





■

---

INFORME

---

A N U A L

---

1 9 9 7

---

■

**IBERIA** 



SOCIEDAD ESTATAL  
DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES



---

**IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. - I N D I C E -**


---

<b>8</b>	<b>CARTA DEL PRESIDENTE</b>
<b>11</b>	<b>INFORMACIÓN LEGAL</b>
<b>15</b>	<b>ESTADOS FINANCIEROS</b>
<b>16</b>	BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 1997 Y 1996
<b>18</b>	CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE LOS EJERCICIOS 1997 Y 1996
<b>21</b>	<b>MEMORIA</b>
<b>23</b>	1. ACTIVIDAD Y PLANES DE LA SOCIEDAD
<b>24</b>	2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES
<b>24</b>	3. DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS
<b>24</b>	4. NORMAS DE VALORACIÓN
<b>32</b>	5. INMOVILIZACIONES INMATERIALES
<b>33</b>	6. INMOVILIZACIONES MATERIALES
<b>40</b>	7. INMOVILIZACIONES FINANCIERAS
<b>46</b>	8. DEUDORES
<b>46</b>	9. INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES
<b>47</b>	10. FONDOS PROPIOS
<b>47</b>	11. PROVISIONES PARA PENSIONES Y OTRAS OBLIGACIONES
<b>48</b>	12. DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO
<b>48</b>	13. FUTUROS Y OTROS INSTRUMENTOS SIMILARES
<b>49</b>	14. SALDOS Y TRANSACCIONES CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS
<b>51</b>	15. SITUACIÓN FISCAL
<b>54</b>	16. INGRESOS Y GASTOS
<b>59</b>	17. RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
<b>59</b>	18. CUADRO DE FINANCIACIÓN DE LOS EJERCICIOS 1997 Y 1996
<b>63</b>	<b>INFORME DE GESTIÓN</b>
<b>65</b>	1. ASPECTOS Y HECHOS DESTACABLES DURANTE EL EJERCICIO
<b>68</b>	2. PRODUCCIÓN DEL GRUPO (POR REDES)
<b>73</b>	3. DETALLE DE ACTIVIDADES DEL GRUPO DE TRANSPORTE AÉREO
<b>81</b>	4. RECURSOS
<b>85</b>	5. RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN IBERIA
<b>95</b>	<b>ORGANOS DE DIRECCIÓN</b>
<b>99</b>	<b>ORDEN DEL DÍA</b>





---

 I B E R I A      G R U P O      -      I N D I C E      -
 

---

101	<b>INFORME ANUAL CONSOLIDADO</b>
101	<b>INFORMACIÓN LEGAL</b>
105	<b>ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS</b>
106	BALANCES DE SITUACIÓN CONSOLIDADA AL 31 DE DICIEMBRE DE 1997 Y 1996
108	CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 1997 Y 1996
111	<b>MEMORIA CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 1997 Y 1996</b>
113	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
119	5. NORMAS DE VALORACIÓN
127	6. INMOVILIZACIONES INMATERIALES
128	7. INMOVILIZACIONES MATERIALES
135	8. INMOVILIZACIONES FINANCIERAS
139	9. INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES
139	10. FONDOS PROPIOS
144	11. SOCIOS EXTERNOS
145	12. PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS
146	13. DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO
147	14. FUTUROS Y OTROS INSTRUMENTOS SIMILARES
147	15. SITUACIÓN FISCAL
149	16. INGRESOS Y GASTOS
153	17. APORTACIÓN DE LAS SOCIEDADES DEL GRUPO Y ASOCIADAS A LOS RESULTADOS CONSOLIDADOS
154	18. RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
155	<b>INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO</b>
157	1. ASPECTOS Y HECHOS DESTACABLES DURANTE EL EJERCICIO
161	2. PRODUCCIÓN DEL GRUPO (POR REDES)
165	3. DETALLE DE ACTIVIDADES DEL GRUPO DE TRANSPORTE AÉREO
184	4. RECURSOS
188	5. RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN IBERIA
196	6. RESULTADOS DEL GRUPO DE TRANSPORTE AÉREO





## 1997: CONSOLIDACIÓN DE BENEFICIOS

*A principios de 1997 IBERIA puso en marcha el Plan Director del Grupo, en el que se definían los objetivos para el período 1997-1999 y las decisiones estratégicas que debían emprenderse para cumplirlos, con miras a su inminente privatización.*

*El objetivo esencial de dicho plan es consolidar los beneficios de IBERIA y lograr unos niveles de rentabilidad que garanticen su acceso a los mercados de capitales y hagan atractiva la empresa entre los potenciales inversores. En el primer año de aplicación de este plan, los más de 14.000 millones de pesetas de beneficios antes de impuestos conseguidos por IBERIA suponen quintuplicar los logrados el año anterior y duplicar incluso las previsiones. La rentabilidad sobre activos de un 11,3 por ciento, en línea con lo conseguido por las empresas del sector en Europa, supone también una sustanciosa mejora de las previsiones, estando en el camino cierto para alcanzar el objetivo del 16 por ciento que la compañía se había marcado para 1999.*

*Varios factores han contribuido a alcanzar esos resultados: la aplicación del Plan de Viabilidad del 95, el fuerte saneamiento acometido durante el pasado ejercicio, la puesta en marcha de los objetivos estratégicos del plan director y, en primer lugar, la política comercial actual de la compañía, ayudada sin duda por el favorable comportamiento del mercado.*

*Dentro de los hechos más destacados del ejercicio pasado hay que señalar que se han eliminado riesgos y deuda, y que la compañía ha alcanzado una solidez financiera, comercial y de tesorería de la que carecía en otros momentos, al tiempo que ha ganado credibilidad empresarial y ha ido tomando importantes medidas de gestión con el objetivo de desenvolverse con éxito en un ámbito privado y de competencia global.*

*Los dos riesgos que más pesaban en años pasados, la excesiva deuda y las inversiones americanas, se han corregido en el pasado ejercicio. Gracias a los buenos resultados, el Grupo ha reducido su pasivo remunerado en un tercio y casi ha duplicado sus cuentas financieras (caja e inversiones temporales).*

*Clarificar la situación de las inversiones en América Latina, que tan negativamente habían influido en los resultados de IBERIA en años anteriores, ha sido una de las prioridades de este ejercicio. Con el mismo interés, aunque diferente resultado, se afrontó el saneamiento de Aerolíneas Argentinas y de Viasa. Si las medidas adoptadas en la primera han permitido obtener beneficios por primera vez en muchos años, la situación de Viasa derivó en su liquidación, principalmente ante la negativa de los pilotos a aceptar su parte en el plan de saneamiento. IBERIA está recuperando algunos activos, aunque todavía lejos de compensar la inversión realizada.*

*Con la venta de la participación en Ladeco ante la falta de coincidencia de objetivos con los socios locales de la compañía, IBERIA dejó atrás una etapa complicada y que le había generado importantes pérdidas. No renunciaba sin embargo al objetivo básico que le movió en su día a apostar por dichas inversiones, y que hoy en día se considera vital para el futuro de IBERIA: consolidar la posición de liderazgo en el tráfico entre Europa y América Latina. Dicho objetivo lo aborda ahora la compañía mediante la aplicación de acuerdos comerciales y la política de alianzas, así como potenciando los vuelos directos e incrementando las frecuencias, todo ello contando con el aeropuerto de Barajas como principal nudo de conexión, aunque desarrollando en un futuro vuelos directos también desde Barcelona y encontrando aliados con los que complementar la red internacional.*



*Durante este ejercicio, y siguiendo las pautas marcadas en el plan director, se han tomado decisiones y provocado cambios dentro del Grupo sobre asuntos que en otros momentos parecían difíciles de alcanzar. Se ha creado una Dirección Comercial para todo el grupo, capaz de llevar a cabo una política comercial más eficaz, que se ha traducido inmediatamente en un aumento de los ingresos y del volumen de pasajeros claramente por encima del crecimiento de la oferta. Se han integrado las redes de IBERIA y Aviaco (además de la franquicia Air Nostrum) bajo un programa único y con todos los vuelos con código IB, aumentando con ello la capacidad de producción conjunta frente a lo que se podía hacer por separado y mejorando notablemente la presencia en el mercado.*

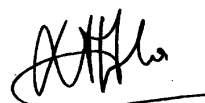
*Al mismo tiempo, las actividades ajenas al transporte aéreo, como aeropuertos, sistemas o mantenimiento se han comenzado a gestionar de forma diferenciada, para hacerlas más eficaces por sí mismas y para el conjunto del grupo.*

*Por último, la firma de sendas alianzas comerciales con dos compañías aéreas líderes mundiales como American Airlines y British Airways, junto con el interés mostrado por ambas en la privatización de IBERIA, ha supuesto dar un paso espectacular en la estrategia de prepararse para competir eficazmente en un mercado global. IBERIA se ha unido a las mejores compañías aéreas del mercado, lo que permitirá consolidar su posición internacional, fortalecer su presencia en sus mercados estratégicos y ofrecer servicios a sus clientes en aquellos mercados que no le son propios.*

*Una vez más, sin embargo, el crecimiento de los gastos por encima de los ingresos ha sido una constante preocupación por parte de IBERIA, y eso a pesar de que una nueva y más agresiva política comercial ha permitido frenar la caída de los ingresos medios propia de la situación actual de máxima competencia. El fuerte tirón del mercado, la favorable paridad monetaria y el mayor peso de los pasajeros de tarifas nobles, ha permitido que aumenten los ingresos medios en un 3,9 por ciento y los totales en un once por ciento, y eso a pesar de las limitaciones de oferta, que sólo se ha podido corregir mínimamente acudiendo a medios externos. Sin embargo, los gastos han crecido por encima de los ingresos. Esto se ha debido fundamentalmente al incremento de los precios de combustible, el alquiler de aviones por insuficiente capacidad de producción con recursos propios, un incremento de tasas en aeropuertos nacionales, y unos mayores gastos de personal, lo que mantiene la alerta para el futuro, obligando a seguir trabajando en la contención de gastos y en el aumento de los ingresos.*

*También hay que reseñar que durante el pasado ejercicio finalizó con éxito el Plan A-3500 de bajas incentivadas y jubilaciones anticipadas. Asimismo, se dio entrada a los segundos operadores de asistencia en aeropuertos en aquellos donde todavía no se había producido.*

*1997, año que coincidió con la celebración del 70 aniversario de la compañía IBERIA, ha sido testigo de transformaciones históricas en la empresa que desde el primer momento se han demostrado positivas. Una de ellas es la conversión de los trabajadores en accionistas, como cumplimiento de uno de los puntos del plan de viabilidad pasado. Hoy en día, más del cinco por ciento de la empresa está en manos de sus empleados, lo que podría considerarse el primer paso en la privatización de la empresa, objetivo final al que está orientada la gestión.*



Xabier de Irala





■

---

I N F O R M A C I O N   L E G A L

---

■



## 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 1997 y la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

Los Administradores presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance, de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación, además de las cifras del ejercicio 1997, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 1997. Con fecha 30 de mayo de 1997 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 1996 en el que expresamos una opinión sin salvedades.

Los Administradores de la Sociedad también han formulado las cuentas anuales del Grupo Iberia del ejercicio 1997, poniéndose de manifiesto el efecto que se indica en la Nota 4-e de la memoria.

En nuestra opinión, las cuentas anuales del ejercicio 1997 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 1997 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 1997 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 1997. 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

15 de abril de 1998





# ESTADOS FINANCIEROS

BALANCES DE SITUACION AL 31 DE DICIEMBRE DE 1997 Y 1996  
CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS DE LOS EJERCICIOS 1997 Y 1996



ACTIVO	MILLONES DE PESETAS	
	EJERCICIO 1997	EJERCICIO 1996
<b>INMOVILIZADO:</b>		
<b>GASTOS DE ESTABLECIMIENTO (NOTA 4-a)</b>	<b>646</b>	<b>826</b>
<b>INMOVILIZACIONES INMATERIALES (NOTA 5)</b>	<b>27.045</b>	<b>28.727</b>
<b>INMOVILIZACIONES MATERIALES (NOTA 6)</b>	<b>181.158</b>	<b>202.378</b>
FLOTA AÉREA:		
Coste	298.553	303.492
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	(183.809)	(167.009)
	114.744	136.483
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:		
Coste	162.458	154.629
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	(96.044)	(88.734)
	66.414	65.895
<b>INMOVILIZACIONES FINANCIERAS (NOTA 7)</b>	<b>82.933</b>	<b>88.758</b>
PARTICIPACIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	76.352	77.162
CRÉDITOS A EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	23.076	29.335
EMPRESAS DEL GRUPO DEUDORAS A LARGO PLAZO (NOTA 14)	43.265	38.493
CARTERA DE VALORES Y OTROS CRÉDITOS	2.760	6.650
PROVISIONES	(62.520)	(62.882)
<b>TOTAL INMOVILIZADO</b>	<b>291.782</b>	<b>320.689</b>
<b>GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (NOTA 5)</b>		
	<b>7.524</b>	<b>9.531</b>
<b>ACTIVO CIRCULANTE:</b>		
<b>EXISTENCIAS</b>	<b>7.427</b>	<b>6.873</b>
<b>EMPRESAS DEL GRUPO, DEUDORES (NOTA 14)</b>	<b>13.013</b>	<b>18.790</b>
<b>DEUDORES (NOTA 8)</b>	<b>60.950</b>	<b>59.663</b>
<b>INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES (NOTA 9)</b>	<b>76.949</b>	<b>44.119</b>
<b>TESORERÍA</b>	<b>1.269</b>	<b>2.054</b>
<b>AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN</b>	<b>4.760</b>	<b>4.173</b>
<b>TOTAL ACTIVO CIRCULANTE</b>	<b>164.368</b>	<b>135.672</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>463.674</b>	<b>465.892</b>



PASIVO	MILLONES DE PESETAS	
	EJERCICIO 1997	EJERCICIO 1996
<b>FONDOS PROPIOS</b> (NOTA 10):		
CAPITAL SUSCRITO	114.727	114.727
RESERVA DE REVALORIZACIÓN	15.447	15.447
PÉRDIDAS DE EJERCICIOS ANTERIORES	(42.284)	(45.006)
BENEFICIOS DEL EJERCICIO	11.028	2.722
<b>TOTAL FONDOS PROPIOS</b>	<b>98.918</b>	<b>87.890</b>
<b>INGRESOS A DISTRIB. EN VARIOS EJERC.</b> (NOTAS 6 Y 7)	<b>2.341</b>	<b>5.209</b>
<b>PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS:</b>		
PROVISIONES PARA PENSIONES Y OTRAS OBLIGACIONES (NOTA 11)	56.849	53.175
PROVISIONES PARA PENSIONES	14.333	13.538
PROVISIONES PARA OTRAS OBLIGACIONES	42.516	39.637
PROVISIÓN PARA GRANDES REPARACIONES	14.293	13.787
PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES (NOTA 4-k)	65.238	37.534
<b>TOTAL PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS</b>	<b>136.380</b>	<b>104.496</b>
<b>ACREEDORES A LARGO PLAZO:</b>		
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (NOTA 12)	67.093	94.569
DEUDAS CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS (NOTA 14)	2.378	3.260
DESEMBOLSOS PENDIENTES SOBRE ACCIONES NO EXIGIDOS	150	150
OTRAS DEUDAS	103	158
<b>TOTAL ACREEDORES A LARGO PLAZO</b>	<b>69.724</b>	<b>98.137</b>
<b>ACREEDORES A CORTO PLAZO:</b>		
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (NOTA 12)	12.759	15.834
DEUDAS CON EMPRESAS DE GRUPO Y ASOCIADAS (NOTA 14)	7.133	7.361
<b>ACREEDORES COMERCIALES</b>	<b>98.365</b>	<b>109.398</b>
ANTICIPOS DE CLIENTES	40.080	50.455
DEUDAS POR COMPRAS O PRESTACIÓN DE SERVICIOS	58.285	58.943
<b>REMUNERACIONES PENDIENTES DE PAGO</b>	<b>19.552</b>	<b>18.617</b>
<b>OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES</b> (NOTA 15)	<b>18.430</b>	<b>18.887</b>
<b>AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN</b>	<b>72</b>	<b>63</b>
<b>TOTAL ACREEDORES A CORTO PLAZO</b>	<b>156.311</b>	<b>170.160</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>463.674</b>	<b>465.892</b>

Las Notas 1 a 18  
descritas en la Memoria adjunta  
forman parte integrante del  
balance de situación  
al 31 de diciembre de 1997.

DEBE	MILLONES DE PESETAS	
	EJERCICIO 1997	EJERCICIO 1996
<b>GASTOS:</b>		
APROVISIONAMIENTOS (NOTA 16)	69.496	62.353
GASTOS DE PERSONAL (NOTA 16)	159.504	157.840
DOTACIONES PARA AMORTIZACIONES DE INMOVILIZADO	30.131	21.873
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE TRÁFICO	1.902	1.168
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 16)	227.971	200.175
	489.004	443.409
<b>BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>35.949</b>	<b>34.198</b>
GASTOS FINANCIEROS Y ASIMILADOS	10.550	17.360
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE INVERSIONES FINANCIERAS	-	2.845
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO	14.515	6.168
	25.065	26.373
<b>BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>30.411</b>	<b>17.985</b>
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE INMOVILIZADO MATERIAL	26	206
VARIACIÓN DE LAS PROV. DE LA CARTERA DE CONTROL (NOTA 7)	1.607	1.633
PÉRDIDAS PROCEDENTES DEL INMOVILIZADO	729	3.696
GASTOS EXTRAORDINARIOS (NOTA 4-k y 16)	62.621	18.413
GASTOS Y PÉRDIDAS DE OTROS EJERCICIOS	441	95
	65.424	24.043
<b>BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>14.360</b>	<b>2.823</b>
IMPUESTOS SOBRE SOCIEDADES (NOTA 15)	3.332	101
<b>BENEFICIOS DEL EJERCICIO</b>	<b>11.028</b>	<b>2.722</b>

HABER	MILLONES DE PESETAS	
	EJERCICIO 1997	EJERCICIO 1996
<b>INGRESOS:</b>		
IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS (NOTA 16)	496.641	452.636
OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 16)	28.312	24.971
	524.953	477.607
INGRESOS DE PARTICIPACIONES EN CAPITAL	253	575
OTROS INTERESES E INGRESOS ASIMILADOS	8.269	3.805
DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO	11.005	5.780
	19.527	10.160
<b>RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS</b>	<b>5.538</b>	<b>16.213</b>
BENEFICIOS EN ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO (NOTAS 6 y 7)	17.078	3.285
INGRESOS EXTRAORDINARIOS (NOTA 16)	13.054	3.105
INGRESOS Y BENEFICIOS DE OTROS EJERCICIOS (NOTA 4-h)	19.241	2.491
	49.373	8.881
<b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS NEGATIVOS</b>	<b>16.051</b>	<b>15.162</b>

Las Notas 1 a 18 descritas  
en la Memoria adjunta  
forman parte integrante  
de la cuenta de pérdidas y  
ganancias del ejercicio 1997.



■  
M E M O R I A  
■





## **1 ACTIVIDAD Y PLANES DE LA SOCIEDAD**

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

Como transportista de pasajeros y mercancías es un operador con una amplia red, atendiendo a tres mercados fundamentales: España, Europa y América. En los tráficos internacionales, en aquellos países con los que existen Convenios Bilaterales y en los que sólo se designa a una Sociedad como Operadora, IBERIA Líneas Aéreas de España, S.A. es la designada por la parte española. En lo relativo al transporte dentro de España, una parte importante del citado transporte es operado por Aviación y Comercio, S.A. sociedad filial de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A.

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

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

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

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

En la actualidad, la Sociedad está inmersa en el proceso de implantación del Plan Director diseñado por el actual equipo directivo, y que tiene como objetivo consolidar a IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. como una Sociedad global de transporte aéreo. Al efecto, durante 1997 se han realizado un importante número de acciones dirigidas a lograr este objetivo:

1. Modificación organizativa tendente a desarrollar un modelo de gestión diferenciado entre el transporte de pasaje y cada uno de los negocios (Aeropuertos, Material, Sistemas y Carga).

2. Reorganización del papel de las diferentes sociedades pertenecientes al Grupo, distinguiendo la gestión operativa, realizada a través de diversas Sociedades Operadoras, de la gestión comercial que, a través de una Dirección Comercial única, se realizará de forma global. En este sentido ha comenzado la programación conjunta de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y Aviación y Comercio, S.A., a la vez que se ha autorizado la compra por parte de la Sociedad del paquete de acciones de Aviación y Comercio, S.A. que posee Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI). En igual dirección, se ha firmado en 1997 el acuerdo de franquicia con Air Nostrum. Asimismo, en marzo de 1998 se ha llegado a un acuerdo con Air Europa para operar 11 aviones para los tráficos de la Sociedad.

3. Negociación y firma en enero de 1998 del XIV Convenio Colectivo de Tierra en un entorno de contención de gastos.

4. Firma de Acuerdos de Alianzas con American Airlines, Inc. y British Airways que están en proceso de desarrollo y en algún caso a la espera de las pertinentes autorizaciones gubernamentales. Esta alianza hará que IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. pertenezca a uno de los dos importantes grupos aéreos que en el futuro operarán a nivel mundial.

5. Firma de acuerdo de intenciones de renovación de flota con Airbus que permitirá la sustitución de los aviones de corto y medio radio, que comprende la incorporación de 76 aviones, 50 en firme y 26 en opción. Esta operación permitirá una unificación de la flota de la Sociedad que redundará en una mayor competitividad en costes.

6. Saneamiento de las inversiones en Latinoamérica, fundamentalmente en lo relativo a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA), sociedad que ha dejado de operar en 1997 y que está en proceso de liquidación. Las cuentas anuales de la Sociedad presentan una provisión del 100% de los riesgos relacionados con esta Sociedad.

7. Inicio del proceso de venta de Binter Mediterráneo, S.A. y Binter Canarias, S.A.

## **2 BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES**

Las cuentas anuales del ejercicio 1997 han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad, que incluyen los efectos de la actualización practicada al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, y se presentan de acuerdo con el Plan General de Contabilidad, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio 1997. Estas cuentas anuales que han sido formuladas por los Administradores de la Sociedad, se someterán a la aprobación por la Junta General Ordinaria de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin ninguna modificación.

## **3 DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS**

La propuesta de los Administradores de la Sociedad consiste en destinar los beneficios del ejercicio a compensar pérdidas de ejercicios anteriores.

## **4 NORMAS DE VALORACIÓN**

Las principales normas de valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de las cuentas anuales del ejercicio 1997, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad, han sido las siguientes:

### **A) GASTOS DE ESTABLECIMIENTO**

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

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 por la amortización de estos gastos ha ascendido a 180 millones de pesetas.

### **B) INMOVILIZADO INMATERIAL**

Los bienes adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se han incorporado al inmovilizado inmaterial por el coste del bien sin incluir costes financieros, y se amortizan con idénticos criterios que los elementos de la misma naturaleza del inmovili-

zado material, reflejándose en el pasivo la deuda total por las cuotas de arrendamiento más el importe de la opción de compra. La diferencia entre ambos importes, que representa los gastos financieros de la operación, se incluye en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación adjunto y se imputa a los resultados de cada ejercicio de acuerdo con un criterio financiero.

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).

Los bienes adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se amortizan siguiendo el método lineal, distribuyendo el coste amortizable de los activos entre los años de vida útil estimada, que son similares a los de los bienes incluidos en las inmovilizaciones materiales.

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

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 por amortización del inmovilizado inmaterial ha ascendido a 1.875 millones de pesetas.

### C) INMOVILIZADO MATERIAL

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

#### 1. FLOTA AÉREA:

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

#### 2. OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:

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

#### 3. REPARACIONES, CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO:

La Sociedad sigue el procedimiento de constituir una provisión para las grandes reparaciones periódicas de la flota aérea B-747, B-757, DC-10, DC-8, MD-87, A-300, A-320 y A-340 con que opera, en función de una estimación del coste total a incurrir, imputando dicho coste a resultados linealmente en el período que transcurre entre dos grandes reparaciones sucesivas. El saldo de la provisión por este concepto se muestra en el epígrafe "Provisión para grandes reparaciones" del balance de situación al 31 de diciembre de 1997 adjunto.

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

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





#### D) AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO MATERIAL

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

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

##### 1. FLOTA AÉREA:

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

En 1997, la Sociedad ha realizado un estudio sobre el valor de mercado de la flota B-727 por encontrarse en proceso de sustitución, habiendo dotado una provisión de 3.387 millones de pesetas para dejar valorada la mencionada flota a su valor de mercado.

##### 2. REPUESTOS DE FLOTA:

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

###### a). Repuestos rotables

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

###### b). Repuestos reparables

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

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

##### 3. AÑOS DE VIDA ÚTIL ESTIMADA

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

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

Los edificios e instalaciones construidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en aeropuertos nacionales, con un valor neto contable al 31 de diciembre de 1997 de 1.259 millones de pesetas, se amortizan considerando los períodos de cada concesión.

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

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 en concepto de amortización y provisiones del inmovilizado material se desglosa en los siguientes conceptos:

1997	
	MILLONES DE PESETAS
FLOTA AÉREA	20.676
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL	9.069
	<b>29.745</b>

#### E) PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES Y OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS

##### 1. PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES DEL GRUPO Y ASOCIADAS.

La Sociedad presenta su inversión en otras sociedades a su coste de adquisición, minorado, en su caso, por las necesarias provisiones para depreciación por el exceso del coste sobre su valor razonable al cierre del ejercicio que, en el caso de las sociedades filiales iberoamericanas, de Amadeus Group y de las sociedades propietarias de los aviones A-340, se ha determinado en función de sus estados financieros provisionales al 31 de diciembre de 1997.

El efecto de la aplicación de criterios de consolidación sobre las cuentas anuales de la Sociedad del ejercicio 1997 supone un incremento de los activos de 87.942 millones de pesetas, un aumento de los beneficios del ejercicio de 3.876 millones de pesetas y un aumento de las reservas de 1.982 millones de pesetas.

##### 2. DEUDA PÚBLICA.

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

##### 3. IMPOSICIONES A PLAZO.

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

#### F) CONVERSIÓN DE SALDOS EN MONEDA EXTRANJERA

Al 31 de diciembre de cada año, los saldos de las cuentas en moneda extranjera se valoran al tipo de cambio en vigor a dicha fecha, excepto el saldo correspondiente al pasivo por documentos de tráfico pendientes de utilizar que, de acuerdo con la práctica



habitual de las compañías aéreas, se refleja en el balance de situación al tipo de cambio del mes de la venta, fijado por la International Air Transport Association (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.

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

#### DIFERENCIAS DE CAMBIO DERIVADAS DE LA FINANCIACIÓN DE FLOTA AÉREA

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

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

De acuerdo con dicha norma, durante el ejercicio 1997 la Sociedad ha efectuado los siguientes aumentos en el coste y en las dotaciones para amortización de su flota aérea:

1997	
	MILLONES DE PESETAS
INMOVILIZACIONES INMATERIALES-COSTE	33
DOTACIÓN PARA AMORTIZACIONES	6
INMOVILIZACIONES MATERIALES-COSTE	36
DOTACIÓN PARA AMORTIZACIONES	7

#### 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 1997 y de 1996 pendientes de utilizar a dichas fechas.

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

En 1996 fue el primer ejercicio completo en el que se utilizó el nuevo sistema implantado por la Dirección de la Sociedad para el control de las ventas y utilizaciones de billetes de tráfico internacional y la determinación del saldo del epígrafe "Anticipos de clientes". En el ejercicio 1997, la Sociedad ha ultimado la definición de los procedimientos de control sobre las transacciones relacionadas con la cuenta "Anticipos de clientes", habiendo efectuado una regularización por un importe neto de 18.884 millones de pesetas que se ha registrado en el epígrafe "Ingresos y beneficios de otros ejercicios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 adjunta. Este exceso ha sido consecuencia, básicamente, del efecto de la no utilización de billetes por parte de los clientes.

La Sociedad tiene en vigor la tarjeta "IBERIA Plus", cuyo objeto es una promoción permanente basada en la obtención de puntos por el titular cada vez que realiza determinados vuelos, utiliza ciertos servicios hoteleros y de alquiler de automóviles o realiza compras con una tarjeta de crédito adscrita al programa. Los puntos pueden ser canjeados por billetes gratuitos u otros servicios de las compañías adscritas al programa. El balance de situación al 31 de diciembre de 1997 adjunto incluye una provisión de 3.874 millones de pesetas por este concepto, de acuerdo con la estimación de la valoración de los puntos acumulados a dicha 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.

El balance de situación adjunto recoge los pasivos devengados por estos conceptos al 31 de diciembre de 1997. La dotación correspondiente a las estimaciones de los devengos del ejercicio 1997 y a los importes de los rendimientos atribuibles a las provisiones constituidas se recogen en los epígrafes "Gastos de personal" y "Gastos financieros" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 adjunta, respectivamente (véase Nota 11).



Los estudios actuariales utilizados en los ejercicios 1997 y 1996 se han elaborado siguiendo el método denominado "unit credit" y sus principales parámetros técnicos son un tipo de interés del 5% y 6%, respectivamente, para el personal jubilado, un 6% para el personal activo de vuelo y en situación de reserva, un índice supuesto de precios de consumo del 3% anual y dotaciones con carácter anual postpagable. Las modificaciones efectuadas en el ejercicio 1997 en el parámetro tipo de interés se ha realizado para una mayor adecuación del estudio a las tendencias actuales del mercado.

#### 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 (viudez, incapacidad laboral transitoria y permanente y otras).

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

En el ejercicio 1997 las aportaciones de la Sociedad han ascendido a 2.647 millones de pesetas, y se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 adjunta.

#### K) PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES

Los movimientos más significativos registrados en el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación en el ejercicio 1997 han correspondido a un aumento por dotaciones efectuadas en el ejercicio por un importe de 56.310 millones de pesetas, que principalmente se han registrado con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta (véase Nota 16), y a una disminución por aplicaciones de la provisión por importe de 33.450 millones de pesetas.

Las dotaciones del ejercicio 1997 se han realizado para cubrir, principalmente, riesgos relacionados con las sociedades filiales, costes de reestructuraciones futuras, actas levantadas por las autoridades fiscales, riesgos de no recuperación total de cuentas a cobrar, así como pérdidas que pudieran producirse en el desenlace final de determinadas reclamaciones en curso.

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

La instrucción del referido expediente no ha sido todavía ultimada por el Servicio de Defensa de la Competencia.

En las cuentas anuales del ejercicio 1997 no se ha registrado ninguna provisión en relación con este expediente ya que, los Administradores de la Sociedad no consideran que de la resolución del mismo se vayan a producir pasivos significativos para la Sociedad.

#### L) IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES

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

El régimen de declaración consolidada aplicable a la Sociedad como parte de Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, está regulado 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 1997 se liquidará en régimen de declaración consolidada.

#### 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 registra en el activo del balance de situación en el capítulo “Depósitos y fianzas a corto plazo” del epígrafe “Inversiones financieras temporales”.

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

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

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



## 5 INMOVILIZACIONES INMATERIALES

El movimiento habido durante el ejercicio 1997 en las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial y de su correspondiente amortización acumulada ha sido el siguiente:

1997	MILLONES DE PESETAS			
	01-01-97	ADICIONES Y DOTACIONES	TRASPASOS	31-12-97
DERECHOS SOBRE BIENES EN RÉGIMEN DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO	34.638	33	-	34.671
APLICACIONES INFORMÁTICAS	4.836	113	272	5.221
DERECHOS DE TRASPASO Y OTROS	403	29	(254)	178
AMORTIZACIONES	(11.150)	(1.875)	-	(13.025)
<b>VALOR NETO</b>	<b>28.727</b>	<b>(1.700)</b>	<b>18</b>	<b>27.045</b>

Al 31 de diciembre de 1997, el saldo de "Derechos de traspaso y otros" incluye 93 millones de pesetas 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 1997, cuyos costes financieros están en algunos casos referenciados al LIBOR, y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:

AL 31-12-97	MILLONES DE PESETAS
PRECIO DE CONTADO DEL INMOVILIZADO ADQUIRIDO, SEGÚN CONTRATOS	34.476
IMPORTE DE LAS CUOTAS PAGADAS - EN AÑOS ANTERIORES	18.721
- EN EL EJERCICIO	4.352
IMPORTE DE LAS CUOTAS PENDIENTES AL 31 DE DICIEMBRE	24.536 (a)
IMPORTE DE LAS OPCIONES DE COMPRA	21.651 (a)

(a) Estos importes incluyen 7.183 millones de pesetas al 31 de diciembre de 1997 de intereses no devengados a dicha fecha, cuya contrapartida se incluye en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación al 31 de diciembre de 1997 adjunto.

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 1997, incluyendo el importe de las opciones de compra, es el siguiente:

AL 31-12-97	
CUOTAS CON VENCIMIENTO EN	MILLONES DE PESETAS
1998	4.485
1999	4.577
2000	4.809
2001	7.991
2002	6.740
RESTO (HASTA 2004)	17.585

## 6 INMOVILIZACIONES MATERIALES

El movimiento habido durante el ejercicio 1997 en las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada y provisiones ha sido el siguiente:

### *COSTE*

Al 31 de diciembre de 1997, el saldo de inmovilizado en curso incluye 10.855 millones de pesetas, correspondientes a anticipos por los compromisos de compra adquiridos con los fabricantes de flota.

COSTE	MILLONES DE PESETAS				
	01-01-97	ADICIONES	RETIROS	TRASPASOS	31-12-97
<b>FLOTA AÉREA</b>	<b>303.492</b>	<b>36</b>	<b>(4.975)</b>	<b>-</b>	<b>298.553</b>
<b>OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:</b>					
TERRENOS	551	-	-	-	551
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	26.645	34	(18)	-	26.661
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE (a)	54.800	3.352	(946)	574	57.780
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	1.531	532	(116)	-	1.947
MOBILIARIO Y ENSERES	3.297	128	(85)	(3)	3.337
EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN	21.944	1.461	(181)	1	23.225
REPUESTOS PARA INMOVILIZADO	28.168	7.431	(6.241)	(410)	28.948
SIMULADORES DE VUELO	6.731	-	-	410	7.141
INMOVILIZADO EN CURSO	10.962	7.354	(4.858)	(590)	12.868
	<b>154.629</b>	<b>20.292</b>	<b>(12.445)</b>	<b>(18)</b>	<b>162.458</b>

(a) Las adiciones de "Maquinaria, instalaciones y utillaje" incluyen la inversión por importe de 1.154 millones de pesetas en relación con la nueva terminal de carga. El importe de traspasos, de este mismo epígrafe incorpora 496 millones de pesetas en relación con este concepto.

Durante el ejercicio 1997, la Sociedad ha efectuado anticipos por este concepto que han ascendido a 4.025 millones de pesetas y ha recuperado 2.527 millones de pesetas,



correspondientes a los que se entregaron a cuenta de los dos A-340, que se han comenzado a operar en régimen de arrendamiento operativo. Asimismo, se han recuperado 833 millones de pesetas de los anticipos realizados por la flota A-321 en años anteriores y que se han aplicado para la constitución de las dos sociedades propietarias de los dos A-340 que se han empezado a operar en 1997. En relación con estos últimos anticipos, al 31 de diciembre de 1997 quedan anticipos pendientes de aplicar por 1.102 millones de pesetas, aproximadamente, que se aplicarán en las operaciones de entrega de flota A-340.

El 31 de diciembre de 1996, la Sociedad actualizó su inmovilizado material al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, con pago de un gravamen único del 3%. Con anterioridad la Sociedad se había acogido a otras leyes de actualización. La actualización de 1996 se practicó aplicando los coeficientes máximos autorizados por el Real Decreto-Ley, y la reducción del 40% por el efecto de la financiación de la Sociedad hasta el límite del valor estimado de mercado de cada uno de los bienes. El resultado de la actualización y su efecto al 31 de diciembre de 1997 es el siguiente:



ACTUALIZACION	MILLONES DE PESETAS			
	PLUSVALIA A 31-12-96	AMORTIZACION ACUMULADA	BAJAS DE INMOVILIZADO	EFFECTO NETO
FLOTA AÉREA	8.849	(5.630)	(19)	3.200
TERRENOS	147	-	-	147
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	2.997	(548)	(1)	2.448
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	3.529	(1.029)	(57)	2.443
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	27	(8)	-	19
SIMULADORES DE VUELO	376	(72)	-	304
	<b>15.925</b>	<b>(7.287)</b>	<b>(77)</b>	<b>8.561</b>

El efecto de la actualización sobre las amortizaciones del ejercicio 1997 ha ascendido a 7.287 millones de pesetas, aproximadamente.

El efecto de la actualización sobre las amortizaciones del ejercicio 1998 ascenderá a 2.257 millones de pesetas, aproximadamente.

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

### AMORTIZACIONES Y PROVISIONES

AMORTIZACION Y PROVISIONES	MILLONES DE PESETAS			
	01-01-97	DOTACIONES	RETIROS	31-12-97
<b>FLOTA AÉREA</b>	<b>167.009</b>	<b>20.676</b>	<b>(3.876)</b>	<b>183.809</b>
<b>OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:</b>				
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	11.397	1.477	(1)	12.873
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	31.989	4.341	(817)	35.513
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	926	166	(112)	980
MOBILIARIO Y ENSERES	2.558	209	(84)	2.683
EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN	20.998	492	(180)	21.310
REPUESTOS PARA INMOVILIZADO	16.685	1.655	(565)	17.775
SIMULADORES DE VUELO	4.181	729	-	4.910
	<b>88.734</b>	<b>9.069</b>	<b>(1.759)</b>	<b>96.044</b>

Al 31 de diciembre de 1997, el coste de los bienes totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado material asciende a 39.025 millones de pesetas. Adicionalmente el coste de los bienes obsoletos o fuera de servicio que mantiene la Sociedad totalmente provisionados al 31 de diciembre de 1997 asciende a 774 millones de pesetas.

### 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

##### • B-757

En 1994, la Sociedad suscribió con diversas sociedades contratos de arrendamiento operativo por siete aviones B-757. Dos de estos aviones se arrendaron por un período de cuatro años, 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 periodo inicial de arrendamiento de las tres opciones siguientes: ejercitar la opción de compra, prorrogar el arrendamiento por un período de hasta 12 años, o devolver el avión al arrendador.

En octubre de 1997, la Sociedad ha comunicado la prórroga del arrendamiento operativo de los dos aviones B-757 mencionados en el párrafo anterior por 18 meses más. En diciembre de 1997, el arrendador de estos aviones ha vendido uno de los mismos a un tercero quien se ha subrogado en las mismas condiciones en el contrato de arrendamiento operativo que mantenía el anterior propietario con IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A.



Al 31 de diciembre de 1997 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 1997, la Sociedad había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 6.930 millones de pesetas.

En la actualidad, la Sociedad está renegociando con The Boeing Company una modificación del contrato, mediante la cual se anularían los compromisos anteriores y se adquirirían un total de 16 aviones, 8 de los cuales se recibirían en 1999 y los otros 8 en el año 2000.

- B-747 y B-727

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

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

En 1995, la Sociedad ejercitó la opción de compra sobre dos de los siete aviones B-727 arrendados. Estos aviones se adquirieron para su desguace y aprovechamiento de repuestos. En relación con el resto de aviones B-727, durante el ejercicio 1995 se firmó una modificación del contrato original, en virtud de la cual, se amplió la duración del arrendamiento hasta diciembre de 1998, con la posibilidad de prorrogarse hasta julio del 2001.

#### FLOTA AIRBUS

- A-340

Tras el acuerdo alcanzado en 1996, la Sociedad acordó con Airbus Industrie, G.I.E. (Airbus) la entrega de ocho aviones A-340, seis de los cuales ya se han recibido y los dos restantes se recibirán en el año 1998, así como la fecha de recepción de otros cuatro aviones más en opción: 1 en 1999, 1 en el 2000 y 2 en el 2001.

Los cuatro aviones A-340 que entraron en operación en 1996 fueron alquilados en régimen de arrendamiento operativo a las sociedades Iberbus Concha Ltd., Iberbus Rosalía Ltd., Iberbus Chacel Ltd. e Iberbus Arenal Ltd. Asimismo, los dos aviones A-340 que han entrado en operación en 1997 han sido alquilados en régimen de arrendamiento

operativo a las sociedades Iberbus Teresa Ltd. e Iberbus Emilia Ltd. La Sociedad participa en el 40% del capital de cada una de estas sociedades (véase Nota 7). Los arrendamientos operativos de los seis 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 un valor predeterminado de la aeronave; prorrogar el alquiler por cinco u ocho años para los que se empezaron a operar en 1996 y por tres u ocho años para los que se empezaron a operar en 1997 y ejercer obligatoriamente la opción de compra pagando el valor de mercado de la aeronave; o proceder a la devolución del avión.

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

En relación con los dos aviones A-340 que se recibirán durante el ejercicio 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 49 millones de dólares U.S.A. para la financiación de las sociedades que comprarán los aviones al constructor. El valor de adquisición de los dos aviones A-340 citados asciende a 216 millones de dólares USA, aproximadamente. El precio básico de los cuatro aviones A-340 restantes, cuya entrega está prevista en 1999, 2000 y 2001, asciende a un importe total de 432 millones de dólares U.S.A., aproximadamente.

Como garantía de las operaciones relativas a la recepción de 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 1997 ascendía a 2.577 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 1997, a 2.699 millones de pesetas.

• A-319, A-320 y A-321

El 3 de febrero de 1998 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y Airbus Industrie, G.I.E. han firmado una carta de intenciones por la que la Sociedad se ha comprometido a adquirir 50 aviones de la familia A-320 y además tendrá la opción de adquirir 26 aviones más de la misma familia. El calendario previsto de recepción de los mencionados aviones es el siguiente:

CALENDARIO PREVISTO DE RECEPCION DE AVIONES									
FLOTA	1999	2000	2001	2002	2003	2004	(a)2005	(a)2006	TOTAL
A-319	-	-	-	-	-	-	4	5	9
A-320	6	5	6	10	2	2	3	2	36
A-321	2	3	2	5	5	(b) 8	-	6	31
	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>13</b>	<b>76</b>

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

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



El volumen de inversión comprometido en esta operación es de 400.000 millones de pesetas, aproximadamente.

En la fecha de la firma de esta carta de intenciones, cuyo contrato definitivo debe ser firmado con anterioridad al 30 de abril de 1998, la Sociedad ha desembolsado 150.000 dólares U.S.A. por avión en concepto de reserva.

#### RESTO DE FLOTA

- DC-9 y DC-10

En 1997, la Sociedad ha vendido un DC-10 y un DC-9 a Continental Airlines, Inc. y a Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur, S.A., respectivamente, por importes de 1.911 millones de pesetas y 657 millones de pesetas, respectivamente, habiendo obtenido unas plusvalías de 1.068 millones de pesetas y 597 millones de pesetas, respectivamente que se han registrado en el epígrafe “Beneficios en enajenación de inmovilizado” de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 adjunta.

- A-300

Al 31 de diciembre de 1997 permanecen en situación inactiva dos aviones A-300 cuya operación fue suspendida a finales de 1992. En el ejercicio 1997, dado que la mayor parte de los componentes de las células de estos dos aviones han sido utilizados en otros aviones, la Sociedad ha optado por dotar una provisión por obsolescencia por el valor residual de ambas células que ascendía a 1.637 millones de pesetas. Esta dotación ha sido registrada en el epígrafe “Gastos extraordinarios” de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 adjunta.

- A-320 y MD-87

En 1993, la Sociedad vendió seis aviones A-320 y cinco aviones MD-87. Con posterioridad a la venta, la Sociedad suscribió contratos de arrendamiento operativo de estos aviones. El beneficio obtenido por la venta de estos aviones, por 5.361 millones de pesetas, se registró en el epígrafe “Ingresos a distribuir en varios ejercicios” del balance de situación. El reconocimiento de la parte correspondiente de dicho beneficio en el resultado del ejercicio 1997 ha ascendido a 1.100 millones de pesetas, y se incluye dentro del epígrafe “Otros ingresos de explotación” de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 adjunta.

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

# FLOTA OPERATIVA

A continuación se resume la flota operativa de la Sociedad durante el ejercicio 1997:

FLOTA OPERATIVA-1997					
TIPO DE AVION	EN PROPIEDAD	EN ARRENDAMIENTO FINANCIERO	EN ARRENDAMIENTO OPERATIVO	WET LEASE (e)	TOTAL
B-727	23 (f)	-	5	-	28
B-747	6	-	1	1	8
B-757	-	1	7	2	10
A-300	8 (a)	-	-	-	8
A-320	11	5	6	1	23
A-340	-	-	6	-	6
DC-8	-	-	3 (b)	-	3
DC-9	8 (c)	-	-	-	8
DC-10	5 (d) (f)	-	-	-	5
MD-87	17	2	5	-	24
L1011-1	-	-	-	1	1
	<b>78</b>	<b>8</b>	<b>33</b>	<b>5</b>	<b>124</b>

(a) Incluye 2 aviones que se encuentran inactivos.

(b) Incluye 2 aviones alquilados a su filial Cargosur, S.A., y otro más, arrendado a terceros.

(c) Incluye un avión vendido en 1997 a Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur, S.A. y cuatro alquilados a Binter Canarias, S.A.

(d) Incluye un avión vendido en 1997 a Continental Airlines, Inc.

(e) Modalidad de alquiler que incluye flota y tripulación de una duración aproximada de 6 meses. Los arrendadores han sido Air Atlanta UK Limited, Air Europa, S.A., BCM Airlines y Aer Turas Teoranta.

(f) Estas cifras no incluyen, 4 B-727 y 3 DC-10 pertenecientes a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. recibidos en diciembre de 1997 en ejecución de las hipotecas sobre préstamos concedidos por la Sociedad. Estos aviones están a la espera de su matriculación y reparación.

Existe una hipoteca constituida sobre un avión que la Sociedad incorporó en régimen de arrendamiento financiero y cuyo valor neto contable en libros ascendía, al 31 de diciembre de 1997, a 4.571 millones de pesetas.

## GASTOS DE ARRENDAMIENTO

Las cuotas devengadas en el ejercicio 1997 en concepto de arrendamiento operativo de los 30 aviones, de las flotas B-747, B-757, B727, A-320, A-340 y MD-87 mencionados anteriormente han ascendido a 14.396 millones de pesetas, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 adjunta (véase Nota 16). El importe total aproximado de las cuotas a pagar comprometidas por el arrendamiento operativo de estos aviones, así como su año de devengo, es el que se detalla a continuación:

GASTOS DE ARRENDAMIENTO	
AÑO DE DEVENGO	MILLONES DE DOLARES U.S.A.
1998	101
1999	93
2000	76
2001 A 2005	237
	<b>507</b>



## COBERTURA DE SEGUROS

La Sociedad mantiene suscritas diferentes pólizas de seguro sobre los elementos del inmovilizado material e inmaterial, que cubren suficientemente el valor neto contable de los mismos al 31 de diciembre de 1997. Asimismo, la Sociedad mantiene suscritas diferentes pólizas de seguro sobre la flota aérea arrendada a terceros, de acuerdo con las condiciones establecidas en los respectivos contratos de arrendamiento. La mayoría de estas pólizas están suscritas con Musini, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros.

## 7 INMOVILIZACIONES FINANCIERAS

### *PARTICIPACIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS*

Los movimientos habidos durante el ejercicio 1997 en el epígrafe "Participaciones en empresas del Grupo y asociadas", así como en su correspondiente provisión, han sido los siguientes:

EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS		MILLONES DE PESETAS
	COSTE	PROVISIÓN
SALDO AL 01-01-97	77.162	(56.991)
ADICIONES O DOTACIONES	1.147	(2.166)
BAJAS O RECUPERACIONES	(1.957)	2.204
<b>SALDO AL 31-12-97</b>	<b>76.352</b>	<b>(56.953)</b>

AL 31-12-1997		
EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	DIRECCIÓN	PARTICIPACIÓN DIRECTA E INDIRECTA (a)
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	MAUDES, 51; MADRID	32,93
BÍTER CANARIAS, S.A.	AEROPUERTO DE LAS PALMAS	99,99
BÍTER MEDITERRÁNEO, S.A.	AEROPUERTO DE LAS PALMAS	99,99
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	JUAN DE LA CIERVA, 9; MADRID	75,00
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	VELÁZQUEZ, 134; MADRID	99,99
CARGOSUR, S.A.	AVDA. DE LA HISPANIDAD, 13; MADRID	100,00
IBER-SWISS CATERING, S.A.	CTRA. DE LA MUÑOZA, s/n; MADRID	70,00
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A. (VIVA)	ZURBANO, 41; MADRID	99,47
AMADEUS GROUP	SALVADOR DE MADARIAGA, 1; MADRID	29,20
AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A.	BOUCHARD 547; BUENOS AIRES	20,00
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A. (VIASA)	ÓSCAR M. ZULOAGA, s/n; CARACAS	45,00
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A. (SAVIA)	VELÁZQUEZ, 130; MADRID	99,90
IBERBUS CONCHA LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00
IBERBUS ROSALÍA LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00
IBERBUS CHACEL LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00
IBERBUS ARENAL LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00
IBERBUS TERESA LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLÍN	40,00
IBERBUS EMILIA, LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLÍN	40,00
<b>TOTAL</b>		



Las adiciones del ejercicio 1997, corresponden, principalmente, por una parte a la adquisición del 12,94% de las acciones de Líneas Aéreas del Cobre, S.A. a Andes Holding, B.V. por 313 millones de pesetas y por otra parte a la toma de participación del 40% en el capital de las dos sociedades arrendadoras de los dos aviones A-340 que han entrado en operación durante el ejercicio 1997 por importe de 833 millones de pesetas.

Las bajas en el coste y provisiones del ejercicio 1997 corresponden, principalmente, a la venta de las participaciones en Líneas Aéreas del Cobre, S.A. y en Amadeus Data Processing KG.

La información relacionada con las principales empresas del Grupo y asociadas al 31 de diciembre de 1997, obtenida de las respectivas cuentas anuales o estados financieros provisionales en los casos de Aerolíneas Argentinas, S.A., Venezolana Internacional de Aviación, S.A., Amadeus Group y las sociedades Iberbus, y estando pendientes de aprobación por las respectivas Juntas Generales de Accionistas, se presenta a continuación:

MILLONES DE PESETAS					
VALOR EN LIBROS		CAPITAL	(b) RESERVAS	BENEFICIOS (PÉRDIDAS)	
COSTE	PROVISIÓN			ORDINARIOS	EXTRAORDINARIOS
3.880	-	7.400	14.507	3.248	-
5.127	(3.377)	1.387	31	(45)	377
6.157	(6.157)	374	(1)	(336)	(36)
111	-	32	214	43	4
3.785	(29)	150	3.355	251	-
1.445	(704)	1.008	(148)	(134)	15
594	-	500	417	38	37
10.593	(8.828) (e)	6.650	(3.281)	(1.626)	32
2.254	(1.193)	6.527	(17.067)	20.860	(2.115)
24.907	(21.861)	71.472	(58.082) (d)	(12.801)	13.108
14.716	(14.716)	(c)	(c)	(c)	(c)
200	-	200	169	260	9
337	-	1.035	(101)	(73)	-
342	-	1.027	(82)	(71)	-
379	(30)	1.138	(80)	(188)	-
393	(58)	1.164	-	(331)	-
417	-	1.053	-	-	-
416	-	1.057	-	-	-
<b>76.053</b>	<b>(56.953)</b>				

(a) Los porcentajes de participación de la Sociedad en el capital social de las empresas del Grupo y asociadas se han mantenido constantes durante el ejercicio 1997, salvo en el caso de Líneas Aéreas del Cobre, S.A. cuya participación se ha vendido durante el ejercicio 1997.

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

MILLONES DE PESETAS	
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	4.737
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

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

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

(e) La Sociedad ha registrado una provisión adicional de 1.765 millones de pesetas en el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación al 31 de diciembre de 1997 adjunto.



Durante el ejercicio 1997, las Juntas Generales de Accionistas de las siguientes empresas del Grupo y asociadas adoptaron los siguientes acuerdos:

1997		MILLONES DE PESETAS
	DISTRIBUCIÓN DE DIVIDENDOS	REDUCCIÓN DE CAPITAL
BÍTER MEDITERRÁNEO, S.A.	-	1.294
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	250	-

#### GRUPO AEROLÍNEAS ARGENTINAS

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

Al 31 de diciembre de 1997 se encontraban pendientes de cobro por esta operación 135.000.000 de dólares USA, equivalentes a 20.500 millones de pesetas. El plazo estipulado en contrato para el cobro del importe pendiente finaliza en abril de 1999.

Andes Holding B.V. ha iniciado la venta de su participación en Interinvest, S.A. mediante la que espera obtener fondos que le permitan hacer frente a parte de sus pasivos.

En función de la estimación de los fondos que prevé obtener Andes Holding B.V., la Sociedad ha decidido provisionar al 31 de diciembre de 1997, 11.000 millones de pesetas del saldo pendiente de cobro. Esta provisión se ha registrado en el epígrafe "Provisiones para responsabilidades" del balance de situación adjunto, con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio adjunta.

Adicionalmente, está previsto que en 1998 la Sociedad ceda a Andes Holding, B.V. su participación directa, 20% del capital, en Aerolíneas Argentinas, S.A., a cambio de una participación del 8,92% en el capital social de Interinvest, S.A. El valor contable de la participación de la Sociedad en Aerolíneas Argentinas, S.A. al 31 de diciembre de 1997 se corresponde, aproximadamente, con el valor de mercado de la participación en Interinvest, S.A. que la Sociedad recibirá por esta transacción. Este valor de mercado está basado en el precio que se ha fijado para la adquisición de un 10% del capital social de Interinvest, S.A. por parte de American Airlines, Inc.

Al 31 de diciembre de 1997, 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 12.300 millones de pesetas. La Sociedad tiene cubierto este riesgo mediante una provisión de 2.336 millones de pesetas registrada en el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación a 31 de diciembre de 1997 adjunto y mediante una garantía hipotecaria sobre dos aviones B-747 propiedad de Aerolíneas Argentinas, S.A..

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

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

Las diferentes operaciones que se han realizado en relación con las diferentes cuentas que la Sociedad mantiene con VIASA, son las siguientes:

1). En febrero de 1997, la Sociedad aportó 12 millones de dólares USA equivalentes a 1.719 millones de pesetas para acometer las primeras acciones del proceso de liquidación, que se han registrado en el epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 adjunta.

2). En diciembre de 1997 se ejecutó el aval que la Sociedad tenía prestado y que al estar contraavalado por Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, se recuperó de la misma la totalidad del importe. La ejecución del aval permitió a IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. la recuperación de un depósito bancario más los intereses correspondientes por importe de 3.404 millones de pesetas.

3). Como consecuencia del proceso de liquidación, la Sociedad ha provisionado todos los saldos (préstamos, intereses y cuentas comerciales) que mantenía con VIASA, habiendo registrado en el epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 adjunta un total de 6.731 millones de pesetas de dotaciones por este concepto.

4). En diciembre de 1997, y después de la subasta judicial que dio la propiedad de la flota que se indica a la Sociedad, se ha capitalizado por un valor simbólico 4 B-727 y 3 DC-10 pertenecientes a VIASA que constituían garantía hipotecaria de los préstamos que en su día había otorgado la Sociedad. Como consecuencia de esta capitalización, la Sociedad ha cancelado contra provisiones constituidas los préstamos concedidos e intereses relacionados con estos aviones por importe de 10.919 millones de pesetas. A la fecha de formulación de estas cuentas anuales los mencionados aviones están pendientes de su matriculación y reparación.

Al 31 de diciembre de 1997 la situación de los saldos que mantiene IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. con VIASA es la siguiente:

AL 31-12-97		MILLONES DE PESETAS
	<b>COSTE</b>	<b>PROVISIÓN</b>
PARTICIPACIÓN	14.716	(14.716)
PRÉSTAMOS E INTERESES	4.263	(4.263)
CUENTA CORRIENTE	4.712	(4.712)
<b>TOTAL</b>	<b>23.691</b>	<b>(23.691)</b>

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

#### LÍNEAS AÉREAS DEL COBRE, S.A.

El 22 de abril de 1997, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. adquirió 2.117.301 acciones de Líneas Aéreas del Cobre, S.A. que representaban el 12,94% de su capital social por 2.186.194 dólares U.S.A. equivalentes a 313 millones de pesetas.

El 28 de abril de 1997 la Sociedad vendió la totalidad de su participación en Líneas Aéreas del Cobre, S.A. por 8.000.000 de dólares U.S.A. equivalentes a 1.163 millones de pesetas habiendo obtenido una plusvalía de 833 millones de pesetas registrada en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 adjunta.

#### AMADEUS GROUP

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

En el ejercicio 1997, la Sociedad ha vendido a Amadeus Global Travel Distribution, S.A. su participación en Amadeus Data Processing KG por un importe de 156.494.119 marcos alemanes, equivalentes a 13.234 millones de pesetas habiéndose generado una plusvalía por el mismo importe que se ha registrado en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 adjunta. Esta transacción de venta es la primera de una operación a desarrollar en 1998 por la que en un primer momento todos los accionistas del Grupo Amadeus venden su participación en Amadeus Data Processing KG a Amadeus Global Travel Distribution, S.A. y en un segundo momento, se produce una ampliación de capital en la sociedad matriz que será suscrita en Bolsa.

Al no haberse producido de momento ninguna modificación en la participación de la Sociedad en el mencionado Grupo ni en el patrimonio del mismo, la Sociedad hasta la conclusión de la operación ha optado por dotar una provisión por el mismo importe que la plusvalía obtenida en la operación de venta, que se ha registrado en el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación al 31 de diciembre de 1997 adjunto con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 adjunta.

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

#### AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.

En octubre de 1997, y de acuerdo con el Plan Director del Grupo IBERIA 1997-1999, se inicia la programación conjunta de los vuelos de Aviación y Comercio, S.A. y de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., con las consecuentes implicaciones sobre la política comercial común y la gestión de recursos comunes. Asimismo, en la reunión del día 27 de febrero de 1998 del Consejo de Administración de Sociedad Estatal de Participaciones Industriales se ha acordado la venta del 67,07% de su participación en

Aviación y Comercio, S.A. a IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. por un importe aproximado de 38.000 millones de pesetas.

CRÉDITOS A EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS

Los datos más significativos en relación con el saldo del epígrafe "Créditos a empresas del Grupo y asociadas" y con su correspondiente provisión en el balance de situación al 31 de diciembre de 1997 adjunto son los siguientes:

CRÉDITOS A EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS			
	MILLONES DE PESETAS	FECHA DE VENCIMIENTO	TIPO DE INTERÉS
BÍINTER CANARIAS, S.A.	147	15-1-1999	REFERENCIADO AL MIBOR
VIASA	4.263	(a)	(a)
IBERBUS CONCHA LTD. (b)	2.985	29-02-2003	5%
IBERBUS ROSALÍA LTD. (b)	2.962	10-05-2003	5%
IBERBUS CHACEL LTD. (b)	3.281	06-09-2003	6%
IBERBUS ARENAL LTD. (b)	3.356	18-10-2003	6%
IBERBUS TERESA LTD. (b)	3.034	21-10-2004	6%
IBERBUS EMILIA LTD. (b)	3.048	10-11-2004	6%
<b>TOTAL</b>	<b>23.076</b>		
<b>PROVISIÓN</b>	<b>(4.263)</b>		

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

(b) Corresponde a los préstamos otorgados por la Sociedad a las sociedades arrendadoras de los aviones A-340 recibidos en operación (véase Nota 6).

CARTERA DE VALORES Y OTROS CRÉDITOS

Al 31 de diciembre de 1996, la Sociedad era mutualista de Musini, Sociedad Mutua de Seguros y Reaseguros de Prima Fija con una cuota de participación del 11,74% valorada en 1.350 millones de pesetas.

El 31 de marzo de 1997, se otorga la escritura pública de transformación de Musini, Sociedad Mutua de Seguros y Reaseguros de Prima Fija en Musini, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros. En el proceso de transformación, se acuerda el reparto de 13.000 millones de pesetas con cargo a reservas acumuladas de ejercicios anteriores correspondiéndole a IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 1.535 millones de pesetas que ha registrado en el epígrafe "Ingresos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 adjunta.

Asimismo, en este proceso le corresponden a la Sociedad 587.285 acciones totalmente liberadas con un valor nominal de 1.000 pesetas cada una, que el 23 de septiembre de 1997 se venden a Sociedad Estatal de Participaciones Industriales por un importe total de 2.489 millones de pesetas. Esta venta ha generado una plusvalía de 1.139 millones de pesetas que se ha registrado en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 adjunta.

## 8 DEUDORES

La composición del epígrafe "Deudores" del balance de situación al 31 de diciembre de 1997 adjunto, es la siguiente:

DEUDORES AL 31-12-1997	
	MILLONES DE PESETAS
ORGANISMOS PÚBLICOS (a)	16.895
AGENCIAS DE PASAJE Y CARGA	22.526
COMPAÑÍAS AÉREAS	8.596
CLIENTES EN DELEGACIONES	3.304
TARJETAS DE CRÉDITO	1.546
OTROS CLIENTES POR VENTA Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS	6.121
DEUDORES VARIOS	1.962
DEUDORES DE DUDOSO COBRO	4.096
PROVISIONES	(4.096)
	<b>60.950</b>

(a) Incluye básicamente cuentas a cobrar a la Dirección General de Aviación Civil por la subvención correspondiente a los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y Baleares y en Ceuta y Melilla, cuentas a cobrar a los distintos Ministerios españoles por el mantenimiento de los aviones de la Casa Real y de las Fuerzas Armadas, cuentas a cobrar a la Entidad Pública Empresarial Correos y Telégrafos y a otros organismos postales extranjeros por el transporte de la correspondencia, y cuentas a cobrar a la Hacienda Pública española y otras Haciendas Públicas extranjeras.

## 9 INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES

El desglose de este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 1997 adjunto es el siguiente:

AL 31-12-1997	
	MILLONES DE PESETAS
DEUDA PÚBLICA	17.162
IMPOSICIONES A CORTO PLAZO	51.531
CRÉDITOS A EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS A CORTO PLAZO	5.080
DEPÓSITOS Y FIANZAS A CORTO PLAZO	1.440
INTERESES A COBRAR NO VENCIDOS	1.493
OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	243
	<b>76.949</b>

La Deuda pública está constituida, principalmente, por Obligaciones del Estado y Letras del Tesoro que, al 31 de diciembre de 1997, tenían una rentabilidad media del 10,4%.

La rentabilidad media de las Imposiciones a corto plazo al 31 de diciembre de 1997 era del 4,84%.

Los créditos a empresas del Grupo y asociadas a corto plazo al 31 de diciembre de 1997, recoge los créditos concedidos a Binter Canarias, S.A. por 147 millones de pesetas y a Amadeus Group por 4.933 millones de pesetas.

## 10 FONDOS PROPIOS

### CAPITAL SOCIAL

Al 31 de diciembre de 1997, el capital social estaba compuesto por 882.512.019 acciones nominativas, de 130 pesetas de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas.

Al 31 de diciembre de 1997, Sociedad Estatal de Participaciones Industriales es el accionista mayoritario de la Sociedad, con una participación del 94,74%.

### RESERVA DE REVALORIZACIÓN

Con fecha 22 de enero de 1998 la Administración tributaria ha comprobado y aceptado el saldo del epígrafe "Reserva de revalorización" por lo que, a partir de esta fecha, dicho saldo puede destinarse, sin devengo de impuestos, a eliminar los resultados contables negativos, tanto los acumulados de ejercicios anteriores como 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 de 7 de junio, dicho saldo pasaría a estar sujeto a tributación.

### OTROS ASPECTOS

Con fecha 24 de junio de 1997, la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad aprobó destinar los beneficios del ejercicio 1996 a compensar parte del saldo de la cuenta de "Pérdidas de ejercicios anteriores".

## 11 PROVISIONES PARA PENSIONES Y OTRAS OBLIGACIONES

A efectos de presentación, la Sociedad ha separado en dos epígrafes distintos los diferentes compromisos por pensiones y otras obligaciones. La provisión correspondiente a obligaciones por pensiones de su personal se presenta en el epígrafe "Provisiones para pensiones" del balance de situación y la provisión correspondiente a los pasivos originados por los compromisos contraídos con su personal activo de vuelo y en situación de reserva, en virtud de los correspondientes convenios colectivos, en el epígrafe "Provisiones para otras obligaciones" del balance de situación.

Durante el ejercicio 1997, la Sociedad ha dotado 7.269 millones de pesetas por estos conceptos, habiendo registrado 3.190 millones de pesetas en el epígrafe "Gastos financieros y asimilados" y 4.079 millones de pesetas en el epígrafe "Sueldos, salarios y asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 adjunta. Asimismo, la Sociedad ha realizado pagos a jubilados y personal en reserva durante el ejercicio 1997 por importe de 3.595 millones de pesetas.

## 12 DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO

La composición de las deudas con entidades de crédito de la Sociedad al 31 de diciembre de 1997, de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

AL 31-12-1997		MILLONES DE PESETAS					
DIVISA	DEUDAS CON VENCIMIENTO EN:					AÑOS SIGUIENTES	
	1998	1999	2000	2001	2002		
DEUDA:							
PRÉSTAMOS EN PESETAS	5.242	1.090	1.319	1.313	1.371	7.297	
PRÉSTAMOS EN DIVISA: YEN	275	352	437	3.310	1.404	1.622	
E.C.U.	1.304	599	599	599	599	3.596	
FLORÍN	512	262	262	262	262	1.573	
LIBRA	1.872	1.681	1.681	1.681	1.681	10.086	
DÓLAR U.S.A.	2.262	2.165	2.087	2.353	2.905	-	
MARCO ALEMÁN	1.292	1.355	1.154	1.159	1.188	7.789	
	12.759	7.504	7.539	10.677	9.410	31.963	

Durante 1997, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 8,04% para los préstamos en pesetas y del 7,15%, para los préstamos en moneda extranjera, estando varios de ellos referenciados al MIBOR o LIBOR, respectivamente.

A la fecha de aprobación de estas cuentas anuales, la Sociedad está negociando una posible cancelación anticipada de la totalidad de los préstamos en E.C.U.'s, florines y libras, tanto a corto como a largo plazo, por un importe total de 29.111 millones de pesetas.

## 13 FUTUROS Y OTROS INSTRUMENTOS SIMILARES

A continuación se presenta el desglose de valores nominales por tipos de productos derivados para cobertura que mantiene la Sociedad al 31 de diciembre de 1997:

AL 31-12-1997	
MILLONES DE PESETAS	
<b>OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE CAMBIO:</b>	
CURRENCY SWAPS (PERMUTAS DE DIVISAS) (a)	36.595
<b>OTRAS OPERACIONES DE COBERTURA:</b>	
IRS's (PERMUTAS FINANCIERAS SOBRE TIPOS DE INTERÉS)	43.679
COLLARS (ESTRUCTURAS DE OPCIONES PARA CUBRIR TIPOS DE INTERÉS)	23.471
CONTRATOS DE COBERTURA DE COMBUSTIBLE	29.884

(a) Estas operaciones están recogidas en las cuentas anuales del ejercicio 1997 adjuntas y actualizadas a los cambios de cierre.

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 SEPI y asociadas al 31 de diciembre de 1997 es el siguiente:

AL 31-12 97		MILLONES DE PESETAS		
SOCIEDAD	SALDOS DEUDORES		SALDOS ACREEDORES	
	A LARGO PLAZO	A CORTO PLAZO	A LARGO PLAZO	A CORTO PLAZO
SEPI, POR CONCEPTOS FISCALES (NOTA 15)	22.765	3.990	498	3.907
SEPI, POR OTROS CONCEPTOS	-	-	196	154
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	-	556	-	-
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	-	-	-	206
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRÉS, S.A.	-	228	-	65
IBER-SWISS CATERING, S.A.	-	61	-	419
IBERIA TECNOLOGÍA, S.A.	-	172	-	180
SAVIA	-	1.862	-	-
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	-	1.534	-	-
CARGOSUR, S.A.	-	-	-	212
AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A.	-	1.553 (a)	-	80
AMADEUS GROUP	-	314	-	951
BÍTER FINANCE B.V.	-	2.563	-	-
ANDES HOLDING B.V. (NOTA 7)	20.500	-	-	-
BÍTER CANARIAS, S.A.	-	-	-	492
BÍTER MEDITERRÁNEO, S.A.	-	-	-	89
MUSINI	-	48	1.684	251
CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS, S.A.	-	129	-	-
OTROS	-	3	-	127
	43.265	13.013	2.378	7.133

(a) Incluye 341 millones de pesetas correspondientes a Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur, S.A., sociedad filial de Aerolíneas Argentinas, S.A.

La Sociedad tiene registrado un saldo deudor a corto plazo por un importe de 4.712 millones de pesetas con Venezolana Internacional de Aviación, S.A. que se encuentra totalmente provisionado.



Las principales operaciones efectuadas por la Sociedad con empresas del Grupo SEPI y asociadas durante el ejercicio 1997 son las siguientes:

1997		MILLONES DE PESETAS		
SOCIEDAD	SERVICIOS PRESTADOS	INGRESOS FINANCIEROS	SERVICIOS RECIBIDOS	GASTOS FINANCIEROS
SEPI	-	847	-	28
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	753	-	10	-
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	2	250	170	-
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	1.745	-	398	-
IBER-SWISS CATERING, S.A.	94	-	5.113	-
SAVIA	4.854	3	585	-
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	15.690	33	2.852	24
CARGOSUR, S.A.	-	-	134	-
AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A.	12.073	180	5.793	-
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A.	1.556	-	-	-
AMADEUS GROUP	2.456	262	9.260	47
BÍINTER FINANCE, B.V.	-	118	-	20
BÍINTER CANARIAS, S.A.	3.325	79	-	-
BÍINTER MEDITERRÁNEO, S.A.	372	8	-	-
SOCIEDADES IBERBÚS	-	722	4.750	-
MUSINI	-	-	-	237
OTROS	1.104	-	2.356	-

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, comisiones para la venta de billetes y alquileres de aviones.

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

Por otra parte, al 31 de diciembre de 1997 la Sociedad ha entregado garantías a terceros en favor de su sociedad filial Binter Mediterráneo, S.A. por un importe total de 1.863 millones de pesetas.

## 15 SITUACIÓN FISCAL

Los epígrafes "Deudores" y "Otras deudas no comerciales" del balance de situación al 31 de diciembre de 1997 adjunto, incluyen los saldos deudores y acreedores, respectivamente, con Administraciones Públicas y cuya composición es la siguiente:

SITUACION FISCAL AL 31-12-1997	
	MILLONES DE PESETAS
<b>SALDOS DEUDORES:</b>	
HACIENDA PÚBLICA DEUDORA POR EL IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO	41
HACIENDA PÚBLICA DEUDORA POR RETENCIONES Y PAGOS A CUENTA	13
HACIENDAS PÚBLICAS EXTRANJERAS DEUDORAS	441
	<b>495</b>
<b>SALDOS ACREEDORES:</b>	
HACIENDA PÚBLICA ACREEDORA POR EL I.R.P.E.	4.275
HACIENDA PÚBLICA ACREEDORA POR TASAS DE SALIDA Y SEGURIDAD DE AEROPUERTOS	1.108
HACIENDAS PÚBLICAS EXTRANJERAS ACREEDORAS	4.444
SEGURIDAD SOCIAL ACREEDORA	4.694
OTROS SALDOS ACREEDORES	33
	<b>14.554</b>

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

La conciliación del resultado contable del ejercicio 1997 con la base imponible del Impuesto de Sociedades es como sigue:

1997	MILLONES DE PESETAS		
	AUMENTO	DISMINUCIÓN	IMPORTE
BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS			14.360
DIFERENCIAS PERMANENTES	89	(1.234) (a)	(1.145)
<b>DIFERENCIAS TEMPORALES:</b>			
CON ORIGEN EN EL EJERCICIO	36.744 (b)	(915)	35.829
CON ORIGEN EN EJERCICIOS ANTERIORES	88	(30.266) (c)	(30.178)
<b>BASE IMPONIBLE (ANTES DE AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN)</b>			<b>18.866</b>
<b>AJUSTES POR CONSOLIDACIÓN FISCAL:</b>			
DIFERENCIAS PERMANENTES	1.680	(2.924)	(1.244)
<b>BASE IMPONIBLE (RESULTADO FISCAL)</b>			<b>17.622</b>

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

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

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

El gasto por Impuesto sobre Sociedades registrado en el ejercicio 1997, 3.332 millones de pesetas, es el resultado de aplicar el 35% a los beneficios contables ajustados por las diferencias permanentes, junto con el 7% de las diferencias temporales que no es objeto de recuperación, y aplicar deducciones por doble imposición e inversiones por importe de 1.608 millones de pesetas.

Los créditos y débitos impositivos se han registrado, en función de su fecha de recuperación, en los epígrafes "Empresas del Grupo, deudoras", "Empresas del Grupo deudoras a largo plazo" y "Deudas con empresas del Grupo y asociadas" del balance de situación al 31 de diciembre de 1997 adjunto y se han derivado de:

AL 31-12-1997			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	-	-	-	3.907	-	3.907
DIFERENCIAS TEMPORALES ORIGINADAS EN EL EJERCICIO	1.540	8.391	9.931	-	256	256
DIFERENCIAS TEMPORALES PENDIENTES DE APLICAR, ORIGINADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES	2.450	14.374	16.824	-	242	242
<b>TOTAL</b>	<b>3.990</b>	<b>22.765</b>	<b>26.755</b>	<b>3.907</b>	<b>498</b>	<b>4.405</b>

El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a largo plazo al 31 de diciembre de 1997 es el siguiente:

AÑO DE RECUPERACIÓN	MILLONES DE PESETAS
1999	2.660
2000	1.548
2001 Y SIGUIENTES	18.557
	<b>22.765</b>

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

La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar 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 37 millones de pesetas en el ejercicio 1997 por dichos conceptos. Al 31 de diciembre de 1997 la Sociedad ha utilizado 1.519 millones de pesetas de las deducciones pendientes de ejercicios anteriores. El importe de las deducciones pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 1997 asciende a 1.456 millones de pesetas, y sus plazos máximos de compensación son los siguientes:

PLAZOS MÁXIMOS DE COMPENSACIÓN		
AÑO DE ORIGEN	MILLONES DE PESETAS	PERIODO MÁXIMO DE COMPENSACIÓN
1993	666	2000
1994	196	2000
1995	263	2000
1996	294	2001
1997	37	2002

#### EXENCIÓN POR REINVERSIÓN

Durante los ejercicios 1997 y 1996, la Sociedad se ha acogido al régimen de reinversión de beneficios extraordinarios por importe de 915 millones de pesetas y 864 millones de pesetas, respectivamente.

REINVERSION DE BENEFICIOS EXTRAORDINARIOS	MILLONES DE PESETAS	
	1997	1996
RENTA ACOGIDA A LA EXENCIÓN POR REINVERSIÓN Y PENDIENTE DE INCORPORAR A LA BASE IMPONIBLE	915	864
COMPROMISO DE REINVERSIÓN	2.848	1.123

La Sociedad, por las rentas diferidas de los ejercicios 1996 y 1997 ha optado por integrar las mismas conforme al método establecido en el artículo 34.1 a) del Reglamento del Impuesto sobre Sociedades.

En el ejercicio 1997, la Sociedad ha procedido a reinvertir los siguientes importes de acuerdo con el siguiente detalle:

REINVERSIÓN REALIZADA EN 1997		MILLONES DE PESETAS
	PLUSVALÍA 1997	PLUSVALÍA 1996
<b>INMOVILIZADO MATERIAL:</b>		
EQUIPOS DE AEROPUERTOS	286	1.123
INSTALACIONES	1.405	-
EQUIPOS PARA PROCESOS DE INFORMACIÓN	1.157	-
<b>TOTAL</b>	<b>2.848</b>	<b>1.123</b>

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

En enero de 1997, las autoridades tributarias iniciaron la inspección de los ejercicios 1992 a 1995 para todos los impuestos que son de aplicación a la Sociedad. Si bien la inspección relativa al Impuesto sobre Sociedades no se ha finalizado a la fecha de formulación de estas cuentas anuales, como resultado de la inspección se han levantado actas firmadas en conformidad por importes poco significativos y actas firmadas en disconformidad sobre las que los Administradores de la Sociedad no esperan que se devenguen pasivos adicionales a los registrados al 31 de diciembre de 1997.

## 16 INGRESOS Y GASTOS

### A) IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a la actividad de la Sociedad en los ejercicios 1997 y 1996 es como sigue:

POR ACTIVIDADES		MILLONES DE PESETAS
	1997	1996
INGRESOS POR PASAJE	373.460	336.142
INGRESOS POR CARGA	37.499	33.083
HANDLING (DESPACHO DE AVIONES Y SERVICIOS EN AEROPUERTO)	47.806	54.117
ASISTENCIA TÉCNICA A COMPAÑÍAS AÉREAS	18.978	22.138
OTROS INGRESOS	18.898	7.156
	<b>496.641</b>	<b>452.636</b>

#### INGRESOS POR PASAJE

La distribución por redes de los ingresos de pasaje de los ejercicios 1997 y 1996 es la siguiente:

RED	MILLONES DE PESETAS	
	1997	1996
NACIONAL Y EUROPEA	242.976	221.181
ATLÁNTICO	110.708	94.120
EXTREMO ORIENTE	12.514	14.454
ÁFRICA	7.262	6.387
	<b>373.460</b>	<b>336.142</b>

#### ASISTENCIA TÉCNICA A COMPAÑÍAS AÉREAS

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

#### B) OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

El desglose por conceptos de este epígrafe de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1997 y 1996 adjuntas es como sigue:

CONCEPTOS	MILLONES DE PESETAS	
	1997	1996
INGRESOS POR COMISIONES	13.147	11.094
INGRESOS POR CÁNONES	3.848	2.677
INGRESOS POR ALQUILERES	1.711	2.150
IMPUTACIÓN DE INGRESOS DIFERIDOS	1.440	1.467
OTROS INGRESOS DIVERSOS	8.166	7.583
	<b>28.312</b>	<b>24.971</b>

C) INGRESOS EXTRAORDINARIOS

La composición del saldo del epígrafe "Ingresos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 adjunta, es la siguiente:

1997	
	MILLONES DE PESETAS
ACUERDO CON AENA	7.044
RECUPERACIÓN DE PROVISIONES PARA RESPONSABILIDADES	4.084
EXTORNOS DE MUSINI, SOCIEDAD ANÓNIMA DE SEGUROS Y REASEGUROS	1.535
OTROS	391
	<b>13.054</b>

ACUERDO CON AENA

En 1997 se ha llegado a un acuerdo entre AENA y la Sociedad por el que se han salvado las diferencias de interpretación legal que existían hasta el 31 de marzo de 1997. Entre estas diferencias se incluían principalmente las reclamaciones de la Sociedad que estaban sustentadas en la sentencia del Tribunal Constitucional del 14 de diciembre de 1995, y que entre otras cosas supuso la firma de un acuerdo entre AENA y A.L.A. (Asociación de Líneas Aéreas). En la actualidad siguen pendiente de resolución por parte de los Tribunales, reclamaciones de la Sociedad ante AENA, por importe de 6.366 millones de pesetas, y hasta la fecha todas las resoluciones han sido favorables a la Sociedad, no existiendo ninguna reclamación de AENA ante la Sociedad.

D) APROVISIONAMIENTOS

El epígrafe "Aprovisionamientos" de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1997 y 1996 adjuntas presenta la siguiente composición:

CONCEPTOS	MILLONES DE PESETAS	
	1997	1996
COMBUSTIBLE DE AVIONES	49.944	44.165
REPUESTOS PARA LA FLOTA AÉREA	12.190	11.407
MATERIAL DE MAYORDOMÍA	4.623	4.164
OTROS APROVISIONAMIENTOS	2.739	2.617
	<b>69.496</b>	<b>62.353</b>

E) PLANTILLA Y GASTOS DE PERSONAL

La composición del saldo del epígrafe "Gastos de personal" de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1997 y 1996 adjuntas es la siguiente:

GASTOS DE PERSONAL	MILLONES DE PESETAS	
	1997	1996
SUELDOS, SALARIOS Y ASIMILADOS	123.253	122.447
CARGAS SOCIALES	36.251	35.393
	<b>159.504</b>	<b>157.840</b>

El número de empleados, medido en términos de plantilla media, por categoría profesional durante los ejercicios 1997 y 1996, ha sido el siguiente:

EMPLEADOS	1997	1996
<b>TIERRA:</b>		
TÉCNICOS DE GRADO SUPERIOR	697	770
TÉCNICOS DE GRADO MEDIO	451	502
CUERPO GENERAL ADMINISTRATIVO	5.646	5.874
OTROS	10.289	10.953
	<b>17.083</b>	<b>18.099</b>
<b>VUELO:</b>		
PILOTOS	1.201	1.139
OFICIALES TÉCNICOS DE VUELO	241	262
TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS	2.967	2.955
	<b>4.409</b>	<b>4.356</b>
	<b>21.492</b>	<b>22.455</b>

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, durante el ejercicio 1997 se han producido 614 bajas en el colectivo de personal de tierra con un coste aproximado de 10.422 millones de pesetas que han sido registradas con cargo a los epígrafes "Provisión para responsabilidades" y "Gastos extraordinarios" del balance de situación al 31 de diciembre de 1997 y de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 adjuntos, respectivamente, por importes de 7.625 millones de pesetas y 2.797 millones de pesetas, respectivamente.





Como resultado final del Programa de Medidas, hasta el 31 de diciembre de 1997 se han producido un total de 3.674 bajas en el colectivo del personal de tierra con un coste aproximado de 39.886 millones de pesetas, que incluye los pagos pendientes por el incremento salarial de las bajas ocurridas durante 1997 así como las aportaciones complementarias al Montepío de Previsión Social Loreto y al Concierto Colectivo de Vida y que se encuentran adecuadamente provisionados.

En cumplimiento de los acuerdos suscritos con el personal a finales de 1994, la Sociedad ha entregado a su personal durante 1997 acciones de la propia Sociedad con un coste aproximado de 2.755 millones de pesetas, cantidad que se encontraba provisionada en el epígrafe "Remuneraciones pendientes de pago" del balance de situación al 31 de diciembre de 1996 adjunto.

*F) OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN*

La composición de este epígrafe de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1997 y 1996 adjuntas es la siguiente:

<i>OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN</i>	<i>MILLONES DE PESETAS</i>	
	<b>1997</b>	<b>1996</b>
GASTOS COMERCIALES	57.917	54.229
TASAS Y DERECHOS POR TRÁFICO AÉREO	34.134	35.121
ALQUILER FLOTA AÉREA Y PAGOS A OPERADORES (NOTA 6) (a)	27.549	16.814
MANTENIMIENTO (b)	18.336	16.629
AYUDAS A LA NAVEGACIÓN	19.022	16.680
SERVICIOS A BORDO	11.894	10.662
GASTOS SISTEMA DE RESERVAS	10.288	8.914
ALQUILERES VARIOS	8.222	7.753
OTROS	40.609	33.373
	<b>227.971</b>	<b>200.175</b>

(a) Incluye en 1997 el coste de los contratos Wet Lease de flota que ha ascendido a 5.268 millones de pesetas.

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

***G) GASTOS EXTRAORDINARIOS***

La composición del saldo del epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1997 adjunta, es la siguiente:

GASTOS EXTRAORDINARIOS	
	MILLONES DE PESETAS
DOTACIONES A LA PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES	54.616
DOTACIONES A LA PROVISIÓN POR ACTIVOS NO OPERATIVOS	1.637
OTROS GASTOS EXTRAORDINARIOS	6.368
	<b>62.621</b>

**17 RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**

El importe de las remuneraciones devengadas en el curso del ejercicio 1997 por los miembros del Consejo de Administración en concepto de dietas, sueldos y salarios y seguros ascendió a 131 millones de pesetas.

Durante el ejercicio 1997 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 1997 Y 1996

A continuación, se presentan los cuadros de financiación de la Sociedad correspondientes a los ejercicios 1997 y 1996:

APLICACIONES	MILLONES DE PESETAS	
	EJERCICIO 1997	EJERCICIO 1996
GASTOS DE ESTABLECIMIENTO	-	900
GASTOS DE FORMALIZACIÓN DE DEUDAS Y OTROS GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	-	59
ADQUISICIONES DE INMOVILIZADO:		
INMOVILIZACIONES INMATERIALES	142	272
INMOVILIZACIONES MATERIALES	13.870	7.543
INMOVILIZACIONES FINANCIERAS EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	7.112	11.886
OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS	220	235
CANCELACIÓN O TRASPASO A CORTO PLAZO DE DEUDAS A LARGO PLAZO:		
EMPRÉSTITOS Y OTRAS EMISIONES ANÁLOGAS	31.212	47.109
DE EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	1.147	16.201
DE OTRAS DEUDAS	60	3.167
PROVISIONES PARA GRANDES REPARACIONES	1.054	1.954
PROVISIONES PARA PENSIONES Y OTRAS OBLIGACIONES SIMILARES	3.595	3.336
PROVISIONES PARA RESPONSABILIDADES	17.757	24.005
EFFECTO NETO DE LA ACTUALIZACIÓN DE BALANCE R.D.L. 7 / 1996	-	478
<b>TOTAL APLICACIONES</b>	<b>76.169</b>	<b>117.145</b>
<b>EXCESO DE ORÍGENES SOBRE APLICACIONES (AUMENTO DE CAPITAL CIRCULANTE)</b>	<b>42.545</b>	<b>91.773</b>

ORÍGENES		MILLONES DE PESETAS	
		EJERCICIO 1997	EJERCICIO 1996
RECURSOS PROCEDENTES DE LAS OPERACIONES		85.255	56.342
AMPLIACIÓN DE CAPITAL		-	87.000
DEUDAS A LARGO PLAZO:			
DE EMPRESAS DEL GRUPO		240	218
DE OTRAS EMPRESAS		3	4.728
ENAJENACIÓN DE INMOVILIZACIONES MATERIALES E INMATERIALES		7.372	11.237
ENAJENACIÓN DE INMOVILIZACIONES FINANCIERAS		19.824	48.079
CANCELACIÓN ANTICIPADA O TRASPASO A CORTO PLAZO DE OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS:			
EMPRESAS DEL GRUPO		5.080	487
OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS		173	324
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS		767	503
<b>TOTAL ORÍGENES</b>		<b>118.714</b>	<b>208.918</b>
<b>EXCESO DE APLICACIONES SOBRE ORÍGENES (DISMINUCIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE)</b>		<b>-</b>	<b>-</b>

VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE		MILLONES DE PESETAS			
	1997		1996		
	AUMENTO	DISMINUCIÓN	AUMENTO	DISMINUCIÓN	
EXISTENCIAS	554	-	-	46	
DEUDORES	-	4.490	-	5.222	
ACREEDORES A CORTO PLAZO	13.849	-	54.972	-	
INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	32.830	-	40.356	-	
TESORERÍA	-	785	812	-	
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN ACTIVOS	587	-	901	-	
<b>TOTAL</b>	<b>47.820</b>	<b>5.275</b>	<b>97.041</b>	<b>5.268</b>	
<b>VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE</b>	<b>42.545</b>	<b>-</b>	<b>91.773</b>	<b>-</b>	

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



CONCILIACIÓN	MILLONES DE PESETAS	
	1997	1996
BENEFICIO CONTABLE	11.028	2.722
<b>MÁS / (MENOS):</b>		
DOTACIONES A LAS AMORTIZACIONES Y PROVISIONES DE INMOVILIZADO	33.960	28.057
DOTACIONES A LAS PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	67.586	29.682
CRÉDITO IMPOSITIVO RECUPERABLE A LARGO PLAZO	(2.012)	(3.226)
GASTOS DERIVADOS DE INTERESES DIFERIDOS Y DE GASTOS AMORTIZABLES	2.200	2.701
DIFERENCIAS DE CAMBIO NETAS, PROCEDENTES DEL LARGO PLAZO	(2.986)	731
DIFERENCIAS DE CAMBIO NETAS, POR ACTUALIZACIÓN DEL INMOVILIZADO	(69)	(238)
INGRESOS DERIVADOS DE INGRESOS DIFERIDOS	(1.571)	(1.467)
RESULTADOS NETOS EN LA ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	(16.207)	411
RECUPERACIÓN DE EXCESOS DE PROVISIONES Y AMORTIZACIONES	(7.090)	(3.031)
CANCELACIÓN DE INTERESES CAPITALIZADOS	416	-
	<b>85.255</b>	<b>56.342</b>





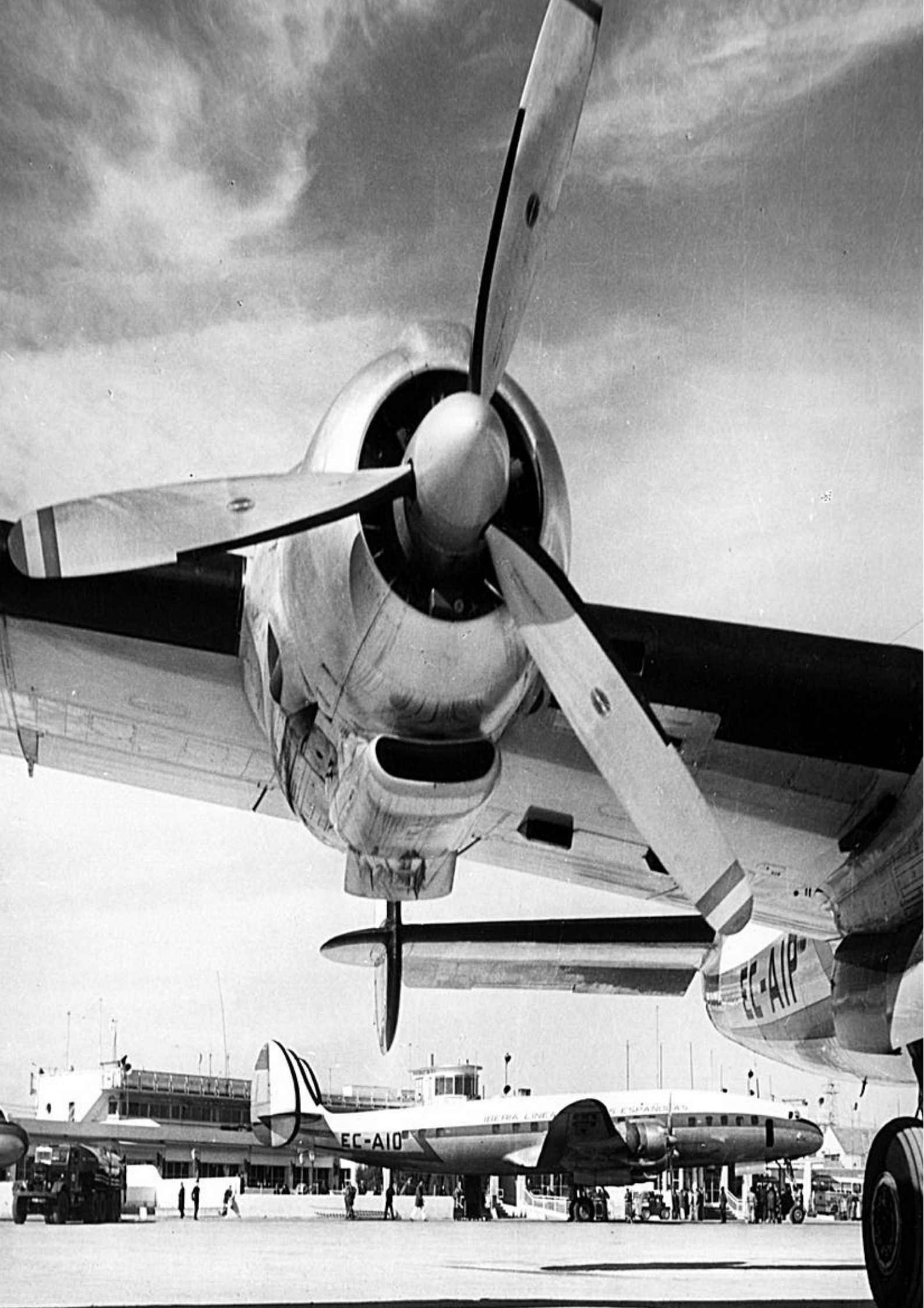
■

---

INFORME DE GESTION

■





## **1 ASPECTOS Y HECHOS DESTACABLES DURANTE EL EJERCICIO**

En este ejercicio 1997, en el que se han cumplido los 70 años de IBERIA, se han consolidado los beneficios alcanzados el año anterior, primer paso para conseguir la rentabilidad necesaria, y llegar al objetivo de una próxima privatización de la Compañía.

Ante las perspectivas de evolución de los mercados, donde la competencia generada por la desregulación total del tráfico aéreo en los cielos comunitarios desde el pasado abril y la reducción de costes de los competidores tradicionales produce presiones sobre los precios, y la introducción de los segundos operadores de handling reduce el margen en la actividad de aeropuertos, se hizo necesario elaborar un Plan de acción que permitiese al Grupo poder cubrir sus necesidades de financiación a medio y largo plazo y que ofreciera una rentabilidad sobre recursos propios atractiva. Para ello se elaboró el Plan Director, a tres años, que establecía un cambio radical hacia un modelo societario y de gestión diferenciado por áreas.

Dentro de este plan, el principal hito en el ejercicio ha sido, junto con la creación de la D. Comercial única para el Grupo, el inicio de la programación conjunta bajo código IBERIA en las rutas de IBERIA y Aviaco, a partir del 26 de Octubre, dentro de un modelo de red única, para maximizar el uso de los recursos, incluyéndose a la franquiciada Air Nostrum, y en un futuro también otras compañías del Grupo y las compañías con las que se firmen alianzas.

Este modelo se ha basado en la diferenciación de varios bloques susceptibles de gestión coordinada, pero independiente, que son:

- "Comercialización, Red y Programa", que asume los resultados generados por la red de vuelos, diseñando y optimizando la misma, definiendo el producto y fortaleciendo la relación con los canales y clientes, asumiendo la comercialización y maximizando la utilización de los operadores del propio Grupo, las franquicias o las alianzas estratégicas.

- Los "Operadores", que desarrollan las operaciones de vuelo con unos costes por AKO's competitivos en los mercados que atienden, gestionando sus recursos materiales (flota) y humanos (tripulaciones).

- Los "Negocios" de Aeropuertos, Material, Sistemas y Carga gestionados también de manera independiente, de acuerdo con los criterios de sus respectivos mercados.

Todo ello debe permitir encontrar economías de escala, concentrar las actividades críticas de generación de ingresos, reducir los gastos de estructura central redundante y orientar el esfuerzo comercial en torno a una imagen corporativa única, obteniendo la máxima utilización de las flotas y tripulaciones, fomentando la competencia entre operadores, flexibilizando la utilización de los recursos humanos y materiales. Todo ello deberá permitir elegir o atraer a los socios estratégicos y financieros más convenientes para cada área.

Asimismo, además de crear la Dirección Comercial única para el Grupo, se han lanzado iniciativas comerciales que han tenido impacto incluso en el propio ejercicio, dentro de lo que se ha venido a denominar Plan Ulises, como un rediseño del programa de fidelización IBERIA Plus, una gestión comercial diferenciada a empresas y agencias principales, una mejora de los procedimientos en la gestión de espacio, que ha permitido optimizar los ingresos por ruta, y la implementación de nuevos modos de venta, especialmente telefónica y por Internet, así como la implantación de vuelos sin billete, cuyas



pruebas se iniciaron en la línea MAD-VLC, lo que apoyado por la campaña de imagen iniciada en octubre sitúa a IBERIA en una posición más activa en el mercado.

Además de la integración de Aviaco en una red única, IBERIA ha desarrollado una posición estratégica en el mercado con más fortaleza y con más flexibilidad:

- Respondiendo al aumento de la demanda a través de operaciones de wet lease ante la imposibilidad de utilizar de forma óptima los recursos de tripulantes técnicos, situación agravada en la última parte del año por una interpretación muy restrictiva de la norma 16B de Aviación Civil.

- Mediante el desarrollo de la franquicia con Air Nostrum, con el número de aviones con el calibre adecuado para atender el mercado regional aprovechando su aportación a la red.

El factor de ocupación del año ha sido realmente alto, en algunas redes el mejor de la historia de la Compañía, y muy superior a lo previsto en todas las redes, destacando las rutas americanas y alguna de las domésticas, principalmente Canarias.

También hay que resaltar en este ejercicio que tras las negociaciones de los primeros meses del año, se cerró una alianza con British Airways y American Airlines, cuyo primer resultado se materializó en septiembre mediante la firma de los acuerdos de códigos compartidos y de los programas de fidelización de pasajeros entre IBERIA y American Airlines. Durante el mes de diciembre ha sido implementado el procedimiento automatizado de enlace entre los sistemas de facturación de pasajeros de IBERIA y American, para facturar vuelos de conexión (through check-in).

A finales de diciembre el Departamento de Transportes de EEUU autorizó provisionalmente la alianza American Airlines-TACA, con lo que se desbloqueó la tramitación del expediente American-IBERIA, sólo pendiente de que la Administración española comunique a la norteamericana, la selección de los quince puntos elegidos para la operación de código compartido, así como el punto que queda por designar.

La primera etapa de la alianza con British Airways quedó determinada en Noviembre, y entretanto se están manteniendo las reuniones de coordinación, que contemplan distintos programas de colaboración comercial y de sinergias en costes.

Entre las actuaciones comerciales destacamos las encaminadas a la defensa del yield, destacando fundamentalmente los rediseños tarifarios en los mercados domésticos y europeos, la consolidación de los productos encaminados a incrementar la participación de IBERIA en las clases nobles y el manejo de herramientas informáticas tendentes a optimizar el ingreso por avión.

No obstante la mejora de la presencia competitiva de IBERIA en los mercados, persisten algunas de las amenazas surgidas en ejercicios anteriores:

- Varios operadores europeos en este ejercicio han incrementado de forma creciente su presencia en España captando tráfico para sus redes.

- El principal centro de distribución de IBERIA, Madrid-Barajas, debido a su congestión, está limitando continuamente las posibilidades de crecimiento de IBERIA, que ante la inexistencia de slots a conceder, sólo podría crecer mediante acuerdos con terceros que ya operasen.



-También la saturación del aeropuerto de Barcelona imposibilita el desarrollo de este aeropuerto como centro de distribución con Europa.

-Siguen existiendo compañías europeas de bajo coste, que incrementan su presencia en el mercado español, operando en vuelo regular punto a punto, reduciendo sus costes operativos con un servicio a bordo mínimo, con procedimientos de reserva y embarque simplificados, con flota homogénea para reducir el gasto de mantenimiento, etc.

-Las obras de ampliación en Barajas unido a su congestión han supuesto desde noviembre de 1996 hasta los últimos meses de 1997 una pérdida muy importante de la puntualidad en la operación, siendo éste un elemento de alta preocupación de cara a la competitividad en un mercado muy exigente.

A pesar de las actuaciones de IBERIA y del esfuerzo de crecimiento aun con recursos externos, la compañía no ha podido compensar el fuerte incremento del tráfico, produciéndose una importante pérdida de cuota de mercado, principalmente en el generado entre España y Europa y entre España y USA, para cuya recuperación será necesario un alto esfuerzo de adaptación de los recursos de la Compañía en productividad y costes.

Respecto a la flota, se destaca la continuación en la incorporación de flota A340, de acuerdo con el calendario previsto mediante inversión financiera, estando perfilándose el calendario de renovación de flota para el próximo quinquenio, basado previsiblemente en inversión material pura y en leasing financiero y operativo. En este punto debe señalarse el acuerdo de intenciones firmado por la compañía con Airbus y Boeing en el mes de febrero 1998 a desarrollar en los meses siguientes.

Es importante destacar el nivel de consecución en este ejercicio del Plan A3500 habiéndose superado los objetivos del mismo, llegando a 3.674 bajas en personal de tierra, con un coste total ligeramente superior (39.886 M.Ptas.) al previsto. En handling se ha continuado con el proceso de subrogaciones a segundos operadores, que han iniciado sus operaciones en Abril en Barcelona y Málaga (Eurohandling) y, en octubre, en Madrid (Ineuropa).

El incremento sobre el precio del combustible durante la primera parte del año, la aparición de la nueva tasa de seguridad en los aeropuertos nacionales, el aumento de los precios de las tasas a la navegación por parte de Eurocontrol, de las tasas de aterrizaje y de los servicios de tráfico, la inclusión del coste adicional de las amortizaciones surgidas con la actualización de balances de 1996, acompañado del alza del dólar, ha supuesto un incremento de costes ligeramente superior a los ingresos, lo que obliga necesariamente a buscar nuevas medidas de ahorro, y en algunos casos a elevar las tarifas para compensar parte del efecto producido por el incremento de estos costes en el margen operativo.

En lo relativo a personal, persiste el riesgo de cumplir con las hipótesis de ahorro de costes y de incremento de la productividad del Plan Director, fundamentalmente en los colectivos de vuelo, encontrándose al cierre del ejercicio aún en la fase de negociación colectiva con los interlocutores sociales, habiéndose llegado a la firma del Convenio con el personal de tierra en enero de 1998.

Conviene destacar que, de acuerdo con el modelo de gestión que se desprende del Plan Director, durante el ejercicio se han ido configurando las áreas de Negocio recibiendo las funciones hasta ahora centralizadas que les permitan una estructuración autónoma, estando este proceso finalizado.



Como ya se hizo en años anteriores, se han seguido implantando programas de reducción de costes en varios epígrafes de gastos generales, como comunicaciones, desplazamientos, RRPP, subcontrataciones externas, publicaciones, propaganda, material de oficina y suministros, entre otros, todo ello de acuerdo con el objetivo de reducción del 5% anual en el periodo trienal del Plan Director.

Asimismo en este ejercicio se han ido cumpliendo las medidas de minimización de riesgo en las filiales sudamericanas. En enero y tras un periodo fallido de negociación sobre la viabilidad de la compañía, se produjo el cese de operaciones en VIASA produciéndose posteriormente su liquidación. Dentro de este proceso, a finales de diciembre IBERIA ha recuperado parte de la flota que estaba en garantía de los préstamos estando en desarrollo las actuaciones para disponer de forma efectiva de esta flota. Asimismo se espera la compensación monetaria de otras garantías. En mayo se realizó la venta de la participación en la aerolínea Ladeco.

En Aerolíneas Argentinas se ha pasado a una nueva estructura accionarial con la entrada de American Airlines, quien en diciembre acordó comprar un 10% de su participación en Interinvest a SEPI, y adquiriendo el compromiso de encontrar compradores para el resto del paquete. IBERIA mantendrá un 10% de participación en AR a través de Interinvest, una vez que se consignan las autorizaciones necesarias para la operación.

La ubicación estratégica inmejorable de IBERIA en el aeropuerto Madrid Barajas, para lo que en febrero se solicitó a AENA el uso de la nueva terminal en exclusiva que posiblemente estará disponible en dos o tres años a fin de mejorar la logística en las conexiones, su capital humano, la presencia de IBERIA en los mercados, añadido al atractivo que supone su marca para integrarse en una alianza de las que conforman el actual panorama del sector, posibilitará abrir en un plazo relativamente corto el proceso privatizador, iniciado con la venta de acciones en condiciones preferentes a empleados, así como con la cesión de acciones como compensación salarial de atrasos no cobrados correspondientes a IPC de los ejercicios 93 y 94.

## **2 PRODUCCIÓN DEL GRUPO (POR REDES)**

### 2.1. OFERTA

Es importante resaltar la variación experimentada en IBERIA en el último trimestre, motivado por la incorporación a la producción de la temporada de invierno de la operación conjunta con Aviaco.

Como consecuencia de la favorable evolución experimentada en los mercados, el Grupo de Transporte Aéreo en su conjunto presenta en 1997 un incremento de oferta significativo respecto al año anterior que, en el caso de IBERIA, ha sido posible por la incorporación de los aviones en wet lease que ha compensado la imposibilidad de utilización de sus recursos.

Las restantes compañías del Grupo Nacional han experimentado asimismo incrementos de oferta, destacando Aviaco desde su integración en el programa único con IBERIA. Viva, completamente dedicada al chárter, ha aumentado su oferta respecto al ejercicio anterior, que recogía tres meses operando vuelos regulares.

La introducción de la clase Business II en los vuelos europeos, con la no comercialización del asiento intermedio, ha producido, a pesar del incremento de vuelos, una disminución del número de asientos ofertados.

OFERTA	MILLONES DE AKO's			
	1997	1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
ESPAÑA	7.723	7.472	251	3,4
EUROPA	10.696	10.781	(85)	(0,8)
INTERCONTINENTAL	19.380	18.722	658	3,5
<b>IBERIA LAE</b>	<b>37.799</b>	<b>36.975</b>	<b>824</b>	<b>2,2</b>
AVIACO	4.856	4.658	198	4,2
VIVA	2.426	2.036	390	19,2
BINTER CANARIAS	403	439	(36)	(8,1)
BINTER MEDITERRÁNEO	70	79	(9)	(11,0)
<b>GRUPO NACIONAL</b>	<b>45.554</b>	<b>44.187</b>	<b>1.367</b>	<b>3,1</b>
ARSA	15.920	15.302	618	4,0
AUSTRAL	2.627	2.582	46	1,8

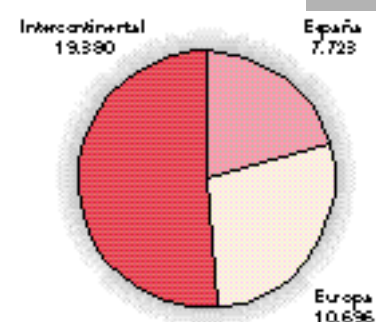
## 2.2. DEMANDA

En términos de pasajeros, durante 1997 las diversas Áreas/Sociedades del Grupo Nacional transportaron casi 24 millones de pasajeros, lo cual supone un aumento del 4% frente al año anterior.

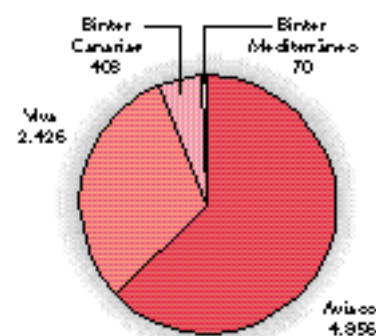
La distribución por Áreas/Sociedades, de los pasajeros transportados, es la siguiente:

DEMANDA POR ÁREAS / SOCIEDADES	NÚMERO DE PASAJEROS EN MILES			
	1997	1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
ESPAÑA	7.730	7.277	453	6,2
EUROPA	5.745	5.494	251	4,6
INTERCONTINENTAL	1.957	1.852	105	5,7
<b>IBERIA LAE</b>	<b>15.432</b>	<b>14.623</b>	<b>809</b>	<b>5,5</b>
AVIACO	5.452	5.274	178	3,4
VIVA	1.142	988	154	15,5
BINTER CANARIAS	1.585	1.782	(197)	(11,0)
BINTER MEDITERRÁNEO	180	186	(6)	(2,9)
<b>GRUPO NACIONAL</b>	<b>23.791</b>	<b>22.853</b>	<b>938</b>	<b>4,1</b>
ARSA	4.154	4.032	122	3,0
AUSTRAL	2.219	2.084	135	6,5

PRODUCCIÓN DEL GRUPO (PORREDES) Millones de AKO's

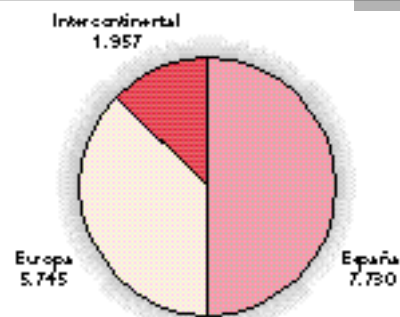


Total IBERIA LAE 1997: 37.799

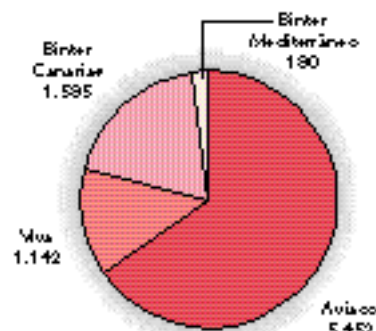


Total GRUPO NACIONAL 1997: 45.554

IBERIA LAE: PASAJEROS TRANSPORTADOS (en miles)



Total IBERIA LAE 1997: 15.432

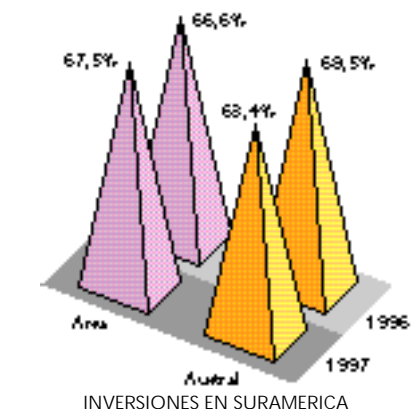
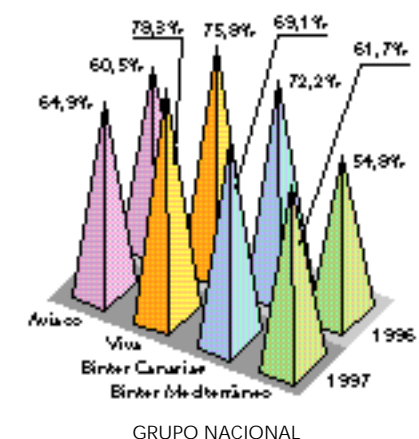
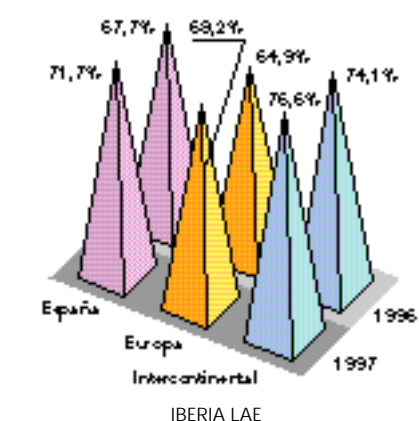


Total GRUPO NACIONAL 1997: 23.791

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

COEFICIENTE DE OCUPACIÓN DE PASAJE

(en%)



DEMANDA POR UNIDADES Y REDES

MILLONES DE PKT'S

	1997	1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
ESPAÑA	5.540	5.059	481	9,5
EUROPA	7.293	6.999	294	4,2
INTERCONTINENTAL	14.847	13.873	974	7,0
<b>IBERIA LAE</b>	<b>27.680</b>	<b>25.931</b>	<b>1.749</b>	<b>6,7</b>
AVIACO	3.154	2.819	335	11,9
VIVA	1.900	1.544	356	23,1
BINTER CANARIAS	278	317	(39)	(12,0)
BINTER MEDITERRÁNEO	44	44	0	0,1
<b>GRUPO NACIONAL</b>	<b>33.056</b>	<b>30.655</b>	<b>2.401</b>	<b>7,8</b>
ARSA	10.742	10.195	546	5,4
AUSTRAL	1.665	1.768	(103)	(5,8)

### 2.3. COEFICIENTE DE OCUPACIÓN DE PASAJE

El coeficiente de ocupación de pasaje alcanzado por el Grupo Nacional en 1997 asciende a 72,6%, mejorando en 3,2 puntos porcentuales el obtenido en 1996.

Su distribución por Unidades es la siguiente:

COEFICIENTE DE OCUPACIÓN

EN PORCENTAJE

	1997	1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
ESPAÑA	71,7	67,7	4,0	5,9
EUROPA	68,2	64,9	3,3	5,1
INTERCONTINENTAL	76,6	74,1	2,5	3,4
<b>IBERIA LAE</b>	<b>73,2</b>	<b>70,1</b>	<b>3,1</b>	<b>4,4</b>
AVIACO	64,9	60,5	4,4	7,3
VIVA	78,3	75,8	2,5	3,3
BINTER CANARIAS	69,1	72,2	(3,1)	(4,3)
BINTER MEDITERRÁNEO	61,7	54,8	6,9	12,5
<b>GRUPO NACIONAL</b>	<b>72,6</b>	<b>69,4</b>	<b>3,2</b>	<b>4,6</b>
ARSA	67,5	66,6	0,8	1,3
AUSTRAL	63,4	68,5	(5,1)	(7,5)



#### 2.4. INGRESO MEDIO POR PASAJERO-KILOMETRO TRANSPORTADO

La evolución del ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado durante 1997, y su comparación con 1996, es la siguiente, por Áreas/Compañías:

POR ÁREAS / COMPAÑÍAS	PTAS./PKT (*) CENTAVOS \$/PKT			
	1997	1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
ESPAÑA	18,7	18,6	0,1	0,5
EUROPA	20,1	19,1	1,0	5,2
INTERCONTINENTAL	8,3	7,8	0,5	6,4
<b>IBERIA LAE</b>	<b>13,5</b>	<b>13,0</b>	<b>0,5</b>	<b>3,9</b>
AVIACO	21,1	21,8	(0,7)	(3,6)
VIVA	8,5	9,0	(0,5)	(5,6)
BINTER CANARIAS	38,2	34,6	3,6	10,5
BINTER MEDITERRÁNEO	41,5	40,9	0,5	1,3
<b>GRUPO NACIONAL</b>	<b>14,2</b>	<b>13,9</b>	<b>0,3</b>	<b>2,3</b>
ARSA (*)	7,9	7,8	0,1	0,8
AUSTRAL (*)	12,6	12,1	0,5	4,2

El ingreso medio ha experimentado una ligera mejora en las áreas de corto/medio radio, en función principalmente de las políticas de reestructuración tarifaria como consecuencia de la intensidad de la competencia, que ha supuesto incrementos tarifarios en abril y septiembre. Asimismo, debe destacarse que se ha compensado la disminución producida por la consideración de las tasas de salida como suplido.

Asimismo se produce un incremento por mix tarifario, al haberse producido un aumento de los pasajeros en clases nobles sobre el año anterior (11,74% sobre el total de pasajeros frente al 11,14% en 1996, produciéndose un incremento del 11% de pasajeros de clases nobles).

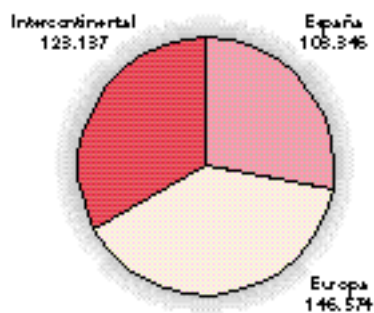
Destacamos el incremento experimentado en el ingreso medio por pasajero en las redes americanas, especialmente América del Norte con un incremento del 12,5%, América Central con un 8,6% con crecimientos en todas las redes, salvo Cuba, y América del Sur, con un 13,1% debido principalmente a la paridad del dólar.



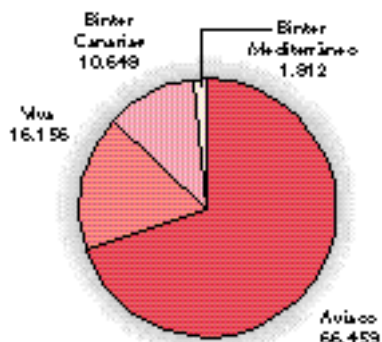
### 2.5. INGRESOS DE PASAJE

Los ingresos de pasaje obtenidos por el Grupo Nacional, extraídos de los ficheros de gestión de la producción, ascienden a 468.132 millones de pesetas, un 10% más que en el ejercicio anterior, siendo su distribución la siguiente:

INGRESOS DE PASAJE (en millones de pesetas)



Total IBERIA LAE 1997: 373.057



Total GRUPO NACIONAL 1997: 468.132

INGRESOS DE PASAJE

EN MILLONES DE PTAS Y (\*) MILES DE \$

	1997	1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
ESPAÑA	103.346	93.876	9.470	10,1
EUROPA	146.574	133.974	12.600	9,4
INTERCONTINENTAL	123.137	108.610	14.527	13,4
<b>IBERIA LAE</b>	<b>373.057</b>	<b>336.460</b>	<b>36.597</b>	<b>10,9</b>
AVIACO	66.459	61.543	4.916	8,0
VIVA	16.156	13.902	2.254	16,2
BINTER CANARIAS	10.648	10.955	(307)	(2,8)
BINTER MEDITERRÁNEO	1.812	1.787	25	1,4
<b>GRUPO NACIONAL</b>	<b>468.132</b>	<b>424.647</b>	<b>43.485</b>	<b>10,2</b>
ARSA (*)	844.140	794.892	49.249	6,2
AUSTRAL (*)	210.480	214.520	(4.040)	(1,9)

En el cuadro siguiente se observa la descomposición de la variación de ingresos frente a 1996 por conceptos, así como su conciliación con los ingresos contables:

VARIACIÓN DE INGRESOS 1997 / 1996

MILLONES DE PESETAS

	VAR. INGR. ACTIVIDADES / 1996	CAUSA DE LA VARIACIÓN				VAR. INGR. CONTABLES / 1996
		PRECIO	VOLUMEN	PARIDAD	OTROS *	
DOMÉSTICO	9.470	12	8.861	597	--	--
PAÍSES UE	11.133	1.703	4.454	4.976	--	--
PAÍSES NO UE	1.467	(550)	1.309	708	--	--
LARGO RADIO	14.527	(1.181)	7.589	8.119	--	--
<b>IBERIA LAE</b>	<b>36.597</b>	<b>(16)</b>	<b>22.213</b>	<b>14.400</b>	<b>721</b>	<b>37.318</b>
AVIACO	4.916	(2.346)	7.262	--	240	5.156
VIVA	2.254	(1.719)	3.364	609	0	2.254
BINTER CANARIAS	(307)	997	(1.304)	--	47	(260)
BINTER MEDITERRÁNEO	25	19	6	--	21	46
<b>GRUPO NACIONAL</b>	<b>43.485</b>	<b>(3.065)</b>	<b>31.541</b>	<b>15.009</b>	<b>1.029</b>	<b>44.514</b>

En general, la mejora de ingresos proviene de un incremento notable de demanda que ha incidido positivamente en la ocupación, efecto que se ha visto apoyado por la mejora en el ingreso medio, en parte influido por la paridad de las monedas fuertes, especialmente libra y dólar, y por una política tarifaria básicamente centrada en el mercado doméstico y en Europa, que ha permitido incrementos de los precios.

### 3 DETALLE DE ACTIVIDADES DEL GRUPO DE TRANSPORTE AÉREO

#### 3.1. IBERIA COMERCIALIZACIÓN RED Y PROGRAMA

##### RED DOMÉSTICA

Podemos hablar de un importante crecimiento de la demanda y como consecuencia un coeficiente de ocupación superior al de 1996 en 4 puntos en IBERIA, y 3,6 puntos a nivel Grupo.

Este crecimiento de la demanda se produce fundamentalmente por:

- La recuperación de cuota de mercado en algunos sectores como MAD-BCN y Canarias.
- El fuerte crecimiento de conexiones con otros puntos de la Red. (El tráfico en conexión ha supuesto el 34% del total).

Como hechos destacables podemos mencionar:

- Acuerdo de franquicia con Air Nostrum desde el mes de mayo. Dicho acuerdo nos ha permitido poder retirar oferta de rutas deficitarias para programar operaciones más rentables en la Red de IBERIA, ya que las canceladas han sido sustituidas por Air Nostrum en su mayoría.
- Incremento de oferta a Canarias mediante el uso de aviones de mayor calibre, y la incorporación de producción con wet-lease ante la insuficiencia de recursos propios.
- Programación conjunta IB+AO + YW a partir del mes de noviembre para la racionalización de la Red.
- Abandono de rutas domésticas no troncales no rentables, desde noviembre, y por falta de recursos de tripulaciones técnicas, que comenzaron a ser operadas prácticamente en su totalidad por Air Nostrum.
- Subidas de tarifas en abril y septiembre, por las que se han visto afectadas todas las rutas del sector doméstico, que producen un incremento del ingreso medio fuerte en el caso de Madrid-Península, o un menor deterioro del mix en Canarias.

Los principales parámetros de la red son los siguientes:

RED DOMÉSTICA				
	1997	1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
AKO's (MILL.)	7.723	7.472	251	3,3
PKT's (MILL.)	5.540	5.059	481	9,5
L.F. (%)	71,7	67,7	4,0	6,0
YIELD (PTAS./PKT)	18,7	18,6	0,1	0,6
INGRESOS PASAJE (M. PTAS.)	103.346	93.876	9.470	10,1



## RED EUROPEA

En la red europea durante 1997 se ha continuado con la revisión general de todos los tramos para optimizar su aportación, con un criterio especialmente orientado a favorecer la conectividad de Red y la concentración de oferta en, a y desde los HUB's de Madrid y Barcelona, para incrementar oferta sin aumentar los costes de producción. Como novedades importantes tenemos:

-En Junio se inició el desdoble de la línea MAD-BCN-HAM en MAD-HAM y BCN-HAM, incorporando por medio de cruce en HAM acceso a Helsinki y Oslo desde MAD y BCN. Igualmente se desdoblaron las líneas MAD-BCN-VCE, MAD-BCN-TLV, MAD-BCN-BER y MAD-BCN-MAN.

-La continuidad durante la temporada de invierno de la línea LON-SVQ y la inauguración de la 2ª frecuencia a Guinea Ecuatorial.

-La incorporación durante todo el año del producto Business II.

Como resultado global para Europa de todos estos cambios podemos decir que con una ligera disminución en la oferta (básicamente por efecto de la Business II) se ha conseguido un incremento de demanda del 4% y por tanto el coeficiente de ocupación aumentó en 3 puntos, con una mejora en los ingresos favorecida por la subida de la libra y la lira.

RED EUROPEA				
	1997	1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
AKO's (MILL.)	10.696	10.781	(85)	(0,8)
PKT's (MILL.)	7.293	6.999	294	4,2
L.F. (%)	68,2	64,9	3,3	5,1
YIELD (PTAS./PKT)	20,1	19,1	1,0	5,2
INGRESOS PASAJE (M. PTAS.)	146.574	133.974	12.600	9,4

## RED INTERCONTINENTAL

La oferta en AKO's presenta un incremento de 3,5% respecto al año anterior, el incremento de demanda ha sido del 6,9% lo que se traduce en una mejora del Factor de Ocupación de 2,5 puntos. La variación de Ingresos es de un 13,3%, aproximadamente, que supone 14.527 Millones más que en el año 1996. El Yield se incrementa en el 5,9% situándose en 8,3 Ptas., de éste, la incidencia del Dólar es de 7,1%, mientras el Yield sin paridad ha caído un 1,2%. Como novedad en este mercado, podemos decir que debido al crecimiento de la demanda y por falta de recursos en Trip. Técnicas, desde julio se comenzó una operación de wet lease con un B-747 para la línea de Cuba y la demanda respondió positivamente a este importante aumento de oferta. Los resultados podrían haber sido mejores si no se hubieran hecho variaciones de la programación del segundo

semestre a las que la compañía se ha visto obligada por la aplicación, con una interpretación muy restrictiva, de la norma 16.B de Aviación Civil que ha traído como consecuencia la supresión de frecuencias en Canadá, México, Argentina y Brasil, con la consiguiente pérdida de presencia en dichos mercados.

RED INTERCONTINENTAL				
	1997	1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
AKO's (MILL.)	19.380	18.722	658	3,5
PKT's (MILL.)	14.847	13.873	974	6,9
L.F. (%)	76,6	74,1	2,5	3,4
YIELD (PTAS./PKT)	8,3	7,8	0,5	5,9
INGRESOS PASAJE (M. PTAS.)	123.137	108.610	14.527	13,3

### 3.2. CARGA

El volumen total de mercancía transportada en el periodo ha experimentado un crecimiento respecto a 1996 del 3,4%. Dicho crecimiento, unido al comportamiento del dólar, la direccionalidad de la mercancía y la política de ventas adoptada, explica el incremento obtenido en Ingresos (11,4%) situándose en valores próximos a los 36.000 millones de pesetas.

Los principales parámetros de la unidad son los siguientes:

CARGA				
	1997	1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
TKO's (MILL.)	1.125,6	1.052,2	73,3	7,0
EN BODEGAS	847,1	795,3	51,8	6,5
EN CARGUEROS	278,5	256,9	21,4	8,4
TKT's (MILL.)	829,4	815,4	13,9	1,7
EN BODEGAS	644,5	644,1	0,4	0,1
EN CARGUEROS	184,9	171,3	13,5	7,9
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN (%)	73,7	77,5	(3,8)	(4,9)
INGR. MEDIO POR TKT (PTAS./TKT)	43,27	39,6	3,7	9,3
INGR. TOTALES DE CARGA (MILL. PTAS.)	35.883	32.283	3.600	11,2

### 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 Norte, Tenerife Sur, Arrecife y Fuerteventura. Durante el año 1996 se sumaron los aeropuertos de Bilbao, Santiago, Sevilla, Valencia, Palma, Ibiza y Alicante, estos tres últimos en el mes de noviembre.

De acuerdo con el proceso de liberalización de handling en España iniciado en 1994, en este ejercicio se han incorporado los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Málaga iniciando su actividad el segundo concesionario en Málaga en abril y en Barcelona y en Barajas en octubre (la previsión era que se iniciara en abril).

La actividad de terceras compañías (nacionales y extranjeras) atendidas por IBERIA en los aeropuertos señalados anteriormente, ha disminuido en el año 1997 un 12,3% respecto al 1996, si bien en el conjunto de la red, la actividad de terceros ha disminuido el 11,4% respecto a 1996. La incorporación de Air Nostrum, como compañía franquiciada ha aumentado los aviones ponderados atendidos en 1997 a 10.697, frente a los 1.809 que se atendieron en el 1996, con lo que la actividad de terceras (incluyendo Air Nostrum) ha disminuido un 6,4%.

Respecto al año anterior, la plantilla equivalente ha disminuido un 5,2%, con una disminución de actividad del 2,7%, aumentando así la productividad un 2,7%.

Los Ingresos por despacho de aviones de terceras compañías (Resto Grupo y Terceras) han ascendido en este ejercicio a 47.520 M. Ptas. frente a los 53.664 M. Ptas. del año 1996.

El ingreso medio del 1997 de terceras compañías (nacionales+ extranjeras) ha disminuido el 4,4% respecto al año 1996 debido principalmente a los descuentos adicionales que se están realizando para mantener la cuota de mercado prevista. Incluyendo a Air Nostrum en terceras compañías la disminución del Ingreso medio es mayor, debido a las características especiales de esta compañía.

Los principales parámetros son los siguientes:

AEROPUERTOS				
	REAL 1997	REAL 1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
AVIONES POND. ATENDIDOS	398.336	409.224	(10.888)	(2,7)
GRUPO IBERIA	231.099	230.573	526	0,2
TERCERAS (INCLUYE YW)	167.237	178.651	(11.414)	(6,4)
PLANTILLA EQUIVALENTE	7.530	7.576	(46)	(0,6)
INGR. TERCEROS (GRUPO+3AS.) (M. PTAS)	47.520	53.664	(6.144)	(11,4)
INGR. EXPLOTACIÓN (M. PTAS) *	90.321	75.068	15.253	20,3
GTOS. EXPLOTACIÓN (M. PTAS) *	75.392	54.080	21.312	39,4
RTDO. EXPLOTACIÓN (M PTAS)	14.929	20.988	(6.059)	(28,9)
INGR. EXPLOT/A.P.A. (PTAS) *	183.933	183.440	493	0,3
GTO. EXPLOT/A.P.A. (PTAS) *	146.454	132.153	14.301	10,8
HORAS /A.P.A.	32,55	31,87	0,68	2,1

\* Incluye en 1997 el gasto de  
"Pasarelas, estacionamientos y otros  
servicios aeropuertos de escalas extranjeras"  
y su facturación interna como suplido.

### 3.4. MATERIAL

#### ÁREA MARKETING

Los esfuerzos de marketing siguiendo las decisiones contenidas en el Plan Director se centran en los productos de mayor futuro tecnológico, correspondientes a las flotas

A320, MD87 y B757 en sus apartados de célula, motor y componentes, así como en aquellos productos donde la experiencia a instalaciones son más competitivas, tales como los motores JT9D7Q y las revisiones "D" de B747.

Los principales clientes durante el año 1997 han sido:

- LUFTHANSA	Revisiones "D" aviones B747 y A320
- ALITALIA	Revisiones "C" de B747
- AIR FRANCE	Revisiones "D" aviones B747 y motores CFM56 (A320)
- A.ARGENTINAS	Motores JT9D7Q y revisiones "D" de aviones B747
- OLYMPIC AIRWAYS	Motores JT9D7Q y JT8D
- AIR EUROPA	Motores RB211 (B757)
- AUSTRAL	Motores JT8D
- AIR HOLLAND	Motores RB211 (B757)

#### NUEVOS PRODUCTOS

Entre los productos cabe destacar:

- Revisiones "B" de motor CFM56-5A1 (flota A320) correspondientes a los módulos de HPC, HPT y Cámaras de combustión.
- Implantación del mantenimiento de la flota de A340 (realización de revisiones "C").
- Preparación de bancos de prueba nuevos para mantenimiento de componentes de la flota A340.

#### EVOLUCIÓN DE PARÁMETROS

Como consecuencia de una mayor demanda de carga de trabajos de mantenimiento de la propia flota de IBERIA, ha disminuido durante el año 1997 en un 13,84% la facturación de trabajos respecto al año anterior.

La facturación a IBERIA se incrementa respecto al año anterior, sin llegar a alcanzar los valores previstos al realizarse parte de las horas de vuelo con aviones alquilados, cuyo mantenimiento es responsabilidad del arrendador.

En el capítulo de Gastos, tanto los Consumos como los Subcontratos sufren incrementos debido a la mayor producción global y al efecto monetario del aumento en la paridad del dólar.

EVOLUCIÓN DE PARÁMETROS				
	1997	1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
Nº REVISIONES	256	266	(10)	(3,8)
HH PRODUCCIÓN PLANTILLA PROPIA (MILES)	2.887	3.105	(218)	(7,0)
MOI/MOD	0,65	0,68	(0,03)	(4,4)
INGRESOS DE TERCEROS (M. PTAS.)	18.968	21.987	(3.019)	(13,7)
RES. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	1.278	4.678	(3.400)	(72,7)
PLANTILLA EQUIVALENTE (Nº PERSONAS)	3.824	4.125	(301)	(7,3)

### 3.5. SISTEMAS

Durante el ejercicio se comenzó el Plan RENOVE, mediante el análisis de necesidades de cambio de ordenadores personales por Direcciones para su valoración económica, autorización y posterior contratación e instalación, lo que proseguirá en próximos ejercicios.

Durante el segundo semestre de 1997 se ultimaron los análisis y se realizó la presentación del Proyecto Año 2000. Se han seleccionado proveedores para la primera fase del proyecto, y se ha realizado el estudio de las herramientas, del impacto y de las necesidades para la segunda fase. El comienzo del proyecto se estableció para la segunda quincena de enero de 1998.

Asimismo se aprobó el proyecto de inversión para sustituir los ordenadores UNISYS en explotación debido a necesidades por mantenimiento de la funcionalidad del sistema, crecimiento vegetativo y necesidades de comunicaciones, terminando de elaborarse el Plan de Sistemas de Información del Grupo de Transporte Aéreo para 1998.

A pesar de la desaparición de VIASA, lo que ha supuesto la pérdida de los Ingresos Externos correspondientes para la Unidad de Sistemas, dichos Ingresos han experimentado un incremento del 2% con respecto a los del ejercicio anterior, motivado fundamentalmente por el aumento de ingresos en el capítulo de Comunicaciones.

En el capítulo de personal, se han producido durante el año 22 bajas, quedando una plantilla final de 512 personas.

En Comunicaciones continúa la vigencia del acuerdo entre IBERIA-SITA-AMADEUS. Los gastos por este concepto se han incrementado con respecto al año anterior (370 millones, 16,9%) aunque resultan ampliamente compensados por los mayores ingresos obtenidos. Dicho aumento de gastos ha venido motivado por el retraso en la cancelación y baja de los circuitos del territorio chileno, previsto para el año 1997 y prolongado hasta mitad del próximo ejercicio.

Las principales cifras de la Unidad son:

SISTEMAS				
	1997	1996	DIF. S/A.A.	% VAR.
INGR. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	10.202	10.858	(656)	(6,0)
GTOS. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	9.556	9.144	1.412	15,4
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	646	1.714	(1.068)	(62,3)
PLANTILLA FINAL (Nº PERSONAS)	512	534	(27)	(4,1)

### 3.6. DIRECCIÓN DE OPERACIONES

#### ÁREA DE VUELO

La Subdirección de Vuelo ha tenido protagonismo en las siguientes actuaciones:

- Implantación de RVSM (Reduced Vertical Separation Minima) en las flotas de largo recorrido y próximamente en las de medio y corto recorrido.
- Informatización de las flotas para mejorar la gestión de las tripulaciones.
- Se ha llevado a cabo la calificación en línea de aproximadamente 200 nuevos pilotos.
- Inicio de la migración del sistema SIRIO actualmente en explotación y definición y diseño de la base de datos (Oracle) del server del nuevo sistema.
- Incorporación de mensajes automáticos y los slots a las tripulaciones en terminales de firmas en los aeropuertos MAD y BCN.
- Puesta en servicio del programa de predicción de disponibilidad de satélites para el despacho de vuelos GPS en el DC-8.
- Preparación y distribución de informes diarios sobre puntualidad y regularidad, así como de informes periódicos para el Comité de Puntualidad.

#### ÁREA DE PLANIFICACIÓN TRIPULACIONES

Las actuaciones o hitos más interesantes por su importancia en esta área han sido los siguientes:

- Comienzo de un proceso de Benchmarking para dotar a la Subdirección de las herramientas más modernas en la generación de pairing y asignación de los mismos a los tripulantes con el fin de optimizar de la mejor manera posible los recursos existentes.
- Elaboración de los horarios de todas las tripulaciones de todas las flotas de IBERIA, estudiando los programas comerciales y optimizando la productividad de los mencionados horarios, con la creación, en su caso, de destacamentos.
- Evaluación de diferentes medidas de productividad para su posible inclusión en el C.C. de los tripulantes técnicos.

#### ÁREA DE CONTROL DE RED

- Adecuación de los nuevos sistemas informáticos al nuevo modelo de cálculo de distancias de Eurocontrol, basado en la ruta efectivamente volada, frente a la antigua basada en las rutas más frecuentadas.
- Apertura de las nuevas escalas de HEL, OSL, CUN, YUL; CCS y MVD.
- Entrega de telefonía móvil a los tripulantes en sustitución de alojamiento en habitaciones de hotel. Se trata de un proyecto en fase de análisis de resultados.
- Envío para su aprobación a la DGAC del "Programa Curso Predicción Disponibilidad GPS" para Técnicos de Operaciones y correspondientes cursos de formación a los mismos.

#### ÁREA TÉCNICA Y APOYO AL VUELO

- Automatización cálculo Repostado Económico en el plan de vuelo operacional, con un ahorro aproximado de 400 millones de pesetas.
- Reducción tasas de sobrevuelo y aterrizaje por utilización de MTOW reducido en las flotas MD-87, B-757, A-320 y B-727 con un ahorro de 725 mill. Ptas.
- Implantación de nuevo procedimiento en Barajas, disminuyendo los retrasos imputables a ATC con 64 movimientos/hora. Este estudio se ha hecho en colaboración con IACA-IATA y AENA.
- Introducción mínimo JAR en el Manual de Navegación y Aeropuertos (MNA's).

### 3.7. DIRECCIÓN DE SERVICIO A BORDO

#### ÁREA DE SERVICIOS EN VUELO

El objetivo principal de este Área es la mejor atención al cliente, a través de la plantilla de TCP's, ya que representa la imagen del servicio que se ofrece en vuelo, mediante la estandarización y mejora de los servicios.

Dentro de estas actividades podemos definir como líneas maestras las siguientes:

- Selección de TCP's de nuevo ingreso.
- Selección de Sobrecargos.
- Homogeneización del Servicio a Bordo en IBERIA, AVIACO y VIVA.
- Participación en las operaciones de "Wet Lease".
- Participación en el diseño de la nueva composición de interiores de las flotas de Largo, Medio y Corto radio.
- Seguimiento para la obtención del nivel de calidad definido por la Empresa del 90%.

#### ÁREA DE SERVICIOS EN TIERRA

Las acciones en este Área forman parte de los proyectos comerciales de ámbito global de la Compañía.

- Apertura de nuevos Catering en CPH y HEL.
- Apertura de un nuevo Depósito Franco en ALC.
- Inspecciones fiscales en los Depósitos aduaneros de MAD, BCN y VLC.
- Finalización de análisis de viabilidad de la implantación del sistema ALTAIR.
- Unificación de artículos en stock para la homogeneización del Servicio a Bordo de la Compañía AVIACO.
- Acuerdo de colaboración entre las Comunidades Autónomas e IBERIA, habiéndose efectuado visitas a las principales Autonomías con el fin de presentar el proyecto de colaboración económica en el nuevo diseño de las Cartas Menú de los vuelos intercontinentales.
- Diseño de nuevos entretenimientos para niños y nueva normativa de prensa.
- Diseño e implantación de nuevos menús en vuelos intercontinentales; nuevos destinos a Escandinavia; gran número de destinos europeos y algunos destinos nacionales.
- Colaboración con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, para la promoción del aceite de oliva virgen en los vuelos a EEUU, Rusia, Brasil y Japón.

Se han llevado a cabo acciones para dar mayor publicidad a la actividad de ventas a bordo, dando a conocer a los usuarios los productos que pueden adquirirse. Destacan:

- Instalación de vitrinas en las salas VIP de los aeropuertos de MAD y BCN.
- Creación de catálogos para los clientes IB Plus.
- Creación de una página en Internet, con actualización de precios, fotos, etc.

Asimismo se ha iniciado un proyecto de ventas por catálogo con unas pruebas piloto en el Puente Aéreo.

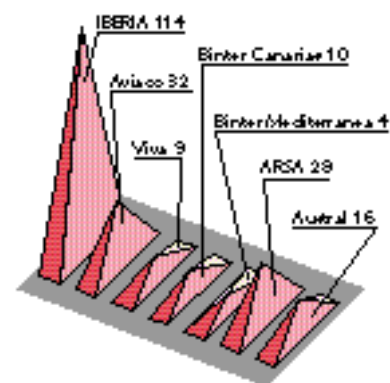
## 4 RECURSOS

### 4.1. FLOTA DISPONIBLE

La composición de la flota operada por el Grupo a 31-12-97, esto es, sin incluir flota A300 inactiva, es la que se muestra en el cuadro siguiente:

FLOTA DISPONIBLE - COMPOSICIÓN									
TIPO DE FLOTA	IBERIA	AVIACO	VIVA	BINTER CANAR.	BINTER MEDIT.	ARSA	AUSTRAL	TOTAL PROPIA	WET
B-727	28	-	-	-	-	-	-	28	-
B-737	-	-	9	-	-	13	-	22	-
B-747	7	-	-	-	-	7	-	14	1
B-757	8	-	-	-	-	-	-	8	2
A-300	6	-	-	-	-	-	-	6	-
A-310	-	-	-	-	-	2	-	2	-
A-320	22	-	-	-	-	-	-	22	1
A-340	6	-	-	-	-	-	-	6	-
L-1011	-	-	-	-	-	-	-	-	1
DC-8	3	-	-	-	-	-	-	3	-
DC-9	6	19	-	1	-	-	9	35	-
DC-10	4	-	-	-	-	-	-	4	-
MD81/83	-	-	-	-	-	-	4	4	-
MD-87	24	-	-	-	-	-	-	24	-
MD-88	-	13	-	-	-	6	-	19	-
CN-235	-	-	-	-	4	-	3	7	-
ATR-72	-	-	-	9	-	-	-	9	-
<b>TOTAL</b>	<b>114</b>	<b>32</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>28</b>	<b>16</b>	<b>213</b>	<b>5</b>

FLOTA DISPONIBLE (Nº de aviones al 31 de diciembre de 1997)





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

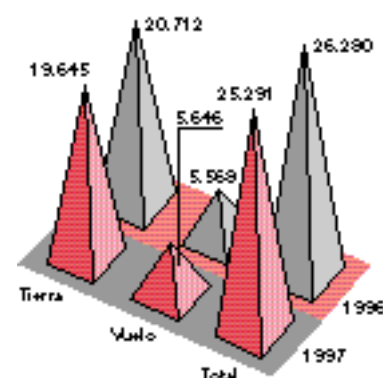
<i>FLOTA DISPONIBLE - UTILIZACIÓN</i>		
	<b>1997</b>	<b>1996</b>
B-727	5,2	5,1
B-737 (VIVA)	8,3	7,0
B-747	11,5	13,5
B-747M	11,6	11,0
B-757	6,9	7,3
DC-8 (CARGUERO)	7,6	8,4
DC-9 IBERIA	4,9	4,9
DC-9 AVIACO	7,6	6,4
DC-9 BINTER CANARIAS	3,9	3,4
DC-10	12,7	11,8
MD-87	7,4	7,6
MD-88	7,6	6,3
A-300	6,9	6,8
A-320	8,0	7,9
A-340	11,7	12,3
CN-235 BINTER CANARIAS	1,25	1,78
CN-235 BINTER MEDITERRÁNEO	4,46	4,36
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 1997 y 1996:

PLANTILLA, PROMEDIO ANUAL						
	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	1997	1996	1997	1996	1997	1996
COMERC., RED Y PROGR.	2.204	3.045		42	2.204	3.087
CARGA	1.022	1.096			1.022	1.096
AEROPUERTOS	7.530	7.571			7.530	7.571
MATERIAL	3.824	4.125			3.824	4.125
SISTEMAS	527	562			527	562
OPERACIONES	474	436	1.442	1.401	1.916	1.837
SERVICIO A BORDO	169	167	2.967	2.912	3.136	3.079
ÁREA CORPORATIVA	1.333	1.137			1.333	1.137
<b>IBERIA, L.A.E.</b>	<b>17.083</b>	<b>18.139</b>	<b>4.409</b>	<b>4.355</b>	<b>21.492</b>	<b>22.494</b>
AVIACO	1.035	1.091	856	828	1.891	1.919
VIVA	229	256	192	194	421	450
BINTER CANARIAS	153	153	154	154	307	307
BINTER MEDITERRÁNEO	35	35	35	37	70	72
CARGOSUR	-	-	-	-	-	-
CAMPOS VELÁZQUEZ	9	10			9	10
CACESA	124	127			124	127
IBER-SWISS	942	872			942	872
SAVIA	35	29			35	29
<b>GRUPO TRANSP. AÉREO</b>	<b>19.645</b>	<b>20.712</b>	<b>5.646</b>	<b>5.568</b>	<b>25.291</b>	<b>26.280</b>

PERSONAL DEL GRUPO DE TRANSPORTE AÉREO



NOTAS:  
Durante 1997 se descentralizaron las funciones relativas a las áreas de personal, administración, control económico y aprovisionamiento desde el Área Corporativa a Material, Aeropuertos, Sistemas y Carga.

PLANTILLA FINAL						
	T I E R R A		V U E L O		T O T A L	
	1997	1996	1997	1996	1997	1996
COMERC., RED Y PROGR.	2.315	3.068		42	2.315	3.110
CARGA	1.072	1.059			1.072	1.059
AEROPUERTOS	8.345	7.961			8.345	7.961
MATERIAL	3.777	3.747			3.777	3.747
SISTEMAS	512	535			512	535
OPERACIONES	461	427	1.495	1.376	1.956	1.803
SERVICIO A BORDO	160	161	2.954	3.012	3.114	3.173
ÁREA CORPORATIVA	1.381	1.039			1.381	1.039
<b>IBERIA, L.A.E.</b>	<b>18.023</b>	<b>17.997</b>	<b>4.449</b>	<b>4.430</b>	<b>22.472</b>	<b>22.427</b>
AVIACO	965	1.001	881	826	1.846	1.827
VIVA	224	233	187	181	411	414
BINTER CANARIAS	150	152	146	149	296	301
BINTER MEDITERRÁNEO	27	33	33	37	60	70
CARGOSUR	-	-			-	-
CAMPOS VELÁZQUEZ	9	9			9	9
CACESA	123	128			123	128
IBER-SWISS	987	895			987	895
SAVIA	47	30			47	30
<b>GRUPO TRANSP. AÉREO</b>	<b>20.555</b>	<b>20.478</b>	<b>5.696</b>	<b>5.623</b>	<b>26.251</b>	<b>26.101</b>

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:

PRODUCTIVIDAD								
	TIERRA		TÉCN. VUELO		AUX. VUELO		TOTAL	
	97	96	97	96	97	96	97	96
IBERIA, L.A.E.	2,2	2,0	27,1	27,3	12,7	12,5	1,7	1,6
AVIACO	4,7	4,3	13,9	13,0	9,7	9,9	2,6	2,4
VIVA	10,3	8,0	34,8	29,1	19,8	16,4	5,7	4,5
BINTER CANARIAS	2,7	2,9	6,5	6,4	5,0	5,1	1,4	1,4
BINTER MEDITERRÁNEO	2,5	2,3	2,9	3,1	7,0	7,2	1,1	1,1
<b>GTA</b>	<b>2,3</b>	<b>2,1</b>	<b>23,4</b>	<b>23,0</b>	<b>12,4</b>	<b>12,1</b>	<b>1,8</b>	<b>1,7</b>
ARSA	4,6	4,1	32,4	28,8	16,1	14,7	3,2	2,9
AUSTRAL	2,6	2,3	20,7	20,9	10,7	11,1	1,9	1,7

Las mejoras en la productividad son significativas, de acuerdo con las medidas contempladas en el Plan Director, por las bajas del Plan A3500 y las subrogaciones de Aeropuertos.

## **5 RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN IBERIA**

### 5.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN POR ÁREAS

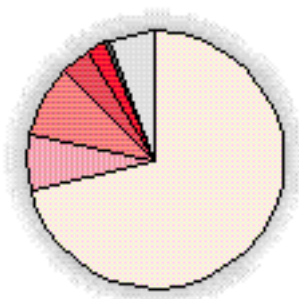
El resultado total del ejercicio 1997 ha ascendido a 35.949 M. Pts. de beneficios. Su desagregación por Unidades es la siguiente, en millones de pesetas:

POR ÁREAS	MILLONES DE PESETAS	
	1997	1996
COM. RED Y PROG., OPERAD. Y SERV. BORDO	16.988	10.014
CARGA	6.635	4.636
AEROPUERTOS	15.149	20.988
MATERIAL	1.434	4.678
SISTEMAS	661	1.714
CORPORATIVA	(4.918)	(7.831)
<b>IBERIA LAE</b>	<b>35.949</b>	<b>34.198</b>

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

CUENTA DE EXPLOTACIÓN		MILLONES DE PESETAS	
	1997	1996	% VAR.
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN			
PASAJE	373.460	336.142	11,1
CARGA Y EXCESO EQUIPAJE	37.499	33.083	13,3
HANDLING	47.806	54.117	(11,7)
MATERIAL	18.978	22.138	(14,3)
COMISIONES DE VENTA	13.147	11.094	18,5
VENTAS DE MAYORDOMÍA	3.420	3.068	7,6
OTROS ING. EXPLOTACIÓN	30.652	17.964	70,6
	524.953	477.607	9,9
GASTOS DE EXPLOTACIÓN			
COMBUSTIBLE	49.944	44.165	13,1
PERSONAL	159.504	157.840	1,0
SERVICIOS DE TRÁFICO	41.956	36.822	13,9
SERVICIO A BORDO	11.894	10.661	11,5
COMISIONES Y FEV'S	57.917	54.229	6,8
TASAS DE NAVEGACIÓN	19.022	16.680	14,0
MANTENIMIENTO FLOTA	27.019	25.088	7,7
ALQUILER DE FLOTA	25.503	16.814	51,7
OPERACIÓN CONJUNTA	2.370	0	-
AMORTIZACIONES	30.131	21.873	37,7
OTROS GASTOS EXPLOTACIÓN	63.743	59.236	7,6
	489.004	443.409	10,3
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	35.949	34.198	5,1

INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (en millones de pesetas)



■ Pasaje	373.460
■ Carga y exceso equipaje	37.499
■ Handling	47.806
■ Material	18.978
■ Comisiones de venta	13.147
■ Ventas de mayordomía	3.420
■ Otros ingresos de explotación	30.652

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

#### A) INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

Los ingresos de explotación se incrementan un 9,9%. 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, 36.597 M. Ptas se desglosa según el detalle siguiente:

PASAJE		MILLONES DE PESETAS		
	VARIACIÓN s / 1996	CAUSA DE LA VARIACIÓN		
		PRECIO	VOLUMEN	PARIDAD
CORTO Y MEDIO RADIO	22.070	1.165	14.624	6.281
LARGO RADIO	14.527	(1.181)	7.589	8.119
<b>TOTAL</b>	<b>36.597</b>	<b>(16)</b>	<b>22.213</b>	<b>14.400</b>

La diferencia por volumen se debe al fuerte incremento en la demanda, 6,7% en términos de PKT's. En la variación por precio inciden diversos factores, siendo el más importante el entorno competitivo, que ha empezado a nivelar la tendencia hasta ahora existente en los precios a la baja. No obstante, existen efectos diversos que afectan al Yield, como la mezcla tarifaria, con una proporción de ventas en tarifas económicas que se ha reducido respecto a la venta de clases nobles, las políticas de contención del Yield, así como un leve incremento de la etapa media, o una mayor utilización de tarifas netas de mercado.

Por último, la variación por paridad recoge principalmente la fluctuación del dólar y de la libra esterlina frente a su cotización media en 1996, con unas variaciones medias anuales del 15% y del 21%, respectivamente. El resto de las principales monedas ha experimentado oscilaciones más moderadas, dando lugar a una práctica compensación de su efecto en los ingresos de la Compañía.

## CARGA

Los ingresos se incrementan un 13,3%, variación que se desglosa de la siguiente manera:

CARGA				
	VARIACIÓN s / 1996	CAUSA DE LA VARIACIÓN		
		PRECIO	VOLUMEN	PARIDAD
	4.416	1.322	562	1.751

La variación por volumen se debe a un incremento importante de la demanda (1,7%), especialmente la atendida por aviones cargueros (7,9%), pues en las bodegas se ha mantenido.

En la variación por precio, además de la situación de competencia del mercado, influye notablemente el aumento de la paridad compensada con el efecto de disminución de la etapa.

#### HANDLING

La reducción registrada en los ingresos por este concepto obedece a la disminución de facturación a terceros con motivo de la entrada en el mercado de segundos operadores y la consiguiente pérdida de mercado y disminución de precios, lo que unido al incremento de actividad interna de IBERIA, y a la actividad realizada a los aviones de Air Nostrum, con un ingreso medio menor debido a su tamaño, hace disminuir los ingresos externos.

#### MATERIAL

Los ingresos por mantenimiento de aviones (célula, motores y componentes) registraron en 1997 un decremento, cifrado en 3.019 M. Ptas., de los cuales 3.738 M Ptas. correspondieron a terceras compañías ajenas al G.T.A., compensado con un incremento de 719 M Ptas. en Compañías del Grupo. El incremento de la producción de la propia IBERIA ha supuesto que se deba necesariamente centrar 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 1997, 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

La tendencia de crecimiento generalizada del sector, la actividad de ventas de IBERIA para terceras compañías (aéreas, agencias de viajes -Mundicolor- de alquileres de coches, hoteles, etc.) y sobre todo la incorporación y crecimiento de Air Nostrum como franquiciada, ha hecho crecer de forma importante este epígrafe.

#### CÁNONES

En este concepto se produce una disminución importante del gasto, debida a la consideración de suplido de las tasas de salida de pasajeros en España y en la mayor parte de países europeos, esto es, que IBERIA hace la gestión de cobro para el organismo aeroportuario correspondiente, contabilizándolo como partida de balance, no como gasto, lo que ha tenido un efecto parejo de disminución de los ingresos de pasaje. Por otro lado se ha incorporado la tasa de seguridad en aeropuertos nacionales.

#### OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

Los principales motivos por los que la cifra del resto de conceptos aumenta son el incremento en los ingresos por utilización de los sistemas de comunicaciones, el canon de SAVIA, así como las ventas a bordo y de material diverso. Además debe mencionarse la comisión de franquicia que se cobra a Air Nostrum. Asimismo se recoge en este epígrafe la contabilización de los ingresos recuperados en 1997 del saldo de las cuentas de BPU (9.000 M. Ptas.).

#### B) GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Los gastos de explotación experimentan un incremento del 10,3% (45.596 M. Ptas.), superior al registrado en los ingresos. Esta cifra está basada fundamentalmente en el fuerte aumento del precio del combustible, el aumento de los costes por alquiler de aviones originado en las operaciones de wet-lease así como la contabilización de las amortizaciones surgidas de la actualización de 1996.

El desglose entre los principales conceptos es el siguiente:

#### COMBUSTIBLE

El total del gasto de combustible ha sido un 13,1% superior al de 1996 (5.779 M. Ptas.). La causa principal está en la apreciación del dólar ya que el precio medio anual se ha reducido respecto al ejercicio anterior. Por otro lado, también influye el coste derivado de la mayor producción y el incremento de utilización de flota antigua propia y de terceros operadores (de mayor consumo por hora bloque), que no ha podido ser compensada por la eficiencia en el consumo derivada de la utilización de la flota más moderna (sobre todo A-340).

El detalle de los diversos efectos se muestra a continuación:

PRECIO	(2.196)
VOLUMEN	691
PARIDAD	6.271
CONSUMO/AKO	1.014
<b>TOTAL</b>	<b>5.779</b>

#### PERSONAL

El coste de personal se ha equilibrado prácticamente con el año anterior, con un leve crecimiento del 1%, a raíz de las medidas de ahorro de coste y de mejora de la productividad incluidas en el Plan Director, basadas en el cumplimiento del Plan de bajas A3500, mediante una disminución de plantilla por baja incentivada y jubilación anticipada, así como la ejecución del plan de traspaso o subrogación a segundos operadores de handling en diversos aeropuertos.

El ahorro debido a la reducción de plantilla ha alcanzado los 4.330 M. Ptas., que se contrarrestan en parte por los incrementos por deslizamientos (antigüedad y promoción), y por el aumento de las cargas sociales, que suponen 3.697 M. Ptas.



Asimismo se han recogido como provisión los efectos de la aplicación del convenio colectivo con el personal de tierra firmado a finales de enero 1998, incluyendo la provisión de la paga de mejora de resultados.

#### SERVICIOS DE TRÁFICO

El concepto de servicios de tráfico se ha visto incrementado debido principalmente al alza de precios de estos servicios, además del incremento de actividad. Como continuación de las medidas de ahorro derivadas del PREGA, se siguen renegociando contratos relativos a aquellos gastos controlables por la compañía, tales como limpieza de aviones y equipos de handling en escalas internacionales. En lo relativo a gastos sujetos a precios públicos, como los derechos de aterrizaje, o en el caso de gastos sujetos a tarifas reglamentadas, como el despacho de aviones, difícilmente negociables por depender de los operadores de handling, (en algunos aeropuertos europeos sin competencia) se ha producido un importante incremento.

#### COMERCIALES (COMISIONES Y SOBRECACIONES)

Continuando con la tendencia de ejercicios anteriores, las comisiones se han reducido en relación a los ingresos de pasaje, debido a la extensión del sistema de tarifas netas de comisión (TNM) y a la disminución de las sobrecomisiones, especialmente en Japón donde se netean al 100% de los ingresos. Un plan específico de control del gasto comercial dentro de lo que se ha denominado Plan Ulises, está permitiendo reducir los gastos mediante renegociación con las agencias y otros proveedores, y mediante la incorporación de nuevos sistemas de venta directa e información comercial, como la venta telefónica, la distribución por Internet, y la implantación del vuelo sin billete.

#### AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

El incremento en los gastos derivados del control de tráfico aéreo ha registrado un aumento del 14%, por encima del crecimiento de la actividad medida en horas bloque (4,8%), debido a un alza de las tarifas por parte de Eurocontrol, que suponen de media un 11% en los mercados que atiende la compañía.

#### MANTENIMIENTO DE FLOTA

El gasto por este concepto se incrementa en 1.931 M. Ptas., debido entre otras causas a la realización de trabajos adicionales a la flota cumpliendo con la normativa de seguridad aérea y, sobre todo, al alza del tipo de cambio en las divisas de pago, principalmente dólar.

#### ALQUILER DE FLOTA

Se ha producido un importante incremento de 8.689 M. Ptas. en estos gastos a pesar de la renegociación de los contratos de leasing de la flota MD87 y B757, que ha supuesto un ahorro en el año de 10 M.\$., debido fundamentalmente a:

1. La consideración en este año del coste de alquiler completo de los A-340 incorporados paulatinamente el pasado ejercicio, a los que se viene a sumar los aviones entregados en este año, también en leasing operativo. A ello se suma el efecto de la paridad en todos los contratos, ya que éstos se pagan en dólares.

2. Las operaciones de wet-lease efectuadas durante la segunda parte del ejercicio para compensar el déficit de producción de los recursos propios cuantificado en 5.200 M. Ptas. aproximadamente.

3. La aplicación durante todo el año del alquiler de un B-747 carguero al 50% con Aerolíneas Argentinas, y al 100% desde noviembre.

#### AMORTIZACIONES

La Ley de Actualización de Balances de Diciembre de 1996, ha originado un importante incremento de los gastos de amortizaciones cuantificado en unos 7.287 M. Ptas. Asimismo, se ha dotado la provisión necesaria para dejar en valor de mercado la flota B-727.

#### OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

El resto de los gastos se incrementa en su conjunto en 8.448 M. Ptas., de los cuales 2.370 M. corresponden al pago a AO por la operación conjunta. Su desglose entre los conceptos más importantes es el siguiente:

a) Los consumos de material de abastecimiento de aviones, artículos de venta a bordo, material publicitario y diversos se incrementan en 511 M. Ptas., afectados por el aumento de la actividad y del esfuerzo publicitario.

b) Los gastos de publicidad en medios se han incrementado de manera importante debido principalmente a la campaña de imagen lanzada en el último semestre además del fuerte incremento en el gasto publicitario motivado por la agresiva campaña comercial iniciada en enero en el Puente Aéreo para frenar la competencia.

c) Los gastos de distribución por los sistemas de reservas se incrementan en 1.403 M. Ptas., debido en gran medida a la incorporación del acuerdo de franquicia con Air Nostrum y al aumento de actividad.

### 5.2. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

Además de la mejora importante obtenida en el resultado de explotación, en la cuenta de resultados de la compañía se reflejan asimismo diferencias positivas muy significativas: los resultados financieros mejoran sensiblemente, como consecuencia lógica de la reducción de endeudamiento así como por la disminución general de tipos, debido a la generación de cash flow neto positivo utilizado para cancelar pasivo.

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS		MILLONES DE PESETAS	
	1997	1996	
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>35.949</b>	<b>34.198</b>	
INGRESOS FINANCIEROS	8.522	4.380	
GASTOS FINANCIEROS	(7.360)	(13.412)	
DOTACIÓN FONDO PENSIONES	(3.190)	(3.948)	
DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO	11.005	5.781	
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO	(14.515)	(6.168)	
<b>RESULTADOS FINANCIEROS</b>	<b>(5.538)</b>	<b>(13.367)</b>	
AEROLÍNEAS ARGENTINAS	-	173	
LADECO	-	(464)	
IBERSWISS	-	165	
BINTER CANARIAS	422	400	
BINTER MEDITERRÁNEO	(373)	(744)	
VIVA	(3.351)	(1.320)	
CARGOSUR	(119)	186	
CAMPOS VELÁZQUEZ	1	(30)	
OTROS	48	-	
<b>RESULTADOS CARTERA VALORES</b>	<b>(3.372)</b>	<b>(1.634)</b>	
<b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>(12.679)</b>	<b>(16.373)</b>	
<b>RNAI</b>	<b>14.360</b>	<b>2.823</b>	
IMPUESTOS	(3.332)	(101)	
<b>RNDI</b>	<b>11.028</b>	<b>2.722</b>	

IBERIA. LINEAS AEREAS DE ESPAÑA. S.A.  
INFORME ANUAL 1997 - INFORME DE GESTION





■  
ORGANOS DE GOBIERNO  
■

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

---

### **PRESIDENTE**

D. Xabier de Irala Estévez

### **CONSEJEROS**

Excmo. Sr. D. Juan Carlos Aparicio Pérez

D. Joaquín Clotet Garriga

Excmo. Sr. D. José de Carvajal Salido

Excmo. Sr. D. Nemesio Fernández-Cuesta y Luca de Tena

Excmo. Sr. D. José Manuel Fernández Norniella

D. Fermín López Covarrubias García

Dña. María Angeles Monjas Revilla

Ilmo. Sr. D. Miquel Nadal Segalá

D. Bernardo Obrador

D. Cecilio Pérez Velasco

D. Francisco Javier Salas Collantes

Ilmo. Sr. D. José Manuel Serra Peris

### **SECRETARIO**

D. Ignacio Pinilla Rodríguez

## **COMISIÓN EJECUTIVA DE IBERIA, L.A.E., S.A.**

---

### **PRESIDENTE**

D. Xabier de Irala Estévez

### **VOCALES**

D. Joaquín Clotet Garriga

D. José Manuel Fernández Norniella

D. Miquel Nadal Segalá

D. Fermín López Covarrubias García

D. Cecilio Pérez Velasco

## **COMITÉ DE DIRECCIÓN**

---

### **PRESIDENTE**

D. Xabier de Irala Estévez

### **VOCALES**

D. Angel Mullor Parrondo

DIRECTOR GENERAL

D. Javier Arraiza Martínez-Marina

DIRECTOR OPERACIONES

D. Martín Cuesta Vivar

DIRECTOR ORGANIZACIÓN Y R.R.H.H.

D. Luis Díaz Güell

DIRECTOR COMUNICACIÓN

D. Enrique Dupuy de Lôme Chávarri

DIRECTOR FINANCIERO

D. Enrique Donaire Rodríguez

DIRECTOR COMERCIAL

D. José M<sup>a</sup> Fariza Batanero

DIRECTOR DE CONTROL Y ADMINISTRACIÓN

D. Manuel López Colmenarejo

DIRECTOR DESARROLLO RED Y PROGRAMAS

D. Luis Fernández Turanzas

DIRECTOR SERVICIO A BORDO

D. Juan Losa Montañés

DIRECTOR GRAL. AVIACO

D. Salvador Magalló Martínez

DIRECTOR DE NEGOCIOS

D. Ignacio Pinilla Rodríguez

DIRECTOR ASESORÍA JURÍDICA Y SECRETARIO CONSEJO

D. Guillermo Serrano Entrambasaguas

DIRECTOR ADJUNTO

D. Sergio Turrión Barbado

DIRECTOR RELAC. INDUSTRIALES

D. Vicente Aguilera Ribota

SECRETARÍA TÉCNICA





## *ORDEN DEL DÍA*

---

- 1 -

Aprobación, si procede, de las Cuentas Anuales  
(Balance, Cuenta de Pérdidas y Ganancias, y Memoria)  
e Informe de Gestión de la Compañía y del consolidado del Grupo,  
correspondientes al ejercicio de 1997.

- 2 -

Acuerdo, si procede, de aplicación del resultado  
del ejercicio de 1997 de la Compañía.

- 3 -

Aplicación del saldo de la cuenta  
“Reserva de revalorización Real Decreto Ley 7/96”,  
para compensación de pérdidas acumuladas de ejercicios anteriores.

- 4 -

Aprobación, en su caso, de la gestión del Consejo de Administración  
de la Compañía, correspondiente al ejercicio de 1997.

- 5 -

Ratificación y reelección, en su caso,  
de Vocales del Consejo de Administración de la Compañía.





■

---

INFORMACION LEGAL

---

■



**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 1997 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 7% y un 45%, respectivamente, de las cifras consolidadas del ejercicio 1997, han sido examinadas por otros auditores, y nuestra opinión profesional se basa, por lo que se refiere a estas sociedades, únicamente en los informes de sus auditores.

Los Administradores de la Sociedad dominante presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance consolidado y de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, además de las cifras del ejercicio 1997, 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 1997. Con fecha 30 de mayo de 1997 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1996 en el que expresamos una opinión sin salvedades.

En nuestra opinión, basada en nuestra auditoría y en los informes de otros auditores, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1997 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 1997 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 1997 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 1997. 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

15 de abril de 1998





# ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

BALANCES DE SITUACION AL 31 DE DICIEMBRE DE 1997 Y 1996  
CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 1997 Y 1996



ACTIVO	MILLONES DE PESETAS	
	EJERCICIO 1997	EJERCICIO 1996
<b>INMOVILIZADO:</b>		
<b>GASTOS DE ESTABLECIMIENTO</b> (NOTA 5-c)	<b>695</b>	<b>903</b>
<b>INMOVILIZACIONES INMATERIALES</b> (NOTA 6)	<b>33.772</b>	<b>34.913</b>
BIENES Y DERECHOS INMATERIALES	49.568	48.188
AMORTIZACIONES	(15.796)	(13.275)
<b>INMOVILIZACIONES MATERIALES</b> (NOTA 7)	<b>237.436</b>	<b>262.955</b>
FLOTA AÉREA:		
Coste	391.242	395.120
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	(227.241)	(203.400)
	164.001	191.720
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:		
Coste	179.353	170.423
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	(105.918)	(99.188)
	73.435	71.235
<b>INMOVILIZACIONES FINANCIERAS</b> (NOTA 8)	<b>73.659</b>	<b>81.112</b>
PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	2.230	-
CRÉDITOS A SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	22.929	29.041
CARTERA DE VALORES A LARGO PLAZO	25.402	32.248
OTROS DEUDORES A LARGO PLAZO (NOTAS 3 y 15)	50.525	47.575
PROVISIONES	(27.427)	(27.752)
<b>ACCIONES DE LA SOCIEDAD DOMINANTE</b>	<b>7</b>	<b>7</b>
<b>TOTAL INMOVILIZADO</b>	<b>345.569</b>	<b>379.890</b>
<b>GASTOS A DISTRIBUIR</b>		
<b>EN VARIOS EJERCICIOS</b> (NOTA 6)	<b>9.549</b>	<b>11.703</b>
<b>ACTIVO CIRCULANTE:</b>		
<b>EXISTENCIAS</b>	<b>9.798</b>	<b>9.038</b>
<b>DEUDORES</b>	<b>78.835</b>	<b>84.127</b>
<b>INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES</b> (NOTA 9)	<b>99.344</b>	<b>63.122</b>
<b>TESORERÍA</b>	<b>3.232</b>	<b>2.359</b>
<b>AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN</b>	<b>5.289</b>	<b>4.423</b>
<b>TOTAL ACTIVO CIRCULANTE</b>	<b>196.498</b>	<b>163.069</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>551.616</b>	<b>554.662</b>

PASIVO	MILLONES DE PESETAS	
	EJERCICIO 1997	EJERCICIO 1996
<b>FONDOS PROPIOS</b> (NOTA 10):		
<b>CAPITAL SUSCRITO</b>	<b>114.727</b>	<b>114.727</b>
<b>RESERVA DE LA SOCIEDAD DOMINANTE</b>	<b>(26.837)</b>	<b>(29.559)</b>
RESULTADOS NEGATIVOS DE EJERCICIOS ANTERIORES	(42.284)	(45.006)
RESERVA DE REVALORIZACIÓN	15.447	15.447
<b>RESERVAS EN SOCIEDADES CONSOLIDADAS POR INTEGR. GLOBAL</b>	<b>3.718</b>	<b>4.886</b>
<b>RESERVAS EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA</b>	<b>(1.504)</b>	<b>(3.470)</b>
<b>DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN</b>	<b>(232)</b>	<b>(689)</b>
<b>BENEFICIOS ATRIBUIBLES A LA SOCIEDAD DOMINANTE</b> (NOTA 17)	<b>14.904</b>	<b>3.520</b>
BENEFICIOS CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO	17.110	3.768
BENEFICIOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS (NOTA 17)	(2.206)	(248)
<b>TOTAL FONDOS PROPIOS</b>	<b>104.776</b>	<b>89.415</b>
<b>SOCIOS EXTERNOS</b> (NOTA 11)	<b>17.251</b>	<b>15.045</b>
<b>INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERC.</b> (NOTA 7)	<b>3.440</b>	<b>6.472</b>
<b>PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS</b> (NOTA 12)	<b>155.133</b>	<b>123.537</b>
<b>ACREEDORES A LARGO PLAZO:</b>		
<b>DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO</b> (NOTA 13)	<b>88.659</b>	<b>122.527</b>
<b>OTROS ACREEDORES</b>	<b>2.820</b>	<b>3.431</b>
	<b>91.479</b>	<b>125.958</b>
<b>ACREEDORES A CORTO PLAZO:</b>		
<b>DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO</b> (NOTA 13)	<b>19.784</b>	<b>23.209</b>
<b>DEUDAS CON SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA</b>	<b>951</b>	<b>183</b>
<b>ANTICIPOS DE CLIENTES</b>	<b>40.741</b>	<b>51.878</b>
<b>DEUDAS POR COMPRAS O PRESTACIONES DE SERVICIOS</b>	<b>71.692</b>	<b>71.024</b>
<b>OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES</b>	<b>25.177</b>	<b>27.593</b>
<b>REMUNERACIONES PENDIENTES DE PAGO</b>	<b>20.972</b>	<b>20.281</b>
<b>AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN</b>	<b>220</b>	<b>67</b>
<b>TOTAL ACREEDORES A CORTO PLAZO</b>	<b>179.537</b>	<b>194.235</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>551.616</b>	<b>554.662</b>

Las Notas 1 a 18  
descritas en la Memoria adjunta  
forman parte integrante del  
balance de situación consolidado  
al 31 de diciembre de 1997.

DEBE	MILLONES DE PESETAS	
	EJERCICIO 1997	EJERCICIO 1996
<b>GASTOS:</b>		
APROVISIONAMIENTOS (NOTA 16)	84.767	76.707
GASTOS DE PERSONAL (NOTA 16)	190.452	187.758
DOTACIONES PARA AMORTIZACIONES DE INMOVILIZADO	37.578	28.676
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE TRÁFICO	2.080	1.529
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 16)	254.653	227.174
	569.530	521.844
<b>BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>40.048</b>	<b>33.514</b>
GASTOS FINANCIEROS Y GASTOS ASIMILADOS	13.569	20.784
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE INVERSIONES FINANCIERAS	-	4.589
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO	15.464	6.573
	29.033	31.946
PARTICIP. EN PÉRDIDAS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	355	414
AMORTIZACIÓN DEL FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN	-	29
<b>BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>37.236</b>	<b>14.120</b>
PÉRDIDAS PROCEDENTES DEL INMOVILIZADO	742	2.626
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE INMOVILIZADO	26	46
GASTOS EXTRAORDINARIOS (NOTA 16)	49.429	19.468
GASTOS Y PÉRDIDAS DE OTROS EJERCICIOS	610	780
	50.807	22.920
<b>BENEFICIOS CONSOLIDADOS ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>20.782</b>	<b>2.948</b>
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES (NOTA 15)	3.672	(820)
<b>BENEFICIOS CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO</b>	<b>17.110</b>	<b>3.768</b>
BENEFICIOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS	2.206	248
<b>BENEFICIOS DEL EJERC. ATRIBUIDOS A LA SOCIEDAD DOMINANTE</b>	<b>14.904</b>	<b>3.520</b>

HABER	MILLONES DE PESETAS	
	EJERCICIO 1997	EJERCICIO 1996
<b>INGRESOS:</b>		
IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS (NOTA 16)	591.937	539.198
OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	17.641	16.160
	609.578	555.358
INGRESOS DE PARTICIPACIONES EN CAPITAL	4	208
OTROS INTERESES E INGRESOS ASIMILADOS	9.650	5.012
DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO	11.448	6.104
	21.102	11.324
<b>RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS</b>	<b>7.931</b>	<b>20.622</b>
PARTICIP. EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	5.474	1.671
<b>PÉRDIDAS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
BENEFICIOS EN ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO (NOTAS 7 y 8)	4.455	3.533
INGRESOS EXTRAORDINARIOS (NOTA 16)	10.245	5.164
INGRESOS Y BENEFICIOS DE OTROS EJERCICIOS (NOTA 5-k)	19.653	3.051
	34.353	11.748
<b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS NEGATIVOS</b>	<b>16.454</b>	<b>11.172</b>

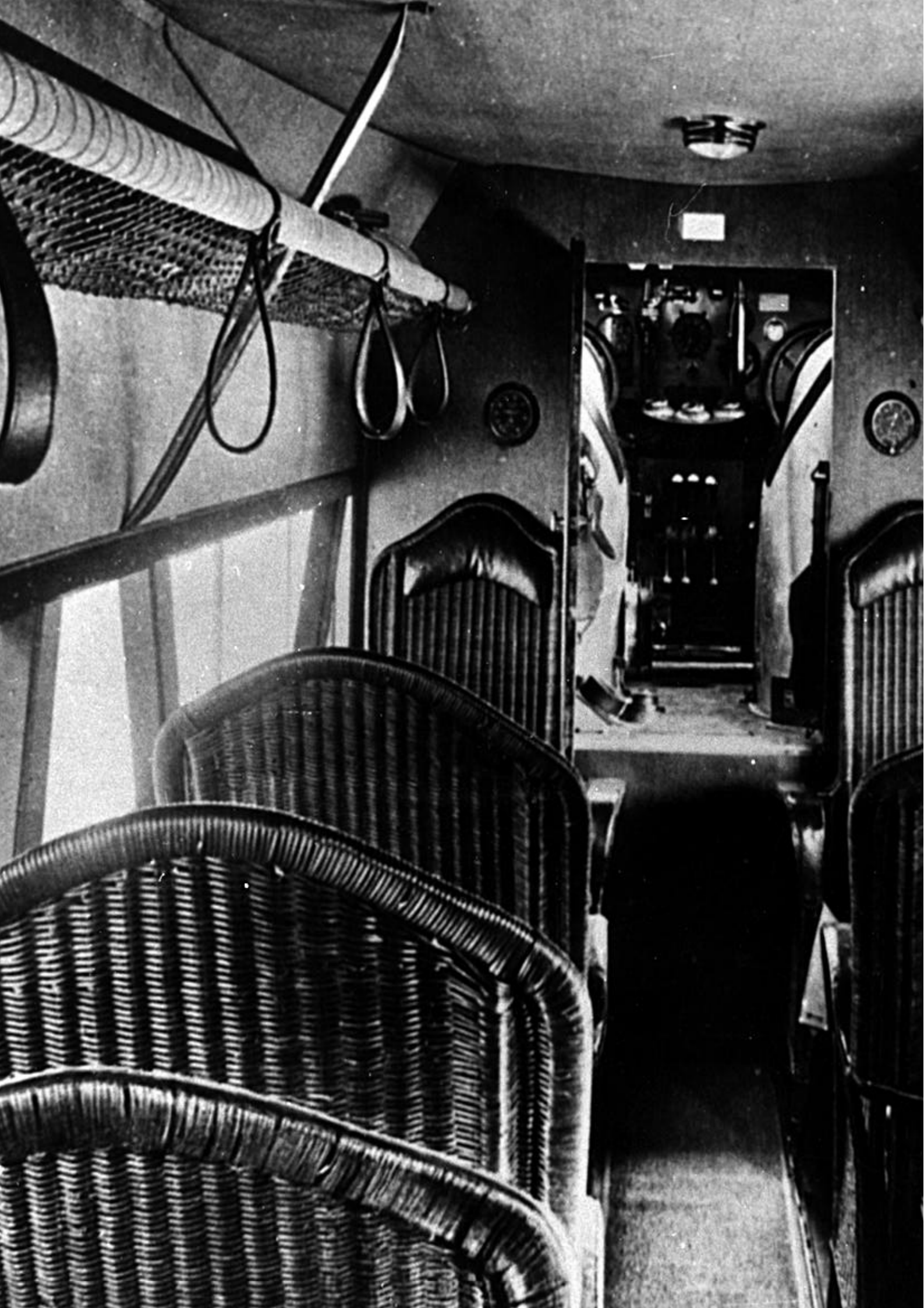
Las Notas 1 a 18  
descritas en la Memoria adjunta  
forman parte integrante de la cuenta  
de pérdidas y ganancias consolidadas  
del ejercicio 1997.





MEMORIA  
CONSOLIDADA  
EJERCICIO  
1 9 9 7





## **1 ACTIVIDAD Y PLANES DE LA SOCIEDAD DOMINANTE**

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

Como transportista de pasajeros y mercancías es un operador con una amplia red, atendiendo a tres mercados fundamentales: España, Europa y América. En los tráficos internacionales, en aquellos países con los que existen Convenios Bilaterales y en los que sólo se designa a una Sociedad como Operadora, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. es designada por la parte española. En lo relativo al transporte dentro de España, una parte importante del citado transporte es operado por Aviación y Comercio, S.A. sociedad filial de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A.

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

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

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

Por lo que respecta al sistema de distribución, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. es socio de "Amadeus Group" en condiciones de igualdad con Lufthansa y Air France. Esta inversión le permite a la Sociedad dominante estar presente en un sector de enorme desarrollo y potencial económico.

En la actualidad, la Sociedad dominante está inmersa en el proceso de implantación del Plan Director diseñado por el actual equipo directivo, que tiene como objetivo consolidar a IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. como una sociedad global de transporte aéreo. Al efecto, durante 1997 se han realizado un importante número de acciones dirigidas a lograr este objetivo:

1. Modificación organizativa tendente a desarrollar un modelo de gestión diferenciado entre el transporte de pasaje y cada uno de los negocios (Aeropuertos, Material, Sistemas y Carga).



2. Reorganización del papel de las diferentes sociedades pertenecientes al Grupo, distinguiendo la gestión operativa, realizada a través de diferentes sociedades Operadoras, de la gestión comercial que, a través de una Dirección Comercial única, se realizará de forma global. En este sentido, ha comenzado la programación conjunta de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y Aviación y Comercio, S.A., a la vez que se ha autorizado la compra por parte de la Sociedad dominante del paquete de acciones de Aviación y Comercio, S.A. que posee Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI). En igual dirección, se ha firmado en 1997 el acuerdo de franquicia con Air Nostrum. Asimismo, en marzo de 1998 se ha llegado a un acuerdo con Air Europa para operar 11 aviones para los tráficos de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A.

3. Negociación y firma en enero de 1998 del XIV Convenio Colectivo de Tierra en un entorno de contención de gastos.

4. Firma de Acuerdo de Alianzas con American Airlines, Inc. y British Airways que están en proceso de desarrollo y en algún caso a la espera de las pertinentes autorizaciones gubernamentales. Esta alianza hará que IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. pertenezca a uno de los dos importantes grupos aéreos que en el futuro operarán a nivel mundial.

5. Firma de acuerdo de intenciones de renovación de flota con Airbus que permitirá la sustitución de los aviones de corto y medio radio, que comprende la incorporación de 76 aviones, 50 en firme y 26 en opción. Esta operación permitirá una unificación de la flota de la Sociedad dominante que redundará en una mayor competitividad en costes.

6. Saneamiento de las inversiones en Latinoamérica, fundamentalmente en lo relativo a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA), sociedad que ha dejado de operar en 1997 y está en proceso de liquidación. Las cuentas anuales consolidadas del Grupo IBERIA presentan una provisión del 100% de los riesgos relacionados con esta sociedad.

7. Inicio del proceso de venta de las sociedades del Grupo IBERIA, Binter Mediterráneo, S.A. y Binter Canarias, S.A.

## 2 SOCIEDADES DEPENDIENTES

La información relacionada con estas sociedades es la siguiente:

SOCIEDADES DEPENDIENTES		PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DE IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.	
SOCIEDAD	DOMICILIO	ACTIVIDAD	%
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A. (VIVA)	ZURBANO, 41 - MADRID	TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS	99,47
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	VELÁZQUEZ, 134 - MADRID	ADQUISICIÓN Y TENENCIA DE FINCAS URBANAS	99,99
BÍINTER CANARIAS, S.A.	AEROPUERTO DE LAS PALMAS	TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS ENTRE LAS ISLAS CANARIAS	99,99
BÍINTER MEDITERRÁNEO, S.A.	AEROPUERTO DE LAS PALMAS	TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS	99,99
CARGOSUR, S.A.	AVDA. DE LA HISPANIDAD, 13 MADRID	TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS	100,00
IBER-SWISS CATERING, S.A.	CTRA. DE LA MUÑOZA, S/N MADRID	PREPARACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE COMIDAS Y OTROS SERVICIOS PARA LAS AERONAVES	70,00
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A. (SAVIA)	VELÁZQUEZ, 130 MADRID	SERVICIOS INFORMÁTICOS APLICABLES AL SECTOR DE VIAJES Y TURISMO	99,90
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A. (CACESA)	JUAN DE LA CIERVA, 7-9 COSLADA (MADRID)	TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	75,00
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A. (AVIACO)	MAUDES, 51 MADRID	TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS	32,93

Todas estas sociedades se han consolidado mediante el método de integración global en el ejercicio 1997 y cierran sus cuentas anuales al 31 de diciembre.

### AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.

En octubre de 1997, y de acuerdo con el Plan Director del Grupo IBERIA 1997-1999, se realiza por primera vez la programación conjunta de los vuelos de Aviación y Comercio, S.A. y de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., con las consecuentes implicaciones sobre la política comercial común y la gestión de recursos comunes. Así, en la reunión del día 27 de febrero de 1998 del Consejo de Administración de Sociedad Estatal de Participaciones Industriales se ha acordado la venta del 67,07% de su participación en Aviación y Comercio, S.A. a IBERIA, Líneas Aéreas de España por un importe aproximado de 38.000 millones de pesetas.

**3 SOCIEDADES ASOCIADAS**

Las sociedades asociadas incluidas en el proceso de consolidación del Grupo IBERIA del ejercicio 1997 cierran sus cuentas al 31 de diciembre. La información relacionada con las mismas es la siguiente:

SOCIEDADES ASOCIADAS				
PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DE IBERIA, LÍNEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A.				
SOCIEDAD	DOMICILIO	ACTIVIDAD	%	MÉTODO DE CONSOLIDACIÓN
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A. (VIASA)	ÓSCAR M. ZULOAGA, S/N CARACAS, VENEZUELA	TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS	45,00	PUESTA EN EQUIVALENCIA
AMADEUS GROUP	SALVADOR DE MADARIAGA, 1 MADRID	GESTIÓN Y EXPLOTACIÓN DE UN SISTEMA AUTOMATIZADO DE RESERVAS	29,20	PUESTA EN EQUIVALENCIA
GRUPO AEROLÍNEAS ARGENTINAS	BOUCHARD, 547 BUENOS AIRES, ARGENTINA	TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS Y SERVICIOS AUXILIARES A LAS AERONAVES	20,00	-
IBERBUS CONCHA LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	40,00	PUESTA EN EQUIVALENCIA
IBERBUS ROSALÍA LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	40,00	PUESTA EN EQUIVALENCIA
IBERBUS CHACEL LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	40,00	PUESTA EN EQUIVALENCIA
IBERBUS ARENAL LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	40,00	PUESTA EN EQUIVALENCIA
IBERBUS TERESA LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST.; DUBLÍN	ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	40,00	PUESTA EN EQUIVALENCIA
IBERBUS EMILIA LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST.; DUBLÍN	ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	40,00	PUESTA EN EQUIVALENCIA

La información patrimonial del Grupo "Amadeus Group", de Venezolana Internacional de Aviación, S.A. y de cada una de las sociedades Iberbus utilizada en el proceso de consolidación es la que figura en sus estados financieros consolidados provisionales y en sus estados financieros provisionales, respectivamente, al 31 de diciembre de 1997, antes de disponer de los correspondientes informes de auditoría.

### GRUPO AEROLÍNEAS ARGENTINAS

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

Al 31 de diciembre de 1997 se encontraban pendientes de cobro por esta operación 135.000.000 de dólares USA, equivalentes a 20.500 millones de pesetas. El plazo estipulado en contrato para el cobro del importe pendiente finaliza en abril de 1999.

Andes Holding, B.V. ha iniciado la venta de su participación en Interinvest, S.A. mediante la que espera obtener fondos que le permitan hacer frente a parte de sus pasivos.

En función de la estimación de los fondos que prevé obtener Andes Holding, B.V., IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha decidido provisionar al 31 de diciembre de 1997, 11.000 millones de pesetas del saldo pendiente de cobro. Esta provisión se ha registrado en el epígrafe "Provisiones para responsabilidades" del capítulo "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1997 adjunto, con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 adjunta.

Adicionalmente, está previsto que en 1998 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ceda a Andes Holding, B.V. su participación directa, 20% del capital, en Aerolíneas Argentinas, S.A., a cambio de una participación del 8,92% en el capital social, de Interinvest, S.A. El valor contable de la participación de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. en Aerolíneas Argentinas, S.A. al 31 de diciembre de 1997 se corresponde, aproximadamente, con el valor de mercado de la participación en Interinvest, S.A. que IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. recibirá por esta transacción. Este valor de mercado está basado en el precio que se ha fijado para la adquisición de un 10% del capital social de Interinvest, S.A. por parte de American Airlines, Inc.

Como consecuencia de la venta de la mayor parte de la participación de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. en el capital social de Aerolíneas Argentinas, S.A., y la garantía de recuperación del coste registrado por el 20% de su participación en la mencionada sociedad en 1996, los Administradores de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., acogidos a lo dispuesto en la normativa vigente sobre formulación de cuentas anuales consolidadas, decidieron no integrar los estados financieros provisionales del Grupo Aerolíneas Argentinas al 31 de diciembre de 1996 en el proceso de consolidación, decisión que se ha mantenido en el proceso de consolidación del ejercicio 1997.

### LÍNEAS AÉREAS DE COBRE, S.A.

El 22 de abril de 1997, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. adquirió 2.117.301 acciones de Líneas Aéreas del Cobre, S.A. que representaban el 12,94% de su capital social por 2.186.194 dólares U.S.A. equivalentes a 313 millones de pesetas.

El 28 de abril de 1997 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. vendió la totalidad de su participación en Líneas Aéreas del Cobre, S.A. por 8.000.000 de dólares U.S.A. equivalentes a 1.163 millones de pesetas habiendo obtenido una plusvalía, teniendo en cuenta las pérdidas registradas con anterioridad por esta sociedad en el proceso de consolidación, de 1.297 millones de pesetas registrada en el epígrafe "Beneficios en enajenación

de inmovilizado” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 adjunta.

Como consecuencia de esta venta, Líneas Aéreas del Cobre, S.A. no forma parte del perímetro de consolidación en el ejercicio 1997.

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

##### ***A) IMAGEN FIEL***

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1997 se han preparado a partir de los registros de contabilidad de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., y de sus sociedades filiales (que se detallan en las Notas 2 y 3), que incluyen, en el caso de algunas sociedades, los efectos de la actualización practicada al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio.

Las cuentas anuales de las sociedades filiales españolas han sido formuladas por los Administradores de cada sociedad de acuerdo con el Plan General de Contabilidad Español. Para la consolidación de la sociedad filial Venezolana Internacional de Aviación, S.A. y de “Amadeus Group” se han utilizado sus estados financieros provisionales al 31 de diciembre de 1997 antes de disponer de los correspondientes informes de auditoría.

Al 31 de diciembre de 1997 y tal y como se ha señalado en la Nota 3, el Grupo Aerolíneas Argentinas sigue excluido del perímetro de consolidación.

Al 31 de diciembre de 1997, Líneas Aéreas del Cobre, S.A. ha quedado excluida del perímetro de consolidación como consecuencia de la venta de la totalidad de la participación.

Para la consolidación de las sociedades Iberbus Concha, Ltd., Iberbus Rosalía, Ltd., Iberbus Chacel, Ltd., Iberbus Arenal, Ltd., Iberbus Teresa, Ltd. e Iberbus Emilia, Ltd. en el ejercicio 1997 se han utilizado sus estados financieros provisionales al 31 de diciembre de 1997, antes de disponer de los correspondientes informes de auditoría.

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1997, 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.

##### ***B) PRINCIPIOS DE CONSOLIDACIÓN***

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

tas minoritarios en los resultados de las sociedades filiales consolidadas se presenta en el epígrafe "Beneficios atribuidos a socios externos" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

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

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.

## **5** **NORMAS DE VALORACIÓN**

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

### *A) 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.

### *B) MÉTODOS DE CONVERSIÓN*

Para la conversión de los estados financieros provisionales del ejercicio 1997 de las sociedades iberoamericanas y de las sociedades Iberbus, que están expresadas en dólares U.S.A., y del Grupo "Amadeus Group" que están expresadas en ECUs, se han utilizado los tipos de cambio en vigor al 31 de diciembre, a excepción de:

1. Capital y reservas, que se han convertido a los tipos de cambio históricos.
2. Cuentas de pérdidas y ganancias, que se han convertido al tipo de cambio medio 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" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1997 adjunto.

### *C) GASTOS DE ESTABLECIMIENTO*

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

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 por la amortización de estos gastos ha ascendido a 218 millones de pesetas.

### *D) INMOVILIZADO INMATERIAL*

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

gastos financieros de la operación, se incluye en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación consolidado adjunto y se imputa a los resultados de cada ejercicio de acuerdo con un criterio financiero.

Al 31 de diciembre de 1997 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-i).

Los bienes adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se amortizan siguiendo el método lineal, distribuyendo el coste amortizable de los activos entre los años de vida útil estimada que son similares a los de los bienes incluidos en las inmovilizaciones materiales.

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

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 por amortizaciones del inmovilizado inmaterial ha ascendido a 2.584 millones de pesetas.

#### E) INMOVILIZADO MATERIAL

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

##### 1. FLOTA AÉREA:

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

##### 2. OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:

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

##### 3. REPARACIONES, CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO:

Las sociedades del Conjunto consolidable siguen el procedimiento de constituir una provisión para las grandes reparaciones periódicas de la flota aérea con que operan (básicamente B-737, B-747, B-757, DC-10, DC-8, DC-9 de Aviación y Comercio, S.A., A-300, A-320, A-340, MD-87 y MD-88), en función de una estimación del coste total a incurrir, imputando dicho coste a resultados linealmente en el período que transcurre entre dos grandes reparaciones sucesivas. El saldo de la provisión por este concepto se muestra en 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., se registran como gasto del ejercicio en que se realizan dado que los gastos anuales tienden a ser homogéneos.

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

F) AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO MATERIAL

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

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

1. FLOTA AÉREA:

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

En 1997, IBERIA Líneas Aéreas de España, S.A. ha realizado un estudio sobre el valor de mercado de la flota B-727 por encontrarse en proceso de sustitución, habiendo dotado una provisión de 3.387 millones de pesetas para dejar valorada la mencionada flota a su valor de mercado.

2. REPUESTOS DE FLOTA:

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

a). Repuestos rotables

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

b). Repuestos reparables

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

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

3. AÑOS DE VIDA ÚTIL ESTIMADA:

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

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

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



Los edificios e instalaciones de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y de Aviación y Comercio, S.A. construidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en aeropuertos nacionales, con un valor neto contable al 31 de diciembre de 1997 en los balances de ambas sociedades de 1.383 millones de pesetas, se amortizan considerando los períodos de cada concesión.

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

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 en concepto de amortización y provisiones del inmovilizado material se desglosa en los siguientes conceptos:

1997	
	MILLONES DE PESETAS
FLOTA AÉREA	25.604
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL	11.056
	<b>36.660</b>

#### *G) PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES Y OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De acuerdo con dicha norma, durante el ejercicio 1997 se han efectuado los siguientes aumentos en el coste y en las dotaciones para amortización de la flota aérea:

1997	
MILLONES DE PESETAS	
<b>INMOVILIZACIONES INMATERIALES:</b>	
COSTE	1.039
DOTACIÓN PARA AMORTIZACIONES / PROVISIONES	218
<b>INMOVILIZACIONES MATERIALES:</b>	
COSTE	36
DOTACIÓN PARA AMORTIZACIONES	7

*J) EXISTENCIAS*

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

*K) INGRESOS Y GASTOS*

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

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 1997 y de 1996 pendientes de utilizar a dichas fechas.

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

En 1996 fue el primer ejercicio completo en el que se utilizó el nuevo sistema implantado por la Dirección de la Sociedad dominante para el control de las ventas y utilidades de billetes de tráfico internacional y la determinación del saldo del epígrafe "Anticipos de clientes". En el ejercicio 1997, la Sociedad dominante ha ultimado la definición de los procedimientos de control sobre las transacciones relacionadas con la cuenta "Anticipos de clientes", habiendo efectuado una regularización por un importe neto de 18.884 millones de pesetas que se ha registrado en el epígrafe "Ingresos y beneficios de otros ejercicios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 adjunta. Este exceso ha sido consecuencia, básicamente, del efecto de la no utilización de billetes por parte de los clientes.

IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y sus filiales aéreas comerciales tienen en vigor la tarjeta "IBERIA Plus", cuyo objeto es una promoción permanente basada en la obtención de puntos por el titular cada vez que realiza determinados vuelos, utiliza ciertos servicios hoteleros y de alquiler de automóviles o realiza compras con una tarjeta de crédito adscrita al programa. Los puntos pueden ser canjeados por billetes gratuitos u otros servicios de las compañías adscritas al programa. El balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1997 adjunto incluye una provisión de 3.874 millones de pesetas por este concepto, de acuerdo con la estimación de la valoración de los puntos acumulados a dicha fecha.

#### L) 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.

El balance de situación consolidado adjunto recoge 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 1997. Las dotaciones de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y de Aviación y Comercio, S.A. correspondientes a las estimaciones de los devengos del ejercicio 1997 y a los importes de los rendimientos atribuibles a las provisiones constituidas, se recogen en los epígrafes "Gastos de personal" y "Gastos financieros" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 adjunta, respectivamente (véase Nota 12).

Los estudios actuariales utilizados en 1997 y 1996 se han elaborado siguiendo el método denominado "unit credit" y sus principales parámetros técnicos son un tipo de interés del 5% y 6%, respectivamente, para el personal jubilado, un 6% para el personal activo de vuelo, un índice supuesto de precios de consumo del 3% anual y dotaciones con carácter anual postpagable. La modificación efectuada en el ejercicio 1997 en el parámetro tipo de interés se ha realizado para una mayor adecuación del estudio a las tendencias actuales del mercado.

*M) MONTEPÍO DE PREVISIÓN SOCIAL LORETO*

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

En virtud de los convenios colectivos vigentes, 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 el ejercicio 1997, las aportaciones del Conjunto consolidable al Montepío han ascendido a 2.972 millones de pesetas, que se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 adjunta.

*N) PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES*

Los movimientos más significativos registrados en el epígrafe "Provisiones para responsabilidades" del capítulo "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado el 31 de diciembre de 1997 han correspondido a un aumento por dotaciones efectuadas en el ejercicio por un importe de 43.342 millones de pesetas, que principalmente, se han registrado con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta (véase Nota 16), y a una disminución por aplicaciones de la provisión por importe de 33.670 millones de pesetas.

Las dotaciones del ejercicio 1997 se han realizado para cubrir, principalmente, riesgos relacionados con las sociedades filiales, costes de reestructuraciones futuras, actas levantadas por las autoridades fiscales, riesgos de no recuperación total de cuentas a cobrar, así como pérdidas que pudieran producirse en el desenlace final de determinadas reclamaciones en curso.

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

La instrucción de los referidos expedientes no ha sido todavía ultimada por el Servicio de Defensa de la Competencia.

En las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1997 no se ha registrado ninguna provisión en relación con estos expedientes ya que, los Administradores de las correspondientes sociedades no consideran que de la resolución de los mismos se vayan a producir pasivos significativos.

O) IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES

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

La Sociedad dominante y sus sociedades dependientes tributan en régimen de declaración consolidada como parte de Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, régimen que está 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 1997 se liquidará en régimen de declaración fiscal consolidada.

P) 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 dominante 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 “Depósitos y fianzas a corto plazo” del epígrafe “Inversiones financieras temporales”.

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

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

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

## 6 INMOVILIZACIONES INMATERIALES

El movimiento habido durante el ejercicio 1997 en las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial y de su correspondiente amortización acumulada ha sido el siguiente:

1997	MILLONES DE PESETAS			
	01-01-97	ADICIONES Y DOTACIONES	TRASPASOS	31-12-97
DERECHOS SOBRE BIENES EN RÉGIMEN DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO	42.290	1.058	(63)	43.285
APLICACIONES INFORMÁTICAS	5.477	335	272	6.084
GASTOS DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO	336	30	(272)	94
PROPIEDAD INDUSTRIAL Y DERECHOS DE TRASPASO	85	1	19	105
AMORTIZACIÓN	(13.275)	(2.584)	63	(15.796)
<b>VALOR NETO</b>	<b>34.913</b>	<b>(1.160)</b>	<b>19</b>	<b>33.772</b>

Las características principales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes al 31 de diciembre de 1997, cuyos costes financieros están en algunos casos determinados a tipos de interés variables y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:

AL 31-12-97	MILLONES DE PESETAS
PRECIO DE CONTADO DEL INMOVILIZADO ADQUIRIDO, SEGÚN CONTRATOS	41.089
IMPORTE DE LAS CUOTAS PAGADAS:	
EN AÑOS ANTERIORES	24.542
EN EL EJERCICIO	5.433
IMPORTE DE LAS CUOTAS PENDIENTES AL 31 DE DICIEMBRE	32.851 (a)
IMPORTE DE LAS OPCIONES DE COMPRA	22.038 (a)

(a) Estos importes incluyen 9.204 millones de pesetas al 31 de diciembre de 1997 de intereses no devengados a dichas fechas, cuya contrapartida se incluye en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1997 adjunto.

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 1997, incluyendo el importe de las opciones de compra, es el siguiente:

AL 31-12 97	
CUOTAS CON VENCIMIENTO EN	MILLONES DE PESETAS
1998	5.562
1999	5.648
2000	5.874
2001	9.049
2002	7.792
RESTO (HASTA 2004)	20.964

## 7 INMOVILIZACIONES MATERIALES

El movimiento habido durante el ejercicio 1997 en las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada y provisiones ha sido el siguiente:

### COSTE

COSTE	MILLONES DE PESETAS				
	01-01-97	ADICIONES	RETIROS	TRASPASOS	31-12-97
<b>FLOTA AÉREA</b>	<b>395.120</b>	<b>67</b>	<b>(4.978)</b>	<b>1.033</b>	<b>391.242</b>
<b>OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:</b>					
TERRENOS	554	-	(2)	-	552
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	28.523	49	(53)	-	28.519
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	57.537	3.444	(952)	574	60.603
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	2.392	608	(124)	-	2.876
MOBILIARIO Y ENSERES	3.894	143	(124)	(3)	3.910
EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN	25.148	2.323	(213)	-	27.258
REPUESTOS PARA INMOVILIZADO	33.379	7.714	(6.774)	(410)	33.909
SIMULADORES DE VUELO	6.731	-	-	410	7.141
OTRO INMOVILIZADO	1.018	52	(3)	-	1.067
EN CURSO	11.247	8.759	(4.865)	(1.623)	13.518
	<b>170.423</b>	<b>23.092</b>	<b>(13.110)</b>	<b>(1.052)</b>	<b>179.353</b>

Al 31 de diciembre de 1997, el saldo de inmovilizado en curso incluye 10.855 millones de pesetas, 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 1997 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha efectuado anticipos por este concepto que han ascendido a 4.025 millones de pesetas, y ha recuperado 2.527 millones de pesetas, correspondientes a los que se entregaron a cuenta de los dos A-340 que se han comenzado a operar en régimen de arrendamiento operativo. Asimismo, se han recuperado 833 millones de pesetas de los anticipos realizados por la flota A-321 en años anteriores y que se han aplicado para la constitución de las dos sociedades propietarias de los dos A-340 que se han empezado a operar en 1997. En relación con estos últimos anticipos, al 31 de diciembre de 1997 quedan anticipos pendientes de aplicar por 1.102 millones de pesetas, aproximadamente, que se aplicarán en las operaciones de entrada de flota A-340.

El 31 de diciembre de 1996, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y algunas de sus sociedades dependientes actualizaron su inmovilizado material al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, con pago de un gravamen único del 3%. Con anterioridad, aquéllas se habían acogido a otras leyes de actualización. La actualización de 1996 se practicó aplicando los coeficientes máximos autorizados por el Real Decreto-Ley, y la reducción del 40% por el efecto de la financiación de estas sociedades (excepto Aviación y Comercio, S.A.) hasta el límite del valor estimado de mercado de cada uno de los bienes. El resultado de la actualización y su efecto al 31 de diciembre de 1997 es el siguiente:

ACTUALIZACION		MILLONES DE PESETAS		
	PLUSVALIA A 31-12-96	AMORTIZACION ACUMULADA	BAJAS	EFFECTO NETO
FLOTA AÉREA	14.883	(6.277)	(19)	8.587
TERRENOS	150	-	-	150
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	3.273	(572)	(1)	2.700
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	3.571	(1.063)	(57)	2.451
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	45	(24)	-	21
SIMULADORES DE VUELO	376	(72)	-	304
OTRO INMOVILIZADO	66	(21)	-	45
	<b>22.364</b>	<b>(8.029)</b>	<b>(77)</b>	<b>14.258</b>

El efecto de la actualización sobre las amortizaciones del ejercicio 1997 ha ascendido a 8.029 millones de pesetas, aproximadamente.

El efecto de la actualización sobre las amortizaciones del ejercicio 1998 ascenderá a 2.821 millones de pesetas, aproximadamente.

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



AMORTIZACIONES Y PROVISIONES

AMORTIZACION Y PROVISIONES					
MILLONES DE PESETAS					
	01-01-97	ADICIONES	RETIROS	TRASPASOS	31-12-97
<b>FLOTA AÉREA</b>	<b>203.400</b>	<b>25.604</b>	<b>(3.878)</b>	<b>2.115</b>	<b>227.241</b>
<b>OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:</b>					
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	12.097	1.567	(10)	(27)	13.627
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	33.322	4.637	(820)	-	37.139
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	1.548	254	(119)	1	1.684
MOBILIARIO Y ENSERES	2.937	264	(88)	(27)	3.086
EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN	22.969	1.015	(201)	53	23.836
REPUESTOS PARA INMOVILIZADO	21.556	2.736	(973)	(2.391)	20.928
SIMULADORES DE VUELO	4.182	453	-	276	4.911
OTRO INMOVILIZADO	577	130	-	-	707
	<b>99.188</b>	<b>11.056</b>	<b>(2.211)</b>	<b>(2.115)</b>	<b>105.918</b>

Al 31 de diciembre de 1997, el coste de los bienes totalmente amortizados y el coste de los bienes obsoletos o fuera de servicio totalmente provisionados que el Grupo IBERIA mantiene en su inmovilizado material asciende a 39.969 millones de pesetas, aproximadamente.

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

• B-757

En 1994, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. suscribió con diversas sociedades contratos de arrendamiento operativo por siete aviones B-757. Dos de estos aviones se arrendaron por un período de cuatro años, 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.

En octubre de 1997, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha comunicado la prórroga del arrendamiento operativo de los dos aviones B-757 mencionados en el párrafo anterior por 18 meses más. En diciembre de 1997, el arrendador de estos aviones ha vendido uno de los mismos a un tercero quien se subroga en las mismas condiciones en el contrato de arrendamiento operativo que mantenía el anterior propietario con IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A.

Al 31 de diciembre de 1997 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 1997, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 6.930 millones de pesetas.

En la actualidad IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. está renegociando con The Boeing Company una modificación del contrato, mediante la cual se anularían los compromisos anteriores y se adquirirían un total de 16 aviones, ocho de los cuales se recibirían en 1999 y los otros ocho en el año 2000.

- B-747 y B-727

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.

Durante el ejercicio 1997 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha renegociado el contrato de arrendamiento operativo que mantenía en relación con el B-747, prorrogando durante 29 meses más el contrato de arrendamiento y modificando el precio de la opción de compra a la finalización de este período. Asimismo el contrato menciona la posibilidad de prorrogar el contrato por 36 meses más a la expiración del plazo de 29 meses mencionado.

En 1995, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ejercitó la opción de compra sobre dos de los siete aviones B-727 arrendados. Estos aviones se adquirieron para su desguace y aprovechamiento de repuestos. En relación con el resto de aviones B-727, durante el ejercicio 1995 se firmó una modificación del contrato original, en virtud de la cual, se amplió la duración del arrendamiento hasta diciembre de 1998, con la posibilidad de prorrogarse hasta julio del 2001.

#### FLOTA AIRBUS

- A-340

Tras el acuerdo alcanzado en 1996, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. acordó con Airbus Industrie, G.I.E. (Airbus) la entrega de ocho aviones A-340, seis de los cuales ya se han recibido y los dos restantes se recibirán en el año 1998, así como la fecha de recepción de otros cuatro aviones más en opción: 1 en 1999, 1 en el 2000 y 2 en el 2001.

Los cuatro aviones A-340 que entraron en operación en 1996 fueron alquilados en régimen de arrendamiento operativo a las sociedades Iberbus Concha Ltd., Iberbus Rosalía Ltd., Iberbus Chacel Ltd. e Iberbus Arenal Ltd. Asimismo, los dos aviones A-340 que han entrado en operación en 1997 han sido alquilados en régimen de arrendamiento operativo a las sociedades Iberbus Teresa Ltd. e Iberbus Emilia Ltd. IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. participa en el 40% del capital de cada una de estas sociedades. Los arrendamientos operativos de los seis 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 un valor predeterminado de la aeronave; prorrogar el alquiler por cinco u ocho años para los que se empezaron a operar en 1996 y por tres u ocho años para los que se empezaron a operar en 1997 y ejercer obligatoriamente la opción de compra pagando el valor de mercado de la aeronave; o proceder a la devolución del avión.

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

En relación con los dos aviones A-340 que se recibirán durante el ejercicio 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. Asimismo, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. deberá aportar 49 millones de dólares U.S.A. para la financiación de las dos sociedades que comprarán los aviones al constructor. El valor de adquisición de los dos aviones A-340 citados asciende a 216 millones de dólares U.S.A., aproximadamente. El precio básico de los cuatro aviones A-340 restantes, cuya entrega está prevista en 1999, 2000 y 2001, asciende a un importe total de 432 millones de dólares U.S.A., aproximadamente.

Como garantía de las operaciones relativas a la recepción de 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 1997 ascendía a 2.577 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 1997, a 2.699 millones de pesetas.

• A-319, A-320 y A-321

El 3 de febrero de 1998 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y Airbus Industrie, G.I.E. han firmado una carta de intenciones por la que la primera se ha comprometido a adquirir 50 aviones de la familia A-320 y además tendrá la opción de adquirir 26 aviones más de la misma familia. El calendario previsto de recepción de los mencionados aviones es el siguiente:

CALENDARIO PREVISTO DE RECEPCION DE AVIONES									
AVIÓN	1999	2000	2001	2002	2003	2004	(a)2005	(a)2006	TOTAL
A-319	-	-	-	-	-	-	4	5	9
A-320	6	5	6	10	2	2	3	2	36
A-321	2	3	2	5	5	(b) 8	-	6	31
	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>13</b>	<b>76</b>

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

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

El volumen de inversión comprometido en esta operación es de 400.000 millones de pesetas, aproximadamente.

En la fecha de la firma de esta carta de intenciones, cuyo contrato definitivo debe ser firmado con anterioridad al 30 de abril de 1998, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha desembolsado 150.000 dólares U.S.A. por avión en concepto de reserva.

RESTO DE FLOTA

• DC-9 y DC-10

En 1997, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha vendido un DC-10 y un DC-9 a Continental Airlines, Inc. y a Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur, S.A., respectivamente, por importes de 1.911 millones de pesetas y 657 millones de pesetas, respectivamente, habiendo obtenido unas plusvalías de 1.068 millones de pesetas y 597 millones de pesetas, respectivamente, que se han registrado en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 adjunta.

• A-300

Al 31 de diciembre de 1997 permanecen en situación inactiva dos aviones A-300 cuya operación fue suspendida a finales de 1992. En el ejercicio 1997, dado que la mayor parte de los componentes de las células de estos dos aviones han sido utilizados en otros aviones, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha optado por dotar una provisión por obsolescencia por el valor residual de ambas células que ascendía a 1.637 millones de pesetas. Esta dotación ha sido registrada en el epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 adjunta.

• A-320 y MD-87

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 del ejercicio 1997 ha ascendido a 1.100 millones de pesetas, y se incluye dentro del epígrafe "Otros ingresos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 adjunta.

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

FLOTA OPERATIVA

A continuación se resume la flota operativa de las sociedades consolidadas por integración global durante el ejercicio 1997:

FLOTA OPERATIVA-1997

TIPO DE AVION	EN PROPIEDAD	EN ARRENDAMIENTO FINANCIERO	EN ARRENDAMIENTO OPERATIVO	WET LEASE (e)	TOTAL
B-727	23 (f)	-	5	-	28
B-737	2	2	5	-	9
B-747	6	-	1	1	8
B-757	-	1	7	2	10
A-300	8 (a)	-	-	-	8
A-320	11	5	6	1	23
A-340	-	-	6	-	6
DC-8	2 (b)	-	1	-	3
DC-9	27 (c)	-	-	-	27
DC-10	5 (d) (f)	-	-	-	5
MD-87	17	2	5	-	24
MD-88	13	-	-	-	13
L1011-1	-	-	-	1	1
ATR	6	-	3	-	9
CN-235	7 (g)	-	-	-	7
	<b>127</b>	<b>10</b>	<b>39</b>	<b>5</b>	<b>181</b>

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

(b) Incluye dos aviones de Cargosur, S.A. alquilados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

(c) Incluye un avión vendido en 1997 a Austral, Líneas Aéreas - Cielos del Sur, S.A. y cuatro aviones de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. alquilados a Binter Canarias, S.A.

(d) Incluye un avión vendido en 1997 a Continental Airlines, Inc.

(e) Modalidad de alquiler que incluye flota y tripulación de una duración aproximada de seis meses. Los arrendadores han sido Air Atlanta UK Limited, Air Europa, S.A., BCM Airlines y Aer Turas Teoranta.

(f) Estas cifras no incluyen 4 B-727 y 3 DC-10 pertenecientes a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA) recibidos en diciembre de 1997 en ejecución de las hipotecas sobre préstamos concedidos por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Estos aviones están a la espera de su matriculación y reparación.

(g) Incluye un avión de Binter Canarias, S.A. alquilado a Binter Mediterráneo, S.A.

Existe una hipoteca constituida sobre un avión que IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. incorporó en régimen de arrendamiento financiero y cuyo valor neto contable en libros ascendía, al 31 de diciembre de 1997, a 4.571 millones de pesetas.

#### GASTOS DE ARRENDAMIENTO

Las cuotas devengadas por IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. en el ejercicio 1997 en concepto de arrendamiento operativo de los 30 aviones de las flotas B-747, B-757, B727, A-320, A-340 y MD-87 mencionados anteriormente han ascendido a 14.396 millones de pesetas, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 adjunta (véase Nota 16). El importe total aproximado de las cuotas a pagar comprometidas por el arrendamiento operativo de estas aeronaves, así como su año de devengo, es el que se detalla a continuación:

GASTOS DE ARRENDAMIENTO	
AÑO DE DEVENGO	MILLONES DE DÓLARES U.S.A.
1998	101
1999	93
2000	76
2001 A 2005	237
	<b>507</b>

#### 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 1997. Asimismo, se mantienen suscritas diferentes pólizas de seguro sobre la flota aérea arrendada a terceros, de acuerdo con las condiciones establecidas en los respectivos contratos de arrendamiento. La mayoría de estas pólizas están suscritas con Musini, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros.

## **8 INMOVILIZACIONES FINANCIERAS**

#### PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

La variación producida durante el ejercicio 1997 en el epígrafe "Participaciones en sociedades puestas en equivalencia" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1997 adjunto ha correspondido al efecto de registrar la participación de la Sociedad dominante en el patrimonio de las sociedades Iberbus: Iberbus Concha Ltd., Iberbus Rosalía Ltd., Iberbus Chacel Ltd., Iberbus Arenal Ltd., Iberbus Teresa Ltd. e Iberbus Emilia Ltd., por importe de 2.230 millones de pesetas.

## GRUPO AEROLÍNEAS ARGENTINAS

Tal y como se indica en la Nota 3, el Grupo Aerolíneas Argentinas quedó excluido del perímetro de consolidación al 31 de diciembre de 1997 y 1996. 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 1997 adjunto.

Al 31 de diciembre de 1997, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. tenía concedidos avales en dólares U.S.A. ante diversas entidades, a favor de Aerolíneas Argentinas, S.A. por un importe global de 12.300 millones de pesetas. El Grupo IBERIA tiene cubierto este riesgo mediante una provisión de 2.336 millones de pesetas registrada en el epígrafe "Provisión para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1997 adjunto y mediante garantía hipotecaria sobre dos aviones B-747 propiedad de Aerolíneas Argentinas, S.A.

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

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 epígrafe "Provisión para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1997 adjunto.

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

Las diferentes operaciones que se han realizado en relación con las diferentes cuentas que la Sociedad dominante mantiene con VIASA, son las siguientes:

1. En febrero de 1997, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. aportó 12 millones de dólares U.S.A. equivalentes a 1.719 millones de pesetas para acometer las primeras acciones del proceso de liquidación, que se han registrado en el epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 adjunta.

2. En diciembre de 1997, se ejecutó el aval que IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. tenía prestado y que al estar contraavalado por Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, se recuperó de la misma, la totalidad del importe. La ejecución del aval permitió a IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. la recuperación de un depósito bancario más los intereses correspondientes por importe de 3.404 millones de pesetas.

3. Como consecuencia del proceso de liquidación, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha provisionado todos los saldos (préstamos, intereses y cuentas comerciales) que mantenía con VIASA, habiendo registrado en el epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 adjunta un total de 6.731 millones de pesetas de dotaciones por este concepto.

4. En diciembre de 1997, y después de la subasta judicial que dio la propiedad de la flota que se indica a IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., se ha capitalizado por un valor simbólico 4 B-727 y 3 DC-10 pertenecientes a VIASA que constituían garantía hipotecaria de los préstamos que en su día había otorgado la Sociedad dominante.

Como consecuencia de esta capitalización, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha cancelado contra provisiones constituidas los préstamos concedidos e intereses relacionados con estos aviones por importe de 10.919 millones de pesetas. A la fecha de formulación de estas cuentas anuales consolidadas los mencionados aviones están pendientes de su matriculación y reparación.

Al 31 de diciembre de 1997 la situación de los saldos que mantiene el Grupo IBERIA con VIASA, adicionales al valor de la participación, es la siguiente:

SALDO AL 31-12-97		MILLONES DE PESETAS
	COSTE	PROVISIÓN
PRÉSTAMOS E INTERESES	4.263	(4.263)
CUENTA CORRIENTE	4.712	(4.712)
<b>TOTAL</b>	<b>8.975</b>	<b>(8.975)</b>

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

#### LÍNEAS AÉREAS DEL COBRE, S.A.

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 siguieron 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 era en este caso, el accionista mayoritario de la mencionada sociedad.

El 22 de abril de 1997, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. adquirió 2.117.301 acciones de Líneas Aéreas del Cobre, S.A. que representaban el 12,94% de su capital social por 2.186.194 dólares U.S.A. equivalente a 313 millones de pesetas. El 28 de abril de 1997 la Sociedad dominante vendió la totalidad de su participación en Líneas Aéreas del Cobre, S.A. por 8.000.000 de dólares U.S.A. equivalente a 1.163 millones de pesetas habiendo obtenido una plusvalía, teniendo en cuenta las pérdidas registradas con anterioridad por esta sociedad en el proceso de consolidación de 1.297 millones de pesetas registrada en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 adjunta.

#### AMADEUS GROUP

El valor de la participación de la Sociedad dominante en el patrimonio neto negativo del Grupo "Amadeus Group", por un importe de 11.527 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 al 31 de diciembre de 1997 adjunto.

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



En el ejercicio 1997, la Sociedad dominante ha vendido a Amadeus Global Travel Distribution, S.A. su participación en Amadeus Data Processing KG por un importe de 156.494.119 marcos alemanes, equivalentes a 13.234 millones de pesetas. Esta operación no ha supuesto ninguna transacción en el Grupo IBERIA dado que la Sociedad dominante había dotado la correspondiente provisión. Esta transacción de venta es la primera de una operación a desarrollar en 1998 por la que en un primer momento todos los accionistas del Grupo Amadeus venden su participación en Amadeus Data Processing KG a Amadeus Global Travel Distribution, S.A. y en un segundo momento, se produce una ampliación de capital en la sociedad matriz que será suscrita en Bolsa.

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

#### CRÉDITOS A SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

Los datos más significativos en relación con el saldo del epígrafe “Créditos a sociedades puestas en equivalencia”, concedidos por la Sociedad dominante, en el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1997 adjunto son:

CRÉDITOS			
	MILLONES DE PESETAS	FECHA DE VENCIMIENTO	TIPO DE INTERÉS
VIASA	4.263	(a)	(a)
IBERBUS CONCHA LTD. (b)	2.985	29-02-2003	5%
IBERBUS ROSALÍA LTD. (b)	2.962	10-05-2003	5%
IBERBUS CHACEL LTD. (b)	3.281	06-09-2003	6%
IBERBUS ARENAL LTD. (b)	3.356	18-10-2003	6%
IBERBUS TERESA LTD. (b)	3.034	21-10-2004	6%
IBERBUS EMILIA LTD. (b)	3.048	10-11-2004	6%
<b>TOTAL</b>	<b>22.929</b>		
<b>PROVISIÓN</b>	<b>(4.263)</b>		

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

(b) Corresponde a los préstamos otorgados por la Sociedad dominante a las sociedades arrendadoras de los aviones A-340 recibidos en operación (véase Nota 7).

#### CARTERA DE VALORES A LARGO PLAZO

Al 31 de diciembre de 1996, la Sociedad dominante y sus sociedades dependientes eran mutualistas de Musini, Sociedad Mutua de Seguros y Reaseguros de Prima Fija con una cuota de participación conjunta del 13,49% valorada en 1.567 millones de pesetas.

El 31 de marzo de 1997, se otorga la escritura pública de transformación de Musini, Sociedad Mutua de Seguros y Reaseguros de Prima Fija en Musini, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros. En el proceso de transformación, se acuerda el reparto de 13.000 millones de pesetas con cargo a reservas acumuladas de ejercicios anteriores correspondiéndole a las sociedades del Grupo IBERIA 1.762 millones de pesetas que se han registrado fundamentalmente en el epígrafe “Ingresos extraordinarios” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 adjunta.

Asimismo, en este proceso le corresponden a las sociedades del Grupo IBERIA un conjunto de 674.344 acciones totalmente liberadas con un valor nominal de 1.000 pesetas cada una, que durante el ejercicio 1997 se venden a Sociedad Estatal de Participaciones Industriales por un importe total de 2.858 millones de pesetas. Esta venta ha generado una plusvalía de 1.291 millones de pesetas que se ha registrado en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" y en el epígrafe "Ingresos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 adjunta por importes de 1.225 millones de pesetas y 66 millones de pesetas, respectivamente.

## 9 INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES

El desglose de este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1997 adjunto es el siguiente:

AL 31-12-1997	
	MILLONES DE PESETAS
DEUDA PÚBLICA	21.606
IMPOSICIONES A CORTO PLAZO	66.174
DEPÓSITOS Y FIANZAS A CORTO PLAZO	4.494
CRÉDITOS A EMPRESAS ASOCIADAS A CORTO PLAZO	4.933
INTERESES A COBRAR NO VENCIDOS	1.592
OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	545
	<b>99.344</b>

La Deuda pública está constituida por Obligaciones del Estado y Letras del Tesoro que, al 31 de diciembre de 1997, tenían una rentabilidad media del 9,4%.

La rentabilidad media de las Imposiciones a corto plazo al 31 de diciembre de 1997 era del 4,84%.

Los créditos a empresas asociadas a corto plazo recoge el crédito concedido a "Amadeus Group".

## 10 FONDOS PROPIOS

Al 31 de diciembre de 1997 el capital social de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. estaba compuesto por 882.512.019 acciones nominativas de 130 pesetas de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas.

Al 31 de diciembre de 1997, Sociedad Estatal de Participaciones Industriales es el accionista mayoritario de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., con una participación del 94,74%.

El movimiento habido en los “Fondos propios” consolidados durante el ejercicio 1997 ha sido el siguiente:

<i>FONDOS PROPIOS</i>			
	<b>CAPITAL SUSCRITO</b>	<b>RESERVA DE REVALORIZACIÓN</b>	<b>RESULTADOS NEGATIVOS DE EJERCICIOS ANTERIORES</b>
SALDOS AL 1 DE ENERO DE 1997	114.727	15.447	(45.006)
DISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO 1996	-	-	2.722
BENEFICIOS DEL EJERCICIO 1997, SEGÚN CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA ADJUNTA	-	-	-
OTROS MOVIMIENTOS	-	-	-
<b>SALDOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1997</b>	<b>114.727</b>	<b>15.447</b>	<b>(42.284)</b>

RESERVA DE REVALORIZACIÓN

Con fecha 22 de enero de 1998 la Administración tributaria ha comprobado y aceptado el saldo del epígrafe “Reserva de revalorización” del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1997 adjunto correspondiente a IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., por lo que, a partir de esta fecha, dicho saldo puede destinarse, sin devengo de impuestos, a eliminar los resultados contables negativos, tanto los acumulados de ejercicios anteriores como 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 de 7 de junio, dicho saldo pasaría a estar sujeto a tributación.

EN MILES DE PESETAS

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
4.886 (a)	(3.470)	(689)	3.520	89.415
(1.168)	1.966	-	(3.520)	-
-	-	-	14.904	14.904
-	-	457	-	457
<b>3.718 (a)</b>	<b>(1.504)</b>	<b>(232)</b>	<b>14.904</b>	<b>104.776</b>

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

RESERVAS EN SOCIEDADES CONSOLIDADAS

POR INTEGRACIÓN GLOBAL Y POR PUESTA EN EQUIVALENCIA

El desglose del epígrafe "Reservas en sociedades consolidadas por integración global" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1997 adjunto es el siguiente:

AL 31-12-1997	
SOCIEDAD	MILLONES DE PESETAS
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	3.339
BÍTER CANARIAS, S.A.	(3.709)
BÍTER MEDITERRÁNEO, S.A.	(5.784)
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	73
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	580
CARGOSUR, S.A.	(584)
IBER-SWISS CATERING, S.A.	48
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	(7.242)
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A.	168
<b>TOTAL</b>	<b>(13.111)</b>
AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN	16.829
<b>TOTAL</b>	<b>3.718</b>

El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

AL 31-12-1997	
	MILLONES DE PESETAS
ANULACIÓN DE PROVISIONES DE INVERSIONES FINANCIERAS PERMANENTES EN LA SOCIEDAD DOMINANTE, DE EMPRESAS PENDIENTES REALIZADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES	17.439
ANULACIÓN DE DIVIDENDOS PERCIBIDOS EN EJERCICIOS ANTERIORES	(610)
<b>TOTAL</b>	<b>16.829</b>

El desglose del epígrafe "Reservas en sociedades puestas en equivalencia" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1997 adjunto es el siguiente:

AL 31-12-1997	
SOCIEDAD	MILLONES DE PESETAS
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A.	(15.547)
AMADEUS GROUP	(5.571)
<b>TOTAL</b>	<b>(21.118)</b>
AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN	19.614
<b>TOTAL</b>	<b>(1.504)</b>

El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

AL 31-12-1997	
	MILLONES DE PESETAS
ANULACIÓN DE PROVISIONES DE INVERSIONES FINANCIERAS PERMANENTES EN LA SOCIEDAD DOMINANTE DE EMPRESAS PENDIENTES REALIZADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES	19.632
OTROS AJUSTES	(18)
<b>TOTAL</b>	<b>19.614</b>

#### OTROS ASPECTOS

Las reservas restringidas de la sociedades del conjunto consolidable al 31 de diciembre de 1997 ascienden a 4.620 millones de pesetas (2.996 millones de pesetas por reservas de revalorización y 1.624 millones de pesetas por reservas legales).

Las sociedades del Conjunto Consolidable, a excepción de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. no han recibido la comprobación y aceptación por parte de la Administración tributaria de los saldos de sus respectivas reservas de revalorización, por

lo que dichas reservas tienen carácter de indisponible hasta que la Administración tributaria haya comprobado y aceptado las mencionadas reservas o haya prescrito el plazo de 3 años para su comprobación.

Al 31 de diciembre de 1997, las pérdidas acumuladas han reducido los fondos propios de Aerolíneas Argentinas, S.A. y de Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. a un importe inferior a la mitad de sus capitales sociales respectivos. Estas sociedades están evaluando actualmente diversas acciones para restablecer sus equilibrios patrimoniales de acuerdo con los plazos establecidos en las legislaciones respectivas.

Las sociedades que poseen una participación igual o superior al 10% en el capital social de las sociedades dependientes al 31 de diciembre de 1997 son las siguientes:

AL 31-12-1997		
SOCIEDAD	PORCENTAJE 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.
AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES	60,00	IBERBUS CONCHA LTD.
AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES	60,00	IBERBUS ROSALÍA LTD.
AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES	60,00	IBERBUS CHACEL LTD.
AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES	60,00	IBERBUS ARENAL LTD.
AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES	60,00	IBERBUS TERESA LTD.
AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES	60,00	IBERBUS EMILIA LTD.

## 11 SOCIOS EXTERNOS

El movimiento habido en el epígrafe “Socios externos” del balance de situación consolidado el 31 de diciembre de 1997 adjunto, por sociedad dependiente, es el siguiente:

AL 31-12-1997		MILLONES DE PESETAS				
	VUELOS INTERNA- CIONALES DE VACA- CIONES, S.A.	AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	IBER- SWISS CATERING, S.A.	COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	SISTEMAS AUTOMA- TIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A.	TOTAL
SALDO AL 1-1-1997	18	14.691	275	61	-	15.045
PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS DEL EJERCICIO 1997	(9)	2.178	23	13	1	2.206
<b>SALDO AL 31-12-1997</b>	<b>9</b>	<b>16.869</b>	<b>298</b>	<b>74</b>	<b>1</b>	<b>17.251</b>

La composición del epígrafe “Socios externos” al 31 de diciembre de 1997 es la siguiente:

AL 31-12-1997		MILLONES DE PESETAS			
	CAPITAL SOCIAL	RESERVAS	RESERVAS DE REVALO- RIZACIÓN	PARTICI- PACIÓN EN RESUL- TADOS	TOTAL
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	35	(20)	3	(9)	9
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	4.963	6.552	3.176	2.178	16.869
IBER-SWISS CATERING, S.A.	150	56	69	23	298
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO-EXPRES, S.A.	8	53	-	13	74
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A.	-	-	-	1	1
	<b>5.156</b>	<b>6.641</b>	<b>3.248</b>	<b>2.206</b>	<b>17.251</b>

## 12 PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS

Este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1997 adjunto está compuesto por las siguientes partidas:

AL 31-12-1997	
	MILLONES DE PESETAS
PROVISIONES PARA PENSIONES Y OTRAS OBLIGACIONES:	
PROVISIONES PARA PENSIONES	14.333
PROVISIONES PARA OTRAS OBLIGACIONES	53.667
	<b>68.000</b>
PROVISIÓN PARA GRANDES REPARACIONES	20.970
PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES (NOTAS 3 Y 5-N)	66.163
<b>TOTAL</b>	<b>155.133</b>

### PROVISIONES PARA PENSIONES Y OTRAS OBLIGACIONES

A efectos de presentación, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y Aviación y Comercio, S.A. han separado en dos partidas distintas los diferentes compromisos por pensiones y otras obligaciones. La provisión correspondiente a obligaciones por pensiones de su personal se presenta en el epígrafe "Provisiones para pensiones" del capítulo "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1997 adjunto y la provisión correspondiente a los pasivos originados por los compromisos contraídos con su personal activo de vuelo y en situación de reserva, en virtud de los correspondientes convenios colectivos, en el epígrafe "Provisiones para otras obligaciones" del capítulo "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1997 adjunto.

Durante el ejercicio 1997 el Grupo IBERIA ha dotado 9.347 millones de pesetas por estos conceptos habiendo registrado 3.752 millones de pesetas en el epígrafe "Gastos financieros y gastos asimilados" y 5.595 millones de pesetas en el epígrafe "Sueldos, salarios y asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 adjunta. Asimismo, el Grupo IBERIA ha realizado pagos a jubilados y personal en reserva durante el ejercicio 1997 por importe de 3.819 millones de pesetas.



**13 DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO**

La composición de las deudas con entidades de crédito al 31 de diciembre de 1997, de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

AL 31-12-1997		MILLONES DE PESETAS				
	DEUDAS CON VENCIMIENTO EN:					AÑOS SIGUIENTES
	1998	1999	2000	2001	2002	
DEUDA:						
PRÉSTAMOS EN PESETAS	10.245	2.171	2.250	2.000	2.120	8.883
PRÉSTAMOS EN DIVISA:						
YEN	275	352	437	3.310	1.404	1.622
E.C.U.	2.249	1.420	1.420	1.420	1.420	9.141
FLORÍN	512	262	262	262	262	1.573
LIBRA	1.872	1.681	1.681	1.681	1.681	10.086
DÓLAR U.S.A.	3.339	3.236	3.152	3.411	3.957	3.379
MARCO ALEMÁN	1.292	1.355	1.154	1.159	1.188	7.789
	19.784	10.477	10.356	13.243	12.032	42.473

Asimismo, se incluyen en el saldo 78 millones de pesetas adicionales correspondientes a fianzas recibidas.

Durante 1997, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 8,5% para los préstamos en pesetas y del 7,3% para los préstamos en moneda extranjera, estando varios de ellos referenciados al MIBOR o LIBOR, respectivamente.

A la fecha de aprobación de estas cuentas anuales consolidadas, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. está negociando una posible cancelación anticipada de la totalidad de los préstamos en florines y libras y de una parte de los préstamos en ECU's, tanto a corto como a largo plazo, por un importe total de 29.111 millones de pesetas.

#### 14 FUTUROS Y OTROS INSTRUMENTOS SIMILARES

A continuación se presenta el desglose de valores nominales por tipos de productos derivados para cobertura que mantiene IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. al 31 de diciembre de 1997:

AL 31-12-1997	
MILLONES DE PESETAS	
<b>OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE CAMBIO:</b>	
CURRENCY SWAPS (PERMUTAS DE DIVISAS) (a)	36.595
<b>OTRAS OPERACIONES DE COBERTURA:</b>	
IRS'S (PERMUTAS FINANCIERAS SOBRE TIPOS DE INTERÉS)	43.679
COLLARS (ESTRUCTURAS DE OPCIONES PARA CUBRIR TIPOS DE INTERÉS)	23.471
CONTRATOS DE COBERTURA DE COMBUSTIBLE	29.884

(a) Estas operaciones están recogidas en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1997 y actualizadas a los cambios de cierre.

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 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A.

#### 15 SITUACIÓN FISCAL

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

La conciliación del resultado contable consolidado de las sociedades integradas en el grupo de consolidación fiscal de los ejercicios 1997 con las bases imponibles del Impuesto de Sociedades es como sigue:

1997		MILLONES DE PESETAS	
	AUMENTO	DISMINUCIÓN	IMPORTE
BENEFICIO CONTABLE DEL EJERCICIO (ANTES DE IMPUESTOS)			18.576
DIFERENCIAS PERMANENTES	112	(1.236)	(1.124)
DIFERENCIAS TEMPORALES :			
CON ORIGEN EN EL EJERCICIO	42.800 (a)	(972)	41.828
CON ORIGEN EN EJERCICIOS ANTERIORES	88	(31.424) (b)	(31.336)
BASE IMPONIBLE (ANTES DE AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN)			27.944
AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN :			
DIFERENCIAS PERMANENTES	2.206	(5.474)	(3.268)
<b>BASE IMPONIBLE (RESULTADO FISCAL)</b>			<b>24.676</b>

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

(b) Este importe corresponde, básicamente, a provisiones dotadas en ejercicios anteriores para pensiones, provisiones para el Plan de Bajas, y para préstamos a sociedades del grupo.

El gasto por Impuesto sobre Sociedades registrado en el ejercicio 1997, 3.672 millones de pesetas, corresponde a la suma del gasto por Impuesto sobre Sociedades registrado por cada una de las sociedades consolidadas por integración global.

Los créditos y débitos impositivos se han registrado, en función de su fecha de recuperación, en los epígrafes "Deudores", "Otros deudores a largo plazo", "Otras deudas no comerciales" y "Otros acreedores a largo plazo" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1997 adjunto y se han derivado de:

AL 31-12-1997			MILLONES DE PESETAS			
	DEUDORES A CORTO PLAZO	OTROS DEUDORES A LARGO PLAZO	TOTAL DEUDORES	OTROS ACREEDORES A LARGO PLAZO	OTRAS DEUDAS NO COMERC.	TOTAL ACREEDORES
BASE IMPONIBLE POSITIVA CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO	840	-	840	-	6.492	6.492
BASE IMPONIBLE NEGATIVA PENDIENTE DE COMPENSAR, CORRESPONDIENTE A EJERCICIOS ANTERIORES	-	140	140	-	-	-
DIFERENCIAS TEMPORALES ORIGINADAS EN EL EJERCICIO	1.540	10.244	11.784	273	-	273
DIFERENCIAS TEMPORALES PENDIENTES DE APLICAR, ORIGINADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES	4.163	16.712	20.875	284	-	284
<b>TOTAL</b>	<b>6.543</b>	<b>27.096</b>	<b>33.639</b>	<b>557</b>	<b>6.492</b>	<b>7.049</b>

El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a largo plazo al 31 de diciembre de 1997 es el siguiente:

AÑO DE RECUPERACIÓN	MILLONES DE PESETAS
1999	2.660
2000	1.548
2001 Y SIGUIENTES	22.888
	<b>27.096</b>

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 102 millones de pesetas en el ejercicio 1997 por dichos conceptos. Al 31 de diciembre de 1997 las sociedades del Conjunto Consolidable han utilizado 2.414 millones de pesetas de las deducciones pendientes de ejercicios anteriores. El importe de las deducciones pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 1997 asciende a 1.787 millones de pesetas, y sus plazos máximos de compensación son los siguientes:

PLAZOS MÁXIMOS DE COMPENSACIÓN		
AÑO DE ORIGEN	MILLONES DE PESETAS	PERIODO MÁXIMO DE COMPENSACIÓN
1993	847	2000
1994	233	2000
1995	296	2000
1996	338	2001
1997	73	2002

En enero de 1997, las autoridades tributarias iniciaron la inspección de los ejercicios 1992 a 1995 para todos los impuestos que le son de aplicación a IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. Si bien la inspección relativa al Impuesto sobre Sociedades no se ha finalizado a la fecha de formulación de estas cuentas anuales consolidadas, como resultado de la inspección se han levantado actas firmadas en conformidad por importes poco significativos y actas firmadas en disconformidad sobre las que los Administradores de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que se devenguen pasivos adicionales a los registrados al 31 de diciembre de 1997.

## 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 del Conjunto consolidable en los ejercicios 1997 y 1996 es como sigue:

POR ACTIVIDADES	MILLONES DE PESETAS	
	1997	1996
INGRESOS POR PASAJE	469.271	418.775
INGRESOS POR CARGA	39.095	34.315
HANDLING (DESPACHO DE AVIONES Y SERVICIOS EN AEROPUERTOS)	40.613	45.469
ASISTENCIA TÉCNICA A COMPAÑÍAS AÉREAS	14.539	18.054
OTROS INGRESOS	28.419	22.585
<b>TOTAL</b>	<b>591.937</b>	<b>539.198</b>

## INGRESOS POR PASAJE

La distribución por redes de los ingresos por pasaje de los ejercicios 1997 y 1996 es la siguiente:

<i>POR REDES</i>	<i>MILLONES DE PESETAS</i>	
	<b>1997</b>	<b>1996</b>
ESPAÑA Y EUROPA	338.237	306.086
ATLÁNTICO	110.708	89.316
EXTREMO ORIENTE	12.514	15.241
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	7.812	8.132
<b>TOTAL</b>	<b>469.271</b>	<b>418.775</b>

## 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) INGRESOS EXTRAORDINARIOS*

Este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 adjunta incluye, principalmente, las siguientes transacciones:

## ACUERDO CON AENA

En 1997 se ha llegado a un acuerdo entre AENA e IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y sus sociedades filiales, Aviación y Comercio, S.A. y Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. por el que se han salvado las diferencias de interpretación legal que existían hasta el 31 de marzo de 1997. Entre estas diferencias se incluyen de forma principal las reclamaciones de las mencionadas sociedades que estaban sustentadas en la sentencia del Tribunal Constitucional del 14 de diciembre de 1995, y que entre otras cosas supuso la firma de un acuerdo entre AENA y A.L.A. (Asociación de Líneas Aéreas). Este acuerdo ha supuesto el registro de un ingreso extraordinario por importe de 7.966 millones de pesetas en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997. En la actualidad siguen pendiente de resolución por parte de los Tribunales, reclamaciones de la Sociedad dominante ante AENA, por importe de 6.366 millones de pesetas y hasta la fecha todas las resoluciones han sido favorables a la Sociedad dominante, no existiendo ninguna reclamación de AENA ante la Sociedad dominante.

## TRANSFORMACIÓN DE MUSINI, SOCIEDAD ANÓNIMA DE SEGUROS Y REASEGUROS

Tal y como se indica en la Nota 8, la transformación de Musini, Sociedad Mutua de Seguros y Reaseguros de Prima Fija en Musini, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros ha supuesto el reparto de 1.762 millones de pesetas para el Grupo IBERIA con cargo a reservas acumuladas de ejercicios anteriores de la mencionada entidad

C) APROVISIONAMIENTOS

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

APROVISIONAMIENTOS	MILLONES DE PESETAS	
	1997	1996
COMBUSTIBLE DE AVIONES	60.265	53.125
REPUESTOS PARA LA FLOTA AÉREA	12.877	12.397
MATERIAL DE MAYORDOMÍA	5.290	4.597
OTROS APROVISIONAMIENTOS	6.335	6.588
	<b>84.767</b>	<b>76.707</b>

D) PLANTILLA Y GASTOS DE PERSONAL

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

GASTOS DE PERSONAL	MILLONES DE PESETAS	
	1997	1996
SUELDOS, SALARIOS Y ASIMILADOS	146.938	146.264
CARGAS SOCIALES	43.514	41.494
	<b>190.452</b>	<b>187.758</b>

El número de empleados del Conjunto consolidable por integración global, medido en términos de plantilla media equivalente, por categoría profesional durante los ejercicios 1997 y 1996, ha sido el siguiente:

EMPLEADOS	MILLONES DE PESETAS	
	1997	1996
<b>TIERRA:</b>		
TÉCNICOS DE GRADO SUPERIOR	830	902
TÉCNICOS DE GRADO MEDIO	599	612
CUERPO GENERAL ADMINISTRATIVO	6.156	6.511
OTROS	12.060	12.636
	<b>19.645</b>	<b>20.661</b>
<b>VUELO:</b>		
PILOTOS	1.713	1.658
OFICIALES TÉCNICOS DE VUELO	243	264
TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS	3.690	3.637
	<b>5.646</b>	<b>5.559</b>
	<b>25.291</b>	<b>26.220</b>

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, durante el ejercicio 1997 se han producido en IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 614 bajas en el colectivo del personal de tierra con un coste aproximado de 10.422 millones de pesetas, que han sido registradas con cargo a los epígrafes "Provisión para responsabilidades" y "Gastos extraordinarios" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1997 y de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 adjuntos, respectivamente, por importes de 7.625 millones de pesetas y 2.797 millones de pesetas, respectivamente.

Como resultado final del Programa de Medidas de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., hasta el 31 de diciembre de 1997 se han producido un total de 3.674 bajas en el colectivo del personal de tierra con un coste aproximado de 39.886 millones de pesetas, que incluye los pagos pendientes por el incremento salarial de las bajas ocurridas durante 1997, así como las aportaciones complementarias al Montepío de Previsión Social Loreto y al Convenio Colectivo de Vida, que se encuentran adecuadamente provisionados.

En cumplimiento de los acuerdos suscritos con el personal a finales de 1994, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha entregado a su personal durante 1997 acciones de la propia Sociedad con un coste aproximado de 2.755 millones de pesetas, cantidad que se encontraba provisionada en el epígrafe "Remuneraciones pendientes de pago" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1996 adjunto.

#### *E) OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN*

La composición de este epígrafe de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 1997 y 1996 adjuntas es la siguiente:

<i>OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN</i>	<i>MILLONES DE PESETAS</i>	
	<b>1997</b>	<b>1996</b>
GASTOS COMERCIALES	60.169	54.597
TASAS Y DERECHOS POR TRÁFICO AÉREO	50.076	44.132
MANTENIMIENTO (a)	21.910	21.065
AYUDAS A LA NAVEGACIÓN	23.748	18.302
ALQUILER FLOTA AÉREA (VEASE NOTA 7)	29.473	15.886
OTROS	69.277	73.192
	<b>254.653</b>	<b>227.174</b>

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

**F) GASTOS EXTRAORDINARIOS**

La composición del epígrafe "Gastos Extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1997 adjunta, es la siguiente:

GASTOS EXTRAORDINARIOS	
	MILLONES DE PESETAS
DOTACIONES A LA PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES	41.382
DOTACIONES A LA PROVISIÓN POR ACTIVOS NO OPERATIVOS	1.637
OTROS GASTOS EXTRAORDINARIOS	6.410
	<b>49.429</b>

**17 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 1997 y 1996 es la siguiente:

APORTACIÓN POR SOCIEDADES		MILLONES DE PESETAS	
		BENEFICIOS / (PÉRDIDAS) 1997	1996
IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.		9.852	4.415
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.		1.070	113
BÍTER CANARIAS, S.A.		332	(103)
BÍTER MEDITERRÁNEO, S.A.		(372)	(744)
COMPañIA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.		35	21
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.		251	253
CARGOSUR, S.A.		(119)	-
IBER-SWISS CATERING, S.A.		53	50
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.		(1.586)	(1.807)
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A.		269	65
AMADEUS GROUP (a)		5.474	1.671
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A.		-	(414)
IBERBUS CONCHA, LTD.		(67)	-
IBERBUS ROSALÍA, LTD.		(58)	-
IBERBUS CHACEL, LTD.		(103)	-
IBERBUS ARENAL, LTD.		(127)	-
<b>BENEFICIOS ATRIBUIDOS A LA SOCIEDAD DOMINANTE</b>		<b>14.904</b>	<b>3.520</b>

(a) Esta sociedad ha aportado por una parte unos beneficios de la propia actividad del ejercicio de 5.474 millones de pesetas. No obstante, la cancelación del fondo de comercio generado en el Grupo Amadeus por la operación descrita en la Nota 8, genera unas pérdidas adicionales de 13.234 millones de pesetas para el Grupo Amadeus que tal y como se describe en la mencionada Nota no ha tenido impacto en el resultado consolidado del ejercicio.



El desglose de los epígrafes "Beneficios atribuidos a socios externos" de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 1997 y 1996 adjuntas es el siguiente:

<i>BENEFICIOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS</i>		<i>MILLONES DE PESETAS</i>	
		<b>BENEFICIOS / (PÉRDIDAS)</b>	
		<b>1997</b>	<b>1996</b>
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.		2.178	229
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.		13	6
IBER-SWISS CATERING, S.A.		23	22
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.		(9)	(9)
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A.		1	-
<b>BENEFICIOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS</b>		<b>2.206</b>	<b>248</b>

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

El importe de las remuneraciones devengadas en el curso del ejercicio 1997 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 131 millones de pesetas.

Durante el ejercicio 1997 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.



■

---

I N F O R M E   D E   G E S T I O N

---

C O N S O L I D A D O

---

■



## **1 ASPECTOS Y HECHOS DESTACABLES DURANTE EL EJERCICIO**

En este ejercicio 1997, en el que se han cumplido los 70 años de IBERIA, se han consolidado los beneficios alcanzados el año anterior, primer paso para conseguir la rentabilidad necesaria, y llegar al objetivo de una próxima privatización de la Compañía.

Ante las perspectivas de evolución de los mercados, donde la competencia generada por la desregulación total del tráfico aéreo en los cielos comunitarios desde el pasado abril y la reducción de costes de los competidores tradicionales produce presiones sobre los precios, y la introducción de los segundos operadores de handling reduce el margen en la actividad de aeropuertos, se hizo necesario elaborar un Plan de acción que permitiese al Grupo poder cubrir sus necesidades de financiación a medio y largo plazo y que ofreciera una rentabilidad sobre recursos propios atractiva. Para ello se elaboró el Plan Director, a tres años, que establecía un cambio radical hacia un modelo societario y de gestión diferenciado por áreas.

Dentro de este plan, el principal hito en el ejercicio ha sido, junto con la creación de la D. Comercial única para el Grupo, el inicio de la programación conjunta bajo código IBERIA en las rutas de IBERIA y Aviaco, a partir del 26 de octubre, dentro de un modelo de red única, para maximizar el uso de los recursos, incluyéndose a la franquiciada Air Nostrum, y en un futuro también otras compañías del Grupo y las compañías con las que se firmen alianzas.

Este modelo se ha basado en la diferenciación de varios bloques susceptibles de gestión coordinada, pero independiente, que son:

- “Comercialización, Red y Programa”, que asume los resultados generados por la red de vuelos, diseñando y optimizando la misma, definiendo el producto y fortaleciendo la relación con los canales y clientes, asumiendo la comercialización y maximizando la utilización de los operadores del propio Grupo, las franquicias o las alianzas estratégicas.

- Los “Operadores”, que desarrollan las operaciones de vuelo con unos costes por AKO’s competitivos en los mercados que atienden, gestionando sus recursos materiales (flota) y humanos (tripulaciones).

- Los “Negocios” de Aeropuertos, Material, Sistemas y Carga gestionados también de manera independiente, de acuerdo con los criterios de sus respectivos mercados.

Todo ello debe permitir encontrar economías de escala, concentrar las actividades críticas de generación de ingresos, reducir los gastos de estructura central redundante y orientar el esfuerzo comercial en torno a una imagen corporativa única, obteniendo la máxima utilización de las flotas y tripulaciones, fomentando la competencia entre operadores y flexibilizando la utilización de los recursos humanos y materiales. Todo ello deberá permitir elegir o atraer a los socios estratégicos y financieros más convenientes para cada área.

Asimismo, además de crear la Dirección Comercial única para el Grupo, se han lanzado iniciativas comerciales que han tenido impacto incluso en el propio ejercicio, dentro de lo que se ha venido a denominar Plan Ulises, como un rediseño del programa de fidelización IBERIA Plus, una gestión comercial diferenciada a empresas y agencias principales, una mejora de los procedimientos en la gestión de espacio, que ha permitido optimizar los ingresos por ruta, y la implementación de nuevos modos de venta, especialmente telefónica y por Internet, así como la implantación de vuelos sin billete, cuyas pruebas se iniciaron en la línea MAD-VLC, lo que apoyado por la campaña de imagen iniciada en octubre sitúa a IBERIA en una posición más activa en el mercado.

Además de la integración de Aviaco en una red única, IBERIA ha desarrollado una posición estratégica en el mercado con más fortaleza y con más flexibilidad:

- Respondiendo al aumento de la demanda a través de operaciones de wet lease ante la imposibilidad de utilizar de forma óptima los recursos de tripulantes técnicos, situación agravada en la última parte del año por una interpretación muy restrictiva de la norma 16B de Aviación Civil.

- Mediante el desarrollo de la franquicia con Air Nostrum, con el número de aviones con el calibre adecuado para atender el mercado regional aprovechando su aportación a la red.

El factor de ocupación del año ha sido realmente alto, en algunas redes el mejor de la historia de la Compañía, y muy superior a lo previsto en todas las redes, destacando las rutas americanas y alguna de las domésticas, principalmente Canarias.

También hay que resaltar en este ejercicio que tras las negociaciones de los primeros meses del año, se cerró una alianza con British Airways y American Airlines, cuyo primer resultado se materializó en septiembre mediante la firma de los acuerdos de códigos compartidos y de los programas de fidelización de pasajeros entre IBERIA y American Airlines. Durante el mes de diciembre ha sido implementado el procedimiento automatizado de enlace entre los sistemas de facturación de pasajeros de IBERIA y American, para facturar vuelos de conexión (through check-in).

A finales de diciembre el Departamento de Transportes de EEUU autorizó provisionalmente la alianza American Airlines-TACA, con lo que se desbloqueó la tramitación del expediente American-IBERIA, sólo pendiente de que la Administración española comunique a la norteamericana, la selección de los quince puntos elegidos para la operación de código compartido, así como el punto que queda por designar.

La primera etapa de la alianza con British Airways quedó determinada en noviembre, y entretanto se están manteniendo las reuniones de coordinación, que contemplan distintos programas de colaboración comercial y de sinergias en costes.

Entre las actuaciones comerciales destacamos las encaminadas a la defensa del yield, destacando fundamentalmente los rediseños tarifarios en los mercados domésticos y europeos, la consolidación de los productos encaminados a incrementar la participación de IBERIA en las clases nobles y el manejo de herramientas informáticas tendentes a optimizar el ingreso por avión.

No obstante la mejora de la presencia competitiva de IBERIA en los mercados, persisten algunas de las amenazas surgidas en ejercicios anteriores:

- Varios operadores europeos en este ejercicio han incrementado de forma creciente su presencia en España captando tráfico para sus redes.

- El principal centro de distribución de IBERIA, Madrid-Barajas, debido a su congestión, está limitando continuamente las posibilidades de crecimiento de IBERIA, que ante la inexistencia de slots a conceder, sólo podría crecer mediante acuerdos con terceros que ya operasen.

- También la saturación del aeropuerto de Barcelona imposibilita el desarrollo de este aeropuerto como centro de distribución con Europa.

- Siguen existiendo compañías europeas de bajo coste, que incrementan su presencia en el mercado español, operando en vuelo regular punto a punto, reduciendo sus costes operativos con un servicio a bordo mínimo, con procedimientos de reserva y embarque simplificados, con flota homogénea para reducir el gasto de mantenimiento, etc.

- Las obras de ampliación en Barajas unido a su congestión han supuesto desde noviembre de 1996 hasta los últimos meses de 1997 una pérdida muy importante de la puntualidad en la operación, siendo éste un elemento de alta preocupación de cara a la competitividad en un mercado muy exigente.

A pesar de las actuaciones de IBERIA y del esfuerzo de crecimiento aun con recursos externos, la compañía no ha podido compensar el fuerte incremento del tráfico, produciéndose una importante pérdida de cuota de mercado, principalmente en el generado entre España y Europa y entre España y USA, para cuya recuperación será necesario un alto esfuerzo de adaptación de los recursos de la Compañía en productividad y costes.

Respecto a la flota, se destaca la continuación en la incorporación de flota A340, de acuerdo con el calendario previsto mediante inversión financiera, estando perfilándose el calendario de renovación de flota para el próximo quinquenio, basado previsiblemente en inversión material pura y en leasing financiero y operativo. En este punto debe señalarse el acuerdo de intenciones firmado por la compañía con Airbus y Boeing en el mes de febrero 1998 a desarrollar en los meses siguientes.

Es importante destacar el nivel de consecución en este ejercicio del Plan A3500 habiéndose superado los objetivos del mismo, llegando a 3.674 bajas en personal de tierra, con un coste total ligeramente superior (39.886 M.Ptas.) al previsto. En handling se ha continuado con el proceso de subrogaciones a segundos operadores, que han iniciado sus operaciones en Abril en Barcelona y Málaga (Eurohandling) y, en octubre, en Madrid (Ineuropa).

El incremento sobre el precio del combustible durante la primera parte del año, la aparición de la nueva tasa de seguridad en los aeropuertos nacionales, el aumento de los precios de las tasas a la navegación por parte de Eurocontrol, de las tasas de aterrizaje y de los servicios de tráfico, la inclusión del coste adicional de las amortizaciones surgidas con la actualización de balances de 1996, acompañado del alza del dólar, ha supuesto un incremento de costes ligeramente superior a los ingresos, lo que obliga necesariamente a buscar nuevas medidas de ahorro, y en algunos casos a elevar las tarifas para compensar parte del efecto producido por el incremento de estos costes en el margen operativo.

En lo relativo a personal, persiste el riesgo de cumplir con las hipótesis de ahorro de costes y de incremento de la productividad del Plan Director, fundamentalmente en los colectivos de vuelo, encontrándose al cierre del ejercicio aún en la fase de negociación colectiva con los interlocutores sociales, habiéndose llegado a la firma del Convenio con el personal de tierra en enero de 1998.

Conviene destacar que, de acuerdo con el modelo de gestión que se desprende del Plan Director, durante el ejercicio se han ido configurando las áreas de Negocio recibiendo las funciones hasta ahora centralizadas que les permitan una estructuración autónoma, estando este proceso finalizado.

Como ya se hizo en años anteriores, se han seguido implantando programas de reducción de costes en varios epígrafes de gastos generales, como comunicaciones, desplazamientos, RRPP, subcontrataciones externas, publicaciones, propaganda, material de oficina y suministros, entre otros, todo ello de acuerdo con el objetivo de reducción del 5% anual en el periodo trienal del Plan Director.

Asimismo en este ejercicio se han ido cumpliendo las medidas de minimización de riesgo en las filiales sudamericanas. En enero y tras un periodo fallido de negociación sobre la viabilidad de la compañía, se produjo el cese de operaciones en VIASA produciéndose posteriormente su liquidación. Dentro de este proceso, a finales de diciembre IBERIA ha recuperado parte de la flota que estaba en garantía de los préstamos estando en desarrollo las actuaciones para disponer de forma efectiva de esta flota. Asimismo se espera la compensación monetaria de otras garantías. En mayo se realizó la venta de la participación en la aerolínea Ladeco.

En Aerolíneas Argentinas se ha pasado a una nueva estructura accionarial con la entrada de American Airlines, quien en diciembre acordó comprar un 10% de su participación en Interinvest a SEPI, y adquiriendo el compromiso de encontrar compradores para el resto del paquete. IBERIA mantendrá un 10% de participación en AR a través de Interinvest una vez que se consignan las autorizaciones necesarias para la operación.

La ubicación estratégica inmejorable de IBERIA en el aeropuerto Madrid Barajas, para lo que en febrero se solicitó a AENA el uso de la nueva terminal en exclusiva que posiblemente estará disponible en dos o tres años a fin de mejorar la logística en las conexiones, su capital humano, la presencia de IBERIA en los mercados, añadido al atractivo que supone su marca para integrarse en una alianza de las que conforman el actual panorama del sector, posibilitará abrir en un plazo relativamente corto el proceso privatizador, iniciado con la venta de acciones en condiciones preferentes a empleados, así como con la cesión de acciones como compensación salarial de atrasos no cobrados correspondientes a IPC de los ejercicios 93 y 94.

## 2 PRODUCCIÓN DEL GRUPO (POR REDES)

### 2.1. OFERTA

Es importante resaltar la variación experimentada en IBERIA en el último trimestre, motivado por la incorporación a la producción de la temporada de invierno de la operación conjunta con Aviaco.

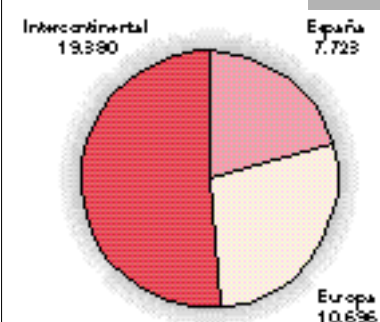
Como consecuencia de la favorable evolución experimentada en los mercados, el Grupo de Transporte Aéreo en su conjunto presenta en 1997 un incremento de oferta significativo respecto al año anterior que, en el caso de IBERIA, ha sido posible por la incorporación de los aviones en wet lease que ha compensado la imposibilidad de utilización de sus recursos.

Las restantes compañías del Grupo Nacional han experimentado asimismo incrementos de oferta, destacando Aviaco desde su integración en el programa único con IBERIA. Viva, completamente dedicada al chárter, ha aumentado su oferta respecto al ejercicio anterior, que recogía tres meses operando vuelos regulares.

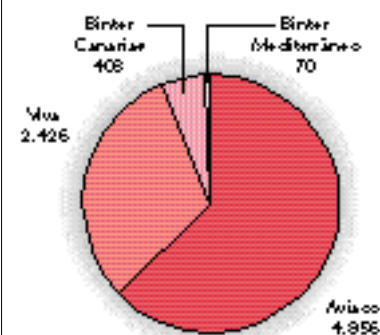
La introducción de la clase Business II en los vuelos europeos, con la no comercialización del asiento intermedio, ha producido, a pesar del incremento de vuelos, una disminución del número de asientos ofertados.

OFERTA	MILLONES DE AKO'S			
	1997	1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
ESPAÑA	7.723	7.472	251	3,4
EUROPA	10.696	10.781	(85)	(0,8)
INTERCONTINENTAL	19.380	18.722	658	3,5
<b>IBERIA LAE</b>	<b>37.799</b>	<b>36.975</b>	<b>824</b>	<b>2,2</b>
AVIACO	4.856	4.658	198	4,2
VIVA	2.426	2.036	390	19,2
BINTER CANARIAS	403	439	(36)	(8,1)
BINTER MEDITERRÁNEO	70	79	(9)	(11,0)
<b>GRUPO NACIONAL</b>	<b>45.554</b>	<b>44.187</b>	<b>1.367</b>	<b>3,1</b>
ARSA	15.920	15.302	618	4,0
AUSTRAL	2.627	2.582	46	1,8

PRODUCCIÓN DEL GRUPO (POR REDES) Millones de AKO's



Total IBERIA LAE 1997: 37.799



Total GRUPO NACIONAL 1997: 45.554

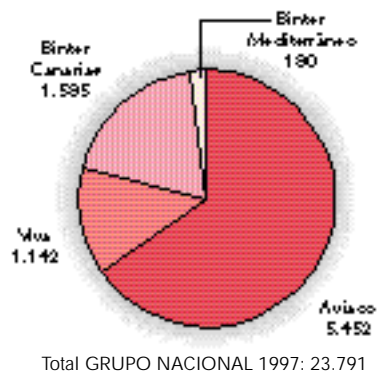
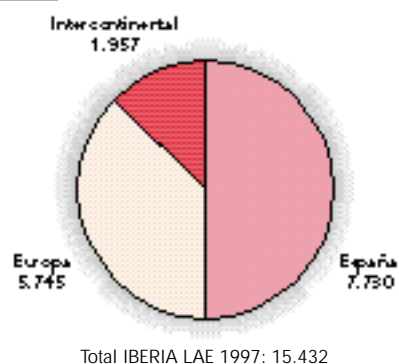


## 2.2. DEMANDA

En términos de pasajeros, durante 1997 las diversas Áreas/Sociedades del Grupo Nacional transportaron casi 24 millones de pasajeros, lo cual supone un aumento del 4% frente al año anterior.

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

**IBERIA LAE: PASAJEROS TRANSPORTADOS** (en miles)



**DEMANDA POR ÁREAS / SOCIEDADES**

NÚMERO DE PASAJEROS EN MILES

	1997	1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
ESPAÑA	7.730	7.277	453	6,2
EUROPA	5.745	5.494	251	4,6
INTERCONTINENTAL	1.957	1.852	105	5,7
<b>IBERIA LAE</b>	<b>15.432</b>	<b>14.623</b>	<b>809</b>	<b>5,5</b>
AVIACO	5.452	5.274	178	3,4
VIVA	1.142	988	154	15,5
BINTER CANARIAS	1.585	1.782	(197)	(11,0)
BINTER MEDITERRÁNEO	180	186	(6)	(2,9)
<b>GRUPO NACIONAL</b>	<b>23.791</b>	<b>22.853</b>	<b>938</b>	<b>4,1</b>
ARSA	4.154	4.032	122	3,0
AUSTRAL	2.219	2.084	135	6,5

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

**DEMANDA POR UNIDADES Y REDES**

MILLONES DE PKT'S

	1997	1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
ESPAÑA	5.540	5.059	481	9,5
EUROPA	7.293	6.999	294	4,2
INTERCONTINENTAL	14.847	13.873	974	7,0
<b>IBERIA LAE</b>	<b>27.680</b>	<b>25.931</b>	<b>1.749</b>	<b>6,7</b>
AVIACO	3.154	2.819	335	11,9
VIVA	1.900	1.544	356	23,1
BINTER CANARIAS	278	317	(39)	(12,0)
BINTER MEDITERRÁNEO	44	44	0	0,1
<b>GRUPO NACIONAL</b>	<b>33.056</b>	<b>30.655</b>	<b>2.401</b>	<b>7,8</b>
ARSA	10.742	10.195	546	5,4
AUSTRAL	1.665	1.768	(103)	(5,8)

### 2.3. COEFICIENTE DE OCUPACIÓN DE PASAJE

El coeficiente de ocupación de pasaje alcanzado por el Grupo Nacional en 1997 asciende a 72,6%, mejorando en 3,2 puntos porcentuales el obtenido en 1996.

Su distribución por Unidades es la siguiente:

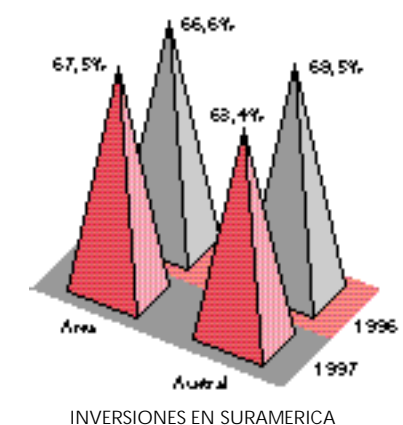
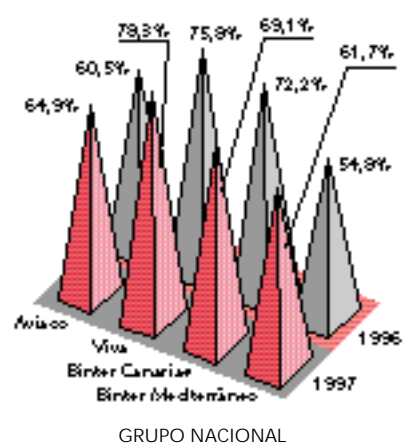
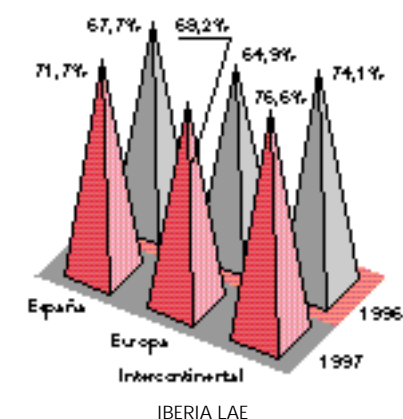
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	EN PORCENTAJE			
	1997	1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
ESPAÑA	71,7	67,7	4,0	5,9
EUROPA	68,2	64,9	3,3	5,1
INTERCONTINENTAL	76,6	74,1	2,5	3,4
<b>IBERIA LAE</b>	<b>73,2</b>	<b>70,1</b>	<b>3,1</b>	<b>4,4</b>
AVIACO	64,9	60,5	4,4	7,3
VIVA	78,3	75,8	2,5	3,3
BINTER CANARIAS	69,1	72,2	(3,1)	(4,3)
BINTER MEDITERRÁNEO	61,7	54,8	6,9	12,5
<b>GRUPO NACIONAL</b>	<b>72,6</b>	<b>69,4</b>	<b>3,2</b>	<b>4,6</b>
ARSA	67,5	66,6	0,8	1,3
AUSTRAL	63,4	68,5	(5,1)	(7,5)

### 2.4. INGRESO MEDIO POR PASAJERO-KILOMETRO TRANSPORTADO

La evolución del ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado durante 1997, y su comparación con 1996, es la siguiente, por Áreas/Compañías:

POR ÁREAS / COMPAÑÍAS	PTAS./PKT (*) CENTAVOS \$/PKT			
	1997	1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
ESPAÑA	18,7	18,6	0,1	0,5
EUROPA	20,1	19,1	1,0	5,2
INTERCONTINENTAL	8,3	7,8	0,5	6,4
<b>IBERIA LAE</b>	<b>13,5</b>	<b>13,0</b>	<b>0,5</b>	<b>3,9</b>
AVIACO	21,1	21,8	(0,7)	(3,6)
VIVA	8,5	9,0	(0,5)	(5,6)
BINTER CANARIAS	38,2	34,6	3,6	10,5
BINTER MEDITERRÁNEO	41,5	40,9	0,5	1,3
<b>GRUPO NACIONAL</b>	<b>14,2</b>	<b>13,9</b>	<b>0,3</b>	<b>2,3</b>
ARSA (*)	7,9	7,8	0,1	0,8
AUSTRAL (*)	12,6	12,1	0,5	4,2

COEFICIENTE DE OCUPACIÓN DE PASAJE (en%)



El ingreso medio ha experimentado una ligera mejora en las áreas de corto/medio radio, en función principalmente de las políticas de reestructuración tarifaria como consecuencia de la intensidad de la competencia, que ha supuesto incrementos tarifarios en abril y septiembre. Asimismo, debe destacarse que se ha compensado la disminución producida por la consideración de las tasas de salida como suplido.

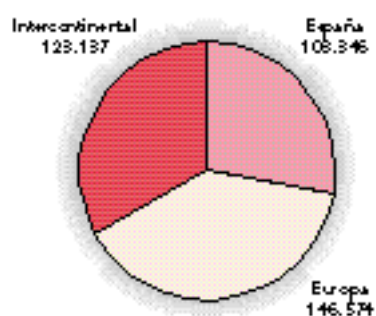
Asimismo se produce un incremento por mix tarifario, al haberse producido un aumento de los pasajeros en clases nobles sobre el año anterior (11,74% sobre el total de pasajeros frente al 11,14% en 1996, produciéndose un incremento del 11% de pasajeros de clases nobles).

Destacamos el incremento experimentado en el ingreso medio por pasajero en las redes americanas, especialmente América del Norte con un incremento del 12,5%, América Central con un 8,6% con crecimientos en todas las redes, salvo Cuba, y América del Sur, con un 13,1% debido principalmente a la paridad del dólar.

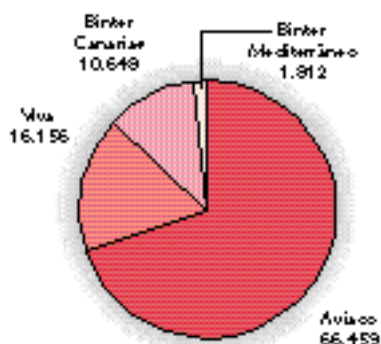
### 2.5. INGRESOS DE PASAJE

Los ingresos de pasaje obtenidos por el Grupo Nacional, extraídos de los ficheros de gestión de la producción, ascienden a 468.132 millones de pesetas, un 10% más que en el ejercicio anterior, siendo su distribución la siguiente:

INGRESOS DE PASAJE (en millones de pesetas)



Total IBERIA LAE 1997: 373.057



Total GRUPO NACIONAL 1997: 468.132

INGRESOS DE PASAJE

EN MILLONES DE PTAS Y (\*) MILES DE \$

	1997	1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
ESPAÑA	103.346	93.876	9.470	10,1
EUROPA	146.574	133.974	12.600	9,4
INTERCONTINENTAL	123.137	108.610	14.527	13,4
<b>IBERIA LAE</b>	<b>373.057</b>	<b>336.460</b>	<b>36.597</b>	<b>10,9</b>
AVIACO	66.459	61.543	4.916	8,0
VIVA	16.156	13.902	2.254	16,2
BINTER CANARIAS	10.648	10.955	(307)	(2,8)
BINTER MEDITERRÁNEO	1.812	1.787	25	1,4
<b>GRUPO NACIONAL</b>	<b>468.132</b>	<b>424.647</b>	<b>43.485</b>	<b>10,2</b>
ARSA (*)	844.140	794.892	49.249	6,2
AUSTRAL (*)	210.480	214.520	(4.040)	(1,9)

En el cuadro siguiente se observa la descomposición de la variación de ingresos frente a 1996 por conceptos, así como su conciliación con los ingresos contables:

VARIACIÓN DE INGRESOS 1997 / 1996						MILLONES DE PESETAS
	VAR. INGR. ACTIVIDADES s / 1996	CAUSA DE LA VARIACIÓN				VAR. INGR. CONTABLES s / 1996
		PRECIO	VOLUMEN	PARIDAD	OTROS	
DOMÉSTICO	9.470	12	8.861	597	--	--
PAÍSES UE	11.133	1.703	4.454	4.976	--	--
PAÍSES NO UE	1.467	(550)	1.309	708	--	--
LARGO RADIO	14.527	(1.181)	7.589	8.119	--	--
<b>IBERIA LAE</b>	<b>36.597</b>	<b>(16)</b>	<b>22.213</b>	<b>14.400</b>	<b>721</b>	<b>37.318</b>
AVIACO	4.916	(2.346)	7.262	--	240	5.156
VIVA	2.254	(1.719)	3.364	609	0	2.254
BINTER CANARIAS	(307)	997	(1.304)	--	47	(260)
BINTER MEDITERRÁNEO	25	19	6	--	21	46
<b>GRUPO NACIONAL</b>	<b>43.485</b>	<b>(3.065)</b>	<b>31.541</b>	<b>15.009</b>	<b>1.029</b>	<b>44.514</b>

En general, la mejora de ingresos proviene de un incremento notable de demanda que ha incidido positivamente en la ocupación, efecto que se ha visto apoyado por la mejora en el ingreso medio, en parte influido por la paridad de las monedas fuertes, especialmente libra y dólar, y por una política tarifaria básicamente centrada en el mercado doméstico y en Europa, que ha permitido incrementos de los precios.

### 3 DETALLE DE ACTIVIDADES DEL GRUPO DE TRANSPORTE AÉREO

#### 3.1. IBERIA COMERCIALIZACIÓN RED Y PROGRAMA

##### RED DOMÉSTICA

Podemos hablar de un importante crecimiento de la demanda y como consecuencia un coeficiente de ocupación superior al de 1996 en 4 puntos en IBERIA, y 3,6 puntos a nivel Grupo.

Este crecimiento de la demanda se produce fundamentalmente por:

- La recuperación de cuota de mercado en algunos sectores como MAD-BCN y Canarias.

- El fuerte crecimiento de conexiones con otros puntos de la Red. (El tráfico en conexión ha supuesto el 34% del total).

Como hechos destacables podemos mencionar:

- Acuerdo de franquicia con Air Nostrum desde el mes de mayo. Dicho acuerdo nos ha permitido poder retirar oferta de rutas deficitarias para programar operaciones más rentables en la Red de IBERIA, ya que las canceladas han sido sustituidas por Air Nostrum en su mayoría.

- Incremento de oferta a Canarias mediante el uso de aviones de mayor calibre, y la incorporación de producción con wet-lease ante la insuficiencia de recursos propios.

- Programación conjunta IB+AO + YW a partir del mes de noviembre para la racionalización de la Red.

- Abandono de rutas domésticas no troncales no rentables, desde noviembre, y por falta de recursos de tripulaciones técnicas, que comenzaron a ser operadas prácticamente en su totalidad por Air Nostrum.

- Subidas de tarifas en abril y septiembre, por las que se han visto afectadas todas las rutas del sector doméstico, que producen un incremento del ingreso medio fuerte en el caso de Madrid-Península, o un menor deterioro del mix en Canarias.

Los principales parámetros de la red son los siguientes:

<i>RED DOMÉSTICA</i>				
	<b>1997</b>	<b>1996</b>	<b>DIF. S/A.A.</b>	<b>% S/A.A.</b>
AKO's (MILL.)	7.723	7.472	251	3,3
PKT's (MILL.)	5.540	5.059	481	9,5
L.F. (%)	71,7	67,7	4,0	6,0
YIELD (PTAS./PKT)	18,7	18,6	0,1	0,6
INGRESOS PASAJE (M. PTAS.)	103.346	93.876	9.470	10,1

#### RED EUROPEA

En la red europea durante 1997 se ha continuado con la revisión general de todos los tramos para optimizar su aportación, con un criterio especialmente orientado a favorecer la conectividad de Red y la concentración de oferta en, a y desde los HUB's de Madrid y Barcelona, para incrementar oferta sin aumentar los costes de producción. Como novedades importantes tenemos:

- En Junio se inició el desdoble de la línea MAD-BCN-HAM en MAD-HAM y BCN-HAM, incorporando por medio de cruce en HAM acceso a Helsinki y Oslo desde MAD y BCN. Igualmente se desdoblaron las líneas MAD-BCN-VCE, MAD-BCN-TLV, MAD-BCN-BER y MAD-BCN-MAN.

- La continuidad durante la temporada de invierno de la línea LON-SVQ y la inauguración de la 2ª frecuencia a Guinea Ecuatorial.

- La incorporación durante todo el año del producto Business II.

Como resultado global para Europa de todos estos cambios podemos decir que con una ligera disminución en la oferta (básicamente por efecto de la Business II) se ha conseguido un incremento de demanda del 4% y por tanto el coeficiente de ocupación aumentó en 3 puntos, con una mejora en los ingresos favorecida por la subida de la libra y la lira.

RED EUROPEA				
	1997	1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
AKO's (MILL.)	10.696	10.781	(85)	(0,8)
PKT's (MILL.)	7.293	6.999	294	4,2
L.F. (%)	68,2	64,9	3,3	5,1
YIELD (PTAS./PKT)	20,1	19,1	1,0	5,2
INGRESOS PASAJE (M. PTAS.)	146.574	133.974	12.600	9,4

#### RED INTERCONTINENTAL

La oferta en AKO's presenta un incremento de 3,5% respecto al año anterior, el incremento de demanda ha sido del 6,9% lo que se traduce en una mejora del Factor de Ocupación de 2,5 puntos. La variación de Ingresos es de un 13,3%, aproximadamente, que supone 14.527 Millones más que en el año 1996. El Yield se incrementa en el 5,9% situándose en 8,3 Ptas., de éste, la incidencia del Dólar es de 7,1%, mientras el Yield sin paridad ha caído un 1,2%. Como novedad en este mercado, podemos decir que debido al crecimiento de la demanda y por falta de recursos en Trip. Técnicas, desde julio se comenzó una operación de wet lease con un B-747 para la línea de Cuba y la demanda respondió positivamente a este importante aumento de oferta. Los resultados podrían haber sido mejores si no se hubieran hecho variaciones de la programación del segundo semestre a las que la compañía se ha visto obligada por la aplicación, con una interpretación muy restrictiva, de la norma 16.B de Aviación Civil que ha traído como consecuencia la supresión de frecuencias en Canadá, México, Argentina y Brasil, con la consiguiente pérdida de presencia en dichos mercados.

RED INTERCONTINENTAL				
	1997	1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
AKO's (MILL.)	19.380	18.722	658	3,5
PKT's (MILL.)	14.847	13.873	974	6,9
L.F. (%)	76,6	74,1	2,5	3,4
YIELD (PTAS./PKT)	8,3	7,8	0,5	5,9
INGRESOS PASAJE (M. PTAS.)	123.137	108.610	14.527	13,3

### 3.2. CARGA

El volumen total de mercancía transportada en el periodo ha experimentado un crecimiento respecto a 1996 del 3,4%. Dicho crecimiento, unido al comportamiento del dólar, la direccionalidad de la mercancía y la política de ventas adoptada, explica el incremento obtenido en Ingresos (11,4%) situándose en valores próximos a los 36.000 millones de pesetas.

Los principales parámetros de la unidad son los siguientes:

<i>CARGA</i>				
	<b>1997</b>	<b>1996</b>	<b>DIF. s/A.A.</b>	<b>% s/A.A.</b>
TKO's (MILL.)	1.125,6	1.052,2	73,3	7,0
EN BODEGAS	847,1	795,3	51,8	6,5
EN CARGUEROS	278,5	256,9	21,4	8,4
TKT's (MILL.)	829,4	815,4	13,9	1,7
EN BODEGAS	644,5	644,1	0,4	0,1
EN CARGUEROS	184,9	171,3	13,5	7,9
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN (%)	73,7	77,5	(3,8)	(4,9)
INGR. MEDIO POR TKT (PTAS./TKT)	43,27	39,6	3,7	9,3
INGR. TOTALES DE CARGA (MILL. PTAS.)	35.883	32.283	3.600	11,2

### 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 Norte, Tenerife Sur, Arrecife y Fuerteventura. Durante el año 1996 se sumaron los aeropuertos de Bilbao, Santiago, Sevilla, Valencia, Palma, Ibiza y Alicante, estos tres últimos en el mes de noviembre.

De acuerdo con el proceso de liberalización de handling en España, iniciado en 1994, en este ejercicio se han incorporado los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Málaga iniciando su actividad el segundo concesionario en Málaga en abril y en Barcelona y en Barajas en octubre (la previsión era que se iniciara en abril).

La actividad de terceras compañías (nacionales y extranjeras) atendidas por IBERIA en los aeropuertos señalados anteriormente, ha disminuido en el año 1997 un 12,3% respecto al 1996, si bien en el conjunto de la red, la actividad de terceros ha disminuido el 11,4% respecto a 1996. La incorporación de Air Nostrum, como compañía franquiciada ha aumentado los aviones ponderados atendidos en 1997 a 10.697, frente a los 1.809 que se atendieron en el 1996, con lo que la actividad de terceras (incluyendo Air Nostrum) ha disminuido un 6,4%.

Respecto al año anterior, la plantilla equivalente ha disminuido un 5,2%, con una disminución de actividad del 2,7%, aumentando así la productividad un 2,7%.



Los Ingresos por despacho de aviones de terceras compañías (Resto Grupo y Terceras) han ascendido en este ejercicio a 47.520 M. Ptas. frente a los 53.664 M. Ptas. del año 1996.

El ingreso medio del 1997 de terceras compañías (nacionales+ extranjeras) ha disminuido el 4,4% respecto al año 1996 debido principalmente a los descuentos adicionales que se están realizando para mantener la cuota de mercado prevista. Incluyendo a Air Nostrum en terceras compañías la disminución del Ingreso medio es mayor, debido a las características especiales de esta compañía.

Los principales parámetros son los siguientes:

AEROPUERTOS				
	REAL 1997	REAL 1996	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
AVIONES POND. ATENDIDOS	398.336	409.224	(10.888)	(2,7)
GRUPO IBERIA	231.099	230.573	526	0,2
TERCERAS (INCLUYE YW)	167.237	178.651	(11.414)	(6,4)
PLANTILLA EQUIVALENTE	7.530	7.576	(46)	(0,6)
INGR. TERCEROS (GRUPO+3AS.) (M. PTAS)	47.520	53.664	(6.144)	(11,4)
INGR. EXPLOTACIÓN (M. PTAS) *	90.321	75.068	15.253	20,3
GROS. EXPLOTACIÓN (M. PTAS) *	75.392	54.080	21.312	39,4
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS)	14.929	20.988	(6.059)	(28,9)
INGR. EXPLOT/A.P.A. (PTAS) *	183.933	183.440	493	0,3
GTO. EXPLOT/A.P.A. (PTAS) *	146.454	132.153	14.301	10,8
HORAS /A.P.A.	32,55	31,87	0,68	2,1

\* Incluye en 1997 el gasto de "Pasarelas, estacionamientos y otros servicios aeropuertos de escalas extranjeras" y su facturación interna como suplido.

### 3.4. MATERIAL

#### ÁREA MARKETING

Los esfuerzos de marketing siguiendo las decisiones contenidas en el Plan Director se centran en los productos de mayor futuro tecnológico, correspondientes a las flotas A320, MD87 y B757 en sus apartados de célula, motor y componentes, así como en aquellos productos donde la experiencia a instalaciones son más competitivas, tales como los motores JT9D7Q y las revisiones "D" de B747.

Los principales clientes durante el año 1997 han sido:

- LUFTHANSA                      Revisiones "D" aviones B747 y A320
- ALITALIA                        Revisiones "C" de B747
- AIR FRANCE                    Revisiones "D" aviones B747 y motores CFM56 (A320)
- A.ARGENTINAS                Motores JT9D7Q y revisiones "D" de aviones B747
- OLYMPIC AIRWAYS            Motores JT9D7Q y JT8D
- AIR EUROPA                   Motores RB211 (B757)
- AUSTRAL                        Motores JT8D
- AIR HOLLAND                 Motores RB211 (B757)



#### NUEVOS PRODUCTOS

Entre los productos cabe destacar:

- Revisiones "B" de motor CFM56-5A1 (flota A320) correspondientes a los módulos de HPC, HPT y Cámaras de combustión.
- Implantación del mantenimiento de la flota de A340 (realización de revisiones "C").
- Preparación de bancos de prueba nuevos para mantenimiento de componentes de la flota A340.

#### EVOLUCIÓN DE PARÁMETROS

Como consecuencia de una mayor demanda de carga de trabajos de mantenimiento de la propia flota de IBERIA, ha disminuido durante el año 1997 en un 13,84% la facturación de trabajos respecto al año anterior.

La facturación a IBERIA se incrementa respecto al año anterior, sin llegar a alcanzar los valores previstos al realizarse parte de las horas de vuelo con aviones alquilados, cuyo mantenimiento es responsabilidad del arrendador.

En el capítulo de Gastos, tanto los Consumos como los Subcontratos sufren incrementos debido a la mayor producción global y al efecto monetario del aumento en la paridad del dólar.

<i>EVOLUCIÓN DE PARÁMETROS</i>				
	<b>1997</b>	<b>1996</b>	<b>DIF. S/A.A.</b>	<b>% S/A.A.</b>
Nº REVISIONES	256	266	(10)	(3,8)
HH PRODUCCIÓN PLANTILLA PROPIA (MILES)	2.887	3.105	(218)	(7,0)
MOI/MOD	0,65	0,68	(0,03)	(4,4)
INGRESOS DE TERCEROS (M. PTAS.)	18.968	21.987	(3.019)	(13,7)
RES. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	1.278	4.678	(3.400)	(72,7)
PLANTILLA EQUIVALENTE (Nº PERSONAS)	3.824	4.125	(301)	(7,3)

### 3.5. SISTEMAS

Durante el ejercicio se comenzó el Plan RENOVE, mediante el análisis de necesidades de cambio de ordenadores personales por Direcciones para su valoración económica, autorización y posterior contratación e instalación, lo que proseguirá en próximos ejercicios.

Durante el segundo semestre de 1997 se ultimaron los análisis y se realizó la presentación del Proyecto Año 2000. Se han seleccionado proveedores para la primera fase del proyecto, y se ha realizado el estudio de las herramientas, del impacto y de las necesidades para la segunda fase. El comienzo del proyecto se estableció para la segunda quincena de enero de 1998.

Asimismo se aprobó el proyecto de inversión para sustituir los ordenadores UNISYS en explotación debido a necesidades por mantenimiento de la funcionalidad del sistema, crecimiento vegetativo y necesidades de comunicaciones, terminando de elaborarse el Plan de Sistemas de Información del Grupo de Transporte Aéreo para 1998.

A pesar de la desaparición de VIASA, lo que ha supuesto la pérdida de los Ingresos Externos correspondientes para la Unidad de Sistemas, dichos Ingresos han experimentado un incremento del 2% con respecto a los del ejercicio anterior, motivado fundamentalmente por el aumento de ingresos en el capítulo de Comunicaciones.

En el capítulo de personal, se han producido durante el año 22 bajas, quedando una plantilla final de 512 personas.

En Comunicaciones continúa la vigencia del acuerdo entre IBERIA-SITA-AMADEUS. Los gastos por este concepto se han incrementado con respecto al año anterior (370 millones, 16,9%) aunque resultan ampliamente compensados por los mayores ingresos obtenidos. Dicho aumento de gastos ha venido motivado por el retraso en la cancelación y baja de los circuitos del territorio chileno, previsto para el año 1997 y prolongado hasta mitad del próximo ejercicio.

Las principales cifras de la Unidad son:

SISTEMAS				
	1997	1996	DIF. S/A.A.	% VAR.
INGR. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	10.202	10.858	(656)	(6,0)
GTOS. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	9.556	9.144	1.412	15,4
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	646	1.714	(1.068)	(62,3)
PLANTILLA FINAL (Nº PERSONAS)	512	534	(27)	(4,1)

### 3.6. DIRECCIÓN DE OPERACIONES

#### ÁREA DE VUELO

La Subdirección de Vuelo ha tenido protagonismo en las siguientes actuaciones:

- Implantación de RVSM (Reduced Vertical Separation Mínima) en las flotas de largo recorrido y próximamente en las de medio y corto recorrido.

- Informatización de las flotas para mejorar la gestión de las tripulaciones.

- Se ha llevado a cabo la calificación en línea de aproximadamente 200 nuevos pilotos.

- Inicio de la migración del sistema SIRIO actualmente en explotación y definición y diseño de la base de datos (Oracle) del server del nuevo sistema.

- Incorporación de mensajes automáticos y los slots a las tripulaciones en terminales de firmas en los aeropuertos MAD y BCN.

- Puesta en servicio del programa de predicción de disponibilidad de satélites para el despacho de vuelos GPS en el DC-8.

- Preparación y distribución de informes diarios sobre puntualidad y regularidad, así como de informes periódicos para el Comité de Puntualidad.

#### ÁREA DE PLANIFICACIÓN TRIPULACIONES

Las actuaciones o hitos más interesantes por su importancia en esta área han sido los siguientes:

- Comienzo de un proceso de Benchmarking para dotar a la Subdirección de las herramientas más modernas en la generación de pairing y asignación de los mismos a los tripulantes con el fin de optimizar de la mejor manera posible los recursos existentes.
- Elaboración de los horarios de todas las tripulaciones de todas las flotas de IBERIA, estudiando los programas comerciales y optimizando la productividad de los mencionados horarios, con la creación, en su caso, de destacamentos.
- Evaluación de diferentes medidas de productividad para su posible inclusión en el C.C. de los tripulantes técnicos.

#### ÁREA DE CONTROL DE RED

- Adecuación de los nuevos sistemas informáticos al nuevo modelo de cálculo de distancias de Eurocontrol, basado en la ruta efectivamente volada, frente a la antigua basada en las rutas más frecuentadas.
- Apertura de las nuevas escalas de HEL, OSL, CUN, YUL, CCS y MVD.
- Envío para su aprobación a la DGAC del "Programa Curso Predicción Disponibilidad GPS" para Técnicos de Operaciones y correspondientes cursos de formación a los mismos.

#### ÁREA TÉCNICA Y APOYO AL VUELO

- Automatización cálculo Repostado Económico en el plan de vuelo operacional, con un ahorro aproximado de 400 millones de pesetas.
- Reducción tasas de sobrevuelo y aterrizaje por utilización de MTOW reducido en las flotas MD-87, B-757, A-320 y B-727 con un ahorro de 725 mill. Ptas.
- Implantación de nuevo procedimiento en Barajas, disminuyendo los retrasos imputables a ATC con 64 movimientos/hora. Este estudio se ha hecho en colaboración con IACA-IATA y AENA.
- Introducción mínimo JAR en el Manual de Navegación y Aeropuertos (MNA's).

### 3.7. DIRECCIÓN DE SERVICIO A BORDO

#### ÁREA DE SERVICIOS EN VUELO

El objetivo principal de este Área es la mejor atención al cliente, a través de la plantilla de TCP's, ya que representa la imagen del servicio que se ofrece en vuelo, mediante la estandarización y mejora de los servicios.

Dentro de estas actividades podemos definir como líneas maestras las siguientes:

- Selección de TCP's de nuevo ingreso.
- Selección de Sobrecargos.
- Homogeneización del Servicio a Bordo en IBERIA, AVIACO y VIVA.
- Participación en las operaciones de "Wet Lease".
- Participación en el diseño de la nueva composición de interiores de las flotas de Largo, Medio y Corto radio.
- Seguimiento para la obtención del nivel de calidad definido por la Empresa del 90%.

#### ÁREA DE SERVICIOS EN TIERRA

Las acciones en este Área forma parte de los proyectos comerciales de ámbito global de la Compañía.

- Apertura de nuevos Catering en CPH y HEL.
- Apertura de un nuevo Depósito Franco en ALC.
- Inspecciones fiscales en los Depósitos aduaneros de MAD, BCN y VLC.
- Finalización de análisis de viabilidad de la implantación del sistema ALTAIR.
- Unificación de artículos en stock para la homogeneización del Servicio a Bordo de la Compañía AVIACO.

-Acuerdo de colaboración entre las Comunidades Autónomas e IBERIA, habiéndose efectuado visitas a las principales Autonomías con el fin de presentar el proyecto de colaboración económica en el nuevo diseño de las Cartas Menú de los vuelos intercontinentales.

- Diseño de nuevos entretenimientos para niños y nueva normativa de prensa.
- Diseño e implantación de nuevos menús en vuelos intercontinentales; nuevos destinos a Escandinavia; gran número de destinos europeos y algunos destinos nacionales.
- Colaboración con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, para la promoción del aceite de oliva virgen en los vuelos a EEUU, Rusia, Brasil y Japón.

Se han llevado a cabo acciones para dar mayor publicidad a la actividad de ventas a bordo, dando a conocer a los usuarios los productos que pueden adquirirse. Destacan:

- Instalación de vitrinas en las salas VIP de los aeropuertos de MAD y BCN.
- Creación de catálogos para los clientes IB Plus.
- Creación de una página en Internet, con actualización de precios, fotos, etc.

Asimismo se ha iniciado un proyecto de ventas por catálogo con unas pruebas piloto en el Puente Aéreo.

#### 3.8. AVIACO

De acuerdo a la líneas marcadas en el Plan Director, la compañía inició la operación con doble código a partir del 1 de julio de 1997, y la operación conjunta con IBERIA desde el 26 de octubre 1997, realizando unas 5.828 Horas Bloque. Los ingresos/HB de esta operación se sitúan en unas 403.000 Ptas., habiéndose realizado un 11% más de horas bloque que el año anterior incluidas las de operación conjunta con lo que se ha incrementado considerablemente la utilización de la flota y de las tripulaciones.

El yield ha manifestado un deterioro, a lo largo del año, recuperándose desde septiembre, hasta situarse en media un 3,5% por debajo del año 96, en parte debido al incremento del chárter y de la etapa media.

La productividad, medida en AKO's y en HB globales ha aumentado excepto en AKO/Empleado frente a POA, ya que a pesar de aumentar la oferta, el nivel de plantilla es superior al previsto, al no haberse efectuado el Plan de Bajas, si bien han descendido el nº de personas frente al 96 por jubilaciones.

No se ha producido la reducción salarial similar a la de IBERIA prevista, manteniéndose hasta el momento con contención salarial en tablas de 1994. En el 95 y 96 se pagaron los IPC del 95, sin consolidación en tablas salariales.

El resultado de explotación mejora en 3.777 M. Ptas. el del ejercicio 96 pues a lo largo de todo el ejercicio se ha continuado con el programa de gastos PREGA, consiguiendo un ahorro superior a 1.600 M. Ptas.

Los parámetros de actividad se detallan a continuación:

AVIACO				
	1997	1996	DIF. s / A.A.	% s / A.A.
AKO's (MILL.)	4.856	4.658	198	4,4
PKT's (MILL.)	3.154	2.819	334	11,9
L.F. (%)	64,9	60,5	4,4	7,3
YIELD (PTAS./PKT)	21,1	21,8	(0,7)	(3,5)
INGRESOS PASAJE (M. PTAS.)	66.459	61.543	4.916	8,0
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	5.205	1.428	3.777	NS
R.N.D.I. (M. PTAS.)	3.248	342	2.906	NS
PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS)	1.888	1.919	31	(1,6)

### 3.9. BINTER CANARIAS

Durante el ejercicio 1997 se ha mantenido la competencia marítima iniciada por Fred Olsen en 1995 en el tramo más importante para Binter, Gran Canaria-Tenerife. Durante este ejercicio las compañías navieras han implantado entre La Palma y Tenerife (Fred Olsen) y Gran Canaria y Fuerteventura (Línea Armas) líneas que han hecho bajar los coeficientes de ocupación.

En relación a la competencia aérea, durante 1997 se han producido varios acontecimientos de gran importancia para analizar la evolución del mercado, y que se enumeran a continuación:

- Desde enero hasta el 16 de mayo, el mercado había variado positivamente incrementándose en más de 5 puntos respecto al mismo período del año anterior. Las tarifas habían incrementado sobre la base del IPC.

Desde el 17 de mayo hasta el 25 de abril fue el período previo a la subida de tarifas y en el que comienza a operar otra compañía aérea regional, AIR EUROPA EXPRESS, AEA, constituida al 50% por AIR EUROPA y CANARIAS REGIONAL. El mercado se incrementó en un 7,5 y la cuota de Binter Canarias se situó en el 87,4% y la de AEA en un 12,6%. Durante este período AEA ofertó 30 vuelos diarios obteniendo un Load Factor del 45,3%.

- A partir del 25 de abril se produjo una subida importante de tarifas, incrementándose éstas de forma lineal en unas 1.000 Ptas. AEA hizo lo mismo pero situando a sus tarifas entre 800 y 1.000 Ptas. por debajo de las de Binter.

- AEA redujo en 2 vuelos diarios hasta el 19 de mayo y a partir del 20 de mayo y hasta el 30 de septiembre dejó su programación con un media de 14 vuelos diarios. Durante el mes de mayo todavía no surtió efecto el incremento de tarifas e incluso el mercado se incrementó en un 2,9%.

- Durante el mes de junio se produjeron huelgas de celo y legales del personal de tierra, que motivaron que los parámetros de regularidad y puntualidad cayeran respecto al año anterior. Esto hizo que la pérdida de pasajeros se elevara a 19.124 pasajeros cuando AEA sólo transportó 11.899 pasajeros.

- Durante los meses de julio, agosto y septiembre el mercado disminuyó respecto a 1996 en un 11%, desplazándose claramente al transporte marítimo.

- Desde octubre hasta diciembre Binter recuperó puntos en puntualidad y regularidad.

- Durante octubre se produjo una caída del mercado del 2,8%, en noviembre del 2,2%, mientras que en diciembre se recuperó el mercado en un 1,8%.

En el mercado aéreo interinsular, a nivel global se ha reducido el nº de asientos ofertados, manteniéndose la oferta en términos de AKO's prácticamente constante, y descendiendo la demanda global alrededor del 2%, cuya repercusión en Binter Canarias fue del -12%, perdiéndose un 11% de pasajeros frente al año 96.

El coeficiente de ocupación ha descendido un 4%, generalmente en todas las rutas excepto en LPA-TFN y TFN-SPC. El tramo FUE-LPA ha tenido una fuerte competencia marítima principalmente en verano.

Dentro del Plan de Viabilidad, se tomó la decisión de operar con una sola flota (ATR) por la economía de escala que suponía en todos los niveles: tripulantes, mantenimiento, etc. De ahí que durante 1997 se paralizase la flota CN235 a partir del 30 de septiembre, compuesta por cuatro aeronaves. La flota DC9, por el mismo criterio, se fue devolviendo paulatinamente, entregándose tres aviones a finales de los meses de mayo, agosto y diciembre.

Respecto a la flota ATR, en el Plan de Viabilidad se contemplaba la incorporación de tres nuevos aviones. Se fueron incorporando uno en octubre, otro la primera semana de diciembre y el último la segunda semana de diciembre, en régimen de arrendamiento operativo con opción a compra a partir de los 5 años.

La cifra de negocios ha disminuido en pasaje y carga. La primera por la fuerte pérdida de pasajeros y la segunda por reducción de la capacidad de carga y menor oferta. La pérdida de pasajeros se ha podido contrarrestar por la subida de tarifas realizada el 25 de abril, ascendiendo la cifra de negocios a 11.178 M. Ptas.

El yield ha subido aproximadamente al 40%, aunque no se pueda apreciar en el acumulado anual por tener cuatro meses a una tarifa inferior.

Durante el ejercicio se ha venido negociando con los representantes de los trabajadores distintos extremos del Plan de Viabilidad sin alcanzarse acuerdos al final del año, aunque sí en los primeros días del año 98.

En cualquier caso, la consolidación de la política de contención del gasto ha permitido, junto a la subida de tarifas y reducción de oferta (2.889 vuelos menos) situar a la Empresa en unos resultados después de impuestos positivos de 332 M. Ptas., frente a -103 M. Ptas. en 1996. El resultado de explotación se ha mejorado en 91 M. Ptas., siendo éste de 409 M. Ptas. y los costes de explotación se redujeron en 338 M. Ptas.

A continuación se exponen los principales indicadores:

<i>BINTER CANARIAS</i>				
	<b>1997</b>	<b>1996</b>	<b>DIF. s / A.A.</b>	<b>% s / A.A.</b>
AKO's (MILL.)	403	439	(36)	(8,1)
PKT's (MILL.)	278	316	(38)	(12,0)
L.F. (%)	69,1	72,2	(3,1)	(4,3)
YIELD (PTAS./PKT)	38,3	34,6	3,6	10,5
INGRESOS PASAJE (M. PTAS.)	10.648	10.955	(307)	(2,8)
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	409	318	91	28,5
R.N.D.I. (M. PTAS.)	332	(104)	436	NS
PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS)	294	307	(13)	(4,3)

### 3.10. BINTER MEDITERRÁNEO

La compañía, a lo largo de 1997 ha consolidado la línea entre las ciudades de Granada y Melilla puesta en marcha en septiembre de 1995, incrementando el número de vuelos. La ruta entre las ciudades de Málaga y Alicante se va consolidando muy lentamente, llegándose a un coeficiente de ocupación del 38,2%. Entre Málaga y Valencia se ha producido también un incremento en el número de pasajeros de 2.633, el coeficiente de ocupación pasando al 59,3%. Entre Melilla y Almería se ha disminuido la oferta en un 6,4%, y la demanda ha caído un 9,2%, equivalente a 1.823 pasajeros. No se ha producido el abandono del tramo AGP-ALC ni la apertura del GRX-VLC como se programó en el POA 97.

En el tramo Málaga-Melilla, Binter tenía una cuota de mercado al final del ejercicio 96 de un 52%, consiguiendo actualmente tan solo el 46%. Esto es debido fundamentalmente a unos bajos niveles de puntualidad que han alcanzado la cota más baja de su historia, siendo ésta de un 77,25%, a lo que se suma una reducción de oferta superior al 20%.

Pese a la pérdida de pasajeros, los ingresos de pasajeros han sido superiores a 1996 debido no sólo a la subida de tarifas sino al incremento de pax en rutas más largas, subiendo la Etapa Media de pasaje el 3%.

La reducción de actividad y de plantilla en TMA's y pilotos, junto con algunas medidas del Plan de Viabilidad llevadas a cabo tal como el traslado del centro de trabajo de Valencia a Málaga, han hecho que los costes de explotación se reduzcan significativamente. La reducción salarial planteada no se ha producido, siendo el resultado de explotación de -342 M Ptas.

Por último hay que resaltar que SEPI ha desarrollado durante el ejercicio el proceso encaminado a la venta de la compañía, no habiendo concluido al cierre del mismo.

Los parámetros de la compañía han sido los siguientes:

<i>BINTER MEDITERRÁNEO</i>				
	<b>1997</b>	<b>1996</b>	<b>DIF. s / A.A.</b>	<b>% s / A.A.</b>
AKO's (MILL.)	71	80	(9)	(11,0)
PKT's (MILL.)	44	44	0	0,1
L.F. (%)	61,7	54,8	6,9	12,5
YIELD (PTAS./PKT)	41,5	41,0	0,5	1,3
INGRESOS PASAJE (M. PTAS.)	1.812	1.787	25	1,4
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	(342)	(620)	278	44,8
R.N.D.I. (M. PTAS.)	(371)	(745)	374	50,2
PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS)	63	72	(9)	(12,5)

### 3.11. VIVA AIR

El ejercicio 97 ha sido un período de transición entre la actividad chárter y la integración de Viva Air en la operación comercial conjunta del Grupo IB.

Dicha transformación (por razones ajenas a la empresa) no se ha producido, por lo que ha dedicado todos sus aviones a la actividad chárter durante 1997. Se han realizado algunos vuelos en régimen de fletamento para la compañía TEA Switzerland desde el mes de octubre, así como para Aerolíneas Argentinas de marzo a noviembre operando el trayecto MAD-LHR.

El esfuerzo de contratación de vuelos chárter (que sustituyeran a los que estaban previstos realizar bajo programa único), junto con la obtención de un coste unitario ligeramente inferior al del ejercicio 96, ha permitido que el Resultado antes de impuestos se situara en el entorno de -2.214 M. de Ptas., mejorando ligeramente el resultado previsto.

Durante 1997 se dispuso de una flota media de 9 aviones B-737, que volaron 27.214 horas bloque. Hubo que recurrir a la contratación de flota externa para realizar algunos vuelos (361 H.B.). En total, Viva air comercializó 27.005,6 horas bloque, consiguiéndose una utilización media de 8,28 horas. Se ha renovado el contrato de alquiler de tres de los aviones de la compañía, obteniéndose una sensible reducción en su precio.

Los Ingresos de Explotación se incrementaron en el 15% respecto a 1.996, principalmente por los Ingresos de Pasaje (2.254 millones), debido a la mayor actividad, ya que el ingreso por hora bloque se mantuvo similar. La diferencia de los ingresos de explotación respecto al POA ha sido de unos -870 millones de pesetas; este signo negativo se produjo porque el aumento en los ingresos del chárter debido a una mayor actividad (4% más de HB) más los procedentes de las operaciones a Aerolíneas y TEA Switzerland, no pudo compensar el descenso de ingresos producido en la operación de fletamento (-1.771), cuyo motivo fue la no realización de la operación para la red de IB.



Los Gastos de Explotación subieron un 10% sobre el año anterior por el aumento en la producción de horas de la Compañía. El coste total unitario (por AKO) del año 1.997 descendió a 7,62 Ptas.

El RNAI mejoró el del 96, a pesar de contar con un sensible empeoramiento en los resultados financieros por diferencias de cambio.

Los parámetros de la compañía se detallan a continuación:

VIVA AIR				
	1997	1996	DIF. s / A.A.	% s / A.A.
HORAS BLOQUE	25.915	20.154	5.761	28,6
AKO's (MILL.)	2.426	2.036	390	19,2
L.F. (%)	78,3	75,8	2,5	3,3
PKT's (MILL.)	1.900	1.544	356	23,1
NÚMERO DE PASAJEROS (MILES)	1.141	988	153	15,5
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	(1.521)	(2.022)	501	NS
R.N.D.I. (M. PTAS.)	(1.594)	(1.816)	222	NS
PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS)	427	450	(23)	(5,1)

### 3.12. SAVIA

El ejercicio 1997 correspondió al tercer año completo de la actividad de la Empresa, ya que la fecha de constitución de la Sociedad fue el 24 de junio de 1994.

Para hacer frente al incremento de la demanda de oficinas que desean conectarse al servicio prestado por SAVIA, se ha continuado con la política de inversiones en equipos informáticos (684 millones de pesetas).

El número de oficinas mecanizadas ha pasado de 3.640 en 1996 a 4.040 en el ejercicio 1997, suponiendo un incremento del 11%. El número de terminales ha pasado de 7.150 en 1996 a 9.448 en 1997, con lo que en 1997, el número de reservas aéreas ha ascendido a 19,8 millones, superior en un 8% al ejercicio anterior. Las reservas de hotel pasaron de 31.690 en 1996 a 52.695 en 1997, experimentando un incremento del 66%. El número de reservas de coche en 1996 fue de 48.559, siendo de 72.818 en 1997, suponiendo un aumento del 50%.

De acuerdo con la demanda del mercado, se han desarrollado nuevos servicios, así como "productos a la medida" para aquellos clientes que lo soliciten, como SAVIA JUNIOR y SAVIA SATÉLITE, para pequeñas agencias, con un nuevo modelo de facturación más ágil y tiempo de implantación menor, SAVIA Profesional y Amadeus ProTempo. Entre las últimas novedades destacaron la emisión automática de los bonos de coche, la impresora satélite o STP y Savia Internet. La Revista SAVIA se ha seguido potenciando como medio de comunicación entre las agencias de viajes y la compañía.

Se ha incrementado la formación prestada a las agencias, con objeto de que los usuarios pudieran obtener el máximo rendimiento de los servicios ofrecidos. La formación impartida se dirigió en tres ámbitos: nuevas agencias, actualización de conocimientos y formación específica en productos concretos, existiendo delegaciones territoriales donde se organizaron los cursos, con puntos neurálgicos, como Barcelona.

Los principales parámetros de la compañía se resumen a continuación:

SAVIA				
	1997	1996	DIF. s / A.A.	% s / A.A.
INGR. EXPLOTACIÓN (M PTAS.)	7.819	5.971	1.848	30,9
RTDO. EXPLOTACIÓN (M PTS.)	380	123	257	209
PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS)	32	30	2	7
R.N.D.I. (M PTS.)	270	65	205	315

### 3.13. IBER-SWISS CATERING

La actividad se ha incrementado por mayor demanda de IBERIA y Swissair, y por nuevos clientes, como Singapore Airlines y US Air.

En octubre de 1997, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales autorizó a través del accionista mayoritario la construcción de un nuevo centro de trabajo en Barcelona, cuyo objeto será el suministro de catering en el aeropuerto de dicha ciudad. La puesta en marcha de este centro, prevista para primeros de 1999, permitirá ampliar en el mencionado aeropuerto la oferta en condiciones similares de calidad y precio para nuestros principales clientes.

Las ventas de 1997 se elevaron a 6.528,4 millones de pesetas, suponiendo esta cantidad un importante incremento (9,0%) sobre la cifra de negocios de 1996 que fue de 5.988,7 millones de pesetas.

En abril, coincidiendo con la celebración de la Feria "IFSA" en Vancouver, se presentó el proyecto denominado "TRAY-KING" para montaje automatizado de bandejas, que obtuvo el "AWARD OF MERIT" a la innovación en equipos.

Los principales parámetros de la compañía se detallan a continuación:

<i>IBER-SWISS CATERING</i>				
	<b>1997</b>	<b>1996</b>	<b>DIF. s / A.A.</b>	<b>% s / A.A.</b>
PRODUCCIÓN BANDEJAS (MILES)	6.880	6.301	579	9,2
SERVICIOS HANDLING (UNIDADES)	70.652	67.966	2.686	3,9
Pº MEDIO BANDEJA	596,8	581,6	15,2	2,6
PLANTILLA MEDIA	942	872	70	8,0
BANDEJAS/EMPLEADO	7.306	7.226	80	1,1
INGR. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	6.526	5.987	539	9,0
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	148	170	(22)	(12,9)
R.N.D.I. (M. PTAS.)	75	72	3	4,2

### 3.14. CACESA

Las acciones emprendidas durante el año anterior, al objeto de potenciar el servicio Ibexpress puerta a puerta, han dado como resultado un incremento del 30% en esta modalidad. El producto internacional lanzado a mediados de año ha alcanzado un aumento del 65%. Durante 1998 se consolidará el lanzamiento de este producto.

En el producto Ibertras, se ha continuado la diversificación de clientes y mercado iniciada en 1996, dando como resultado un incremento de ventas del 13,1%. Incidencia en este resultado ha tenido la exportación de ganado a Sudamérica. Durante 1997 se ha completado la instalación de la aplicación Ibertras. Asimismo se han desarrollado diversas aplicaciones complementarias de las que cabe destacar IBEXCOM, dedicada al control de la gestión comercial.

Las ventas totales del ejercicio de 1997 globalmente han aumentado un 9% habiendo continuado el descenso (37,6%) en el producto marítimo como consecuencia de la política de empresa iniciada en años anteriores.

En 1997 se ha iniciado un programa de contención del gasto, mejorando los procesos de compra de bienes y servicios que ha dado como resultado una reducción del 6% en gastos del servicio exterior y consumos.

A continuación se exponen las principales magnitudes de la compañía:

CACESA				
	1997	1996	DIF. S / A.A.	% S / A.A.
INGRESOS IBEXPRESS (M. PTAS.)	1.243	1.093	150	13,7
INGR. IBERTRAS AÉREO (")	2.155	1.906	249	13,1
INGR. IBERTRAS MARÍTIMO (")	75	120	45	(37,5)
PLANTILLA EQUIVALENTE	125	127	3	(2,0)
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	72	54	18	33,3
R.N.D.I. (M. PTAS.)	44	27	17	63,0

### 3.15. CAMPOS VELÁZQUEZ

Continuando con la actividad de administración y mantenimiento de los edificios que integran el complejo de Campos Velázquez, se vinieron atendiendo con puntualidad las demandas de servicios solicitados por las empresas, a través de los boletines de incidencias, habiéndose realizado 255 servicios que han supuesto 768 horas de operarios.

Se expone a continuación un cuadro resumen con los datos de la empresa:

CAMPOS VELÁZQUEZ				
	1997	1996	DIF. S / A.A.	% S / A.A.
PLANTILLA EQUIVALENTE	10	10	0	0
INGR. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	244	238	6	2,5
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	(4)	(3)	(1)	NS
R.N.D.I. (M. PTAS.)	252	253	(1)	(0,6)

### 3.16. AEROLÍNEAS ARGENTINAS

En este ejercicio, en lo referente al tráfico de pasaje, la demanda total en términos de PKT's experimentó un crecimiento del 5,3% en relación al año anterior. En la red Interamericana no se implementó la operación prevista en código compartido con American Airlines desde noviembre, ni la operación sobre Caracas en B-747 (doble cruce a MIAMI) al no obtenerse las autorizaciones necesarias para explotar los tráficos Caracas-Miami. En cabotaje el grupo mantuvo la cuota de mercado frente a la competencia, incluso con mantenimiento del yield promedio del ejercicio.

En el resto de las redes se mantuvo o superó las previsiones: Europa creció con 4,9 puntos de mejora de ocupación, y un resultado de la red positivo y superior al previsto en presupuesto, por lo que la estrategia implementada de reducir oferta sobre Italia (Vía SAO), e incrementarla sobre Madrid con escala en Brasil, fue muy exitosa en términos de rentabilidad.

El yield del pasaje regular superó en un 1% el año anterior. A nivel de redes, Regional e Interamérica superaron en 3,9 y 4,6 puntos respectivamente los rendimientos tarifarios del año 96, mientras que Oceanía y Europa quedaron por debajo en 5 y 3 puntos respectivamente. La causa principal de dichas bajas radica en la desfavorable evolución del tipo de cambio de las divisas europeas y australianas frente al dólar. La mejora del mix de clases en internacional continuó la tendencia iniciada en el ejercicio 96.

El yield de cabotaje presenta una baja en relación al año anterior, que se debe a la influencia de la "guerras tarifarias" de mayo y junio, y al mayor peso relativo de los mercados de mayor distancia, y por tanto, más bajo yield. Salvo en los referidos meses, y a nivel del mercado total, el rendimiento tarifario del mercado doméstico se elevó sobre los niveles de 1996.

A nivel de yields netos la mejora es aún mayor, toda vez que las comisiones y sobre-comisiones se redujeron en medio punto más de lo previsto en POA, y en dos puntos y medio en relación al año anterior.

El ejercicio 1997 termina con un resultado de explotación positivo de 8,4 M\$ (cerca del 1% de los ingresos de la compañía), y un resultado final ligeramente positivo de 1,4 M\$.

En el mismo se ha producido un cambio de criterio de valoración de los activos, pasándose de una valoración técnica a una a coste histórico, más conservadora, al objeto de acercar la contabilidad a estándares internacionales. Como resultado se produce, de un lado, un ajuste en el valor de los activos empresarios que no entran por cuenta de resultados pero disminuyen el patrimonio neto de la empresa, y por otra parte una mejora en los resultados contables al descender las amortizaciones por la disminución del Inmovilizado Material e Inmaterial.

En lo relativo a gastos, el total de explotación resultó inferior al previsto en POA en términos absolutos y unitarios. Incluso neteando el efecto de los cambios de criterio contable, el gasto unitario aún mejoraría en relación al año anterior.

Durante 1997 se procedió a la subcontratación de los servicios informáticos, y a la autoprestación de los servicios de rampa en Argentina.

Los datos de la compañía se exponen a continuación:

AEROLÍNEAS ARGENTINAS				
	1997	1996	DIF. S / A.A.	% S / A.A.
AKO's (MILL.)	15.920	15.302	618	4,0
PKT's (MILL.)	10.742	10.195	546	5,4
L.F. (%)	67,5	66,6	0,9	1,3
YIELD (CENTS USD/ PKT)	7,86	7,80	0,06	0,8
INGRESOS PASAJE (M USD)	844.140	794.892	49.249	6,2
RTDO. EXPLOTACIÓN (M USD)	8.417	(58.687)	67.104	NS
R.N.D.I. (M USD)	1.437	(65.974)	67.411	NS
PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS)	4.962	5.338	(376)	(7,0)

Debe indicarse que a finales del año se llegó al acuerdo para la entrada de American en el capital de Aerolíneas (10%), alcanzándose el compromiso para encontrar compradores para el resto del paquete de Andes Holding. IBERIA permanecerá con un 10%.

### 3.17. AUSTRAL

La utilización de los CN235 ha tenido un fuerte descenso sobre la previsión, prácticamente durante todo el ejercicio, lo que ocasiona una disminución de oferta de las rutas que cubren. Respecto al año anterior la utilización media aumentó un 5%, disminuyendo la demanda en un 7,8% y ajustando la oferta en un 22%.

Durante el año 97, la demanda en términos de PKT's aumentó en la red Doméstica, manteniéndose los AKO's y consiguiéndose así una mejora del coeficiente de ocupación.

El resultado de explotación empeoró en 7,2 M\$ frente al año 96, debido a que aunque los ingresos por handling mejoraron considerablemente, no así los de pasaje, ni los gastos de mantenimiento y las dotaciones a las amortizaciones, que aumentaron.

Los resultados extraordinarios recogen como ingreso extraordinario el importe correspondiente a la baja de un DC9 en octubre, sustituido por el avión adquirido a IBERIA, hasta el momento no incorporado a la operación.

Los datos de la compañía se exponen a continuación:

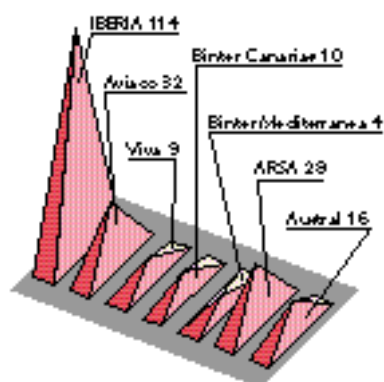
AUSTRAL				
	1997	1996	DIF. S / A.A.	% S / A.A.
AKO's (MILL.)	2.627	2.582	46	1,8
PKT's (MILL.)	1.665	1.768	(103)	(5,8)
L.F. (%)	63,4	68,5	(5,1)	(7,5)
YIELD (CENTS USD/ PKT)	12,64	12,13	0,51	4,2
INGRESOS PASAJE (M USD)	210.480	214.520	(4.040)	(1,9)
RTDO. EXPLOTACIÓN (M USD)	7.412	14.629	(7.217)	NS
R.N.D.I. (M USD)	4.852	9.811	(4.959)	NS
PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS)	1.388	1.480	(92)	(6,2)

## 4 RECURSOS

### 4.1. FLOTA DISPONIBLE

La composición de la flota operada por el Grupo a 31-12-97, esto es, sin incluir flota A330 inactiva, es la que se muestra en el cuadro siguiente:

FLOTA DISPONIBLE (Nº de aviones al 31 de diciembre de 1997)



FLOTA DISPONIBLE - COMPOSICIÓN

TIPO DE FLOTA	IBERIA	AVIACO	VIVA	BINTER CANAR.	BINTER MEDIT.	ARSA	AUSTRAL	TOTAL PROPIA	WET
B-727	28	-	-	-	-	-	-	28	-
B-737	-	-	9	-	-	13	-	22	-
B-747	7	-	-	-	-	7	-	14	1
B-757	8	-	-	-	-	-	-	8	2
A-300	6	-	-	-	-	-	-	6	-
A-310	-	-	-	-	-	2	-	2	-
A-320	22	-	-	-	-	-	-	22	1
A-340	6	-	-	-	-	-	-	6	-
L-1011	-	-	-	-	-	-	-	-	1
DC-8	3	-	-	-	-	-	-	3	-
DC-9	6	19	-	1	-	-	9	35	-
DC-10	4	-	-	-	-	-	-	4	-
MD81/83	-	-	-	-	-	-	4	4	-
MD-87	24	-	-	-	-	-	-	24	-
MD-88	-	13	-	-	-	6	-	19	-
CN-235	-	-	-	-	4	-	3	7	-
ATR-72	-	-	-	9	-	-	-	9	-
<b>TOTAL</b>	<b>114</b>	<b>32</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>28</b>	<b>16</b>	<b>213</b>	<b>5</b>

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

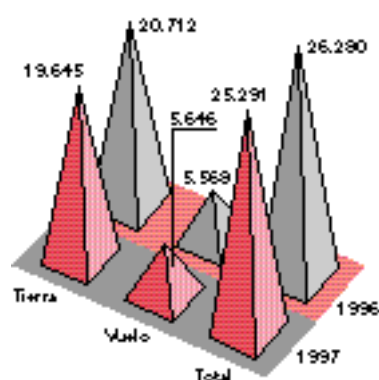
<i>FLOTA DISPONIBLE - UTILIZACIÓN</i>		
	<b>1997</b>	<b>1996</b>
B-727	5,2	5,1
B-737 (VIVA)	8,3	7,0
B-747	11,5	13,5
B-747M	11,6	11,0
B-757	6,9	7,3
DC-8 (CARGUERO)	7,6	8,4
DC-9 IBERIA	4,9	4,9
DC-9 AVIACO	7,6	6,4
DC-9 BINTER CANARIAS	3,9	3,4
DC-10	12,7	11,8
MD-87	7,4	7,6
MD-88	7,6	6,3
A-300	6,9	6,8
A-320	8,0	7,9
A-340	11,7	12,3
CN-235 BINTER CANARIAS	1,25	1,78
CN-235 BINTER MEDITERRÁNEO	4,46	4,36
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 1997 y 1996:

PERSONAL DEL GRUPO DE TRANSPORTE AÉREO



PLANTILLA, PROMEDIO ANUAL

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	1997	1996	1997	1996	1997	1996
COMERC., RED Y PROGR.	2.204	3.045		42	2.204	3.087
CARGA	1.022	1.096			1.022	1.096
AEROPUERTOS	7.530	7.571			7.530	7.571
MATERIAL	3.824	4.125			3.824	4.125
SISTEMAS	527	562			527	562
OPERACIONES	474	436	1.442	1.401	1.916	1.837
SERVICIO A BORDO	169	167	2.967	2.912	3.136	3.079
ÁREA CORPORATIVA	1.333	1.137			1.333	1.137
<b>IBERIA, I.A.E.</b>	<b>17.083</b>	<b>18.139</b>	<b>4.409</b>	<b>4.355</b>	<b>21.492</b>	<b>22.494</b>
AVIACO	1.035	1.091	856	828	1.891	1.919
VIVA	229	256	194	194	421	450
BINTER CANARIAS	153	153	154	154	307	307
BINTER MEDITERRÁNEO	35	35	35	37	70	72
CARGOSUR	-	-	-	-	-	-
CAMPOS VELÁZQUEZ	9	10			9	10
CACESA	124	127			124	127
IBER-SWISS	942	872			942	872
SAVIA	35	29			35	29
<b>GRUPO TRANSP. AÉREO</b>	<b>19.645</b>	<b>20.712</b>	<b>5.646</b>	<b>5.568</b>	<b>25.291</b>	<b>26.280</b>

NOTAS:  
Durante 1997 se descentralizaron las funciones relativas a las áreas de personal, administración, control económico y aprovisionamiento desde el Área Corporativa a Material, Aeropuertos, Sistemas y Carga.

PLANTILLA FINAL

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	1997	1996	1997	1996	1997	1996
COMERC., RED Y PROGR.	2.315	3.068		42	2.315	3.110
CARGA	1.072	1.059			1.072	1.059
AEROPUERTOS	8.345	7.961			8.345	7.961
MATERIAL	3.777	3.747			3.777	3.747
SISTEMAS	512	535			512	535
OPERACIONES	461	427	1.495	1.376	1.956	1.803
SERVICIO A BORDO	160	161	2.954	3.012	3.114	3.173
ÁREA CORPORATIVA	1.381	1.039			1.381	1.039
<b>IBERIA, L.A.E.</b>	<b>18.023</b>	<b>17.997</b>	<b>4.449</b>	<b>4.430</b>	<b>22.472</b>	<b>22.427</b>
AVIACO	965	1.001	881	826	1.846	1.827
VIVA	224	233	187	181	411	414
BINTER CANARIAS	150	152	146	149	296	301
BINTER MEDITERRÁNEO	27	33	33	37	60	70
CARGOSUR	-	-			-	-
CAMPOS VELÁZQUEZ	9	9			9	9
CACESA	123	128			123	128
IBER-SWISS	987	895			987	895
SAVIA	47	30			47	30
<b>GRUPO TRANSP. AÉREO</b>	<b>20.555</b>	<b>20.478</b>	<b>5.696</b>	<b>5.623</b>	<b>26.251</b>	<b>26.101</b>

NOTAS:  
Mismos comentarios  
que en el cuadro anterior.

PRODUCTIVIDAD

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

PRODUCTIVIDAD

	TIERRA		TÉCN. VUELO		AUX. VUELO		TOTAL	
	97	96	97	96	97	96	97	96
IBERIA, L.A.E.	2,2	2,0	27,1	27,3	12,7	12,5	1,7	1,6
AVIACO	4,7	4,3	13,9	13,0	9,7	9,9	2,6	2,4
VIVA	10,3	8,0	34,8	29,1	19,8	16,4	5,7	4,5
BINTER CANARIAS	2,7	2,9	6,5	6,4	5,0	5,1	1,4	1,4
BINTER MEDITERRÁNEO	2,5	2,3	2,9	3,1	7,0	7,2	1,1	1,1
<b>GTA</b>	<b>2,3</b>	<b>2,1</b>	<b>23,4</b>	<b>23,0</b>	<b>12,4</b>	<b>12,1</b>	<b>1,8</b>	<b>1,7</b>
ARSA	4,6	4,1	32,4	28,8	16,1	14,7	3,2	2,9
AUSTRAL	2,6	2,3	20,7	20,9	10,7	11,1	1,9	1,7

Las mejoras en la productividad son significativas, de acuerdo con las medidas contempladas en el Plan Director, por las bajas del Plan A3500 y las subrogaciones de Aeropuertos.

## 5 RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN IBERIA

### 5.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN POR ÁREAS

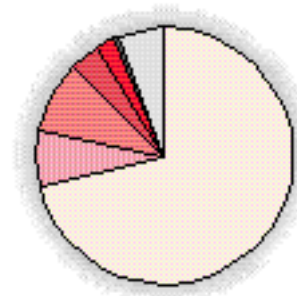
El resultado total del ejercicio 1997 ha ascendido a 35.949 M. Pts. de beneficios.  
Su desagregación por Unidades es la siguiente, en millones de pesetas:

POR ÁREAS	MILLONES DE PESETAS	
	1997	1996
COM. RED Y PROG., OPERAD. Y SERV. BORDO	16.988	10.014
CARGA	6.635	4.636
AEROPUERTOS	15.149	20.988
MATERIAL	1.434	4.678
SISTEMAS	661	1.714
CORPORATIVA	(4.918)	(7.831)
<b>IBERIA LAE</b>	<b>35.949</b>	<b>34.198</b>

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

CUENTA DE EXPLOTACIÓN		MILLONES DE PESETAS	
	1997	1996	% VAR.
<b>INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>			
PASAJE	373.460	336.142	11,1
CARGA Y EXCESO EQUIPAJE	37.499	33.083	13,3
HANDLING	47.806	54.117	(11,7)
MATERIAL	18.978	22.138	(14,3)
COMISIONES DE VENTA	13.147	11.094	18,5
VENTAS DE MAYORDOMÍA	3.420	3.068	7,6
OTROS ING. EXPLOTACIÓN	30.652	17.964	70,6
	<b>524.953</b>	<b>477.607</b>	<b>9,9</b>
<b>GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>			
COMBUSTIBLE	49.944	44.165	13,1
PERSONAL	159.504	157.840	1,0
SERVICIOS DE TRÁFICO	41.956	36.822	13,9
SERVICIO A BORDO	11.894	10.661	11,5
COMISIONES Y FEV'S	57.917	54.229	6,8
TASAS DE NAVEGACIÓN	19.022	16.680	14,0
MANTENIMIENTO FLOTA	27.019	25.088	7,7
ALQUILER DE FLOTA	25.503	16.814	51,7
OPERACIÓN CONJUNTA	2.370	0	-
AMORTIZACIONES	30.131	21.873	37,7
OTROS GASTOS EXPLOTACIÓN	63.743	59.236	7,6
	<b>489.004</b>	<b>443.409</b>	<b>10,3</b>
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>35.949</b>	<b>34.198</b>	<b>5,1</b>

INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (en millones de pesetas)



□ Pasaje	373.460
■ Carga y exceso equipaje	37.499
■ Handling	47.806
■ Material	18.978
■ Comisiones de venta	13.147
■ Ventas de mayordomía	3.420
■ Otros ingresos de explotación	30.652

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

#### A) INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

Los ingresos de explotación se incrementan un 9,9%. 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, 36.597 M. Ptas se desglosa según el detalle siguiente:

PASAJE		MILLONES DE PESETAS		
	VARIACIONES / 1996	CAUSA DE LA VARIACIÓN		
		PRECIO	VOLUMEN	PARIDAD
CORTO Y MEDIO RADIO	22.070	1.165	14.624	6.281
LARGO RADIO	14.527	(1.181)	7.589	8.119
<b>TOTAL</b>	<b>36.597</b>	<b>(16)</b>	<b>22.213</b>	<b>14.400</b>

La diferencia por volumen se debe al fuerte incremento en la demanda, 6,7% en términos de PKT's. En la variación por precio inciden diversos factores, siendo el más importante el entorno competitivo, que ha empezado a nivelar la tendencia hasta ahora existente en los precios a la baja. No obstante, existen efectos diversos que afectan al Yield, como la mezcla tarifaria, con una proporción de ventas en tarifas económicas que se ha reducido respecto a la venta de clases nobles, las políticas de contención del Yield, así como un leve incremento de la etapa media, o una mayor utilización de tarifas netas de mercado.

Por último, la variación por paridad recoge principalmente la fluctuación del dólar y de la libra esterlina frente a su cotización media en 1996, con unas variaciones medias anuales del 15% y del 21%, respectivamente. El resto de las principales monedas ha experimentado oscilaciones más moderadas, dando lugar a una práctica compensación de su efecto en los ingresos de la Compañía.

#### CARGA

Los ingresos se incrementan un 13,3%, variación que se desglosa de la siguiente manera:

CARGA		MILLONES DE PESETAS		
	VARIACIONES / 1996	CAUSA DE LA VARIACIÓN		
		PRECIO	VOLUMEN	PARIDAD
	4.416	1.322	562	1.751

La variación por volumen se debe a un incremento importante de la demanda (1,7%), especialmente la atendida por aviones cargueros (7,9%), pues en las bodegas se ha mantenido.

En la variación por precio, además de la situación de competencia del mercado, influye notablemente el aumento de la paridad compensada con el efecto de disminución de la etapa.

#### HANDLING

La reducción registrada en los ingresos por este concepto obedece a la disminución de facturación a terceros con motivo de la entrada en el mercado de segundos operadores y la consiguiente pérdida de mercado y disminución de precios, lo que unido al incremento de actividad interna de IBERIA, y a la actividad realizada a los aviones de Air Nostrum, con un ingreso medio menor debido a su tamaño, hace disminuir los ingresos externos.

#### MATERIAL

Los ingresos por mantenimiento de aviones (célula, motores y componentes) registraron en 1997 un decremento, cifrado en 3.019 M. Ptas., de los cuales 3.738 M. Ptas. correspondieron a terceras compañías ajenas al G.T.A., compensado con un incremento de 719 M Ptas. en Compañías del Grupo. El incremento de la producción de la propia IBERIA ha supuesto que se deba necesariamente centrar 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 1997, IBERIA ha seguido consolidando una importante cartera de clientes, principalmente en las revisiones generales de avión B747 y motores JT9, CFM56 y RB211.

#### COMERCIALES

La tendencia de crecimiento generalizada del sector, la actividad de ventas de IBERIA para terceras compañías (aéreas, agencias de viajes, Mundicolor, de alquileres de coches, hoteles, etc.) y sobre todo la incorporación y crecimiento de Air Nostrum como franquiciada, ha hecho crecer de forma importante este epígrafe.

#### CÁNONES

En este concepto se produce una disminución importante del gasto, debida a la consideración de suplido de las tasas de salida de pasajeros en España y en la mayor parte de países europeos, esto es, que IBERIA hace la gestión de cobro para el organismo aeroportuario correspondiente, contabilizándolo como partida de balance, no como gasto, lo que ha tenido un efecto parejo de disminución de los ingresos de pasaje. Por otro lado se ha incorporado la tasa de seguridad en aeropuertos nacionales.

#### OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

Los principales motivos por los que la cifra del resto de conceptos aumenta son el incremento en los ingresos por utilización de los sistemas de comunicaciones, el canon de SAVIA, así como las ventas a bordo y de material diverso. Además debe mencionarse la comisión de franquicia que se cobra a Air Nostrum. Asimismo se recoge en este epígrafe la contabilización de los ingresos recuperados en 1997 del saldo de las cuentas de BPU (9.000 M. Ptas.).

## B) GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Los gastos de explotación experimentan un incremento del 10,3% (45.596 M. Ptas.), superior al registrado en los ingresos. Esta cifra está basada fundamentalmente en el fuerte aumento del precio del combustible, el aumento de los costes por alquiler de aviones originado en las operaciones de wet-lease así como la contabilización de las amortizaciones surgidas de la actualización de 1996.

El desglose entre los principales conceptos es el siguiente:

### COMBUSTIBLE

El total del gasto de combustible ha sido un 13,1% superior al de 1996 (5.779 M. Ptas.). La causa principal está en la apreciación del dólar ya que el precio medio anual se ha reducido respecto al ejercicio anterior. Por otro lado, también influye el coste derivado de la mayor producción y el incremento de utilización de flota antigua propia y de terceros operadores (de mayor consumo por hora bloque), que no ha podido ser compensada por la eficiencia en el consumo derivada de la utilización de la flota más moderna (sobre todo A-340).

El detalle de los diversos efectos se muestra a continuación:

Precio	(2.196)
Volumen	691
Paridad	6.271
Consumo/AKO	1.014
<b>Total</b>	<b>5.779</b>

### PERSONAL

El coste de personal se ha equilibrado prácticamente con el año anterior, con un leve crecimiento del 1%, a raíz de las medidas de ahorro de coste y de mejora de la productividad incluidas en el Plan Director, basadas en el cumplimiento del Plan de bajas A3500, mediante una disminución de plantilla por baja incentivada y jubilación anticipada, así como la ejecución del plan de traspaso o subrogación a segundos operadores de handling en diversos aeropuertos.

El ahorro debido a la reducción de plantilla ha alcanzado los 4.330 M. Ptas., que se contrarrestan en parte por los incrementos por deslizamientos (antigüedad y promoción), y por el aumento de las cargas sociales, que suponen 3.697 M. Ptas.

Asimismo se han recogido como provisión los efectos de la aplicación del convenio colectivo con el personal de tierra firmado a finales de enero 1998, incluyendo la previsión de la paga de mejora de resultados.

### SERVICIOS DE TRÁFICO

El concepto de servicios de tráfico se ha visto incrementado debido principalmente al alza de precios de estos servicios, además del incremento de actividad. Como continuación de las medidas de ahorro derivadas del PREGA, se siguen renegociando contratos relativos a aquellos gastos controlables por la compañía, tales como limpieza de aviones y equipos de handling en escalas internacionales. En lo relativo a gastos sujetos a precios públicos, como los derechos de aterrizaje, o en el caso de gastos sujetos a tarifas reglamentadas, como el des-

pacho de aviones, difícilmente negociables por depender de los operadores de handling, (en algunos aeropuertos europeos sin competencia) se ha producido un importante incremento.

#### COMERCIALES (COMISIONES Y SOBRECACIONES)

Continuando con la tendencia de ejercicios anteriores, las comisiones se han reducido en relación a los ingresos de pasaje, debido a la extensión del sistema de tarifas netas de comisión (TNM) y a la disminución de las sobrecaciones, especialmente en Japón donde se netean al 100% de los ingresos. Un plan específico de control del gasto comercial dentro de lo que se ha denominado Plan Ulises, está permitiendo reducir los gastos mediante renegociación con las agencias y otros proveedores, y mediante la incorporación de nuevos sistemas de venta directa e información comercial, como la venta telefónica, la distribución por Internet, y la implantación del vuelo sin billete.

#### AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

El incremento en los gastos derivados del control de tráfico aéreo ha registrado un aumento del 14%, por encima del crecimiento de la actividad medida en horas bloque (4,8%), debido a un alza de las tarifas por parte de Eurocontrol, que suponen de media un 11% en los mercados que atiende la compañía.

#### MANTENIMIENTO DE FLOTA

El gasto por este concepto se incrementa en 1.931 M. Ptas., debido entre otras causas a la realización de trabajos adicionales a la flota cumpliendo con la normativa de seguridad aérea y, sobre todo, al alza del tipo de cambio en las divisas de pago, principalmente dólar.

#### ALQUILER DE FLOTA

Se ha producido un importante incremento de 8.689 M. Ptas. en estos gastos a pesar de la renegociación de los contratos de leasing de la flota MD87 y B757, que ha supuesto un ahorro en el año de 10 M. \$., debido fundamentalmente a:

1. La consideración en este año del coste de alquiler completo de los A-340 incorporados paulatinamente el pasado ejercicio, a los que se viene a sumar los aviones entregados en este año, también en leasing operativo. A ello se suma el efecto de la paridad en todos los contratos, ya que éstos se pagan en dólares.
2. Las operaciones de wet-lease efectuadas durante la segunda parte del ejercicio para compensar el déficit de producción de los recursos propios cuantificado en 5.200 M. Ptas. aproximadamente.
3. La aplicación durante todo el año del alquiler de un B-747 carguero al 50% con Aerolíneas Argentinas, y al 100% desde noviembre.

#### AMORTIZACIONES

La Ley de Actualización de Balances de Diciembre de 1996, ha originado un importante incremento de los gastos de amortizaciones cuantificado en unos 7.287 M. Ptas. Asimismo, se ha dotado la provisión necesaria para dejar en valor de mercado la flota B-727.



#### OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

El resto de los gastos se incrementa en su conjunto en 8.448 M. Ptas., de los cuales 2.370 M. corresponden al pago a AO por la operación conjunta. Su desglose entre los conceptos más importantes es el siguiente:

- a) Los consumos de material de abastecimiento de aviones, artículos de venta a bordo, material publicitario y diversos se incrementan en 511 M. Ptas., afectados por el aumento de la actividad y del esfuerzo publicitario.
- b) Los gastos de publicidad en medios se han incrementado de manera importante debido principalmente a la campaña de imagen lanzada en el último semestre además de el fuerte incremento en el gasto publicitario motivado por la agresiva campaña comercial iniciada en enero en el Puente Aéreo para frenar la competencia.
- c) Los gastos de distribución por los sistemas de reservas se incrementan en 1.403 M. Ptas., debido en gran medida a la incorporación del acuerdo de franquicia con Air Nostrum y al aumento de actividad.

#### 5.2. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

Además de la mejora importante obtenida en el resultado de explotación, en la cuenta de resultados de la compañía se reflejan asimismo diferencias positivas muy significativas: los resultados financieros mejoran sensiblemente, como consecuencia lógica de la reducción de endeudamiento así como por la disminución general de tipos, debido a la generación de cash flow neto positivo utilizado para cancelar pasivo.

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS		MILLONES DE PESETAS	
	1997	1996	
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>35.949</b>	<b>34.198</b>	
INGRESOS FINANCIEROS	8.522	4.380	
GASTOS FINANCIEROS	(7.360)	(13.412)	
DOTACIÓN FONDO PENSIONES	(3.190)	(3.948)	
DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO	11.005	5.781	
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO	(14.515)	(6.168)	
<b>RESULTADOS FINANCIEROS</b>	<b>(5.538)</b>	<b>(13.367)</b>	
AEROLÍNEAS ARGENTINAS	-	173	
LADECO	-	(464)	
IBERSWISS	-	165	
BINTER CANARIAS	422	400	
BINTER MEDITERRÁNEO	(373)	(744)	
VIVA	(3.351)	(1.320)	
CARGOSUR	(119)	186	
CAMPOS VELÁZQUEZ	1	(30)	
OTROS	48	-	
<b>RESULTADOS CARTERA VALORES</b>	<b>(3.372)</b>	<b>(1.634)</b>	
<b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>(12.679)</b>	<b>(16.373)</b>	
<b>RNAI</b>	<b>14.360</b>	<b>2.823</b>	
IMPUESTOS	(3.332)	(101)	
<b>RNDI</b>	<b>11.028</b>	<b>2.722</b>	

## **6 RESULTADOS GRUPO TRANSPORTE AÉREO**

Los resultados consolidados del Grupo de Transporte Aéreo, de acuerdo con criterios de gestión, son los siguientes:

RESULTADOS	MILLONES DE PESETAS	
	1997	1996
RESULTADO EXPLOTACIÓN	40.048	33.514
RESULTADO FINANCIEROS	(7.931)	(16.032)
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS Y CARTERA	(11.332)	(14.534)
R.N.A.I.	20.782	2.947
IMPUESTOS	(3.672)	820
RESULTADOS DESPUÉS DE IMPUESTOS	17.110	3.768
RTDOS. ATRIBUIBLES A MINORITARIOS *	62	19
RTDOS. SOCIEDAD DOMINANTE	17.048	3.749

Los resultados contables en memoria (14.904 M. Ptas.) incluyen una atribución a socios externos de 2.206 M. Ptas. al reflejarse la parte correspondiente al 66% de resultados de Aviaco de 2.144 M. Ptas., considerado aquí al 100%.



DISEÑO Y MAQUETACION: CUATRO TINTAS COMUNICACION S.A.  
IMPRESION: TORREANGULO ARTE GRAFICO S.A.





SOCIEDAD ESTATAL  
DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES