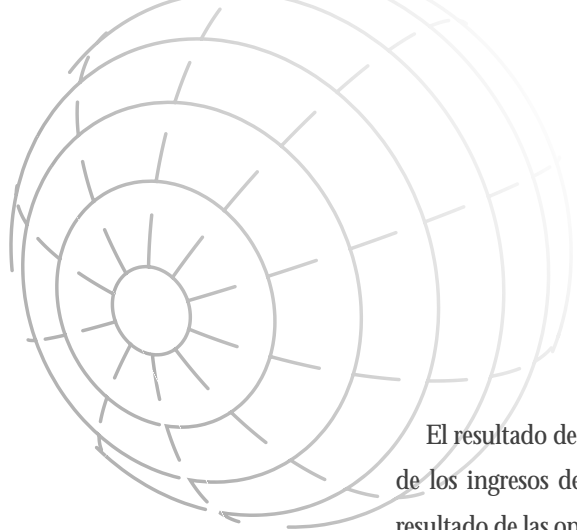
La producción realizada por AVIACO, medida en asientos-kilómetro ofrecidos, tuvo en el ejercicio 1996 un crecimiento de un 8,3% sobre el ejercicio anterior. Ello supone un importante aumento de la productividad, puesto que los medios físicos han permanecido iguales y los medios humanos, como veremos más adelante, han disminuído. Se ha potenciado el tráfico charter, cuyo desarrollo se había iniciado el ejercicio anterior. Su producción continúa siendo marginal y busca cubrir los huecos de programación que se originan los fines de semana como consecuencia de la caída de demanda del tráfico regular. En el tráfico charter la estacionalidad es complementaria, creciendo la demanda los fines de semana.

Ha continuado en el ejercicio 1996 el crecimiento de la etapa media de pasaje, alcanzando el 6,6%. También se ha intensificado la utilización de la flota MD-88.

Por otro lado, y dentro de la política publicitaria de la compañía en actuaciones de ámbito multiprovincial, en 1996 AVIACO se convierte en la Línea Aérea Oficial de la Vuelta Ciclista a España, en virtud del acuerdo firmado con Unipublic, mediante el cual se está presente en cada una de las 22 etapas de que constó en 1996. Entre otros compromisos relacionados con el acuerdo, figura la aparición de AVIACO como patrocinador, dentro del reportaje diario de cada etapa en TVE.

La conflictividad laboral sufrida en el ejercicio 1995, los grandes trastornos en el tráfico aéreo nacional originados por la implantación del nuevo sistema de control en su primera fase de adaptación y desarrollo y, fundamentalmente, los problemas surgidos por las obras de ampliación del aeropuerto de Barajas han hecho retroceder cinco años el nivel del índice de puntualidad de los vuelos regulares. A pesar de que esta penalización externa afecta más a las compañías cuya base principal de operación es Madrid, la compañía se ha mantenido en la élite de las compañías aéreas europeas en niveles de puntualidad.





El resultado de explotación del ejercicio ha sido positivo en 1.428 M. Ptas., equivalente al 2,2% de los ingresos de explotación, con un crecimiento de un 7,8% sobre el obtenido en 1995. El resultado de las operaciones financieras presenta un saldo negativo de 1.333 M. Ptas., lo que supone un descenso de un 15,1% sobre el ejercicio pasado. Los ingresos financieros han ascendido a 1.301 M. Ptas. frente a los 1.057 M. Ptas. obtenidos en 1995, lo que supone un incremento de un 23,1%. Los costes financieros se mantienen al nivel del ejercicio pasado, 2.634 M. Ptas. en 1996 y 2.627 M. Ptas. en 1995. El Resultado de las Actividades Ordinarias es positivo en 95 M. Ptas. La conflictividad laboral del ejercicio ha sido menor que la de 1995 pero ha tenido un impacto de cierta consideración en el resultado de la Compañía. En efecto, la Sección Sindical del SEPLA en AVIACO convocó huelga los días 16, 17, 18 y 19 de febrero y los días 28 y 29 de febrero y 1 de marzo, en total siete días que fue efectivamente secundada por la plantilla de pilotos. La pérdida directa por causa de la huelga fue superior a los 200 M. Ptas.

A la evolución en los ingresos de pasaje ya comentados, cabe añadir que los ingresos por mercancía, correo y exceso de equipaje fueron de 1.139 M. Ptas. con una caída de un 5,5% frente a los 1.205 del ejercicio 1995. Los restantes ingresos derivados del tráfico aéreo (charter, posicionales y servicios para el grupo) fueron de 1.365 M. Ptas., con un incremento de 932 M. Ptas. sobre el ejercicio anterior. Los ingresos por servicios handling prestados a terceros fueron de 1.418 M. Ptas. frente a los 1.480 M. Ptas. del ejercicio 1995, un 4,2% inferiores.

Los gastos de explotación fueron de 63.111 M. Ptas., con un incremento sobre el ejercicio anterior de 2.222 M. Ptas. equivalentes al 3,6%. Las razones de este incremento son el precio del combustible, cuyo aumento ha supuesto una mayor facturación del orden de 1.200 M. Ptas., y el aumento de la producción charter, supone un incremento de los costes variables del orden de 550 M. Ptas. Descontados estos efectos, la evolución de los costes unitarios ha sido muy moderada, equivalente en su conjunto al 0,8% sobre el ejercicio anterior. Sin embargo, como veremos a continuación, el diferencial de costes con respecto a la competencia exige redoblar los esfuerzos y sacrificios en este campo.

Debe tenerse en cuenta que la necesaria competitividad en el nuevo entorno se debe asegurar mediante la optimización de los costes diferenciales (básicamente son los salariales y de estructura), ya que los típicamente aeronáuticos (combustible, servicios y tasas en aeropuertos y en vuelo, y costes de flota) y los comerciales son muy homogéneos en redes comparables. En este sentido, es significativa la evolución de la masa salarial con un crecimiento de un 0,5%, derivado de una congelación de las tablas salariales y de una disminución de la plantilla promedio en un 2,2%, que compensa los deslizamientos. Esto en una situación de no competencia o competencia estable podría ser aceptable, pero en una situación de competencia creciente a un ritmo acelerado y con un diferencial importante en coste unitario a favor de la competencia, supone retrasar un año más la recuperación de este diferencial, poniendo en grave peligro la capacidad para competir, con probabilidades de supervivencia, de AVIACO.

El coste de combustible que venía manteniendo una senda de decrecimiento en los últimos años, sufre

en 1996 un incremento espectacular. El coste total del combustible ha sido de 6.339 M. Ptas. frente a los 4.968 M. Ptas., con un incremento de un 27,6%.

El coste de los servicios de handling disminuyó en un 0,4%, situándose en 7.466 M. Ptas. La disminución se debe a la supresión desde el 1 de julio de 1996 del canon cobrado por AENA por la prestación de cada servicio handling ya fuese en propio o prestado a terceros. Los precios unitarios facturados por IBERIA fueron los mismos que los del ejercicio 1994.

El coste de mantenimiento de la flota asciende a 4.907 M. Ptas., con un incremento de un 7,1% sobre el ejercicio anterior. Las razones de esta subida son por una parte el incremento de producción que medido en horas bloque representa un 5,1%, los precios unitarios del contrato con IBERIA mantienen los niveles del ejercicio 1995 y, finalmente, se contraen gastos por 300 M. Ptas. derivados de los trabajos especiales por bajada de motores del MD-88 para corrección de defectos y por aplicación de directivas en la flota DC-9.

Los servicios aeronáuticos públicos (aterrizajes, ayudas a la navegación y tasas de pasajeros) ascendieron en el ejercicio 1996 a 6.280 M. Ptas., con un incremento de 426 M. Ptas. sobre el ejercicio precedente, de los cuales alrededor de 200 M. Ptas. corresponden al incremento de la producción chárter.

Los costes comerciales se incrementaron un 4,3% sobre 1995. Las comisiones pagadas por la venta de billetes suben paralelamente a los ingresos de pasaje del tráfico regular. El coste de los sistemas de reservas aumentó en un 5,9% y se situó en 2.631 M. Ptas.

Los costes de atención al pasajero fueron de 2.173 M. Ptas. en 1996, frente a los 2.274 M. Ptas. en 1995, con un decremento porcentual de un 4,4%. En 1996 continuó el programa de contención de costes, tanto en el proceso de contratación como en el seguimiento de los consumos.

Los costes de equipamiento, alquileres, amortizaciones y dotación a la provisión por depreciación del inmovilizado material, se situaron en 3.345 M. Ptas. frente a los 3.331 M. Ptas. del ejercicio anterior.

La plantilla fija de la Compañía se situó al cierre de 1996 en 1.744 personas, inferior en 52 personas a la existente al 31 de diciembre de 1995, lo que representa una disminución del 2,9%. La plantilla promedio fue en 1996 de 1.919 personas frente a las 1.963 de 1995, equivalente a una disminución de un 2,3%.

Los principales parámetros de la Unidad son los siguientes:

	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
AKO's (mill.)	4.658	4.302	356	8,3
PKT's (mill.)	2.819	2.603	216	8,3
L.F. (%)	60,5	60,5	0	0,0
Yield (Ptas./PKT)	21,8	22,4	(0,6)	(2,5)
Ingresos pasaje (M. Ptas.)	61.543	58.329	3.214	5,5
Result. explotación (mill.)	1.428	1.325	103	7,8
RNDI (millones)	341	(31)	373	119,5
Plantilla equivalente	1.919,3	1.963,7	(44,4)	(2,3)

3.9. Viva

En virtud del acuerdo suscrito por Iberia con su personal, el 1 de febrero de 1995 comenzó el traspaso de todas las líneas que operaba la Compañía en el tráfico regular. De este modo, durante el primer trimestre de 1996, Viva air ya sólo explotó 10 líneas regulares (182 millones de AKO's). Y desde el mes de Abril ha realizado exclusivamente vuelos de tráfico charter, pasando a representar el 91% de la actividad de la Compañía, medida en AKO's.

La muy acusada estacionalidad mensual y semanal del mercado charter, la creciente competencia en el sector turístico, la alta tasa de cancelaciones de vuelos, la dificultad de volver a entrar en un mercado que VIVA había abandonado años antes, y las ventajas comerciales que tienen otras compañías (mercado de origen, soporte de grandes tour-operadores, ...) es el entorno desfavorable en el que se encuentra la compañía. En este mercado pierden relevancia los PKT's, AKO's, coeficiente de ocupación y yield, midiéndose por horas bloque y precio de la hora bloque.

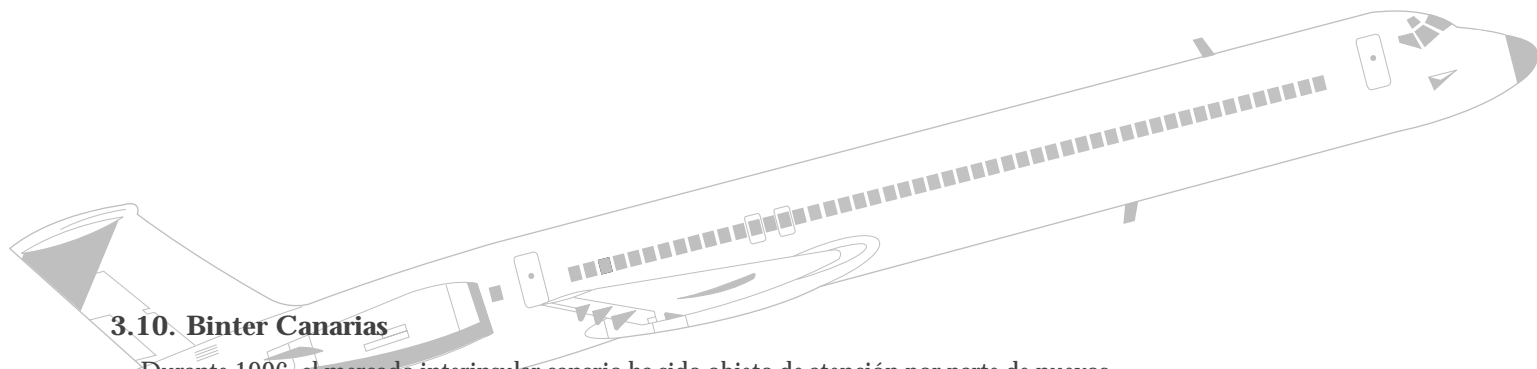
En cuanto a los objetivos de adaptación de VIVA al nuevo mercado, destaca el elevado ahorro en costes de mantenimiento de flota, motivado fundamentalmente por el cambio al Plan de Mantenimiento de Boeing (autorizado por Aviación Civil) y la realización con personal propio de las revisiones anuales, reduciéndose la plantilla un 9,61% quedando en 414 personas, suprimiéndose todas las escalas de tráfico y el destacamento de mantenimiento en Alicante.

Durante 1996 la composición de la flota operada por VIVA ha sido de 9 aviones B-737 renovándose dos de ellos durante el ejercicio. Se han realizado 23.096 horas bloque, mientras el número total de vuelos fue de 10.968. La productividad de la flota quedó reducida a 6,98 horas bloque (incluyendo 717 de vuelos improductivos). Dicha flota operó con una regularidad del 99,07% y una puntualidad del 66,65% en cota 15', empeorando respecto al 76,6% obtenido en 1995.

El ingreso medio por hora bloque disminuye un 6,4% sobre el previsto que, junto a la desviación del 21,6% de las horas bloque previstas en el mercado charter, son la principal causa de la caída de ingresos en 4.832 M. Ptas.

Los principales parámetros de su actividad charter son:

	1996	1995	% s/a.a.
Horas bloque	20.154	5.337	277,7
AKO's	1.854.170	455.300	307,2
Coeficiente ocupación	77,93	74,39	4,8
PKT's	1.444.998	338.701	326,6
Número de pasajeros	918.910	224.325	309,6



3.10. Binter Canarias

Durante 1996, el mercado interinsular canario ha sido objeto de atención por parte de nuevos competidores, cuyos planes preveían la incorporación de sus servicios en el último año. Sin embargo, problemas de diverso tipo, especialmente los relacionados con la autorización de las aeronaves, han retrasado el inicio de sus operaciones al año 1997. Tal es el caso de Canarias Regional, filial del grupo Air Europa, que operará aviones turbohélices BaE Advanced Turbo Prop (ATP) de 64 plazas, y de Líneas Aéreas Canarias (LAC) que, tras diversos cambios en su orientación y plan de flota, parece que se inclinará por dirigirse al mercado charter, en principio con un B-727.

No obstante, aunque en 1996 no se hayan modificado los patrones de la competencia aérea, sí lo han hecho los de la competencia marítima, incorporando la naviera Fred Olsen la línea Santa Cruz de la Palma-Tenerife y la naviera ARMAS la línea Las Palmas-Fuerteventura. En ambos casos, la ocupación de Binter Canarias se ha visto afectada, cayendo 6,4 y 4,2 puntos respectivamente, en relación con 1995.

La actividad de la Compañía se ha mantenido en los niveles de 1995, con un ligero incremento de oferta derivado del aumento del calibre medio de flota, al reducirse la oferta de asientos en CN-235 un 22,7% e incrementarse la de DC-9 en un 6,1%.

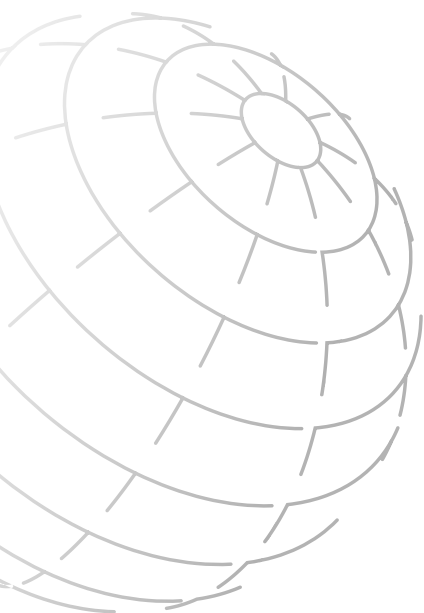
La demanda en la actividad regular ha disminuido un 2% frente a 1995, compensándose ligeramente por incremento en el charter. La causa está en la intensificación en la competencia marítima ya mencionado, aunque también la atonía en parte del mercado se deja sentir, como se puede comprobar con la evolución de la demanda aérea generada por Gran Canaria, inferior al año pasado en un 2,2%.

El coeficiente de ocupación se ha reducido, por tanto, en 1,7 puntos. Para contrarrestar esta caída, la compañía ha ajustado su oferta en el último trimestre en la líneas donde la pérdida de pasajeros por la competencia ha sido más significativa. Sin embargo, en la línea más importante, Las Palmas-Tenerife Norte, se ha incrementado la oferta un 4,1%, por debajo del crecimiento registrado en la demanda (7,1%).

El ingreso medio se ha incrementado ligeramente, 2,8% frente a 1995, también por encima de las previsiones, ya que la subida de tarifas del 3% no se había considerado en las mismas.

Los costes se han mantenido en la línea de lo previsto, a excepción naturalmente del personal y del combustible. El coste por AKO ha sido superior en un 27,5%, parte por el fuerte incremento en los precios y por la mayor utilización relativa de la flota DC-9.

Los gastos de mantenimiento se han mantenido frente a 1995, a pesar de incluir el coste completo anual de la flota DC-9, ya que en 1995 el primer trimestre estable en wet lease, lo que



explica a su vez la reducción en el arrendamiento, mientras que los gastos de distribución se han reducido un 21,8% debido a la implantación (prevista en el plan) del sistema de facturación sin reserva.

La generación de cash-flow y la rebaja de tipos inciden en la mejora del resultado financiero, mientras que en extraordinarios la amortización anual de la subvención FEDER en capital (por la flota ATR) de 249 M. Ptas., se ve contrarrestada en parte por dotaciones realizadas por contingencias fiscales derivadas de las retenciones del IRPF e ingresos a cuenta sobre retribuciones en especie.

Los principales parámetros de la compañía son:

	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
AKO's (mill.)	439	436	3	0,6
PKT's (mill.)	316	322	(6)	(1,8)
L.F. (%)	72,2	73,4	(1,7)	(2,4)
Yield (Ptas./PKT)	34,6	33,7	0,9	2,8
Ingresos pasaje (M. Ptas.)	10.955	10.844	111	1,0
Ingr. explotación	11.425	11.335	90	0,8
Result. explotación (mill.)	382	(76)	458	602,6
RNDI (millones)	(103)	(459)	356	77,5
Plantilla equivalente	306,9	298,2	8,7	2,9

3.11. Binter Mediterráneo

El coeficiente de ocupación se ha reducido en comparación con el año 95, pasando del 69,1% al 54,9%. La causa que explica esta variación es la competencia de Melilla Jet desde octubre de 1995. La oferta se ha incrementado en un 3%, mientras que la demanda lo ha hecho en sentido contrario en un 22,01%. En consecuencia, el coeficiente de ocupación ha disminuido en un 20,59%.

Durante el ejercicio se ha consolidado la línea entre Granada y Melilla y se ha iniciado otra ruta entre Málaga y Alicante.

En términos acumulados, el yield baja respecto al año pasado un 3,24% debido al incremento de la etapa media y al deterioro tarifario por las promociones llevadas a cabo para contrarrestar el aumento de la cuota de mercado de la competencia y todo ello a pesar de haber incrementando las tarifas en el segundo semestre del año.

En el mes de octubre de 1995 se elaboró un Plan Estratégico, que no se ha llegado a poner en marcha, así como la ejecución de medidas adicionales al mismo, a la espera de las negocia-

ciones que se mantendrán sobre el nuevo Plan de viabilidad, diseñado durante los últimos meses de 1996.

Los gastos financieros, en términos acumulados, mantienen una evolución favorable frente al año anterior, debido a la bajada de tipos de interés, aunque el cash flow generado es insuficiente para alterar la difícil situación de la estructura financiera de la empresa.

En la actualidad está pendiente de sentencia la reivindicación del personal técnico de vuelo sobre el IPC 95 y la consolidación en tablas del IPC 94.

Las principales magnitudes de la compañía y su comparación con el año anterior son:

	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Horas bloque	6.383	6.277	106	1,69
AKO's (millones)	80	77	3	3,1
PKT's (millones)	44	53	(9)	(18,2)
Coficiente ocupación	54,85	69,10	(14,25)	(20,6)
Yield	41,0	42,3	(1,3)	(3,2)
Número de pasajeros	185.647	238.048	(52.401)	(22,0)
Ingresos explotación (mill.)	2.117	2.573	(456)	(17,7)
Result. explotación (mill.)	(618)	(271)	(347)	(128,0)
RNDI (millones)	(745)	(488)	(257)	(52,6)
Plantilla equivalente	71,90	72,96	1,06	(1,5)

3.12. Savia

El ejercicio 1996 es el segundo ejercicio completo de actividad de la Sociedad. La operación comercial de SAVIA es totalmente independiente de IBERIA, lo que garantiza la neutralidad exigida por el Código Europeo de Conducta. Desde el punto de vista de red, SAVIA ha suscrito un gran número de contratos de servicios técnicos con Iberia (Dirección de Sistemas), lo que permite mantener un alto grado de sinergias entre las dos empresas.

Se ha continuado con la política de inversiones en equipos informáticos, para poder hacer frente al incremento de la demanda de oficinas que desean conectarse al servicio prestado por SAVIA. La evolución del número de oficinas con instalación ha pasado de 3.061 en el ejercicio 1995 a 3.640 en 1996, lo que ha supuesto un incremento del 18,9%. En número de terminales, se ha pasado de 5.956 en 1995 a 7.150 en 1996.

En cuanto a las reservas, las aéreas han pasado de 15,4 millones en 1995 a 18,3 millones en el 96, con un incremento del 18,8%; las de hotel pasan de 9.123 a 31.690, con un incremento del 250% y las de coche de 10.199 a 48.559, con un incremento del 376%.

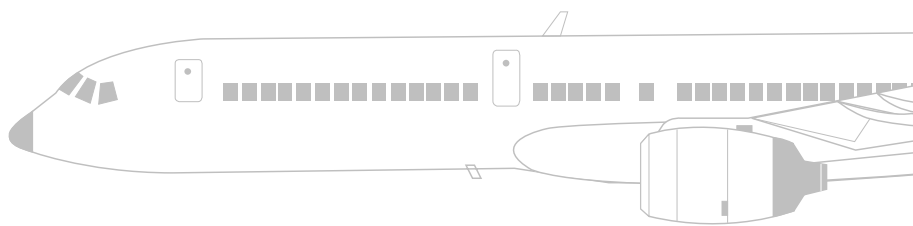
Las principales magnitudes y su comparación con el año anterior son las siguientes:

	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Ingresos de explotación (M. Ptas.)	5.971,4	5.037,8	933,6	18,53
Resultado explotación (M. Ptas.)	123,5	108,8	14,8	13,60
Plantilla equivalente (nº personas)	29,5	27,0	2,5	9,26
RNDI (M. Ptas.)	64,8	65,6	(0,8)	(1,22)

3.13. Iber-Swiss Catering

IBER-SWISS ha realizado un ejercicio caracterizado por el aumento de sus dos actividades principales: bandejas servidas y aviones atendidos, debiendo destacar los siguientes aspectos de interés:

- El número de bandejas servidas a IBERIA queda un 9% por encima del año anterior, a consecuencia de la mayor demanda de esta Compañía.
- Con respecto a las bandejas servidas a terceros, se puede destacar una menor demanda de SWISSAIR por descenso de su actividad y un fuerte incremento del resto por la incorporación de dos nuevos clientes: USA Air y Singapore Airlines.
- El precio unitario por bandeja se ha reducido algo con respecto a 1995 por la no inclusión este año del canon en el mismo, consiguiendo superar las provisiones por diferente compensación de servicios. Asimismo, el precio unitario de handling se sitúa un 5% por debajo del POA, básicamente por no haber repercutido el IPC a las grandes compañías.
- La plantilla se ha situado en Diciembre en 895 personas, 52 por encima del Presupuesto, debiendo resaltar que la mayor contratación corresponde a personal eventual con un abaratamiento importante en los contratos, que hace descender el salario unitario de la compañía con respecto al objetivo.
- La instalación automática de composición y llenado de bandejas (Tray-King) actualmente sólo atiende parte de la clase turista de IBERIA, no consiguiendo en principio los incrementos de productividad que estaban previstos.



Las principales magnitudes y su comparación con el año anterior son las siguientes:

	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Producción Bandejas (unidades)	6.301.395	5.898.600	402.795	6,8
Aviones atendidos (unidades)	67.966	63.412	4.554	7,2
Precio medio bandeja (Ptas.)	582	586	(4)	(0,8)
Plantilla media (personas)	872	817	55	6,7
Bandejas por empleado (unidades)	7.226	7.219	7	0,1
Ingresos de explotación (M. Ptas.)	5.987	5.668	319	5,6
Resultado de explotación (M. Ptas.)	170	150	20	-
RNDI (M. Ptas.)	72	64	8	-

3.14. Cacesa

Las ventas totales del ejercicio 1996 han aumentado un 6,4% sobre el año anterior, excluyendo de estas cifras el producto Ibertras Marítimo, que ha seguido experimentando un continuado descenso como consecuencia de la política de empresa iniciada a finales de 1995 de abandonar operaciones de márgenes y riesgos. Globalmente las ventas totales han descendido un 14,4% sobre el ejercicio anterior.

Se ha redefinido el producto Ibexpress, desarrollando acciones para la captación del cliente final, en la modalidad de servicio puerta a puerta, alcanzando para dicho servicio un volumen de envíos superior en un 40% al del año 1995. Se ha replanteado en el segundo semestre del año el producto internacional, previéndose su lanzamiento comercial dentro del primer trimestre de 1997.

En el producto Ibertras se realiza una política restrictiva en el marítimo por el riesgo que conlleva y en el aéreo se ha abordado una diversificación de la cartera de clientes, logrando compensar por esta vía los descensos de producción en otros segmentos de mercado más estacionales.

Igualmente durante 1996 se ha continuado el proceso de mecanización, lográndose los siguientes resultados:

- Instalación del «hardware» necesario en todas las plazas propias y concesionarios.
- Instalación completa de la aplicación IBX.
- Instalación previa, pendiente de pruebas, de la aplicación IBT.

Las principales magnitudes de la compañía y su comparación con el año anterior son:

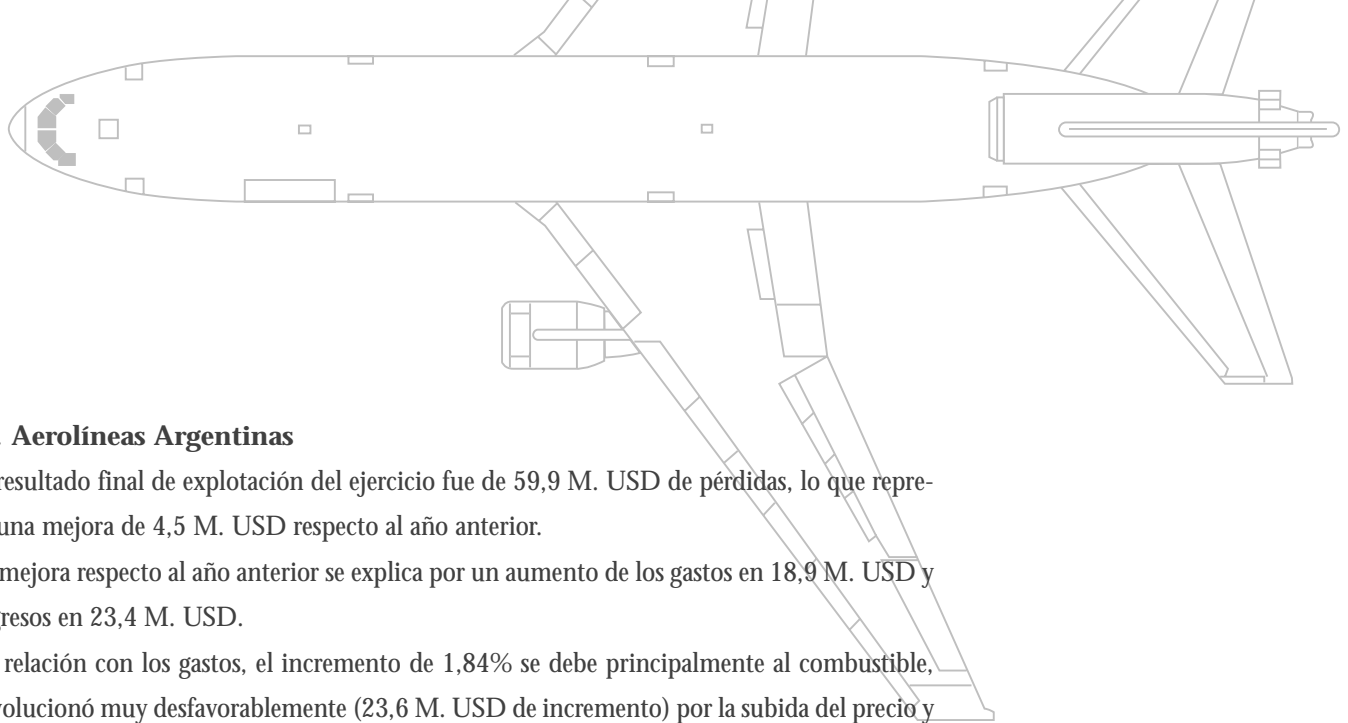
	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Ing. Ibexpress (M. Ptas.)	1.093	963	130	13,48
Ing. Ibertras Aéreo (M. Ptas.)	1.906	1.884	22	1,13
Ing. Ibertras Marítimo (M. Ptas.)	120	884	(764)	(86,42)
Costes de proveedores	2.610	3.196	(586)	(18,33)
Plantilla equivalente	127,40	123,98	3,42	2,76
Resultados de explotación	53,59	56,00	(2,41)	(4,21)
RNDI	27,22	24,50	2,72	11,10

3.15. Campos Velázquez

Desde 1993 en que se produjo la enajenación del Complejo de Campos Velázquez a Infoinvest S.A., la actividad de la sociedad se orienta a la administración y mantenimiento del mismo, pudiendo destacar como aspectos relevantes:

- Se ha facturado directamente a los inquilinos de los bloques según un porcentaje fijado en los contratos, a diferencia con el año anterior que se facturaba a IBERIA y ésta repercutía después los gastos a las distintas empresas. Esto ha supuesto una mejora de los ingresos de explotación por gastos que con el anterior sistema absorbía Campos Velázquez.
- La plantilla se sitúa en diciembre en 9 personas, lo que supone la amortización definitiva de 1 persona que se jubiló en 1995. El incremento salarial conforme a lo dispuesto en convenio ha sido del 3,5% más el 0,8% de revisión del IPC.
- La sociedad ha dejado de tributar en régimen de transparencia fiscal por lo que deberá soportar 136 M. Ptas. de impuestos.

	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Plantilla equivalente (nº pers.)	9	10	(1)	(7,7)
Ingresos explotación (M. Ptas.)	238	210	19	8,7
Resultados explotación (M. Ptas.)	(3)	(21)	18	-
RNDI	253	376	13	-



3.16. Aerolíneas Argentinas

El resultado final de explotación del ejercicio fue de 59,9 M. USD de pérdidas, lo que representa una mejora de 4,5 M. USD respecto al año anterior.

La mejora respecto al año anterior se explica por un aumento de los gastos en 18,9 M. USD y de ingresos en 23,4 M. USD.

En relación con los gastos, el incremento de 1,84% se debe principalmente al combustible, que evolucionó muy desfavorablemente (23,6 M. USD de incremento) por la subida del precio y al incremento del mantenimiento, motivado por el aumento de la oferta y a la mayor utilización de la flota B-727 (28,2% HB/avión/día) sobre el año anterior. El resto de los conceptos tuvieron mejoras, siendo de destacar Estructura, excluido personal 16%, personal un 10,87% y aprovisionamiento a bordo por PKT 7%.

En relación a los ingresos de pasaje se incrementaron en 32 M. USD, creciendo los PKT's 5,3% y reduciéndose el yield un 1,4%. La tendencia decreciente del yield se ha revertido en el último trimestre del año, con una muy buena tendencia en los correspondientes a la red interamericana y aceptable en regional y cabotaje, siendo la europea la que representa peores resultados, debido esencialmente al neto de tarifas en Europa. Un dato muy favorable lo presentan los ingresos de las clases nobles que se duplicaron en relación a 1995.

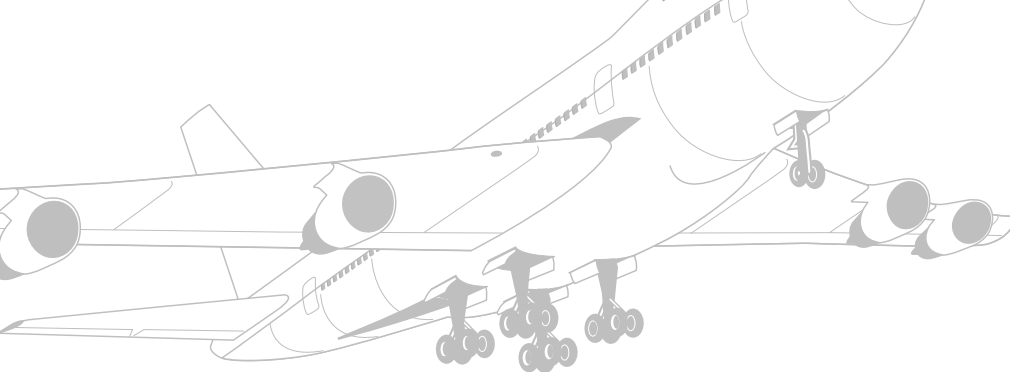
Con respecto a la desviación frente a POA del resultado de explotación (77,4 M. USD) se explican esencialmente en tres conceptos: Ingresos de pasaje netos de comercialización variable (57,5 M. USD), ingresos de carga netos (21 M. USD) y combustible (19,5 M. USD), presentando el resto de los gastos de explotación una mejora.

La desviación en los ingresos netos de pasaje se explica por los menores PKT's (3,9%) y el menor rendimiento tarifario neto (5%). La desviación de los ingresos netos de carga se explica en el cabotaje 8,3 M. USD, por el incremento de competencia en este mercado, y en el internacional 13,3 M. USD, donde no se alcanzaron las metas de carga a transportar en vuelos regulares. La desviación en combustible se produce exclusivamente por efecto precio.

Es de destacar finalmente que no se produjo la sustitución de flota B-727 por B-737, prevista en POA, cuyo impacto se estimaba en 10 a 15 M. USD, ni el incremento de oferta en la red interamericana por incorporación de un A-310 adicional.

A nivel de resultados extraordinarios, la venta de Austral produjo una plusvalía superior a la prevista en POA (6,2 M. USD), no produciéndose la minusvalía por enajenación de flota 727, habida cuenta que ésta no llegó a producirse durante el ejercicio y haberse reconocido contablemente en el ejercicio 1995 su menor valor. Las indemnizaciones al personal se incrementaron en 7 M. USD.

El resultado financiero fue 17,4 M. USD peor que el presupuestado, debido a diferencias de cambio (8,9 M. USD) y mayor gasto financiero (13,5 M. USD) esencialmente como consecuencia de que la cancelación de pasivos con que se trataba la venta de Austral se demoró cinco meses,



así como por el menor flujo de fondos originados por los peores resultados.

Los principales parámetros son:

	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Horas bloque	108.250,4	100.688,7	7.561,7	7,51
AKO's (millones)	15.301,6	14.622,5	679,1	4,64
Coeficiente ocupación	66,6	66,2	0,4	0,60
PKT's (millones)	10.195,4	9.684,6	510,8	5,27
Número de pasajeros	4.031,9	3.824,8	207,1	5,42
Ingresos explotación (mill.)	988.822,7	965.408,5	23.414,2	2,43
Result. explotación (mill.)	(59.877,5)	(64.347,7)	4.470,2	6,95
Plantilla equivalente	5.338,0	5.797,1	(459,1)	(7,92)
RNDI (millones)	(67.936,7)	(182.406,8)	114.470,1	62,76

3.17. Austral

Durante el ejercicio Austral aumentó su oferta anual total sobre el 95 un 1,41%, con incremento de 5,78% en el coeficiente de ocupación, que ha sido del 68,5, con merma del 9,6% en el yield a consecuencia de la confrontación con la competencia por la vía de la degradación tarifaria. De hecho, la estrategia comercial de Austral durante el año contempló además una nueva redistribución de rutas con ARSA, la incorporación de la Business Class en toda la flota y una atención preferente al marketing relacionado con el pasajero de negocio. En el segundo semestre del año se introducen nuevas tarifas intermedias que ha permitido una migración de las tarifas más bajas hacia éstas, mejorando los ratios de yield y de ingresos por AKO, todo ello sin pérdida del coeficiente de ocupación.

En la redistribución de rutas con ARSA, destaca el abandono del Hub Córdoba y el traslado de los CN-235 a Buenos Aires, para realizar las rutas Buenos Aires-Rosario. Pasando a depender operativamente el personal de Austral en el aeropuerto de Córdoba de ARSA.

Es de destacar la no incorporación de los 2 DC-9 que figuraban en el POA para realizar la red regional e incrementar la oferta del doméstico.

Los resultados de explotación mejoran en 4,9 M. USD con respecto al año 95, fruto de la gran reducción de costes del año que es capaz de absorber la reducción de ingresos (11 M. USD) como consecuencia de la bajada de tarifas por el efecto de la competencia.

La disminución de los gastos de explotación viene motivada principalmente por la disminución de los gastos de personal (5,5 M. USD) por decremento de la plantilla (11,8%), gastos de handling (1,7 M. USD) por pasar a hacerse autohandling en algunos aeropuertos y servicio a bordo (4,8 M. USD) por la redefinición del servicio en los aviones y en los proyectos de ahorro.

Los principales parámetros son:

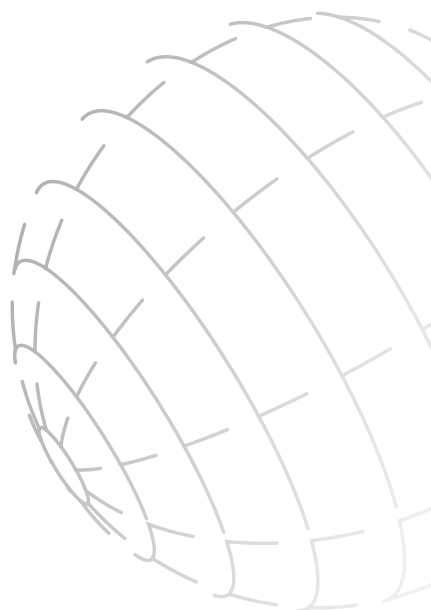
	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Horas bloque	39.053	37.186	1.867	5,02
AKO's (millones)	2.582	2.546	36	1,41
Coeficiente ocupación	68,5	64,7	3,8	5,87
PKT's (millones)	1.768	1.648	120	7,28
Número de pasajeros	2.084	1.855	229	12,39
Ingresos explotación (mill.)	222.017	232.997	(10.980)	(4,71)
Result. explotación (mill.)	14.629	9.734	4.895	(50,29)
Plantilla equivalente	1.480,1	1.678,12	(198)	(11,8)
RNDI (millones)	9.812	3.995	5.817	(145,61)

3.18. Viasa

El año 1996 ha estado marcado en Venezuela por la continuación de las tensiones económicas y sociales, persistiendo durante parte del ejercicio el control oficial de la disponibilidad de divisas y control de cambio, para posteriormente liberalizar el cambio del dólar, pasando de 290 bolívares por dólar al cierre de 1995, a 477 bolívares dolar. La inflación ha sido del 103%.

Durante el ejercicio es de destacar que durante el primer trimestre se iban mejorando las previsiones, hasta que empiezan las negociaciones de los convenios de los mecánicos de mantenimiento y de las aeromozas. Mientras que las aeromozas seguían realizando su trabajo pero bajando la imagen de la compañía, el colectivo de mantenimiento obligaba a cancelar vuelos y a retrasos de 5 horas y más. Esta negociación dura desde el mes de Mayo hasta el mes de Agosto, que se alcanza el acuerdo, pero con el inconveniente de haber perdido imagen entre los clientes, debido a las cancelaciones. La pérdida de pasajeros no ha podido ser recuperada, a pesar de haber aumentado las comisiones y bajado precios.

La plantilla se ha situado a 31 de diciembre en 2.245 personas, lo que representa 244 menos que al comienzo del año, afectando sobre todo al personal de tierra.



Por redes, es de destacar que la oferta disminuye en Norte América y Europa, que son las que soportan la bajada de demanda servida. Esta disminución de oferta y demanda lleva acompañada lamentablemente una bajada del yield del 0,19%, que en términos reales sería superior debido a la disminución de la etapa media en un 4,59%.

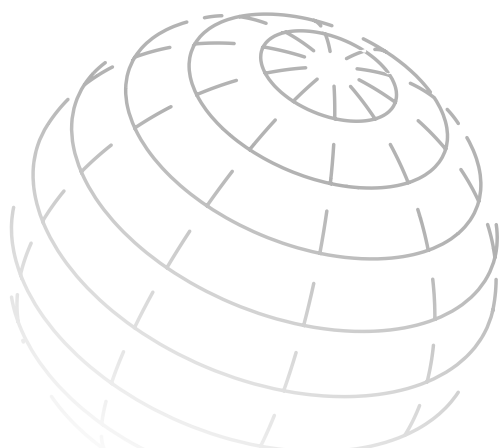
Los resultados estimados para este ejercicio son unas pérdidas de 30,2 Mill. USD, que situarían a la empresa con un patrimonio negativo que, unido a la no generación de cash flow y a la legislación venezolana, colocan a VIASA en una difícil situación.

Las pérdidas tan fuertes del ejercicio vienen motivadas principalmente por las huelgas realizadas en el año, que hacen que caigan los ingresos y aumenten los gastos, debido al número de cancelaciones que se producen y que obligan a la compañía a pagar alojamientos, estancias, indemnizaciones, etc., reduciéndose las entradas de tesorería pues, además de la reducción de ingresos y de gastos, se producen utilidades de billetes de VIASA en otras compañías, lo que aumenta las facturas a VIASA de otras compañías.

Los principales parámetros de la actividad son los siguientes:

	1996	1995	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Horas bloque	33.192	35.277	(2.085)	(5,91)
AKO's (mill.)	5.490	5.702	(212)	(3,7)
Coef. ocupación	64,97	66,49	(1,52)	(2,3)
PKT's (mill.)	3.567	3.791	(224)	(5,9)
Número de pasajeros	80.983	75.621	5.362	7,09
Ingresos explotación (miles \$)	267.931	292.598	(24.667)	(8,4)
Resultados explotación (miles \$)	(12.042)	7.955	(19.997)	(251,4)
Plantilla equivalente	2.301,00	2.569,80	(268,8)	(10,46)
RNDI (miles \$)	(30.161)	1.322	(31.483)	(2.381,6)

Iberia, como socio mayoritario de Viasa y responsable de su gestión, presentó un plan de viabilidad para el ejercicio próximo, que fue aprobado por el conjunto de accionistas. Sin embargo, y tras numerosos intentos de negociar el plan no se pudo implantar y esto ha ocasionado el cese de operaciones de la compañía y la próxima liquidación de la misma.



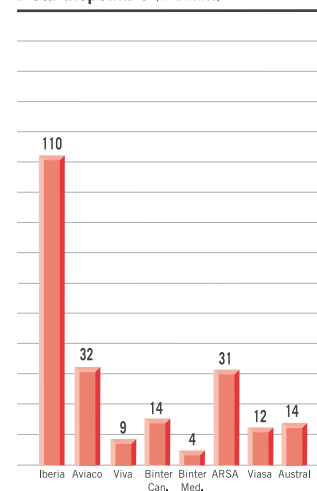
4 Recursos

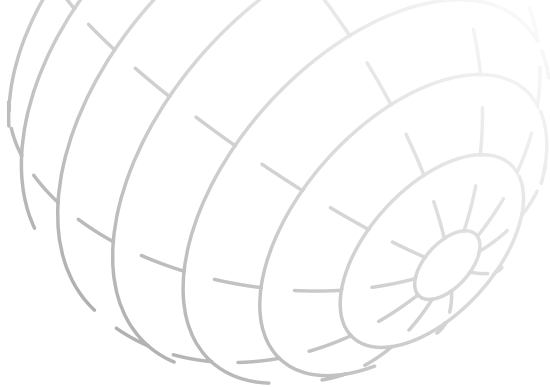
4.1. Flota disponible

La composición de la flota de pasaje operada por el Grupo a 31 de Diciembre de 1996, es la que se muestra en el cuadro siguiente:

Tipo Flota	Iberia	Aviaco	Viva	Binter Canar.	Binter Medit.	ARSA	Viasa	Austral	Total
B-727	28					5	7		40
B-737			9			11			20
B-747	7					6			13
B-757	8								8
A-300	6								6
A-310						3			3
A-320	22								22
A-340	4								4
DC-8	3								3
DC-9	4	19		4				7	34
DC-10	4						5		9
MD-81								2	2
MD-83								3	3
MD-87	24								24
MD-88		13				6			19
CN-235				4	4			2	10
ATR-72				6					6
Total	110	32	9	14	4	31	12	14	226

Flota disponible (Nº aviones)





De esta forma, las adiciones/retiros habidas durante el ejercicio han sido las siguientes, de forma esquemática:

Tipo Flota	Iberia	ARSA	Viasa	Total
B-727		(2)	1	(1)
A-340	4			4
DC-10	(3)			(3)
Total	1	(2)	1	0

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

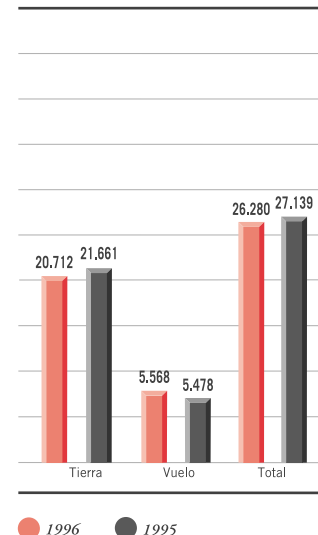
	1996	1995
B-727	5,1	4,5
B-737	7,0	8,6
B-747	13,5	12,8
B-747M	11,1	13,2
B-757	7,3	7,0
DC-8 (carguero)	8,4	6,4
DC-9 Iberia	4,9	4,8
DC-9 Aviaco	6,4	6,2
DC-9 Binter Canarias	3,4	3,7
DC-10	11,8	11,3
MD-87	7,6	7,2
MD-88	6,3	5,8
A-300	6,8	6,1
A-320	7,9	7,6
A-340	12,3	-
CN-235	3,1	3,3
ATR-72	5,7	5,7

4.2. Personal

La distribución de la plantilla promedio anual y la plantilla final ha sido como sigue en 1996 y 1995:

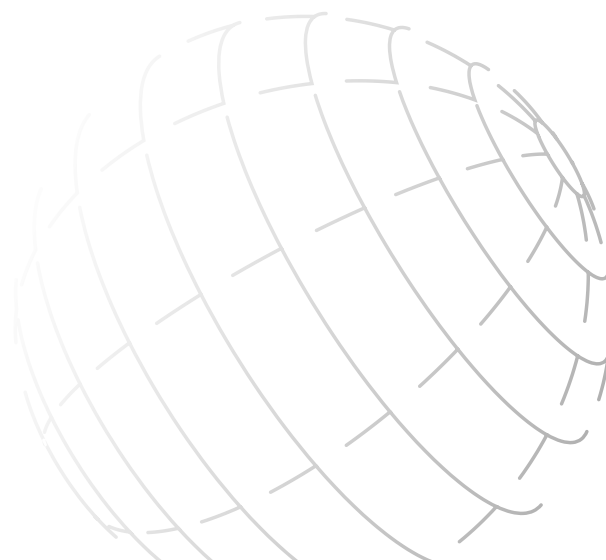
	Tierra		Vuelo		Total	
	1996	1995	1996	1995	1996	1995
TRÁFICO PASAJE	3.045	5.298	42	2.796	3.087	8.094
TRÁFICO CARGA	1.096	1.157			1.096	1.167
AEROPUERTOS	7.571	7.960			7.571	7.960
MATERIAL	4.125	3.104			4.125	3.104
SISTEMAS	562	617			562	617
OPERACIONES	436	506	1.401	1.434	1.837	1.940
SERVICIO A BORDO	167	-	2.912	-	3.079	-
SERVICIOS CENTRALES	1.137	406			1.137	406
IBERIA, L.A.E.	18.139	19.048	4.355	4.230	22.494	23.278
AVIACO	1.091	1.117	828	847	1.919	1.964
VIVA	256	300	194	200	450	500
BINTER CANARIAS	153	153	154	145	307	298
BINTER MEDITERRÁNEO	35	35	37	38	72	73
CARGOSUR	-	29	-	18	-	47
CAMPOS VELÁZQUEZ	10	11			10	11
CACESA	127	124			127	124
IBER-SWISS	872	817			872	817
SAVIA	29	27			29	27
GRUPO NACIONAL	20.712	21.661	5.568	5.478	26.280	27.139
ARSA	3.763	4.196	1.575	1.601	5.338	5.797
AUSTRAL	1.123	1.298	357	381	1.480	1.679
VIASA	1.496	1.732	805	838	2.301	2.570

Personal GRUPO NACIONAL



NOTAS:

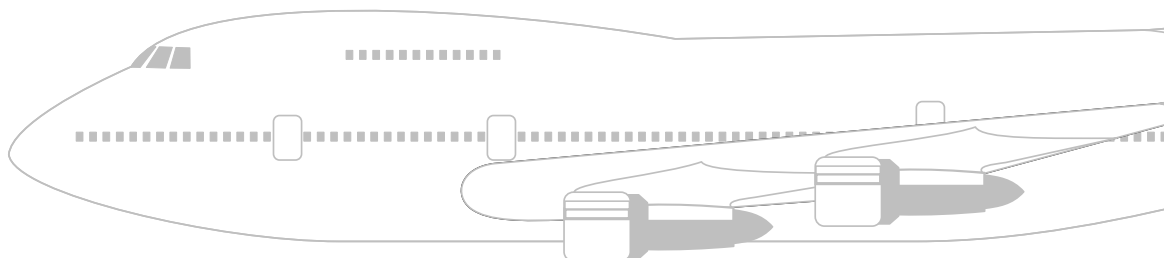
- Durante 1996 se procedió a integrar en Material las funciones centrales de mantenimiento menor que el año anterior estaban en el área de Tráfico; asimismo se contabilizan a nivel corporativo (Servicios Centrales) las áreas de personal, administración, control económico y aprovisionamiento.
- En la plantilla de vuelo, excepto las tripulaciones de Miami, en 1996 técnicos y auxiliares se integran en las áreas de Operaciones y Servicio a Bordo respectivamente.
- La plantilla de Cargosur está en 1996 en Iberia Carga.



	Tierra		Vuelo		Total	
	1996	1995	1996	1995	1996	1995
TRÁFICO PASAJE	3.068	5.305	42	2.863	3.110	8.168
TRÁFICO CARGA	1.059	1.156			1.059	1.156
AEROPUERTOS	7.961	8.310			7.961	8.310
MATERIAL	3.747	3.051			3.747	3.051
SISTEMAS	535	611			535	611
OPERACIONES	427	498	1.376	1.424	1.803	1.922
SERVICIO A BORDO	161	-	3.012	-	3.173	-
SERVICIOS CENTRALES	1.039	399			1.039	399
IBERIA, L.A.E.	17.997	19.330	4.430	4.287	22.427	23.617
AVIACO	1.001	1.041	826	850	1.827	1.891
VIVA	233	269	181	189	414	458
BINTER CANARIAS	152	155	149	157	301	312
BINTER MEDITERRÁNEO	33	36	37	37	70	73
CARGOSUR	-	-		-	-	-
CAMPOS VELÁZQUEZ	9	10			9	10
CACESA	128	124			128	124
IBER-SWISS	895	806			895	806
SAVIA	30	27			30	27
GRUPO NACIONAL	20.478	21.798	5.623	5.520	26.101	27.318
ARSA	3.691	3.814	1.493	1.674	5.184	5.488
AUSTRAL	-	1.213	-	372	-	1.585
VIASA	1.451	1.668	794	822	2.245	2.490

NOTAS:

- Mismos comentarios que cuadro anterior.

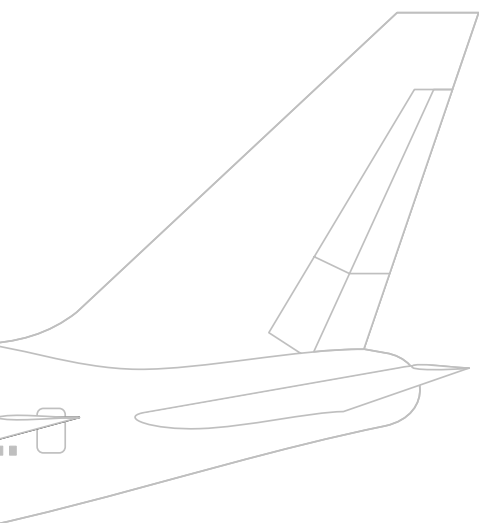


Productividad

La variación en la productividad de las Compañías del Grupo de Transporte, medida en términos de AKO/empleado, es la siguiente:

	Tierra % 96/95	Téc. Vuelo % 96/95	Aux. Vuelo % 96/95	Total % 96/95
IBERIA, L.A.E.	14,30	13,43	3,00	12,63
AVIACO	10,80	10,43	10,99	10,78
VIVA	3,58	(9,30)	(9,20)	(1,96)
BINTER CANARIAS	0,78	6,41	(14,48)	(2,25)
BINTER MEDITERRANEO	3,21	7,02	3,00	4,55
GRUPO NACIONAL	12,45	11,12	2,92	11,03
ARSA	16,61	8,69	5,06	13,56
AUSTRAL	17,14	6,96	8,84	14,99
VIASA	11,49	(0,01)	0,31	7,54

Las mejoras en la productividad, con las excepciones de Viva y Binter Canarias, son significativas en el Grupo, y especialmente en IBERIA, en la que junto con los acuerdos alcanzados con los distintos colectivos que permitieron la realización de un programa de tráfico más amplio, se inició el plan de prejubilaciones previsto en el Plan A-3500.



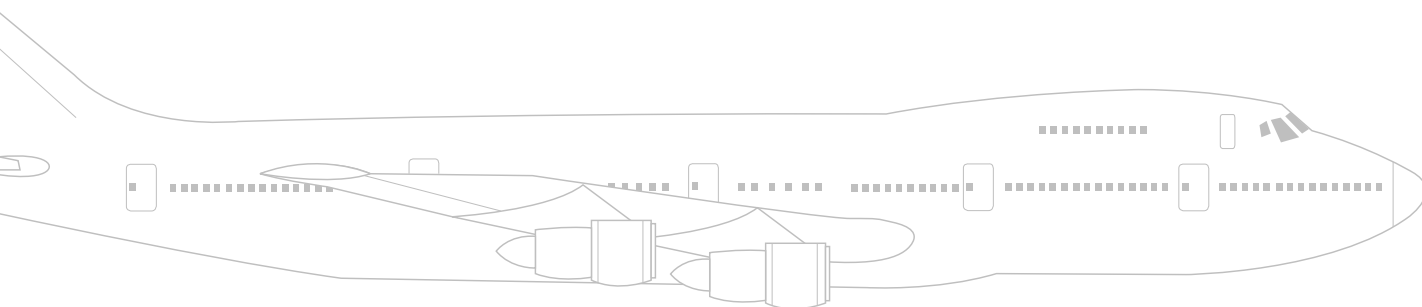
5 Resultados de Explotación

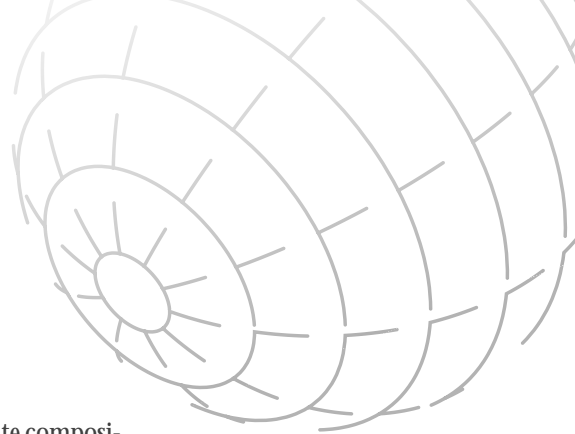
5.1. Resultado de explotación de Iberia

El resultado total del ejercicio 1996 ha ascendido a 34.188 M.Pts. de beneficios.

Su desagregación por Unidades es la siguiente, en millones de pesetas:

MILLONES DE PESETAS		
	1996	1995
TRÁFICO PASAJE	8.910	3.056
TRÁFICO CARGA	4.636	4.830
AEROPUERTOS	20.987	16.877
MATERIAL	4.678	6.023
SISTEMAS	1.714	2.002
OPERACIONES	246	649
SERVICIO A BORDO	858	-
CORPORATIVA	(7.841)	(8.320)
IBERIA LAE	34.188	25.117



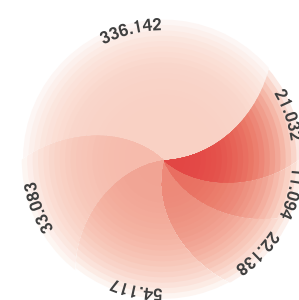


Una comparación resumida de la cuenta de explotación de IBERIA ofrece la siguiente composición, en millones de pesetas:

	MILLONES DE PESETAS		
	1996	1995	% Var.
Ingresos de explotación			
Pasaje	336.142	313.387	7,3
Carga y exceso equipaje	33.083	32.199	2,7
Handling	54.117	55.632	(2,7)
Material	22.138	18.355	20,6
Comisiones de venta	11.094	11.661	(4,9)
Otros ing. explotación	21.032	19.441	8,2
	477.606	450.675	6,0
Gastos de explotación			
Combustible	44.165	34.362	28,5
Cánones	9.250	11.297	(18,1)
Personal	157.840	159.617	(1,1)
Servicios de Tráfico	36.822	33.365	10,4
Comisiones	38.997	38.548	1,2
Sobrecomisiones	15.232	15.282	(0,3)
Ayudas a la navegación	16.680	15.920	4,8
Mantenimiento flota y dotaciones	25.234	19.452	29,7
Alquiler de flota	16.814	17.184	(2,2)
Amortizaciones	21.873	22.266	(1,8)
Otros gastos explotación	60.501	58.265	3,8
	443.408	425.558	4,2
Resultado de explotación	34.198	25.117	36,1

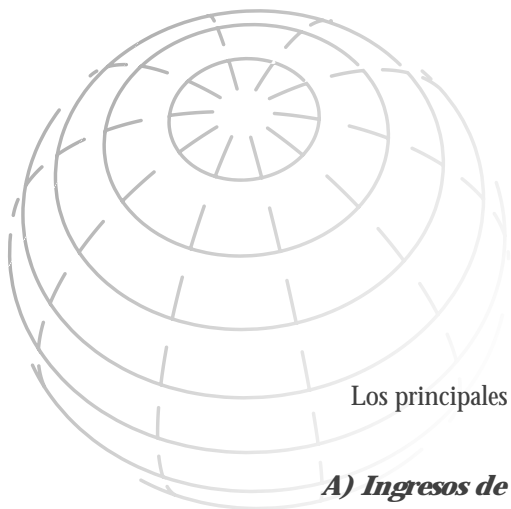
Ingresos de explotación

(Millones de Ptas.)



Total ingresos 1996: 477.606

- Pasaje
- Carga y exceso equipaje
- Handling
- Material
- Comisiones de venta
- Otros ing. explotación



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

A) Ingresos de explotación

Los ingresos de explotación se incrementan un 6%. Las principales variaciones son las siguientes:

- Pasaje

La diferencia en la cifra de ingresos de pasaje respecto a la que figura en los cuadros de actividad proviene de la vinculación de ésta a la producción real de cada ejercicio, sin incluir los ajustes y regularizaciones de carácter contable. El incremento en los ingresos de pasaje, 22.755 M. Ptas se desglosa según el detalle siguiente:

	Var.s/ 1995	Causa de la variación		
		Precio	Volumen	Paridad
Corto y medio radio	14.891	(6.389)	22.408	(1.128)
Largo radio	7.864	1.370	7.890	(1.396)
Total	22.755	(5.019)	30.298	(2.524)

La diferencia por volumen se debe al fuerte incremento en la demanda, 9,1% en términos de PKT's. En la variación por precio inciden diversos factores, siendo el más importante el entorno competitivo, que continúa estableciendo la tendencia en los precios a la baja. No obstante, también influye una relativa disminución en la mezcla tarifaria, con mayor proporción de ventas en tarifas económicas, así como el leve incremento en la etapa media (2%) y una mayor utilización de tarifas netas de mercado.

Por último, la variación por paridad recoge principalmente la fluctuación a la baja, en torno al 12,8%, del yen japonés frente a su cotización media en 1995. El resto de las principales monedas ha experimentado oscilaciones mucho más moderadas, dando lugar a una práctica compensación de su efecto en los ingresos de la Compañía.

- Carga

Los ingresos se incrementan un 2,8%, variación que se desglosa de la siguiente manera:

Var.s/ 1995	Causa de la variación			
	Precio	Volumen	Paridad	Otras
884	(2.287)	3.558	(210)	(177)

La variación por volumen se debe a un incremento importante de la demanda (12,7%), especialmente la atendida por aviones cargueros, si bien en las bodegas también se ha incrementado, posibilitada por la mayor oferta de pasaje.

En la variación por precio, además de la situación de competencia del mercado, influye notablemente el aumento de la etapa transportada, que alcanza el 4,7%, con el consiguiente impacto en la reducción del ingreso promedio.

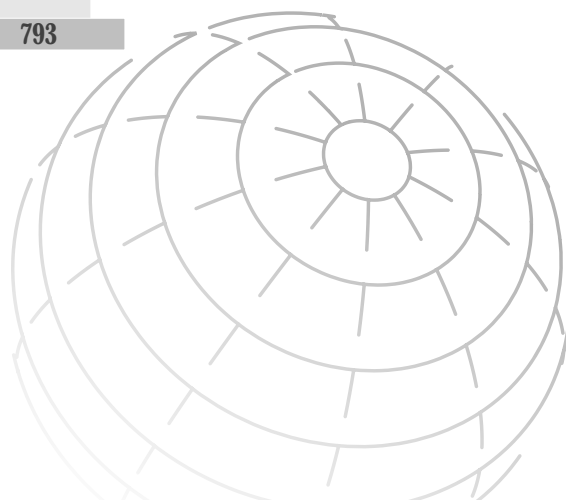
La paridad afecta fundamentalmente, al igual que sucede en los ingresos de pasaje, a los resultados de la línea de Japón, cuyos ingresos representan en torno al 10% del total.

El resto de la variación procede de la reducción experimentada en los ingresos de correo y exceso de equipajes.

- Handling

La reducción de 1.515 M. Ptas. registrada en los ingresos por este concepto no obedece a la situación real que se ha producido, ya que la desaparición en julio de 1995 del canon por la exclusiva de explotación cargado por AENA, y que era consecuentemente repercutido en los ingresos, distorsiona notablemente la comparación. Si descontamos este efecto, en realidad los ingresos de 1996 han superado los del año precedente en 793 M. Ptas., que se descomponen en:

Var. Precio	377
Var. Volumen	416
Total	793



La razón por la que se producen estas variaciones estriba por un lado en que, a pesar de la creciente presencia de la competencia, el fuerte crecimiento de la demanda debido al aumento del tráfico aéreo en España y la defensa de la participación del mercado llevada a cabo, han permitido superar incluso levemente (0,8%) la actividad de terceros. Por otro lado, la evolución de los precios no han experimentado en 1996 una reducción tan significativa como cabía esperar. El hecho de que incluso por precio se haya conseguido una mejora de ingresos se debe a la diferente composición de la demanda, que se ha incrementado en el tráfico regular y reducido en el chárter (cuyos precios son más bajos, dado el tipo de servicio que presta). Es en este último sector del mercado donde la competencia ha obtenido incrementos más notables de cuota.

Debe tenerse en cuenta además que el incremento de la actividad de la propia compañía ha presionado considerablemente sobre la productividad de este área.

- **Material**

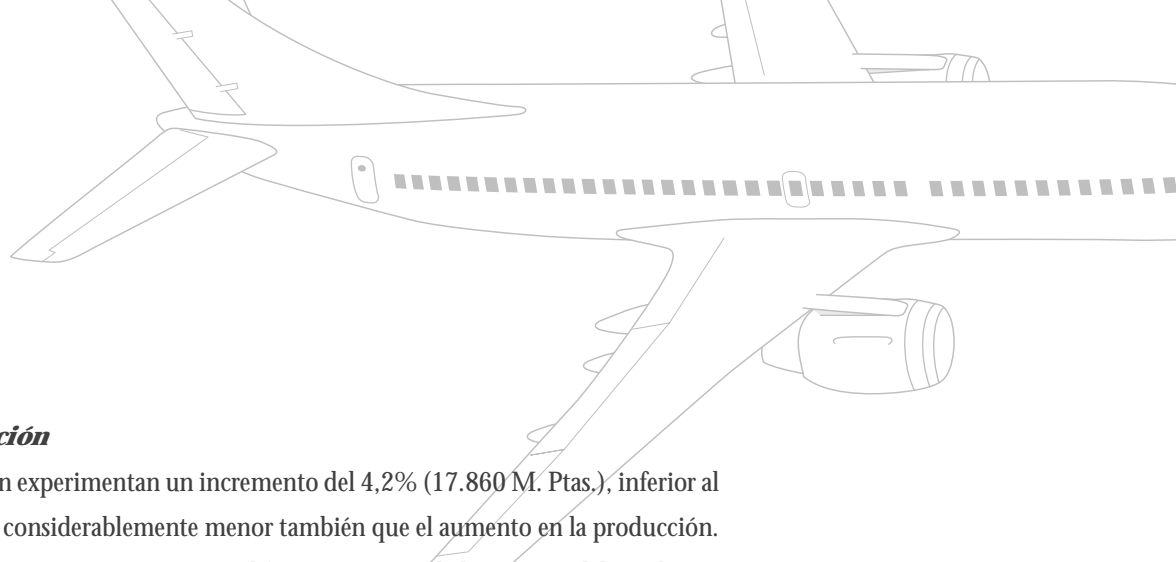
Los ingresos por mantenimiento de aviones (célula, motores y componentes) registraron en 1996 un importante incremento, cifrado en 3.783 M. Ptas., de los cuales 3.735 correspondieron a terceras compañías ajenas al G.T.A. y el resto a Compañías del Grupo. El incremento de la producción de la propia IBERIA ha supuesto que se deba necesariamente realizar el mantenimiento a terceros en aquellos productos de más alta tecnología, y por tanto valor añadido, dado el dimensionamiento del área de mantenimiento para cubrir básicamente las necesidades de la compañía, subcontratándose aquellos trabajos cuyo margen es más bajo y donde la competencia internacional es muy intensa. En 1996, IBERIA ha seguido consolidando una importante cartera de clientes, principalmente en las revisiones generales de avión B-747 y motores JT9, CFM56 y RB211.

- **Comerciales**

Al igual que sucedió ya en 1995, en el ejercicio 1996, aunque los ingresos por ventas de billetes de terceras compañías en papel de IBERIA, paquetes de viajes Mundicolor y alquiler de vehículos se han incrementado, la cifra total por este concepto se reduce en 567 M. Ptas. por el efecto del definitivo traspaso de VIVA de operador regular a charter, disminuyendo por tanto la facturación a la misma en 1.500 M. Ptas.

- **Otros ingresos de explotación**

Los principales motivos por los que la cifra del resto de conceptos aumenta en 1.591 M. Ptas. son por el incremento en los ingresos por utilización de los sistemas de comunicaciones, así como de las ventas a bordo y de material diverso, parcialmente contrarrestados por una mejor cifra de trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado y de recuperación de exceso de provisión para grandes reparaciones.



B) Gastos de explotación

Los gastos de explotación experimentan un incremento del 4,2% (17.860 M. Ptas.), inferior al registrado en los ingresos y considerablemente menor también que el aumento en la producción. Esta cifra es más notable aún si se tiene en cuenta el fuerte aumento de los precios del combustible, sin el cual el incremento de gastos hubiera estado en torno al 2,5%.

El desglose entre los principales conceptos es el siguiente:

- Combustible

Como se menciona anteriormente, el súbito incremento en los precios que se produjo a partir del primer trimestre (17,6%), y que continuó en el resto del año hasta situar el precio medio del ejercicio un 19,3% por encima del registrado en 1995, ha supuesto un profundo impacto en la evolución de los gastos.

El total del gasto de combustible ha sido un 28,5% superior al de 1995 (9.803 M. Ptas.). La causa principal está en la subida de precios, a la que debe añadirse un coste adicional por la ligera apreciación del dólar. Por otro lado, también influye el coste derivado de la mayor producción, compensado parcialmente por la mayor eficiencia en el consumo derivada de la utilización en mayor medida de la flota más moderna (sobre todo el A-340).

El detalle de los diversos efectos se muestra a continuación:

Precio	(7.193)
Volumen	(3.466)
Paridad	(264)
Consumo/AKO	1.120
Total	(9.803)

- Cánones

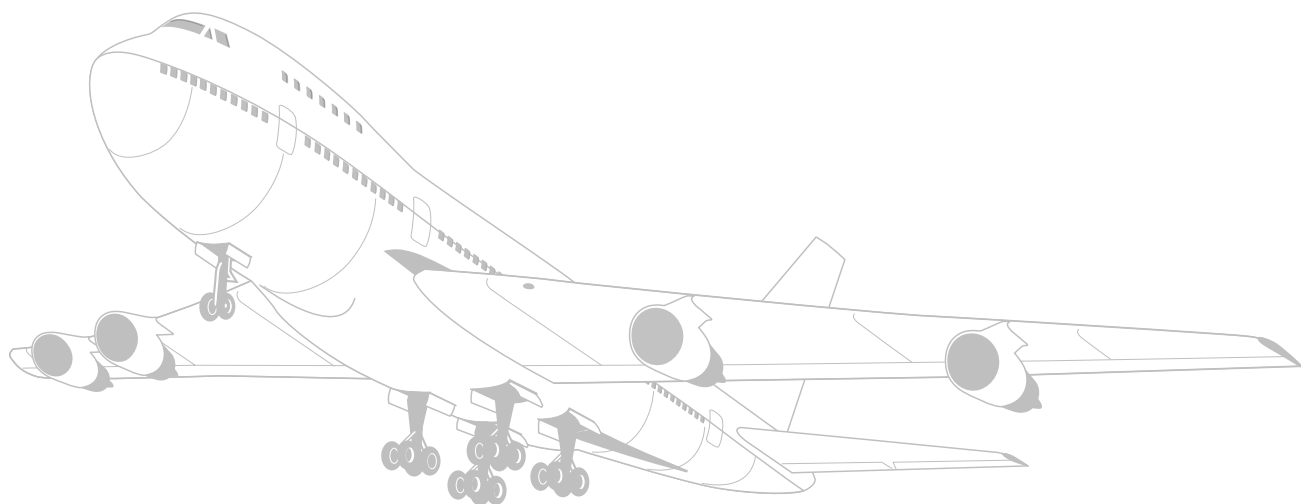
En este concepto se produce una reducción importante en el coste, cuya causa fundamental ha sido mencionada en el apartado de ingresos de handling. El 1 de Julio de 1995 AENA suprimió el canon de exclusiva de explotación, que hasta esa fecha supuso un importe de 2.308 M. Ptas. en el año. Descontado el efecto del mismo, el incremento en el gasto es del 2,9%, debido a las tasas de salida de pasajeros, cuyo aumento es inferior, no obstante, al registrado en el número de pasajeros transportados.

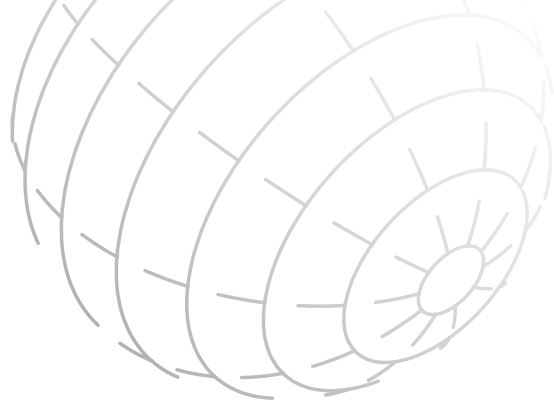
- Personal

El coste de personal se ha reducido en 1.777 M. Ptas. (1,1%), que si bien deriva en lo fundamental de la aplicación de las medidas contenidas en el Programa de Adaptación, es preciso matizar de la siguiente manera:

En el ejercicio 1996, al igual que ocurrió en 1995, se ha producido en este capítulo un coste de 11.301 M. Ptas., que procede de las compensaciones derivadas de los acuerdos con el personal, tanto del Programa de Adaptación como de los posteriores pactos sobre productividad. Este coste no es recurrente, entendiéndose por tal su no consolidación en tablas salariales con efecto en los ejercicios futuros. De la citada cifra, 2.927 M. Ptas. corresponden a la compensación por la mejora de resultados sobre las previsiones del propio Programa de Adaptación, 2.879 a la relativa al 20% pendiente por las revisiones de IPC de los años 1993 y 1994, a formalizar en acciones de IBERIA, 5.182 M. Ptas. como contrapartida de los incrementos de productividad, y el resto, 313 M. Ptas., por la venta de días realizada por el personal fijo, también para hacer frente al incremento de producción.

Por otro lado, el ahorro debido a la reducción de plantilla ha alcanzado los 4.355 M. Ptas., que se contrarrestan en parte por los incrementos por deslizamientos (antigüedad y promoción), que suponen 1.800 M. Ptas. y por el aumento de las cargas sociales, que supone 1.150 M. Ptas.





- **Servicios de tráfico**

El concepto de servicios de tráfico ha sufrido en 1996 un considerable aumento 10,4%, si bien en línea en su conjunto con el de la actividad y el efecto de la inflación. Sin embargo, en sus diversos capítulos es destacable la evolución de aquellos gastos controlables por la compañía, tales como limpieza de aviones y equipos de handling en escalas internacionales. Sin embargo, ello contrasta con el incremento de capítulos tan importantes como los derechos de aterrizaje o el despacho de aviones, difícilmente negociables por depender de las autoridades aeroportuarias en el primer caso, o los operadores de handling, en el segundo, que trabajan en exclusiva en numerosas escalas, y sobre los que no obstante ya se ha ejercido una notable presión en los años 1994 y 1995.

- **Comerciales (comisiones y sobrecomisiones)**

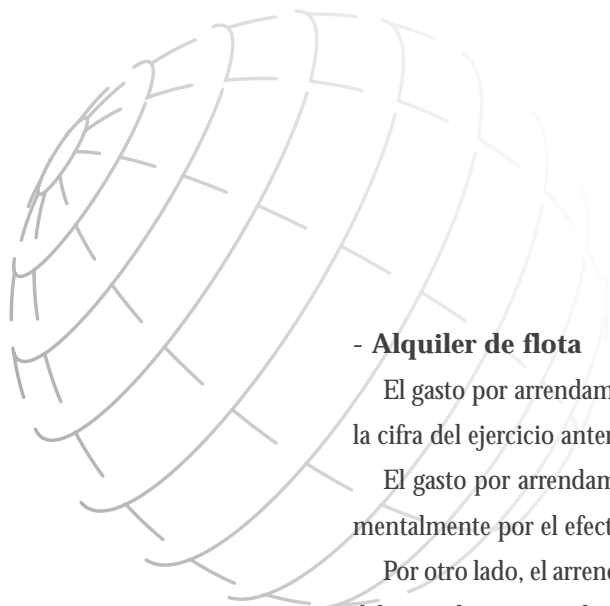
En la línea de lo acontecido en 1995, el porcentaje de comisiones netas en relación con los ingresos de pasaje, se ha reducido en un 3,1%, fundamentalmente por la extensión del sistema de tarifas netas de comisión (TNM). Asimismo, el incremento en la utilización de este procedimiento ha afectado a la estructura tarifaria, limitando el uso del sistema de sobrecomisiones, cuyo importe incluso ha disminuido ligeramente a pesar del considerable aumento en las ventas.

- **Ayudas a la navegación**

El incremento en los gastos derivados del control de tráfico aéreo sólo ha registrado un aumento del 4,8%, por debajo del registrado en la actividad principalmente por el reajuste de tarifas dentro de la estructura del Organismo europeo para el control del tráfico aéreo (Eurocontrol).

- **Mantenimiento de flota**

El gasto por este concepto se incrementa en 5.782 M. Ptas., lo que supone un 29,7%. Sin embargo, al aumento considerable en la actividad de la flota, debe añadirse la importante realización de trabajos de mantenimiento a terceras compañías, que recordamos ha permitido mejorar la cifra de ingresos en 3.783 M. Ptas. Descontado este efecto, el coste se ha mantenido en línea con el volumen de la producción, absorbiendo incluso los incrementos por inflación, y el efecto moderado de la paridad con el dólar.



- **Alquiler de flota**

El gasto por arrendamiento de aeronaves desciende ligeramente en 1996, 370 M. Ptas., sobre la cifra del ejercicio anterior, si bien debe matizarse lo siguiente:

El gasto por arrendamiento de aeronaves de pasaje se incremento en 1.288 M. Ptas., fundamentalmente por el efecto de la progresiva incorporación a lo largo del año de 4 aviones A-340.

Por otro lado, el arrendamiento de cargueros se redujo en 1.994 M. Ptas., debido a que a partir del segundo semestre de 1995 los aparatos operados por Cargosur fueron transferidos a Iberia (no en propiedad), disminuyendo el gasto por este concepto al considerarse tan sólo la amortización de los mismos, y desaparecer el resto de conceptos del «wet-lease» anterior.

- **Amortizaciones**

El importe de las amortizaciones registra una disminución de 393 M. Ptas., cuya causa principal reside en la baja en el inmovilizado de los 3 aviones DC-10 vendidos durante el ejercicio, aunque en parte se ve contrarrestada por el incremento de los stocks de rotables y reparables como consecuencia de la incorporación de la nueva flota A-340 y el mantenimiento de una mayor actividad propia y de terceros.

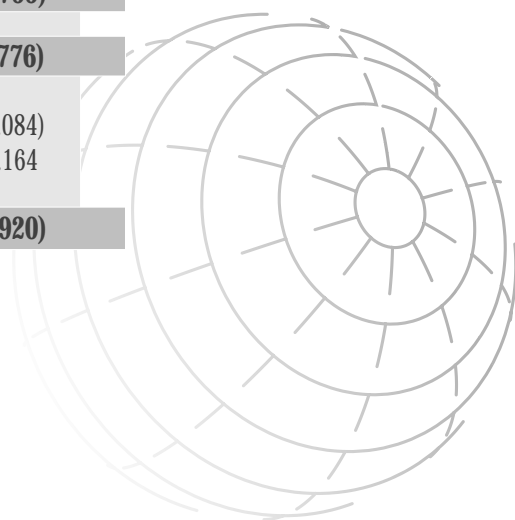
Otros gastos de explotación

El resto de los gastos se incrementa en su conjunto en 2.236 M. Ptas. (3,8%), incidiendo en su evolución de manera significativa el esfuerzo realizado en la contención de costes. Su desglose entre los conceptos más importantes es el siguiente:

- Los consumos de material de abastecimiento de aviones, artículos de venta a bordo, material publicitario y diversos, se incrementan en 734 M. Ptas., afectados por el aumento de la actividad y del esfuerzo publicitario.
- Los gastos de publicidad en medios se han incrementado en 518 M. Ptas., ante la necesidad del relanzamiento de la imagen y la comunicación de las ofertas de la compañía necesarias en el ámbito de la creciente competencia.
- Los gastos de distribución por los sistemas de reservas se incrementan en 751 M. Ptas., por debajo incluso del efecto de la mayor actividad desarrollada.
- El capítulo de comunicaciones (SITA principalmente) ha registrado un incremento de 430 M. Ptas.
- Compensado parcialmente los incrementos de los gastos citados, se ha producido una reducción notable en las dotaciones a las provisiones por conceptos de explotación, en los servicios profesionales independientes y gastos por seguros de vuelo, entre otros conceptos.

A nivel de cuenta de resultados global, dicha comparación sería la siguiente:

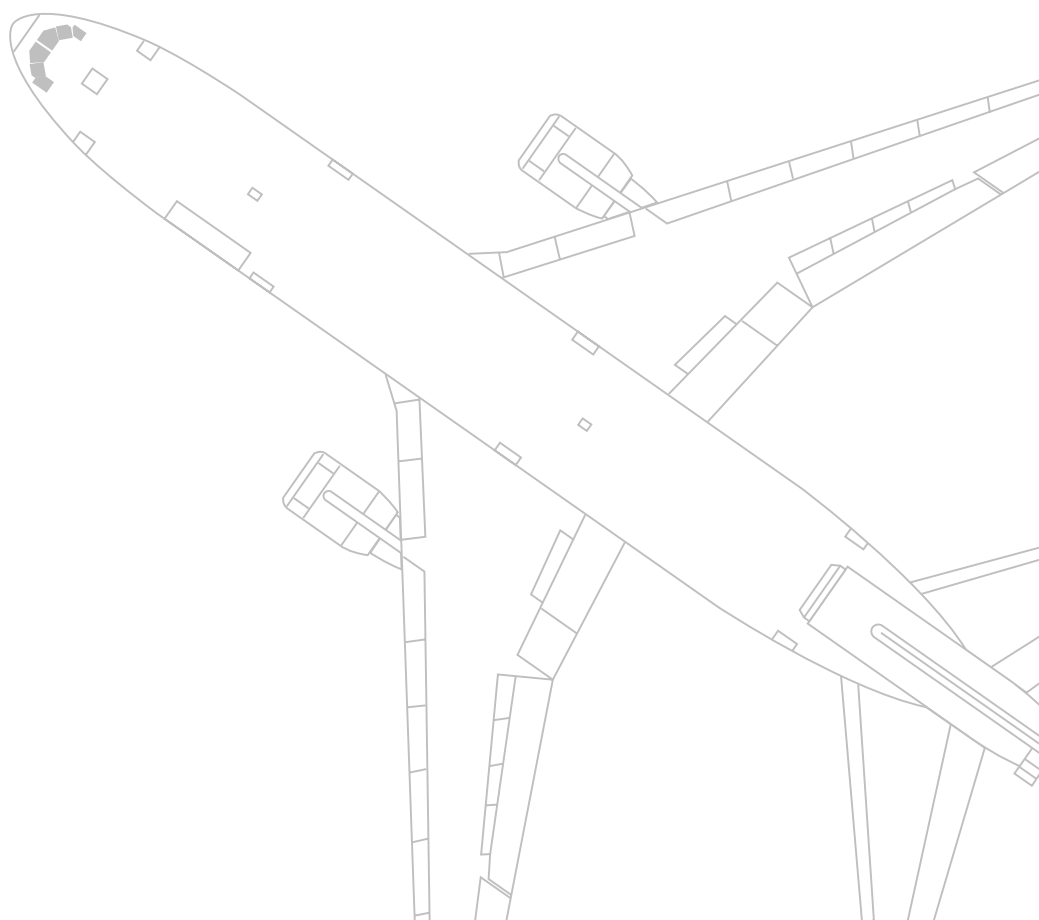
	1996	1995
Resultado de Explotación	34.198	25.117
Ingresos financieros	4.380	5.082
Gastos financieros	(13.412)	(20.105)
Dotación fondo pensiones	(3.948)	(3.660)
Diferencias positivas de cambio	5.947	5.258
Diferencias negativas de cambio	(6.168)	(8.245)
Resultados Financieros	(13.201)	(21.670)
Aerolíneas Argentinas	(2.154)	(19.076)
Viasa	-	(672)
Ladeco	(464)	(312)
Amadeus	-	619
Iberswiss	165	45
Binter Canarias	400	(459)
Binter Mediterráneo	(744)	(488)
Viva	(1.320)	(675)
Varios	156	(737)
Resultados Cartera Valores	(3.961)	(21.755)
Resultados Extraordinarios	(14.213)	(42.776)
RNAI	2.823	(61.084)
Impuestos	(101)	16.164
RNDI	2.722	(44.920)



5.2. Resultado de explotación del Grupo de Transporte Aéreo Nacional

El resultado del Grupo Iberia en 1996 ha ascendido a 3.520 M. Ptas. de beneficios, frente a las pérdidas de 44.620 M. Ptas. del ejercicio anterior. La desagregación de los resultados es la siguiente:

	1996	1995
Resultado de explotación	33.514	19.290
Resultados financieros	(20.456)	(29.621)
Gastos financieros netos	(20.153)	(28.695)
Diferencias de cambio netas	(303)	(926)
Amortiz. Fondo Comercio Consolidación	(29)	(124)
Resultados Sociedades Puestas en Equivalencia	(897)	(3.266)
Resultados Extraordinarios	(9.184)	(52.017)
Resultado Neto Antes de Impuestos	2.948	(65.738)
Pérdidas Atribuidas a Socios Externos	(248)	3.806
Impuestos	820	17.312
Resultado Neto después de Impuestos	3.520	(44.620)

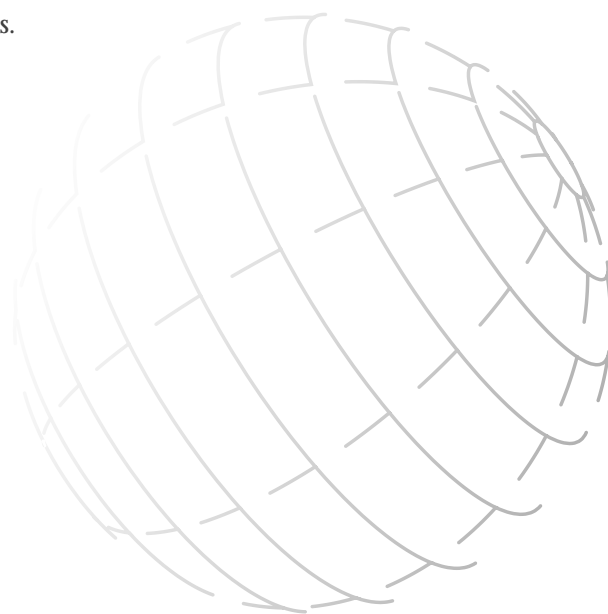


Es importante resaltar que la consecución de estos resultados se ha debido a que las compañías han podido dar respuesta a la evolución de los mercados, que en su conjunto han experimentado un crecimiento importante, dentro del contexto de recuperación generalizada llevada a cabo en todo el mundo por el sector, y a la continuación en el cumplimiento de medidas de reducción de gastos, la iniciación del programa de prejubilaciones de Iberia y el incremento de productividad del personal.

Por otro lado, señalamos que la disminución de la inversión financiera de Iberia en el Grupo Argentino, y por tanto la inclusión de sus resultados en la consolidación sólo por el porcentaje de la menor participación, mejora los resultados operativos del Grupo.

Los resultados financieros asimismo mejoran notablemente debido principalmente a la cancelación de pasivo remunerado a largo plazo, permitida por la ampliación de capital en Iberia por parte del Accionista.

La disminución de los resultados extraordinarios negativos se debe principalmente a que se imputó en el ejercicio anterior como gasto la totalidad del coste estimado del plan de bajas de Iberia, aún cuando en este año 1996 se han considerado dotaciones a provisiones extraordinarias para cobertura de contingencias con las filiales iberoamericanas.



Fe de erratas - Memoria 1996

Memoria Iberia LAE

- (1) Página 18. Penúltimo párrafo línea 3ª.
 - donde pone 3.158 debe poner 3.360.
- (2) Página 35. Primer párrafo línea 2ª.
 - después de "...cuatro aviones más,...", debe añadir "en opción".
- (3) Página 35. Segundo párrafo líneas 6ª y 7ª.
 - en lugar de "...de mercado..." debe poner "predeterminado".

Memoria Grupo Iberia

- a) Página 114. Antepenúltimo párrafo última línea.
 - donde pone 3.158 debe poner 3.360.
- b) Página 136. Tercer párrafo penúltima línea.
 - después de "...cuatro aviones más,...", debe añadir "en opción".
- c) Página 136. Penúltimo párrafo líneas 7ª y 9ª.
 - en lugar de "...de mercado..." debe poner "predeterminado".

