

Informe Anual 2007



Estimado accionista:

2

Por diversas razones, este año me complace más que nunca dirigirme a usted para dar cuenta de lo más relevante del ejercicio. Primero, porque en 2007 Iberia ha conseguido unos de los mejores resultados de su historia: un beneficio neto de 327,6 millones de euros, casi seis veces más que el año pasado; también porque de ese beneficio va a participar usted como accionista, pues el Consejo de Administración ha acordado un dividendo de 0,17 euros por acción, un 386 por ciento más. Además, porque la compañía ha celebrado su 80 aniversario en un espléndido estado de forma, reforzando cada año su liderazgo, cumpliendo sus planes y objetivos y abordando con energía nuevos proyectos. Iberia es hoy una de las empresas más sólidas de su sector, a juzgar por los resultados de los últimos doce años, y es una de las que mejor ha sabido adaptarse a los tiempos.

Los buenos resultados alcanzados por Iberia este año vienen a confirmar lo acertado de nuestro Plan Director 2006-2008, que conjuga entre sus objetivos tanto el ahorro de costes como el incremento de ingresos, el aumento de la productividad de medios y plantilla y la mejora de la calidad de los servicios. Todos esos objetivos, como repasaré brevemente en esta carta y podrá conocer con más detalle a lo largo del Informe Financiero, se han ido cumpliendo a lo largo de este ejercicio, y el resultado está a la vista.

Como sabe, uno de los pilares fundamentales de dicho plan es la reestructuración de la red de vuelos, dando más prioridad al largo radio y a las rutas que aportan tráfico a la red que a las rutas punto a punto. En línea con este objetivo, en 2007 hemos seguido fortaleciendo nuestra estructura de compañía de red, incorporando siete nuevas rutas en distintos mercados, como en Europa Central y del Este, (Praga, Varsovia, Bucarest y San Petersburgo); en Estados Unidos (Boston y Washington) y África (Argel), en las que se están obteniendo resultados satisfactorios.

Además, hemos seguido creciendo en el largo radio, y nuestra oferta en estos vuelos representa ya el 57,5 por ciento del total de AKO (asiento-kilómetro-ofertado). Prueba de que es una decisión acertada es que, por primera vez en nuestra historia, este año hemos superado la cifra de cuatro millones de pasajeros en los vuelos de largo radio. Los clientes en estas rutas crecieron un 8,1 por ciento, y el coeficiente de ocupación se situó en el 87,2 por ciento. Como consecuencia, hemos afianzado aún más nuestro liderazgo en el mercado Europa-América Latina, con una cuota de mercado del 19,9 por ciento. En el segmento business aún nos ha ido mejor: hemos incrementado los clientes un 18,8 por ciento, y nuestra cuota de mercado supera ya el 22 por ciento. A este último logro ha contribuido en gran medida la excelente aceptación de la Business Plus, que en los dos años que lleva ofreciéndose a los clientes nos ha reportado un aumento de pasajeros de un 48,5 por ciento.

En el conjunto de la red, el coeficiente de ocupación fue del 81,6 por ciento, 1,8 puntos porcentuales más que en 2006, cifra récord anual para Iberia y la más alta entre las principales compañías de red europeas en el año 2007. Estos excelentes niveles de ocupación han sido una de las causas que también ha contribuido a los beneficios del año.

Ahora bien, si hay algo que tengo especial interés en resaltar es que, en 2007, Iberia ha sido la más puntual de las aerolíneas europeas de red. Hemos alcanzado un índice de puntualidad del 80,8 por ciento, 3,4 puntos porcentuales más que el año pasado, lo cual revierte, indefectiblemente, en una mayor calidad del servicio que ofrecemos a los clientes, objetivo prioritario del Plan Director.

Volviendo a los resultados, además de los beneficios netos históricos antes mencionados, Iberia logró un EBITDAR de 932 millones de euros que, en términos de rentabilidad, se traduce en un margen de EBITDAR del 16,9 por ciento, lo que nos sitúa como una de las más rentables entre las compañías europeas de red.

Entrando en más detalle, mientras los ingresos de explotación, de 5.522 millones de euros, se incrementaron un 2,5 por ciento, los gastos se redujeron en un 0,5 por ciento, pese a la escalada de precios del combustible, gracias a las medidas de contención de gastos puestas en marcha por la compañía y al éxito de las medidas de reestructuración de la red antes mencionadas.

Entre los ingresos, la partida que más creció fue la de mantenimiento de terceros, un 25 por ciento, hasta los 273,6 millones de euros. En cualquier caso, los ingresos de pasaje de 4.276 millones de euros, un 2,4 por ciento más que en 2006, siguen siendo la partida más importante del total; los de carga también crecieron, un 4 por ciento, hasta los 348,3 millones de euros.

En el terreno de los gastos, el gasto unitario de explotación por AKO, excluido el gasto por combustible, se redujo un 0,9 por ciento; y si nos ceñimos exclusivamente a los costes asociados al transporte - sin contar los gastos derivados del mantenimiento a terceros - la reducción se acerca al 5 por ciento.

En cuanto a la mejora de la productividad de los recursos, en 2007 firmamos los convenios con los colectivos de Tierra y Tripulantes de Cabina de Pasajeros, que nos han permitido mejorar la productividad de la plantilla en un 8,1 por ciento respecto a 2006; y hemos incrementado la utilización de la flota hasta alcanzar una media diaria de 9,6 horas bloque por avión, un 5,3 por ciento más que en 2006.

Para terminar con lo más relevante del pasado ejercicio, me referiré al cambio en el accionariado de la compañía -con la salida de BBVA y Logista y el incremento de participación de Caja Madrid-, y a la positiva evolución de la acción, que cerró el año a 3 euros, frente a 2,76 euros a finales de 2006. Iberia fue la única entre sus comparables europeas que terminó el año con signo positivo.

En 2008, Iberia seguirá fortaleciéndose como compañía de red, y aumentaremos nuestra oferta en aquellas rutas que nos aportan más tráfico al sector de largo radio. También tendremos que hacer frente a la competencia del tren de alta velocidad en los corredores Málaga - Madrid y Madrid - Barcelona. Para afrontar el impacto de este último en el tráfico entre ambas ciudades, estamos adaptando nuestra oferta en esta ruta, manteniendo una estructura similar de frecuencias, pero utilizando aviones de menor capacidad. Asimismo, hemos desarrollado una serie de medidas comerciales para mejorar el producto de cara a nuestros clientes, que se verán reforzadas con la entrada en funcionamiento de la Terminal Sur de Barcelona en el primer trimestre de 2009.

Por otra parte, el 31 de marzo de 2008 entra en vigor el acuerdo de "Cielos abiertos" entre la Unión Europea y Estados Unidos, lo que representa un reto –pues se incrementará la competencia en las rutas del Atlántico-, pero también una oportunidad – ya que el acuerdo contribuirá a intensificar el tráfico España-EEUU-. Para aprovechar sus ventajas, Iberia y American Airlines están trabajando para ampliar su colaboración comercial y operativa en el Atlántico Norte que, en un primer paso, se ha traducido en la ampliación del acuerdo de códigos compartidos a 16 nuevos destinos en Estados Unidos.

En cuanto al negocio de mantenimiento, una de las grandes apuestas de la compañía, pondremos en marcha varios proyectos de gran envergadura, como la construcción de un hangar en el aeropuerto de El Prat y las actividades de mantenimiento de trenes de aterrizaje y la transformación de aviones de pasajeros en cargueros, entre otras. Seguiremos aumentando la producción y la facturación a terceros para superar los objetivos del Plan Director.

En el área de handling vamos a desarrollar un plan de acción enfocado, sobre todo, a incrementar la productividad de nuestro personal, que nos permita reorientar un negocio muy afectado por la entrada de nuevos operadores en los aeropuertos españoles fruto de la última adjudicación de licencias.

Otro de los retos a los que deberemos enfrentarnos en los próximos años es la posible inclusión de las aerolíneas europeas en un esquema de comercio de emisiones de CO2. En parte, Iberia ya se ha adelantado a esta circunstancia y, en los últimos seis años, hemos reducido nuestra generación de CO2 un 26 por ciento gracias, entre otras medias, a la renovación de la flota, hoy una de las más modernas de Europa, y en la que hemos invertido cerca de 6.000 millones de euros en los últimos seis años. Esta y otras iniciativas nos han valido para entrar, por segundo año consecutivo, en el selectivo Dow Jones Mundial de Sostenibilidad, índice que premia las buenas prácticas en responsabilidad corporativa de las empresas del mundo, y en el que solo hay tres compañías aéreas.

En definitiva, en 2008 seguiremos trabajando y enfrentándonos a éstos y otros retos para seguir siendo una compañía rentable, en crecimiento, y con beneficios que distribuir a nuestros accionistas.

Un cordial saludo,



Fernando Conte
Presidente de IBERIA

Cuentas Anuales e Informes de Gestión



**Cuentas Anuales e Informe de Gestión
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.**

6

9 Informe de Auditoría

10	Cuentas Anuales Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.
11	Balances de situación a 31 de diciembre de 2007 y 2006
13	Cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2007 y 2006
15	Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2007
15	1. Actividad de la Sociedad
15	2. Bases de presentación de las cuentas anuales
15	3. Distribución de resultados
15	4. Normas de valoración
19	5. Inmovilizaciones inmateriales
20	6. Inmovilizaciones materiales
25	7. Inmovilizaciones financieras
28	8. Acciones propias
28	9. Deudores
28	10. Inversiones financieras temporales
29	11. Fondos propios
30	12. Provisiónes para riesgos y gastos
30	13. Deudas con entidades de crédito
31	14. Gestión de riesgos financieros
33	15. Situación fiscal
35	16. Ingresos y gastos
38	17. Retribuciones y otras prestaciones a los Administradores
39	18. Detalle de participaciones en sociedades con actividades similares y realización por cuenta propia o ajena de actividades similares por parte de Administradores
39	19. Información sobre medioambiente
40	20. Cuadros de financiación de los ejercicios 2007 y 2006

42 Informe de Gestión Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

43	Principales parámetros
44	1. Hechos relevantes
49	2. Evolución económica y operativa
64	3. Gestión de riesgos no operativos
65	4. Responsabilidad medioambiental
65	5. Información de Gobierno Corporativo
65	6. Adquisición de acciones propias

66 Órganos de Gobierno

**Cuentas Anuales e Informe de Gestión
Grupo Iberia**

7

69	Informe de Auditoría
71	Cuentas Anuales Consolidadas
72	Balances de situación consolidados al 31 de diciembre de 2007 y 2006
74	Cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2007 y 2006
75	Estados de flujos de efectivo consolidados en los ejercicios 2007 y 2006 (Nota 26)
76	Estados de cambios en el patrimonio neto consolidado de los ejercicios 2007 y 2006 (Nota 11)
78	Memoria de las Cuentas Anuales Consolidadas de los ejercicios 2007 y 2006 preparada conforme a las NIIF Grupo Iberia
79	1. Actividad de la Sociedad dominante y del Grupo
79	2. Sociedades del Grupo
80	3. Bases de presentación de las cuentas anuales y principios de consolidación
82	4. Distribución del Resultado de la Sociedad dominante
82	5. Principios y políticas contables y criterios de valoración aplicados
89	6. Activos intangibles
90	7. Inmovilizado material
96	8. Inversiones financieras
100	9. Deudores
100	10. Efectivo y otros medios líquidos equivalentes
100	11. Patrimonio neto
105	12. Deudas con entidades de crédito
105	13. Acreedores por arrendamientos financieros
106	14. Provisiones a largo plazo
107	15. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar
107	16. Instrumentos financieros derivados
110	17. Situación fiscal
113	18. Ingresos
115	19. Gastos
117	20. Aportación de las sociedades del Grupo y asociadas a los resultados consolidados
118	21. Segmentos de negocio y geográficos
120	22. Operaciones con partes vinculadas
121	23. Retribuciones a los Administradores y la Alta Dirección
122	24. Detalle de participaciones en sociedades con actividades similares y realización por cuenta propia o ajena de actividades similares por parte de los Administradores
123	25. Información sobre medio ambiente
123	26. Estado de Flujos de Efectivo
124	Informe de Gestión Consolidado Grupo Iberia
125	Principales parámetros
126	1. Hechos relevantes
135	2. Evolución operativa de las áreas de gestión
151	3. Recursos
154	4. Evolución financiera
167	5. Evolución de las compañías participadas
170	6. Información de Gobierno Corporativo
175	7. La acción de IBERIA

*Cuentas Anuales e Informe de Gestión
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.*

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES

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

Hemos auditado las cuentas anuales de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 2007 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 de la Sociedad presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación, de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación, además de las cifras del ejercicio 2007, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2007. Con fecha 29 de marzo de 2007 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 2006 en el que expresamos una opinión favorable.

De acuerdo con la legislación vigente, la Sociedad, como cabecera de Grupo, está obligada, al cumplir determinados requisitos, a formular separadamente cuentas anuales consolidadas, preparadas de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea, sobre las que, en esta misma fecha, hemos emitido nuestro informe de auditoría en el que expresamos una opinión favorable. El efecto de la consolidación, así como, de la aplicación de las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea en comparación con las cuentas individuales adjuntas se detalla en la nota 4-c de la memoria adjunta.

En nuestra opinión las cuentas anuales del ejercicio 2007 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 2007 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 adecuadas, 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 2007 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 2007. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la Sociedad.

DELOITTE, S.L.
Inscrita en el R.O.A.C. Nº S0692



Jose Manuel Rodríguez

31 de marzo de 2008

*Cuentas Anuales
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.*

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Balances de situación a 31 de diciembre de 2007 y 2006

11

Cuentas Anuales e Informes de Gestión 2007

ACTIVO	Miles de euros	
	Ejercicio 2007	Ejercicio 2006
INMOVILIZADO:		
Gastos de establecimiento	-	292
Inmovilizaciones inmateriales (Nota 5)	346.174	492.156
Inmovilizaciones materiales (Nota 6)	848.943	927.158
Flota aérea		
Coste	1.689.950	1.822.251
Amortizaciones y provisiones	(1.180.784)	(1.244.243)
	509.166	578.008
Otro inmovilizado material		
Coste	994.999	1.009.996
Amortizaciones y provisiones	(655.222)	(660.846)
	339.777	349.150
Inmovilizaciones financieras (Nota 7)	390.439	619.547
Participaciones en empresas del Grupo y asociadas	129.868	120.971
Créditos a empresas del Grupo y asociadas	25.623	25.623
Cartera de valores a largo plazo	92.041	98.559
Otros créditos	152.083	276.421
Depósitos y fianzas a largo plazo	219.935	306.333
Provisiones	(229.111)	(208.360)
Administraciones Públicas deudoras a largo plazo (Nota 15)	292.042	276.220
Total inmovilizado	1.877.598	2.315.373
 GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 5)	 57.750	 85.230
 ACTIVO CIRCULANTE:		
Acciones propias (Nota 8)	17.873	12.694
Existencias	197.230	187.594
Reparables de motor	111.247	111.847
Repuestos de flota	87.968	63.025
Otras existencias	46.926	56.784
Provisiones	(48.911)	(44.062)
Empresas del Grupo, deudores (Nota 7)	43.929	29.746
Deudores (Nota 9)	732.502	621.719
Inversiones financieras temporales (Nota 10)	2.889.841	2.403.941
Tesorería	44.227	7.982
Ajustes por periodificación	10.266	11.964
Total activo circulante	3.935.868	3.275.640
 TOTAL ACTIVO	 5.871.216	 5.676.243

Las Notas 1 a 20 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación a 31 de diciembre de 2007.

PASIVO	Miles de euros	
	Ejercicio 2007	Ejercicio 2006
FONDOS PROPIOS (Nota 11):		
Capital social	743.269	739.492
Prima de emisión	119.472	115.405
Reserva legal	147.898	147.133
Reservas voluntarias	627.875	581.762
Reserva para acciones propias (Nota 8)	17.873	12.694
Otras reservas	1.404	1.404
Beneficios del ejercicio	322.929	85.203
Total fondos propios	1.980.720	1.683.093
 INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 4-g)	 94.130	 59.082
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (Nota 12):		
Provisiones para obligaciones con el personal	640.712	618.331
Provisión para grandes reparaciones	64.323	62.194
Provisión para responsabilidades	698.735	707.862
Total provisiones para riesgos y gastos	1.403.770	1.388.387
 ACREDORES A LARGO PLAZO:		
Deudas con entidades de crédito (Nota 13)	353.906	544.930
Otras deudas	3.722	4.393
Total acreedores a largo plazo	357.628	549.323
 ACREDORES A CORTO PLAZO:		
Emisión de obligaciones convertibles	315	10.362
Deudas con entidades de crédito (Nota 13)	169.060	241.610
Deudas con empresas del Grupo y asociadas (Nota 7)	27.880	29.492
Acreedores comerciales	1.453.908	1.340.308
Anticipos de clientes (Nota 4-g)	455.366	435.535
Deudas por compras o prestación de servicios	998.542	904.773
Remuneraciones pendientes de pago	184.430	158.561
Otras deudas no comerciales	197.246	215.031
Administraciones Públicas (Nota 15)	159.493	167.645
Otras deudas	37.753	47.386
Ajustes por periodificación	2.129	994
Total acreedores a corto plazo	2.034.968	1.996.358
 TOTAL PASIVO	 5.871.216	 5.676.243

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2007 y 2006

13

DEBE	Ejercicio 2007	Ejercicio 2006
GASTOS:		Miles de euros
Aprovisionamientos (Nota 16)	1.359.369	1.374.704
Gastos de personal (Nota 16)	1.371.635	1.388.879
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	221.516	224.374
Variación de las provisiones de tráfico	7.682	4.409
Otros gastos de explotación (Nota 16)	2.249.909	2.225.952
	5.210.111	5.218.318
Beneficios de explotación	283.639	141.132
Gastos financieros y asimilados	60.801	60.995
Variación de las provisiones de inversiones financieras	-	(6.557)
Diferencias negativas de cambio	68.625	79.138
Resultados financieros positivos	160.214	33.009
Beneficios de las actividades ordinarias	443.853	174.141
Variación de las provisiones de inmovilizado	23.228	(688)
Pérdidas procedentes del inmovilizado inmaterial, material y cartera de control	7.646	4.604
Gastos extraordinarios (Nota 16)	86.782	66.221
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	64	242
	117.720	70.379
Resultados extraordinarios positivos	3.819	10.974
Beneficios antes de impuestos	447.672	185.115
Impuesto sobre Sociedades (Nota 15)	124.743	59.484
Ajustes negativos en la imposición sobre beneficios	-	40.428
Beneficios del ejercicio	322.929	85.203

Las Notas 1 a 20 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2007.

HABER	Miles de euros	
	Ejercicio 2007	Ejercicio 2006
INGRESOS:		
Importe neto de la cifra de negocios (Nota 16)	5.276.614	5.159.846
Otros ingresos de explotación (Nota 16)	217.136	199.604
	5.493.750	5.359.450
Ingresos de participaciones en capital	8.652	11.707
Otros intereses e ingresos asimilados	215.420	76.811
Diferencias positivas de cambio	65.568	78.067
	289.640	166.585
Beneficios en enajenación de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control	107.366	853
Beneficios por operaciones con acciones propias (Nota 8)	698	4.098
Ingresos extraordinarios	12.881	55.098
Ingresos y beneficios de otros ejercicios	594	21.304
	121.539	81.353

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2007

1. Actividad de la Sociedad

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

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

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

El domicilio social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está situado en Madrid, y desde abril de 2001 las acciones de la Sociedad cotizan en el mercado de valores.

2. Bases de presentación de las cuentas anuales

Imagen fiel

Las cuentas anuales del ejercicio 2007 han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad, y se presentan de acuerdo con el Plan General de Contabilidad y demás normativa aplicable, de forma que muestran la imagen fiel de su patrimonio y de su situación financiera al 31 de diciembre de 2007, así como, de los resultados y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha. Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por los Administradores de la Sociedad, se someterán a la aprobación de la Junta General de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

Aspectos derivados de la transición a las nuevas Normas Contables

Con fecha 20 de noviembre de 2007 se publicó el R.D. 1514/2007, por el que se aprueba el nuevo Plan General de Contabilidad que ha entrado en vigor el 1 de enero de 2008 y cuya aplicación es obligatoria para los ejercicios iniciados a partir de su entrada en vigor.

El nuevo Plan contiene diversas disposiciones transitorias en las cuales se permiten distintas opciones en la aplicación, por primera vez, de la nueva norma contable, así como la adopción voluntaria de determinadas excepciones en dicho proceso de aplicación inicial.

La Sociedad está llevando a cabo un plan de transición para su adaptación a la nueva normativa contable.

3. Distribución de resultados

La propuesta de distribución de los beneficios del ejercicio 2007 formulada por los Administradores de la Sociedad para ser sometida a la aprobación de la Junta General de Accionistas, consiste en destinar 0,17 euros por acción a dividendos, 755.380 euros a reserva legal y el resto a reservas voluntarias.

4. Normas de valoración

Las principales normas de valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de las cuentas anuales del ejercicio 2007, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad, son las siguientes:

a) Inmovilizado inmaterial

Los bienes adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se incorporan al inmovilizado inmaterial por el coste de adquisición del bien, reflejándose en el pasivo la deuda total por las cuotas de arrendamiento más el importe de la opción de compra. Los gastos financieros de la operación se incluyen en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación y se imputan a los resultados de cada ejercicio de acuerdo con un criterio financiero.

Los bienes adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se amortizan aplicando idénticos criterios que los empleados para elementos de similar naturaleza del inmovilizado material.

Las aplicaciones informáticas se valoran a precio de adquisición o coste de desarrollo propio y se amortizan a partir de su entrada en explotación siguiendo el método lineal considerando una vida útil estimada de cinco años.



b) Inmovilizado material

El inmovilizado material se valora a su coste de adquisición actualizado al amparo de diversas disposiciones legales.

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

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

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

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

(a) Excepto para los aviones adquiridos a Aviación y Comercio, S.A. que, por tratarse de elementos usados, son amortizados en 12 años (MD-88) y 10 años (MD-87).

Para los aviones en propiedad y en régimen de arrendamiento financiero, excepto para la flota MD, la Sociedad separa del coste de las aeronaves aquel correspondiente a los elementos que son reemplazados en las paradas programadas que se realizan transcurridos períodos temporales que oscilan entre 4 y 7 años. Este coste se amortiza linealmente en el periodo comprendido entre la parada en que se reemplazan dichos elementos y la siguiente.

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

La Sociedad amortiza íntegramente el coste de adquisición del resto de los elementos del inmovilizado material.

La Sociedad constituye provisiones de carácter reversible con objeto de adecuar el valor neto contable de la flota que se ha decidido vender a su valor estimado de realización en función de las cotizaciones actuales del mercado de aeronaves usadas.

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

Para cada avión que se opera en régimen de arrendamiento operativo, y en función de lo establecido en los contratos, la Sociedad constituye una provisión por el coste total a incurrir en las revisiones programadas, imputando dicho coste a la cuenta de pérdidas y ganancias linealmente en el periodo que transcurre entre dos revisiones sucesivas (Nota 12).

c) Inmovilizaciones financieras e inversiones financieras temporales

Las participaciones en el capital de otras sociedades ya sean empresas del Grupo, asociadas u otras participaciones en títulos de renta variable, generalmente acciones sin cotización oficial, se presentan en el balance de situación valoradas a coste de adquisición o a valor de mercado si éste fuera menor. El valor de mercado se determina como el valor teórico contable de la participación a la fecha de cierre del ejercicio corregido, en su caso, por el importe de las plusvalías tácitas existentes en el momento de la compra de la participada que subsisten en el de la valoración posterior.

Con objeto de reconocer las minusvalías producidas por la diferencia entre el coste de adquisición y el valor de mercado de las participaciones se dotan las correspondientes provisiones.

No obstante lo anterior, el coste de adquisición de las participaciones en el capital social de las sociedades Iberbus (véase Nta 7) no se corrige en función de su valor de mercado debido a que en virtud de los acuerdos adoptados, el otro socio participa en las mismas, Airbus, garantiza a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. la recuperación íntegra de la inversión realizada.

El efecto de la aplicación de criterios de consolidación de acuerdo con normas internacionales de información financiera adoptadas por la Unión Europea a las participaciones en las que la Sociedad posee mayoría o tiene influencia significativa en comparación con estas cuentas anuales supondría un aumento de los activos y las reservas de 146 millones de euros y 19 millones de euros, respectivamente y un incremento de los resultados del ejercicio de 4 millones de euros.

Los créditos a empresas del Grupo y asociadas y otros préstamos y créditos concedidos figuran registrados por los importes entregados pendientes de cobro. La Sociedad tiene constituidas provisiones, calculadas atendiendo a la probabilidad de recuperación de la deuda en función de su antigüedad y de la solvencia del deudor, para hacer frente a los riesgos de incobrabilidad.



Los depósitos y fianzas constituidos se registran por los importes entregados. Dichos depósitos incluyen los importes entregados de acuerdo con lo previsto en los contratos de adquisición de nuevos aviones, que son susceptibles de reembolso en el momento de entrega del avión (véase Nota 7).

La Sociedad coloca sus excedentes temporales de tesorería, generalmente, en activos financieros a corto plazo que figuran registrados por los importes efectivamente desembolsados. Los intereses asociados a estas operaciones se registran como ingreso a medida que se devengan, y aquellos que al cierre del ejercicio están pendientes de vencimiento se presentan en el balance de situación incrementando el saldo del epígrafe "Inversiones financieras temporales".

d) Acciones propias

17

Las acciones propias se valoran a su precio de adquisición, que es inferior al de la cotización media del último trimestre del ejercicio y a la de cierre del mismo. Si el valor teórico contable de las acciones es inferior al precio de adquisición, la Sociedad dota las oportunas provisiones, que se imputan contra la cuenta de reservas voluntarias.

e) Transacciones y saldos en moneda diferente al euro

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

Al 31 de diciembre de cada año, los saldos de las cuentas a cobrar o a pagar en moneda diferente al euro se valoran al tipo de cambio en vigor a dicha fecha, excepto el saldo correspondiente al pasivo por documentos de tráfico pendientes de utilizar que, de acuerdo con la práctica habitual de las compañías aéreas, se refleja en el balance de situación al tipo de cambio del mes de la venta, fijado por la International Air Transport Association (IATA). El tipo de cambio IATA de cada mes corresponde al tipo de cambio medio de los últimos cinco días hábiles bancarios previos al día 25 inclusive del mes anterior.

Las diferencias de valoración resultantes de la comparación entre el tipo oficial de cambio al cierre del ejercicio y el tipo al que figuran registradas las cuentas a cobrar o a pagar en moneda diferente al euro se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias, si son en contra de la Sociedad, en el epígrafe "Diferencias negativas de cambio" o bien, si son a favor, se difieren hasta el vencimiento del crédito o débito correspondiente, registrándose en el epígrafe "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación, salvo que durante el ejercicio o ejercicios anteriores se hayan imputado en la cuenta de pérdidas y ganancias diferencias negativas de cambio originadas por la misma divisa en, al menos, el mismo importe.

Las diferencias de cambio que se producen en el momento del cobro o pago de los créditos y de las deudas en moneda diferente al euro se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias en los epígrafes "Diferencias positivas de cambio" o "Diferencias negativas de cambio", dependiendo de si son a favor o en contra de la Sociedad, respectivamente.

f) Existencias

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

Con objeto de reconocer las minusvalías originadas por la obsolescencia y lenta rotación de determinadas existencias, la Sociedad tiene constituidas las provisiones correspondientes.

g) Ingresos y gastos

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

La venta de billetes, así como la de los documentos de tráfico por carga y otros servicios, se registran, inicialmente, con abono al epígrafe "Anticipos de clientes" del balance de situación. El saldo de este epígrafe representa la estimación del pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de 2007 y que están pendientes de utilizar a dicha fecha. Los ingresos por estos billetes y documentos de tráfico se reconocen en el momento de realizarse el transporte o servicio.

La Sociedad tiene en vigor la tarjeta "Iberia Plus", cuyo objetivo es fidelizar clientes a través de la obtención de puntos cada vez que los titulares de la misma realizan determinados vuelos, utilizan servicios de entidades adscritas al programa o realizan compras con una tarjeta de crédito adscrita al programa. Los puntos obtenidos pueden ser canjeados por billetes gratuitos o servicios de las entidades adscritas al programa. El balance de situación al 31 de diciembre de 2007 adjunto incluye una provisión de 103 millones de euros por este concepto en el epígrafe "Deudas por compras o prestación de servicios", de acuerdo con la estimación de la valoración, al precio de redención establecido, de los puntos acumulados pendientes de utilizar a dicha fecha.

En general, la política de la Sociedad en cuanto al tratamiento de eventuales incentivos, premios o bonificaciones, recibidos en efectivo o en especie y correspondientes a aeronaves que entran en operación en régimen de arrendamiento operativo, consiste en distribuir tales ingresos, reconociéndolos linealmente en la cuenta de pérdidas y ganancias durante el período de duración del



contrato de arrendamiento o cuando se producen los consumos bonificados. Los importes pendientes de reconocer como ingresos al cierre de cada ejercicio se presentan en el capítulo "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación. Al 31 de diciembre de 2007 el saldo registrado por este concepto asciende a 94 millones de euros, aproximadamente.

h) Obligaciones con el personal

De acuerdo con los convenios colectivos vigentes, en el momento en que el personal de vuelo cumple los 60 años de edad cesa en su actividad pasando a situación de reserva y manteniendo su relación laboral hasta la edad de jubilación reglamentaria. La Sociedad sigue la práctica de reconocer los costes del personal en situación de reserva a lo largo de la vida activa del trabajador de acuerdo con los estudios actuariales correspondientes.

Por otra parte, los convenios colectivos vigentes prevén la posibilidad de que el personal de vuelo, que cumpla determinadas condiciones, se retire anticipadamente (excedencia especial) quedando obligada la Sociedad a retribuir en determinadas cantidades a este personal hasta la edad de jubilación reglamentaria. La Sociedad dota con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en el que se produce esta eventualidad el importe necesario, calculado actuarialemente, para complementar el fondo ya constituido por reserva, con el fin de hacer frente a los compromisos de pago futuros con los trabajadores correspondientes. En la actualidad están acogidos a este beneficio 172 trabajadores en excedencia especial, así como, 350 trabajadores en concepto de cese operativo.

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos-Provisiones para obligaciones con el personal" incluye los pasivos por estos conceptos (véase Nota 12).

Los estudios actuariales empleados en los cálculos de los pasivos antes señalados se han realizado por expertos independientes siguiendo el método de la unidad de crédito proyectado y empleando un tipo de interés técnico del 4% y tablas de supervivencia PERM/F-2000 P, asumiendo una evolución del índice de precios al consumo del 2,5% anual, entre otras hipótesis.

i) Montepío de Previsión Social Loreto

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

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

En el ejercicio 2007 las aportaciones de la Sociedad por este concepto han ascendido a 22 millones de euros, y se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2007 adjunta.

j) Provisión para responsabilidades

En el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación, la Sociedad registra el importe estimado para hacer frente a responsabilidades probables o ciertas, nacidas de acciones judiciales y litigios en curso y a indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada, así como a avales u otras garantías similares otorgadas por la Sociedad. La dotación a estas provisiones se efectúa en el momento en que se origina la responsabilidad o se tiene conocimiento de la misma.

Adicionalmente, en este epígrafe se incluyen las provisiones por los costes estimados de acuerdo con estudios actuariales realizados por expertos independientes con las mismas hipótesis señaladas en la Nota 4-h, del plan de bajas puesto en marcha en 1999 y desarrollado en 2000 y 2001 y de los Expedientes de Regulación de Empleo autorizados por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales que se vienen aplicando desde el ejercicio 2002. En noviembre de 2007, el Expediente de Regulación de Empleo para los colectivos de tierra, tripulantes de cabina de pasajeros y oficiales técnicos de a bordo, cuya finalización estaba prevista el 31 de diciembre de 2007 ha sido ampliado, con la autorización del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales hasta el 31 de diciembre de 2010, para el colectivo de tierra hasta el límite de la plantilla objetivo estructural de este colectivo. El 31 de diciembre de 2007 ha finalizado el correspondiente a los colectivos de tripulantes de cabina de pasajeros y oficiales técnicos de a bordo. Asimismo, en noviembre de 2007 se ha procedido a la ampliación del Expediente de Regulación de Empleo específico para el colectivo de servicio de asistencia en tierra sujeto al proceso de subrogación de estos empleados hasta el 31 de diciembre de 2014.

k) Impuesto sobre Sociedades

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

Desde el 1 de enero de 2002 la Sociedad y parte de sus sociedades dependientes tributan bajo el régimen de consolidación fiscal recogido en el Capítulo VII del Título VII del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades.



I) Futuros y otros instrumentos similares

La Sociedad utiliza estos instrumentos en las operaciones de cobertura de sus posiciones patrimoniales así como de sus flujos de cobros y pagos futuros. Únicamente realiza operaciones "no genuinas" de cobertura, que son aquéllas que se contratan entre dos partes que fijan en cada caso los términos contractuales de las operaciones convenidas entre ellas (véase Nota 14).

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

1. En las operaciones de cobertura de tipos de cambio relacionados con posiciones patrimoniales, éstas se actualizan a la fecha de cierre de cada ejercicio considerando los beneficios o quebrantos generados, que se registran en los epígrafes "Diferencias positivas de cambio" o "Diferencias negativas de cambio" de la cuenta de pérdidas y ganancias.
2. En el resto de operaciones de tipo de cambio y las correspondientes a tipo de interés y precios de combustible, 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.

m) Actividades con incidencia en el medioambiente

En general, se consideran actividades medioambientales aquéllas cuyo propósito sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medioambiente.

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales son valoradas a su coste de adquisición y activadas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se llevan a cabo, siguiendo los criterios descritos en el apartado b) de esta misma Nota.

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

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

5. Inmovilizaciones inmateriales

El movimiento durante el ejercicio 2007 de las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial ha sido el siguiente:

	31-12-06	Adiciones y Dotaciones	Bajas	Traspasos	31-12-07
Coste:					
Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero	576.995	4.588	(931)	(196.961)	383.691
Aplicaciones informáticas	141.669	19.722	(9.125)	-	152.266
Propiedad industrial	551	-	-	-	551
Derechos de traspaso y otros	497	130	-	-	627
	719.712	24.440	(10.056)	(196.961)	537.135
Amortizaciones:					
Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero	(131.777)	(25.275)	401	70.225	(86.426)
Aplicaciones informáticas	(93.302)	(18.356)	9.125	-	(102.533)
Propiedad industrial	(302)	(55)	-	-	(357)
Derechos de traspaso y otros	(394)	-	-	-	(394)
	(225.775)	(43.686)	9.526	70.225	(189.710)
Provisiones	(1.781)	-	530	-	(1.251)
Valor neto	492.156	(19.246)	-	(126.736)	346.174

En 2007 se han ejercido las opciones de compra de seis aviones reclasificándose al epígrafe "Inmovilizaciones materiales" los valores de coste y amortización correspondientes (Nota 6).

Las características generales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes al 31 de diciembre de 2007, cuyos costes financieros están en algunos casos referenciados a tipos de interés variable, son las siguientes:

	Miles de euros
Precio de contado del inmovilizado adquirido	383.691
Importe de las cuotas pagadas:	
En años anteriores	121.491
En el ejercicio	34.656
Importe de las cuotas pendientes al 31 de diciembre (Nota 13) (a) (b)	154.325
Importe de las opciones de compra (Nota 13) (b)	170.405

(a) Este importe incluye 58 millones de euros correspondientes a intereses pendientes de devengo cuya contrapartida se incluye en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación al 31 de diciembre de 2007 adjunto.

(b) De estos importes, 154 millones de euros corresponden a deudas en dólares.

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 2007 correspondientes a los contratos de arrendamiento financiero es el siguiente:

	Miles de euros
Cuotas con vencimiento en	
2008	48.031
2009	53.538
2010	22.325
2011	22.389
2012 y siguientes	178.447
	324.730

6. Inmovilizaciones materiales

El movimiento durante el ejercicio 2007 de las diferentes cuentas del inmovilizado material ha sido el siguiente:

Coste	31-12-06	Adiciones	Traspasos	Retiros	31-12-07
Flota aérea	1.822.251	80.153	292.075	(504.529)	1.689.950
Otro inmovilizado material					
Terrenos	2.518	-	(15)	-	2.503
Edificios y otras construcciones	151.717	2.577	6.834	(2.075)	159.053
Maquinaria, instalaciones y utilaje	455.750	24.135	6.839	(25.024)	461.700
Elementos de transporte terrestre	39.243	1.326	-	(5.937)	34.632
Mobiliario y enseres	19.787	670	-	(591)	19.866
Equipos para proceso de información	118.468	8.067	-	(27.482)	99.053
Repuestos para inmovilizado	200.901	18.803	-	(12.238)	207.466
Simuladores de vuelo	2.699	-	-	-	2.699
Inmovilizado en curso	18.913	10.232	(16.087)	(5.031)	8.027
	1.009.996	65.810	(2.429)	(78.378)	994.999



	31-12-06	Dotaciones	Traspasos	Retiros	31-12-07	Miles de euros
Amortizaciones y provisiones:						
Flota aérea	1.068.528	123.682	68.980	(225.196)	1.035.994	
Otro inmovilizado material-						
Edificios y otras construcciones	113.550	3.715	-	(1.660)	115.605	
Maquinaria, instalaciones y utilaje	322.651	22.595	1.245	(18.381)	328.110	
Elementos de transporte terrestre	24.725	3.304	-	(5.218)	22.811	
Mobiliario y enseres	12.661	1.475	-	(546)	13.590	
Equipos para proceso de información	86.794	13.200	-	(27.463)	72.531	
Repuestos para inmovilizado	97.089	9.276	-	(7.471)	98.894	
Simuladores de vuelo	766	206	-	-	972	
	658.236	53.771	1.245	(60.739)	652.513	
Provisiones:						
Flota aérea						
Fondo para grandes reparaciones	8.924	-	-	(3.024)	5.900	
Provisiones de flota aérea	166.791	-	-	(27.901)	138.890	
Otro inmovilizado material	2.610	99	-	-	2.709	

Flota aérea

Adiciones del ejercicio

Las adiciones del ejercicio corresponden a:

	Miles de euros
Flota aérea	24.684
Motores	35.757
Remodelaciones	19.712
	80.153

Traspasos del ejercicio

Los traspasos del ejercicio incluyen 196 millones de euros que provienen del inmovilizado inmaterial como consecuencia de haber ejercido la opción de compra de seis aviones A-320 que se operaban en régimen de arrendamiento financiero.

Adicionalmente, se incluyen en los traspasos del ejercicio 93 millones de euros que corresponden a depósitos previamente constituidos para la adquisición de aviones y motores, y que estaban registrados en el epígrafe "Depósitos y fianzas a largo plazo" del capítulo "Inmovilizaciones financieras" (véase Nota 7).

Por último, se incluyen en el importe de los traspasos 3 millones de euros que figuraban como inmovilizado en curso en el epígrafe "Otro inmovilizado material".

Retiros del ejercicio

Los retiros del ejercicio corresponden a:

Flota	Coste	Amortización Acumulada	Provisiones	Miles de euros
A-320	314.308	(71.654)	-	
MD-87	108.110	(90.607)	(13.933)	
MD-88	22.010	(14.149)	(6.753)	
B-747	35.639	(28.511)	(7.128)	
Otros retiros	24.462	(20.275)	(3.111)	
	504.529	(225.196)	(30.925)	

Flota A-320

La Sociedad ha vendido en el ejercicio los 6 aviones A-320 que se mencionan en el apartado de "Traspasos del ejercicio" que se operaban en régimen de arrendamiento financiero y sobre los que previamente se había ejercido la opción de compra. Esta venta se ha realizado a entidades financieras que posteriormente los han alquilado a la Sociedad en arrendamiento operativo.

El valor neto contable de estos 6 aviones en el momento de su venta ascendía a un total de 123 millones de euros y como resultado de esta venta la Sociedad ha registrado una pérdida de un millón de euros, aproximadamente.

Adicionalmente, la Sociedad ha vendido otros 6 aviones A-320 que previamente habían sido adquiridos en este mismo ejercicio y que no se llegaron a operar por la Sociedad. Estos aviones se han vendido a entidades financieras y como resultado de la venta el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control" de la cuenta de pérdidas y ganancias incluye 64 millones de euros.

Flotas MD-87 y MD-88

Los retiros de las flotas MD-87 y MD-88 corresponden a las ventas de 6 aviones MD-87 y a la baja de un avión MD-88. Como consecuencia de estos retiros, la Sociedad ha obtenido un beneficio de 3 millones de euros que se ha registrado en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta.

Flota B-747

La Sociedad ha vendido 14 motores de la flota B-747. Esta venta ha generado un beneficio de un millón de euros, aproximadamente.

Provisiones de flota aérea

Para cubrir las posibles minusvalías por bajas previstas de flota aérea, la Sociedad dota provisiones para adecuar el valor neto contable de los aviones que se darán de baja a su valor estimado de realización. El movimiento en el ejercicio ha sido el siguiente:

	Saldo al 31-12-06	Aplicaciones	Saldo al 31-12-07	Miles de euros
Flota (célula y motores):				
B-747	69.781	(7.128)	62.653	
B-757	3.308	-	3.308	
MD	92.589	(20.686)	71.903	
Otras flotas no operativas	1.113	(87)	1.026	
	166.791	(27.901)	138.890	

La flota MD está registrada a su valor estimado de realización teniendo en cuenta que el retiro de estos aviones tendrá lugar en los ejercicios 2008 y 2009.

Compromisos y otras garantías sobre flota

La Sociedad utiliza 3 aviones en régimen de arrendamiento financiero y 7 aviones en régimen de arrendamiento operativo cuyas rentas garantizan, junto con los propios aviones, el reembolso de una emisión de bonos en el mercado europeo realizada por el arrendador en el ejercicio 2000 de los cuales quedan pendientes de amortizar 149 millones de euros.

Asimismo, la Sociedad garantiza la utilización de 20 aviones en régimen de alquiler operativo o arrendamiento financiero durante un período de entre 9 y 14 años, frente a los suscriptores de una emisión de bonos de los cuales quedan pendientes de amortizar 115 millones de dólares y 120 millones de euros.

La Sociedad está llevando a cabo un plan de renovación de su flota, estructurado bajo diversos contratos firmados con Airbus, para las flotas A-319, A-320 y A 340. Los aviones pendientes de entregar al 31 de diciembre de 2007 y el año previsto de incorporación de los mismos se detallan a continuación:

Tipo de Avión	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011	Total
A-319	5	-	-	-	5
A-320	2	2	9	1	14
A-340-600	1	2	-	-	3
	8	4	9	1	22



De acuerdo a los precios básicos establecidos en los contratos, el coste total de los aviones comprometidos en firme pendientes de entrega al 31 de diciembre de 2007 asciende aproximadamente a 1.191 millones de euros.

Adicionalmente, la Sociedad tiene opciones en relación con 3 aviones A-340-600 y 29 aviones de la familia A-320 los cuales han supuesto un desembolso de 4 millones de euros en concepto de anticipos que aparecen recogidos en el balance de situación en el epígrafe "Depósitos y fianzas a largo plazo" del capítulo "Inmovilizaciones financieras" (véase Nota 7).

Flota operativa

A continuación se resume la flota operativa de la Sociedad al 31 de diciembre de 2007:

Tipo de Avión	En Propiedad	En Arrendamiento Financiero	En Arrendamiento Operativo	En Wet Lease ^(a)	Total
B-747 (b)	-	-	-	-	-
B-757 (c)	-	-	-	2	2
A-319	-	-	19	-	19
A-320	10	5(d)	30(e)	-	45
A-321	-	4	15	-	19
A-340-300	5	-	11	3	19
A-340-600	-	-	12(f)	-	12
MD-87	10(g)	-	-	-	10
MD-88	11	-	-	-	11
	36	9	87	5	137

(a) Modalidad de alquiler que incluye flota, mantenimiento y seguro.

(b) No incluye cinco aviones en propiedad que se encuentran parados a 31 de diciembre de 2007 a la espera de proceder a su venta o achatarramiento. El valor neto contable de estos aviones, una vez deducidas las provisiones dotadas es cero.

(c) No incluye un avión subarrendado a Privilege Style, S.A. ni un avión parado en proceso de devolución.

(d) No incluye un avión que se encuentra subarrendado a la Compañía Mexicana de Aviación.

(e) No incluye un avión que se encuentra subarrendado a la Compañía Mexicana de Aviación.

(f) No incluye un avión que se encuentra parado en Quito.

(g) No incluye dos aviones en proceso de reconfiguración para su venta.

Flota en Arrendamiento Operativo y wet lease

En el ejercicio 2007 se han incorporado en régimen de arrendamiento operativo 8 aviones A-319, 6 aviones A-320 que se operaban anteriormente en régimen de arrendamiento financiero y un A-321. Asimismo, como consecuencia del vencimiento de los contratos de arrendamiento operativo correspondientes, y por acuerdos de devoluciones anticipadas, se ha procedido a la devolución de 11 aviones A-320. A su vez se ha procedido a la cancelación de los contratos de wet lease de 5 aviones B-757 así como a la transformación en wet lease de un avión A-340-300 que había sido incorporado en régimen de arrendamiento operativo en el mismo ejercicio 2007.

A continuación se resumen los vencimientos de los contratos de arrendamiento operativo de flota:

Flota	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Nº de aviones
A-319	-	-	-	-	6	10	-	-	-	-	-	3	19
A-320	-	2	2	1	1	6	2	2	5	-	-	9	30
A-321	-	-	-	-	-	1	-	2	3	2	1	6	15
A-340-300	1	2	3	1	3	-	1	-	-	-	-	-	11
A-340-600	-	-	-	-	-	-	-	3	2	3	4	-	12
Total	1	4	5	2	10	17	3	7	10	5	5	18	87

El cuadro anterior incluye 6 aviones A-320, 4 aviones A-319 y 3 aviones A-340 que están siendo arrendados a International Lease Finance Corporation. Como consecuencia de la firma de este contrato la Sociedad ha realizado depósitos en garantía del buen fin de la operación por importe de 7 millones de euros que se encuentran registrados en el epígrafe "Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo" del balance de situación al 31 de diciembre de 2007 (véase Nota 7).

Algunos de los contratos de arrendamiento operativo incluyen opciones de compra de las aeronaves que pueden ser ejercidas durante el período de alquiler y la posibilidad de proceder a la prórroga de los mismos por períodos comprendidos entre uno y nueve años.

No es voluntad de los Administradores de la Sociedad, en el momento de formulación de estas cuentas anuales, ni ejercitar las opciones de compra que existen sobre los elementos de flota que al 31 de diciembre de 2007 están siendo operados en régimen de arrendamiento operativo, ni solicitar o acogerse a las extensiones contempladas en los citados contratos que impliquen la utilización de los aviones correspondientes por períodos superiores a 16 años.

Las rentas devengadas durante 2007 por los contratos de arrendamiento operativo y wet lease de aeronaves han ascendido a 393 millones de euros, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias (véase Nota 16-e). El importe total aproximado de las cuotas futuras a pagar derivadas de los contratos de arrendamiento operativo de estos aviones se detalla a continuación:

Ejercicio	Millones de euros
2008	313
2009	297
2010	268
2011	252
2012 y siguientes	1.048
	2.178 (*)

(*) Equivalentes a 3.206 millones de dólares a tipo de cambio de cierre del ejercicio. La fluctuación de los tipos de cambio sobre estas rentas está parcialmente cubierta con productos derivados (véase Nota 14).

Otro inmovilizado material

Las adiciones al epígrafe "Maquinaria, instalaciones y utillaje" corresponden fundamentalmente a las adquisiciones de equipos de aeropuerto.

Los edificios e instalaciones construidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en aeropuertos nacionales, presentan un valor neto contable al 31 de diciembre de 2007 de 34 millones de euros. Los Administradores de la Sociedad no esperan quebrantos significativos como consecuencia del proceso de reversión toda vez que los programas de mantenimiento de la Sociedad aseguran un permanente buen estado de uso.

Elementos totalmente amortizados

Al 31 de diciembre de 2007, el coste de los bienes totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado material asciende a 347 millones de euros, de acuerdo con el siguiente detalle:

Elementos totalmente amortizados	Miles de euros
Construcciones	59.496
Maquinaria, instalaciones y utillaje	198.018
Mobiliario y enseres	7.013
Equipos para proceso de información	38.982
Simuladores de vuelo	146
Elementos de transporte y otro inmovilizado	14.831
Flota aérea	28.902
	347.388

Cobertura de seguros

La Sociedad mantiene suscritas 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 2007. Asimismo, la Sociedad mantiene suscritas pólizas de seguro sobre la flota aérea arrendada a terceros.



clickair

7. Inmovilizaciones financieras

Participaciones y créditos en empresas del Grupo y asociadas

Los movimientos habidos durante el ejercicio 2007 en el epígrafe "Participaciones en empresas del Grupo y asociadas", así como en su correspondiente provisión, han sido los siguientes:

Miles de euros

Empresas del Grupo y Asociadas	Coste	Provisión
Saldo al 31-12-06	120.971	(92.832)
Adiciones y dotaciones	8.897	(24.000)
Bajas	-	897
Saldo al 31-12-07	129.868	(115.935)

El coste registrado al 31 de diciembre de 2007 incluye, fundamentalmente, el correspondiente a las participaciones en Venezolana Internacional de Aviación, S.A. y Clickair, S.A. por importes de 88 millones de euros y 24 millones de euros, respectivamente, que están totalmente provisionados.

Los préstamos concedidos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A., 26 millones de euros, que se corresponden con el saldo del epígrafe "Créditos a empresas del Grupo y Asociadas" del balance de situación están totalmente provisionados, dado que esta sociedad está en proceso de liquidación.

En el cuadro anterior, las adiciones al "Coste" incluyen 9 millones de euros, aproximadamente, por la participación de la Sociedad en Clickair, S.A. Como consecuencia de la ampliación de capital que los accionistas de Clickair, S.A. han hecho efectiva en febrero de 2008, la Sociedad ha aumentado su participación con un desembolso de 24 millones de euros. Al 31 de diciembre de 2007, y también después de la ampliación de capital citada, la Sociedad participa en un 20% en el capital social de Clickair, S.A. y, en función de los pactos con los restantes accionistas, la Sociedad participa en un 80% en el patrimonio de Clickair, S.A. Estos pactos prevén la posibilidad de que, si se cumplen determinados hechos, la Sociedad pase a tener una participación mayoritaria en el capital social de Clickair, S.A. y el control de sus operaciones. Clickair, S.A. está en su segundo año de operaciones y se espera que en los próximos ejercicios obtenga beneficios.

Saldos con empresas del Grupo y asociadas

La composición de los saldos deudores y acreedores con empresas del Grupo y asociadas al 31 de diciembre de 2007, así como, las principales transacciones realizadas durante el ejercicio con dichas sociedades se resumen en el cuadro adjunto:

Miles de euros

Sociedad	Saldos deudores a corto plazo	Saldos acreedores a corto plazo	Ingresos por servicios prestados	ingresos financieros y dividendos	Gastos por servicios recibidos	Gastos financieros
	20.840	12.072	20.335	348	9.553	281
Saldos y transacciones con empresas del Grupo	20.840	12.072	20.335	348	9.553	281
Saldos y transacciones con empresas asociadas	23.089	15.808	70.374	1.965	53.388	-
	43.929	27.880	90.709	2.313	62.941	281

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2007 la Sociedad tiene registrado un saldo deudor a corto plazo por un importe de 29 millones de euros con Venezolana Internacional de Aviación, S.A., incluido en el epígrafe "Empresas del grupo, deudores" del balance de situación adjunto, que se encuentra totalmente provisionado.

Las transacciones más significativas realizadas con empresas del Grupo y asociadas corresponden a la facturación emitida por servicios de transporte de carga a Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. y a la facturación recibida de Multiservicios Aeroportuarios, S.A. por limpieza de aeronaves. Adicionalmente, la Sociedad vende billetes por cuenta de Clickair, S.A., le presta servicios de handling y realiza el mantenimiento de sus aeronaves.

Cartera de valores a largo plazo

Los movimientos registrados en este epígrafe del balance de situación durante 2007, junto con los de sus correspondientes provisiones se detallan a continuación:

	Participación al 31-12-07	Saldo al 31/12/2006	Retiros	Miles de euros Saldo al 31/12/2007
Títulos de renta fija:				
Deuda Pública	-	244	-	244
Títulos de renta variable:				
Interinvest, S.A.	0,1438	30.244	-	30.244
Sociedades Iberbus	(a)	24.930	-	24.930
Opodo, Ltd.	2,38	19.246	-	19.246
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,9	8.853	-	8.853
Wam Acquisition, S.A.	11,57	8.638	(4.166)	4.472
Otros	-	6.404	(2.352)	4.052
Total coste		98.559	(6.518)	92.041
Provisiones		(54.240)	2.352	(51.888)

(a) Los porcentajes de participación en estas sociedades oscilan entre un 40% y un 45,45%.

El coste de la participación de la Sociedad en Interinvest, S.A. está totalmente provisionado.

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

El coste de la participación en Opodo, Ltd está provisionado en 18 millones de euros, aproximadamente.

La participación en Wam Acquisition, S.A. fue adquirida como contraprestación parcial de la venta de Amadeus, S.A. y está instrumentada en acciones ordinarias y privilegiadas. Estas últimas otorgan el derecho a percibir un dividendo fijo y acumulativo del 13,75% sobre su nominal. El epígrafe "Ingresos financieros" de la cuenta de resultados del ejercicio 2007 adjunta incluye 6 millones de euros por este concepto. Estas acciones son convertibles en ordinarias en caso de salida a Bolsa de la participada. El retiro por importe de 4 millones de euros corresponde al coste asignado a acciones vendidas. El precio de venta ha ascendido a 101 millones de euros y el beneficio obtenido, 97 millones de euros, se incluye en el epígrafe "Otros intereses e ingresos asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2007 adjunta.

Otros créditos

El movimiento en este epígrafe del balance de situación es el siguiente:

	Saldo al 31-12-06	Altas	Diferencias de Cambio	Bajas	Traspasos	Miles de euros Saldo al 31-12-07
Créditos a sociedades Iberbus	150.377	-	(12.315)	-	(59.820)	78.242
Créditos a Aerolíneas Argentinas, S.A.	35.665	-	-	-	-	35.665
Préstamos a Wam Acquisition, S.A.	46.048	1.479	-	(47.527)	-	-
Créditos a Iberlease 2004 Ltd.	40.636	-	(4.281)	-	-	36.355
Otros créditos	3.695	42	-	(123)	(1.793)	1.821
Total coste	276.421	1.521	(16.596)	(47.650)	(61.613)	152.083
Provisiones	(35.665)	-	-	-	-	(35.665)

La Sociedad tiene concedido un préstamo a cada una de las sociedades Iberbus en las que participa. El principal oscila, según el caso, entre 11 y 22 millones de dólares USA. Estos préstamos están concedidos a un plazo igual al de la duración del contrato de arrendamiento operativo del correspondiente avión A-340-300, y a tipos de interés que oscilan entre el 4% y el 6% anual, produciéndose su amortización de una sola vez al vencimiento, que, según el caso, se sitúa entre 2008 y 2012. La Sociedad ha procedido a re-clasificar al epígrafe "Inversiones Financieras Temporales" los créditos que vencen en 2008 (Nota 10).



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

Vencimiento en	Miles de euros
2009	27.210
2010	27.325
2011	7.505
2012	16.202
	78.242

27

Los créditos a Aerolíneas Argentinas, S.A. por importe de 36 millones de euros, aproximadamente, corresponden a la subrogación en un préstamo con garantía hipotecaria sobre 2 aviones B-747 otorgado por Banesto, S.A., por importe de 43 millones de dólares USA y cuya devolución estaba garantizada por la Sociedad. Estos créditos están totalmente provisionados al 31 de diciembre de 2007.

En 2007 se ha cobrado la totalidad del préstamo que se había concedido a Wam Acquisition, S.A.

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

Depósitos y fianzas a largo plazo

En el ejercicio 2007 el movimiento de las partidas que componen este epígrafe del balance de situación es el siguiente:

Concepto	Saldo al 31-12-06	Adiciones	Retiros	Traspasos	Diferencias de cambio	Saldo al 31-12-07	Miles de euros
Depósitos por adquisición de flota	288.998	132.402	(107.042)	(92.806)	(20.698)	200.854	
Valoración de las operaciones de cobertura	(6.897)	348	(1.102)	105	10.403	2.857	
Depósitos y fianzas operación de aviones en dry y wet lease (Nota 6)	10.613	2.724	(5.418)	(1.126)	(1.018)	5.775	
Depósitos y fianzas operación aviones ILFC (Nota 6)	10.118	-	(2.490)	-	(869)	6.759	
Otros	3.501	507	(112)	-	(206)	3.690	
	306.333	135.981	(116.164)	(93.827)	(12.388)	219.935	

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

	En Firme	En Opción	Miles de euros
A-319	52.205		
A-320	62.510	2.649(a)	
A-340	75.146		1.359
Motores	6.985		
	196.846	4.008	

(a) Depósitos entregados para toda la familia A-320.

De acuerdo con las entradas previstas de flota, la Sociedad estima que en 2008 se aplicarán depósitos por importe de 107 millones de euros.



8. Acciones propias

El movimiento del ejercicio en el epígrafe "Acciones propias" del balance de situación al 31 de diciembre de 2007 adjunto es el siguiente:

	Miles de euros
Saldo al 31 de diciembre de 2006	12.694
Altas	7.733
Bajas	(2.554)
Saldo al 31 de diciembre de 2007	17.873

Las acciones propias en poder de la Sociedad al 31 de diciembre de 2007 representan el 0,84% del capital social y totalizan 8.050.000 acciones, con un valor nominal global de 6 millones de euros, y un precio medio de adquisición de 2,3728 euros por acción. El saldo al 31 de diciembre de 2007 incluye un coste de 19 millones de euros y una provisión de un millón de euros. El saldo de la cuenta "Reserva para acciones propias" al 31 de diciembre de 2007 cubre en su totalidad el valor neto contable de aquéllas, por importe de 18 millones de euros.

La venta de acciones propias durante 2007, único concepto incluido en el capítulo de bajas del cuadro anterior, ha originado beneficios por importe de 697.616 euros, que han sido registrados en el epígrafe "Beneficios en operaciones con acciones propias" de la cuenta de pérdidas y ganancias.

9. Deudores

En este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2007 adjunto se incluyen, fundamentalmente, los saldos con clientes por ventas realizadas directamente por la Sociedad, y con las agencias de pasaje y carga que comercializan los servicios prestados por la Sociedad. También se incluyen los saldos con compañías aéreas, principalmente, procedentes de los servicios prestados por la Sociedad por billetes vendidos originalmente a través de otras compañías aéreas y, finalmente, se incluye un saldo con la Hacienda Pública (véase Nota 15).

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

10. Inversiones financieras temporales

El desglose de este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2007 adjunto es como sigue:

	Miles de euros
Activos financieros a corto plazo	2.757.669
Créditos a Sociedades Iberbús	56.291
Intereses a cobrar no vencidos	49.991
Depósitos y fianzas a corto plazo	15.564
Dividendos devengados no cobrados (Nota 7)	6.277
Otras inversiones financieras temporales	4.049
	2.889.841

La rentabilidad media de las inversiones en activos financieros a corto plazo, fundamentalmente Depósitos, Eurodepósitos, Parágrés y Europagarés, se ha situado, durante el ejercicio 2007, en el 4,06%.

11. Fondos propios

El movimiento de los fondos propios de la Sociedad durante el ejercicio 2007 ha sido el siguiente:

Concepto	Capital Suscrito	Prima de Emisión	Reserva Legal	Reservas Voluntarias	Reservas Acciones Propias	Otras Reservas	Beneficios del Ejercicio		Miles de euros
							Dividendos	Ejercicio	
Saldo al 31 de diciembre de 2006	739.492	115.405	147.133	581.762	12.694	1.404	85.203	-	-
Distribución del resultado de 2006	-	-	765	51.292	-	-	(85.203)	33.146	
Ampliaciones de capital	3.777	4.067	-	-	-	-	-	-	-
Acciones propias	-	-	-	(5.179)	5.179	-	-	-	-
Resultado del ejercicio 2007	-	-	-	-	-	-	322.929	-	
Saldo al 31 de diciembre de 2007	743.269	119.472	147.898	627.875	17.873	1.404	322.929	-	

En cualquier evaluación del patrimonio de la Sociedad al 31 de diciembre de 2007, el saldo del epígrafe "Acciones propias" debe deducirse de la cifra de fondos propios mostrada en el balance de situación adjunto.

Capital social

Durante 2007 la Sociedad ha ampliado su capital social en 3.776.903 euros, mediante la emisión de 4.842.183 acciones ordinarias de 0,78 euros de valor nominal cada una, con una prima de emisión de 0,84 euros por acción. Dicha ampliación fue realizada para atender la conversión en acciones de un número igual de obligaciones convertibles emitidas para hacer frente al plan de opciones sobre acciones aprobado por la Junta General de Accionistas en 2002 y dirigido a determinados Administradores Ejecutivos, Directivos y otro personal.

Al 31 de diciembre de 2007 el número de opciones suscritas que están pendientes de ejercicio asciende a 194.192. Dichas opciones podrán ser canjeadas por acciones a un precio de 1,62 euros por acción el 25 de abril de 2008.

Al 31 de diciembre de 2007, el capital social estaba compuesto por 952.908.815 acciones de 0,78 euros de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas representadas mediante anotaciones en cuenta.

Al 31 de diciembre de 2007, los accionistas de la Sociedad eran los siguientes:

	Número de Acciones	Porcentaje
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	219.098.519	22,99
British Airways Holdings B.V.	94.309.090	9,90
Sociedad Estatal de Participaciones Industriales	49.212.526	5,16
State Street Bank	43.512.185	4,57
El Corte Inglés, S.A.	27.387.215	2,87
Otros	519.389.280	54,51
	952.908.815	100,00

Prima de emisión

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

Reserva legal

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

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

12. Provisiones para riesgos y gastos

El movimiento registrado en el ejercicio 2007 en este epígrafe ha sido el siguiente:

	Miles de euros					
	Saldo al 31-12-06	Adiciones	Aplica-ciones	Traspasos	Recupe-raciones	Saldo al 31-12-07
Provisiones para obligaciones con el personal (Nota 4-h)	618.331	74.342	(23.194)	(28.767)	-	640.712
Provisión para grandes reparaciones (Nota 4-b)	62.194	22.729	(20.600)	-	-	64.323
Provisión para responsabilidades (Nota 4-j)	707.862	83.239	(118.928)	28.767	(2.205)	698.735
	1.388.387	180.310	(162.722)	-	(2.205)	1.403.770

Las adiciones al epígrafe "Provisiones para obligaciones con el personal" incluyen la dotación anual del coste normal, así como, la correspondiente a los rendimientos financieros de la provisión ya constituida, y que se recogen en la cuenta de pérdidas y ganancias en los epígrafes "Gastos de personal" por importe de 49 millones de euros y "Gastos financieros y asimilados" por importe de 25 millones de euros, respectivamente.

El saldo al 31 de diciembre de 2007 del epígrafe "Provisión para responsabilidades" incluye 524 millones de euros para cubrir los pasivos derivados del Expediente de Regulación de Empleo (Nota 4-j). De este importe, 410 millones de euros corresponden al importe estimado de acuerdo con los estudios actuariales realizados por expertos independientes de los pagos futuros para atender los compromisos asumidos con el personal jubilado anticipadamente de acuerdo con las condiciones previstas en el plan de rejuvenecimiento de plantilla puesto en marcha en 2000 (140 personas al 31 de diciembre de 2007) y en el expediente de regulación de empleo voluntario aprobado en 2001 y prorrogado hasta 2010 para el colectivo de tierra (3.999 empleados al 31 de diciembre de 2007). Adicionalmente, la Sociedad tiene constituida una provisión de 114 millones de euros por el coste estimado para el colectivo de trabajadores que prevé que se acojan a estas medidas. Durante 2007 se han acogido al Expediente de Regulación de Empleo 1.352 empleados y las dotaciones a la provisión por responsabilidades por este concepto han ascendido a 64 millones de euros, que se han registrado con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta.

El importe restante de las dotaciones a la provisión para responsabilidades del ejercicio 2007, que también se han registrado con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta (véase Nota 16-f), corresponde al importe previsto para hacer frente a otras responsabilidades probables de diversa naturaleza.

Por su parte, las aplicaciones corresponden, fundamentalmente, a pagos derivados de los planes de bajas de personal descritos anteriormente.

13. Deudas con entidades de crédito

La composición de las deudas con entidades de crédito al 31 de diciembre de 2007, correspondientes a préstamos, líneas de crédito y operaciones de arrendamiento financiero (véase Nota 5), clasificadas de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

Deuda	Divisa	Deudas con Vencimiento en						Años Siguientes
		2008	2009	2010	2011	2012		
En euros:								
Principal		38.307	43.169	9.516	9.948	42.066		30.753
Intereses		8.542	5.269	3.981	3.612	3.331		2.369
En divisa:								
Principal	Dólar USA	117.032	15.724	56.061	7.677	8.099		81.195
Intereses	Dólar USA	5.179	4.821	4.443	4.044	3.623		14.205
		169.060	68.983	74.001	25.281	57.119		128.522

Al 31 de diciembre de 2007 la Sociedad tiene contratadas líneas de crédito con un límite de 190 millones de euros de los que están disponibles 189 millones de euros.

Durante 2007, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 4,92% para los préstamos en euros y del 5,76% para los préstamos en moneda diferente al euro, estando la mayor parte de ellos referenciados al EURIBOR o LIBOR, respectivamente.

14. Gestión de riesgos financieros

Con la finalidad de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio de combustible en sus resultados, la Sociedad mantiene un programa de gestión de estos riesgos a medio plazo, de acuerdo con las directrices marcadas y el horizonte temporal previsto en el Plan Director.

Riesgo tipo de cambio

Coberturas de posiciones de balance a 31 de diciembre de 2007

Subyacente	Divisa	Importe Divisa en Millones	Tipo de Cobertura	Nominal Divisa en Millones
Préstamos a Sociedades IBERBUS	USD	198	Cross Currency Swaps	86
Anticipos Flota y Motores	USD	296		
Fianzas	USD	23	Fx forward	71
Equitys A-320	USD	53		
Deuda 4 A-320/321	USD	(173)		
Deuda 5 A-340	USD	(247)		
		150		157

Coberturas de flujos a 31 de diciembre de 2007

Subyacente	Divisa	Importe Divisa en Millones	Tipo de Cobertura	Flujos Previstos (Divisa en Millones)				
				2008	2009	2010	2011	2012
Gastos en divisa	USD	(1.100)	Cross Currency Swaps	315	316	203	170	90
			Opciones:					
			USD "Four Ways"	321	212	-	-	-
			USD "Túneles"	109	22	-	-	-
			Fx Forwards	72	10	-	-	-
Ingresos en divisa	GBP	90	Fx Forwards	22	-	-	-	-
			Opciones:					
			GBP "Four Ways"	8	-	-	-	-
	CHF	124	Fx Forwards	0	-	-	-	-
Entrada Flota	USD	(78)	Opciones:					
			USD "Four Ways"	25	-	-	-	-
			USD "Túneles"	0	-	-	-	-
			Fx Forwards	10	-	-	-	-

Estas coberturas plurianuales se aplican, por el lado de los pagos, principalmente a los conceptos de pagos de rentas de aviones y pagos de combustible. Por el lado de los ingresos, a los denominados en GBP y CHF.

De acuerdo con el programa de coberturas, las posiciones cortas de USD, generadas por los pagos de rentas de aviones y pagos de combustible, se cubren hasta un 50% con instrumentos de cobertura hasta 5 años, mediante swaps de rentas de alquileres de flota denominados en dólares a euros. El porcentaje restante de la posición corta de dólares, así como las posiciones de GBP y CHF, se gestionan con operaciones tácticas de horizonte temporal entre uno y tres años.



La compañía utiliza diferentes instrumentos para realizar las coberturas de tipo de cambio: fx forwards, opciones de fx y cross currency swaps. El valor de mercado al 31 de diciembre de 2007 de todos los instrumentos de cobertura tipo de cambio, flujos y balance, asciende a 123 millones de euros negativos.

Riesgo de tipo de interés

Coberturas posiciones de balance a 31 de diciembre de 2007

Instrumento	Iberia	Iberia	Importe (Divisa en Millones)	
			Nominal a 31-12-07 (*)	Nominal a 31-12-08 (*)
Cross Currency Swaps de flotante a flotante	Recibe EUR	Paga USD	122.922	40.056

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

Coberturas de flujos a 31 de diciembre de 2007

Instrumento	Iberia	Iberia	Importe (Divisa en Miles) (*)				
			Nominal a 31-12-07	Nominal a 31-12-08	Nominal a 31-12-09	Nominal a 31-12-10	Nominal a 31-12-11
Cross Currency Swaps:							
De flotante a fijo	Recibe USD	Paga EUR	492.217	395.339	192.811	173.054	126.922
De flotante a flotante	Recibe USD	Paga EUR	874.915	682.549	435.400	190.475	-
De flotante a flotante	Recibe EUR	Paga USD	876.025	599.036	295.855	76.723	-
De fijo a fijo	Recibe USD	Paga EUR	298.328	299.085	180.862	68.731	65.442

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

Instrumento	Divisa	Importe (Divisa en Miles)				
		Nominal a 31-12-07	Nominal a 31-12-08	Nominal a 31-12-09	Nominal a 31-12-10	Nominal a 31-12-11
Interest Rate Swaps						
De flotante a flotante ⁽¹⁾	USD	207.399	193.079	177.505	161.122	143.888

(1) Iberia paga t/i flotante con cap y floor y recibe t/i flotante.

El riesgo de tipo de interés de la Sociedad está vinculado principalmente a las operaciones de financiación de flota, leases financieros y leases operativos. Estos conceptos son los que se cubren con las operaciones detalladas en los cuadros adjuntos.

Iberia utiliza para cubrir su riesgo de tipo de interés interest rate swaps y cross currency swaps. El valor de mercado de las coberturas de tipo de interés asciende a 22 millones de euros negativos.

Los tipos de interés fijos medios a pagar de las coberturas de tipo de interés son: EUR 4,57%, incluyendo el margen de la operación de financiación.

Por otro lado, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene concertadas operaciones de intercambio de tipo de interés realizadas en el marco interno de las estructuras de Leasing Operativo Japonés (JOL) por un importe nocional de 647 millones de USD a 31 de diciembre de 2007.

Riesgo de combustible

Subyacente	Commodity	Volumen (Tm)	Cobertura	Nominal (Tm)
Consumo de combustible de aviación	JET Kero CIF-NWE	2 millones	Combinación de opciones	840.000

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha mantenido hasta la fecha la política de cubrir directamente el precio del queroseno, y emplea para ello swaps y estructuras con opciones.

El valor de mercado de los derivados asciende a 9 millones de euros positivos al 31 de diciembre de 2007.

15. Situación fiscal

Los epígrafes "Deudores" y "Otras deudas no comerciales" del balance de situación al 31 de diciembre de 2007 adjunto, incluyen saldos con Administraciones Públicas cuya composición es la siguiente:

	Miles de euros
Saldos deudores (Nota 9):	
Impuesto anticipado	46.800
Haciendas Públicas extranjeras deudoras	6.760
Por el Impuesto sobre el Valor Añadido	5.706
Otros	60
	59.326
Saldos acreedores:	
Retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	29.245
Por tasas de salida y seguridad de Aeropuertos	35.897
Haciendas Públicas extranjeras acreedoras	38.528
Seguridad Social acreedora	21.423
Impuesto sobre Sociedades	34.288
Otros saldos acreedores	112
	159.493

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.

Desde el 1 de enero de 2002 la Sociedad tributa bajo el régimen de consolidación fiscal recogido en el Capítulo VII del Título VII del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D. Legislativo 4/2004 de 5 de marzo). La Sociedad está integrada en el grupo fiscal 148/02 del que es sociedad dominante.

La conciliación del resultado contable del ejercicio 2007 con la base imponible del Impuesto de Sociedades es como sigue:

	Aumento	Disminución	Importe	Miles de euros
Beneficio contable del ejercicio (antes de impuestos)				447.672
Diferencias permanentes	1.255	(1.361)		(106)
Diferencias temporales:				
Con origen en el ejercicio	227.173(a)	-		227.173
Con origen en ejercicios anteriores	1.123	(167.162)(b)		(166.039)
Base imponible (resultado fiscal)				508.700

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

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

El importe registrado en el epígrafe "Impuesto sobre Sociedades" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2007 adjunta corresponde a:

	Gasto (Ingreso)	Miles de euros
Aplicación del tipo impositivo del 32,5% a los beneficios contables ajustados por las diferencias permanentes		145.459
Más/(Menos):		
Deducciones en la cuota		(24.205)
Regularización Impuesto sobre Sociedades 2006		(345)
Otros		3.834
Impuesto sobre Sociedades		124.743

La ley 35/2006 de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, estableció la reducción a lo largo de dos años del tipo de gravamen general del Impuesto sobre Sociedades, de forma que dicho tipo quedó establecido en el 32,5% para el ejercicio 2007 y el 30% en ejercicios sucesivos.

Los activos y pasivos fiscales por impuestos anticipados y diferidos se han registrado en el balance de situación en función de su fecha de recuperación, en los epígrafes "Deudores", "Administraciones Públicas deudoras a largo plazo" y "Acreedores a Largo Plazo- Otras deudas" de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros			
	A Corto Plazo	Deudores	Total	Otras Deudas A Largo Plazo
A Largo Plazo				
Diferencias temporales originadas en el ejercicio	-	61.538	61.538	-
Diferencias temporales pendientes de aplicar				
originadas en ejercicios anteriores	46.800	230.504	277.304	1.176
Total	46.800	292.042^(*)	338.842	1.176

(*) Corresponde fundamentalmente a impuestos anticipados derivados de las provisiones dotadas para atender a las obligaciones con el personal y otras provisiones, y del diferimiento contable de los ingresos por créditos memorándum y otros incentivos relacionados con la flota.

El movimiento en el saldo de los impuestos anticipados habido en 2007 ha sido el siguiente:

	Miles de euros			
	Saldo al 31-12-06	Altas	Bajas	Saldo al 31-12-07
Corto plazo	46.800	46.800	(46.800)	46.800
Largo plazo	276.220	61.670	(45.848)	292.042

El calendario estimado de recuperación de los créditos impositivos a largo plazo al 31 de diciembre de 2007 es el siguiente:

Año de recuperación	Miles de euros	
	Reinversión	Deducción
2009		40.000
2010		40.000
2011 y siguientes		212.042
		292.042

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 inversiones y las aportaciones a mutualidades. La Sociedad se ha acogido a determinados beneficios fiscales por dichos conceptos, teniendo previsto aplicar deducciones por importe de 4 millones de euros en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2007. Asimismo, la Sociedad ha previsto aplicar en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2007 deducciones por doble imposición interna e internacional por importe de 4 millones de euros. Por último, durante el ejercicio 2007, la Sociedad ha reinvertido 123 millones de euros correspondientes al importe obtenido en la venta de activos generando una deducción de 16 millones de euros. En los últimos ejercicios los importes reinvertidos y las deducciones correspondientes son los siguientes:

	Miles de euros	
	Reinversión	Deducción
2003	31.516	4.822
2004	124.869	16.980
2005	824.576	128.710
2006	569	87
2007	123.325	16.380

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

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

Los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que de la resolución de los distintos recursos antes mencionados se deriven pasivos adicionales a los registrados en la cuenta "Provisión para responsabilidades".

La Sociedad está en proceso de Inspección fiscal de los ejercicios 2002, 2003 y 2004.

En relación con los ejercicios no prescritos, 2002 a 2007 para todos los impuestos aplicables a la Sociedad, los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que se materialicen pasivos adicionales a los contabilizados que pudieran tener un impacto significativo en las cuentas anuales.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 93 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D. Legislativo 4/2004 de 5 de marzo), se hace constar que la información relativa a la fusión de la Sociedad con Aviación y Comercio, S.A. se incluyó en la Nota 19 de la Memoria correspondiente al ejercicio 2000. Asimismo, en 2004 se realizó una aportación no dineraria a Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L., respecto de la cual, y conforme al artículo 84 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, se ha renunciado a parte de los beneficios fiscales. La información relativa a esta transacción se incluyó en la Nota 18 de la Memoria correspondiente al ejercicio 2004.

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 el ejercicio 2007 es como sigue:

Por Actividades	Miles de euros
Ingresos de pasaje (a)	4.324.916
Ingresos de carga	306.075
Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuerto)	279.978
Asistencia técnica a compañías aéreas	273.567
Otros ingresos	92.078
	5.276.614

(a) Incluye otros ingresos (recuperación de billetes pendientes de utilización, acuerdos comerciales, etc.) por importe de 291 millones de euros en 2007.

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

Red	Millones de euros
Doméstico	1.113
Medio radio	1.119
Largo radio	1.802
	4.034



b) Otros ingresos de explotación

El desglose por conceptos de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2007 adjunta es como sigue:

Conceptos	Miles de euros
Ingresos por comisiones	84.794
Ingresos por alquileres	24.379
Otros ingresos diversos	107.963
	217.136

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

c) Aprovisionamientos

El epígrafe “Aprovisionamientos” de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2007 adjunta, presenta la siguiente composición:

	Miles de euros
Combustible de aviones	1.150.643
Repuestos para la flota aérea	168.849
Material de mayordomía	23.236
Otros aprovisionamientos	16.641
	1.359.369

d) Plantilla y gastos de personal

La composición del saldo del epígrafe “Gastos de personal” de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2007 adjunta, es la siguiente:

	Miles de euros
Sueldos, salarios y asimilados	1.038.463
Seguridad Social	233.136
Otros gastos sociales	100.036
	1.371.635

El número de empleados, medido en términos de plantilla media, por categoría profesional durante el ejercicio 2007, ha sido el siguiente:

	Número de Empleados
Tierra:	
Grupo Superior de Gestores y Técnicos	1.121
Cuerpo General Administrativo	5.987
Otros	9.554
	16.662
Vuelo:	
Pilotos	1.707
Tripulantes de cabina de pasajeros	3.931
	5.638
	22.300

Al 31 de diciembre de 2007, la distribución por sexos y por categoría profesional del personal en plantilla a dicha fecha es la siguiente:

	Mujeres	Hombres
Tierra:		
Grupo Superior de Gestores y Técnicos	414	695
Cuerpo General Administrativo	4.292	2.155
Otros	1.149	8.843
	5.855	11.693
Vuelo:		
Pilotos	61	1.675
Tripulantes de cabina de pasajeros	3.167	1.131
	3.228	2.806
	9.083	14.499

e) Otros gastos de explotación

La composición de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2007 adjunta, es la siguiente:

	Miles de euros
Gastos comerciales	242.685
Alquiler flota aérea (Nota 6):	
Dry lease	347.008
Wet lease	45.953
Carga	15.156
Otros	12.390
Servicios de tráfico aéreo	388.647
Gastos de escala	40.753
Tasas de navegación	274.103
Mantenimiento de flota aérea	236.039
Otro mantenimiento	43.569
Gastos sistema de reservas	144.519
Servicios a bordo	72.570
Otros alquileres	74.595
Indemnizaciones de pasajeros, equipajes y carga	36.961
Otros	274.961
	2.249.909

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

Los honorarios relativos a servicios de auditoría de cuentas prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades del Grupo por el auditor principal, así como por otras entidades vinculadas al mismo durante el ejercicio 2007 han ascendido a 497.000 euros.

Por otra parte, los honorarios relativos a otros servicios profesionales prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades del Grupo por el auditor principal y por otras entidades vinculadas al mismo ascendieron en el ejercicio 2007 a 118.500 euros.

f) Gastos extraordinarios

La composición del saldo del epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2007 adjunta, es la siguiente:

	Miles de euros
Dotaciones por ampliación del Expediente de regulación de Empleo (Nota 12)	63.500
Dotaciones otras provisiones	19.735
Otros gastos extraordinarios	3.547
	86.782

17. Retribuciones y otras prestaciones a los Administradores

El importe de las retribuciones devengadas durante 2007 por los Administradores en su calidad de consejeros de la Sociedad se desglosa a continuación:

	Miles de euros
Retribuciones Consejo	
Asignación fija	753
Compensación económica por asistencia a sesiones	703
Retribuciones en especie	86
Total retribuciones	1.542

Por otra parte Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha incurrido en gastos relacionados con el desempeño de las funciones de sus Administradores no ejecutivos por importe de 8.165 euros.

Adicionalmente, uno de los Administradores ocupa un puesto ejecutivo en la Sociedad por cuyo desempeño ha percibido en 2007 las siguientes retribuciones:

	Miles de euros
Retribuciones fijas	630
Retribuciones variables	448
Retribuciones en especie	8
Opciones	310
	1.396

El importe correspondiente a Seguridad Social, seguros y otros gastos registrados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. derivados de las actividades desarrolladas por el Administrador Ejecutivo ha ascendido a 154.999 euros.

Durante el ejercicio 2007 no se ha concedido anticipo o crédito alguno a los Administradores, no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.



18. Detalle de participaciones en sociedades con actividades similares y realización por cuenta propia o ajena de actividades similares por parte de Administradores

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

Nombre	Actividad	Tipo de Régimen	Sociedad	Cargo/Función
Don Miguel Blesa de la Parra	Handling	Cuenta ajena	Flightcare (FCC)	Vocal Consejo FCC
Roger Maynard	Transporte aéreo	Cuenta ajena	British Airways	Director de Alianzas e Inversiones
	Transporte aéreo	Cuenta ajena	British Airways Citiexpress	Chairman
Lord Garel-Jones	Handling	Cuenta ajena	Acciona	Consejero independiente

A su vez Fernando Conte es miembro del Consejo y Presidente de la Comisión de Auditoría de IATA.

Asimismo, y de acuerdo con el texto mencionado anteriormente, se indica que los únicos Administradores que participan en el capital de sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. son Don Miguel Blesa de la Parra que participa en un 0,003% en Flightcare a través de FCC y Roger Maynard que participa en un 0,0004994% en British Airways.

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

19. Información sobre medioambiente

En el marco de su política ambiental, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha continuado desarrollando durante 2007 diversas actividades y proyectos con el fin de garantizar una correcta gestión de sus principales impactos sobre el entorno derivados del conjunto de la actividad de transporte aéreo.

A lo largo del ejercicio 2007 la Sociedad ha incurrido en gastos de naturaleza medioambiental por importe de 3 millones de euros, según el siguiente detalle:

	Miles de euros
Reparaciones y conservación medioambientales	1.055
Servicios técnicos ambientales	367
Gastos de personal asociados a gestión ambiental	941
Tributos medioambientales y otros	506
	2.869

Por otra parte, los activos de naturaleza medioambiental, que incluyen depuradoras, almacenes de residuos peligrosos, sistemas de filtros y recarga de gases, infraestructuras para la recirculación de aguas, entre otros, presentan un coste de adquisición de 63 millones de euros y una amortización acumulada de 33 millones de euros al 31 de diciembre de 2007.

En lo referente a la flota, la compañía mantiene una política de renovación de flota, en la que el medioambiente es un aspecto relevante a tener en cuenta (minimización del impacto acústico y atmosférico). En este sentido, la Sociedad continúa incorporando nuevos modelos que reducen el consumo de combustible en torno al 20% frente a aviones de generaciones anteriores. En este sentido, en 2007 se incorporaron nueve aviones de la familia A-320, retirando tres B-757, once A-320 y siete aviones de la flota MD.

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

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

20. Cuadros de financiación de los ejercicios 2007 y 2006

A continuación, se presentan los cuadros de financiación de la Sociedad correspondientes a los ejercicios 2007 y 2006:

Aplicaciones	Ejercicio	Ejercicio	Orígenes	Ejercicio	Ejercicio
	2007	2006		2007	2006
Gastos de establecimiento	81	91	Recursos procedentes de las operaciones	508.374	449.122
Adquisiciones de inmovilizado:			Ampliación de capital	7.844	7.946
Inmovilizaciones inmateriales	22.974	21.107	Deudas a largo plazo:		
Inmovilizaciones materiales	132.006	126.571	De otras empresas	7.805	3.890
Inmovilizaciones financieras			Enajenación de inmovilizaciones		
en empresas del Grupo			materiales e inmateriales	365.783	64.378
y asociadas	8.897	15.683			
Otras inversiones financieras	136.023	162.915	Cancelación, enajenación o traspaso		
Gastos a distribuir en varios ejercicios	-	5.366	a corto plazo de inversiones financieras	327.743	236.973
Dividendos efectivos	33.146	18.619	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	59.503	51.560
Cancelación o traspaso a corto plazo					
de deudas a largo plazo:					
Préstamos	177.386	202.886			
De otras deudas	10	-			
Provisión para grandes reparaciones	2.050	4.474			
Provisiones para obligaciones					
con el personal	23.194	20.537			
Provisión para responsabilidades	118.928	104.646			
Impuesto diferido a largo plazo	739	848			
Total aplicaciones	655.434	683.743	Total orígenes	1.277.052	813.869
Exceso de orígenes sobre aplicaciones			Exceso de aplicaciones sobre orígenes		
(aumento del capital circulante)	621.618	130.126	(disminución del capital circulante)	-	-

Variación del capital circulante	2007		2006	
	Aumento	Disminución	Aumento	Disminución
Acciones propias	5.179	-	-	14.450
Existencias	9.636	-	72.934	-
Deudores	124.966	-	-	31.382
Acreedores a corto plazo	-	38.610	-	357.620
Inversiones financieras temporales	485.900	-	480.092	-
Tesorería	36.245	-	-	7.886
Ajustes por periodificación activos	-	1.698	-	11.562
Total	661.926	40.308	553.026	422.900
Variación del capital circulante		-	130.126	-

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

	Miles de euros	
	2007	2006
Beneficio contable	322.929	85.203
Más/(Menos):		
Dotaciones a las amortizaciones y provisiones de inmovilizado	244.714	217.286
Dotaciones a las provisiones para riesgos y gastos	180.310	124.226
Gastos derivados de intereses diferidos y de gastos amortizables	25.912	32.135
Crédito impositivo recuperable a largo plazo	(15.822)	9.033
Ajustes negativos a la imposición sobre beneficios	-	40.428
Diferencias de cambio netas, procedentes del largo plazo	9.187	3.172
Trabajos realizados para el inmovilizado	(15.293)	3.751
Ingresos derivados de ingresos diferidos	(24.585)	(20.623)
Resultados netos en la enajenación de inmovilizado	(196.744)	(16.439)
Intereses inmovilizado financiero	(1.479)	(23.344)
Recuperación de excesos de provisiones y amortizaciones	(20.755)	(5.706)
	508.374	449.122

*Informe de Gestión
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.*

Principales parámetros

IBERIA	2007	2006	% s/ a.a.
Resultados (millones €)			
Ingresos de explotación	5.493,7	5.359,4	2,5
BAIIAR (EBITDAR)	925,7	790,1	17,2
Resultados de explotación	283,6	141,1	101,0
Resultados antes de impuestos	447,7	185,1	141,8
Resultados del ejercicio	322,9	85,2	279,0
Resultados del ejercicio antes de ajustes fiscales	322,9	125,6	157,0
Beneficio básico por acción (cént. €) ⁽¹⁾	34,2	9,1	273,6
Dividendos por acción (cént. €)	17,0	3,5	n.s.
Tráfico de pasajeros: producción e ingresos			
AKO (millones)	66.454	65.802	1,0
PKT (millones)	54.229	52.493	3,3
Coeficiente de ocupación (%)	81,6	79,8	1,8 p.
Ingresos de pasaje (millones €)	4.034,2	3.963,2	1,8
Ingreso medio pasaje por PKT (cént. €)	7,44	7,55	(1,5)
Ingreso medio pasaje por AKO (cént. €)	6,07	6,02	0,8
Magnitudes y ratios financieros			
Fondos propios (millones €)	1.980,7	1.683,1	17,7
Endeudamiento neto de balance (millones €) ⁽²⁾	(2.474,2)	(1.700,1)	45,5
Endeudamiento neto ajustado (millones €) ⁽³⁾	607,9	1.368,7	(55,6)
Margen resultado de explotación (%)	5,2	2,6	2,5 p.
Margen resultado neto del ejercicio (%)	5,9	1,6	4,3 p.
Ingreso explotación por AKO (cént. €)	8,27	8,14	1,5
Coste explotación por AKO (cént. €)	7,84	7,93	(1,1)
Coste explotación ex-fuel por AKO (cént. €)	6,11	6,15	(0,6)
Recursos			
Plantilla media equivalente ⁽⁴⁾	22.300	23.865	(6,6)
Ingresos de explotación por empleado (miles €) ⁽⁴⁾	246,4	224,6	9,7
Productividad (miles de AKO por empleado) ⁽⁴⁾	2.980	2.757	8,1
Flota operativa a 31 de diciembre	136	150	(9,3)
Utilización de la flota (H.B. por avión y día)	9,6	9,1	5,3

GRUPO IBERIA	2007	2006	% s/ a.a.
Resultados (millones €)			
Ingresos de explotación	5.521,8	5.387,8	2,5
BAIIAR (EBITDAR)	932,0	790,5	17,9
Resultados de explotación	283,5	122,0	132,5
Resultados antes de impuestos	446,4	165,2	170,3
Resultados consolidados del ejercicio	327,6	57,0	n.s.
Rdo. consolidado antes de ajustes fiscales	327,6	116,1	182,2
Magnitudes y ratios financieros			
Patrimonio neto (millones €)	2.005,9	1.738,6	15,4
Endeudamiento neto ajustado (millones €) ⁽³⁾	581,7	1.346,6	(56,8)
Margen EBITDAR (%)	16,9	14,7	2,2 p.
Margen resultado de explotación (%)	5,1	2,3	2,9 p.
Margen resultados consolidados (%)	5,9	1,1	4,9 p.

n.s.: no significativo

⁽¹⁾ Número medio ponderado de acciones en circulación (en miles): 945.467 en 2007; 932.049 en 2006.

⁽²⁾ Importe en negativo significa disponibilidades líquidas superiores a la deuda remunerada (sin incluir los intereses del arrendamiento financiero).

⁽³⁾ Endeudamiento neto de balance + Arrendamientos de flota capitalizados – Intereses capitalizados préstamos Iberbus.

⁽⁴⁾ Productividad de la plantilla total de IBERIA. A partir de enero de 2007 se modifican los criterios utilizados en el cálculo de la plantilla equivalente con la finalidad de obtener unos datos más representativos. Las plantillas del año 2006 han sido recalculadas de acuerdo a los nuevos criterios.

1. Hechos relevantes

La economía mundial prolongó durante el primer semestre de 2007 el fuerte crecimiento registrado en el año anterior. La crisis de las hipotecas de alto riesgo en Estados Unidos a mediados de año ha dado origen a un periodo de turbulencias financieras, caracterizado por una fuerte restricción del crédito. Este hecho, unido a la aceleración en las tasas de inflación, motivada por la escalada del precio de las materias primas, han ensombrecido las perspectivas económicas, aunque han tenido un impacto limitado en el crecimiento económico del segundo semestre. Así, para el acumulado del año 2007, las estimaciones del Fondo Monetario Internacional (FMI) apuntan a un incremento del producto interior bruto (PIB) mundial del 4,9%, solo ligeramente por debajo del alcanzado en 2006.

El vigoroso crecimiento de la economía mundial, unido a la intensificación del comercio y a la aplicación de adecuadas políticas macroeconómicas, han contribuido al desarrollo de la economía europea, destacando el dinamismo de algunos países de Europa del Este. En la zona del Euro se estima un crecimiento del PIB del 2,6% en 2007, y en el caso de la economía española el crecimiento fue del 3,8%.

Para las economías de Latinoamérica y el Caribe, mercados prioritarios del Grupo Iberia, el FMI pronostica un crecimiento económico del orden del 5% en 2007, lo que supone continuar con el dinamismo mostrado en el año anterior.

Crecimiento del PIB real (a)	2007	2006
A nivel mundial (b)	4,9	5,0
Estados Unidos	2,2	2,9
América Latina y el Caribe (b)	5,0	5,5
Zona del Euro (b)	2,6	2,8
Europa central y oriental (b)	5,5	6,4
España	3,8	3,9

Fuentes: FMI, Perspectivas de la economía mundial (enero 2008 y diciembre 2007).

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

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

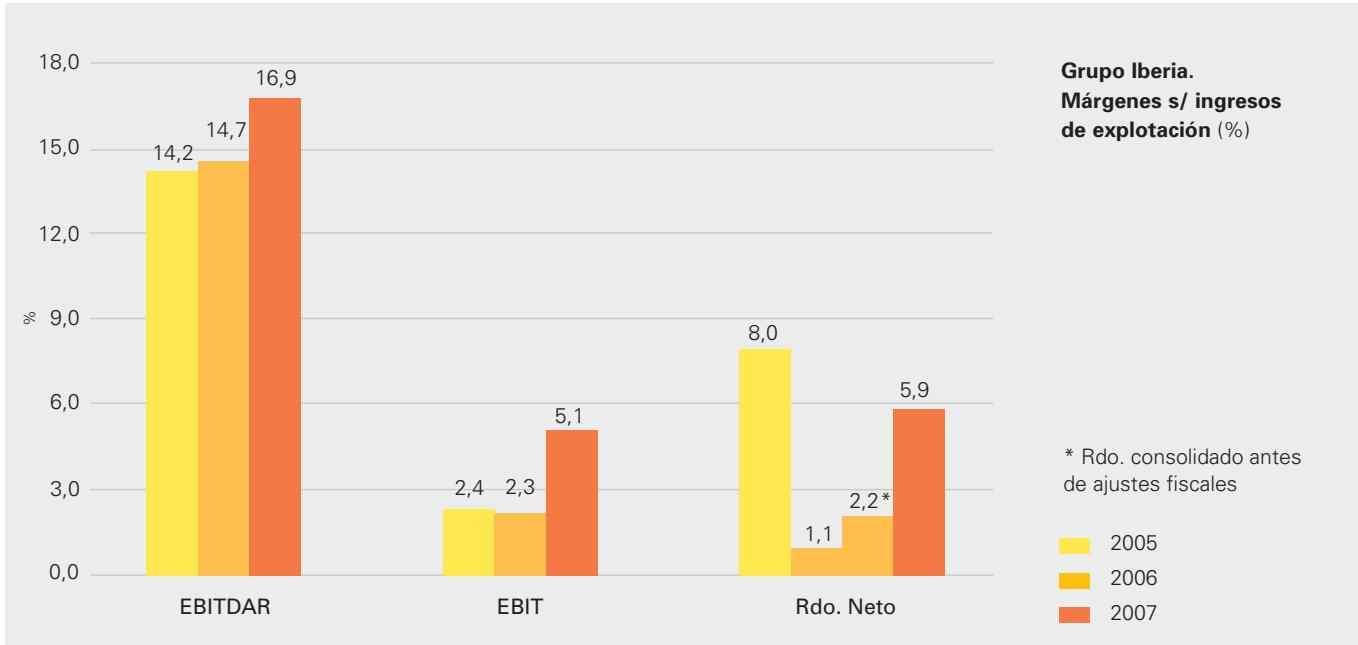
Apoyado en el sostenido crecimiento de la economía mundial, el tráfico aéreo de pasajeros tuvo una progresión significativa en 2007. Según datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, sus siglas en inglés), el número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) en vuelos regulares internacionales creció un 7,4% con relación a 2006 en el conjunto del sector. El incremento de la oferta fue algo más moderado, un 6,2%, alcanzándose un coeficiente de ocupación de pasaje del 77,0% lo que supone una mejora de 0,8 puntos porcentuales con relación al año anterior.

El incremento del tráfico internacional de las compañías europeas de red fue del 5,4% respecto a 2006, según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA). Si consideramos el tráfico total de la AEA, incluyendo los vuelos domésticos, el número de PKT aumentó un 5,1%, con un crecimiento moderado del 4,2% en el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO); así, el coeficiente de ocupación mejoró 0,7 puntos con relación al año anterior. Por su parte, las compañías europeas de bajo coste mantuvieron una fuerte expansión, registrando un crecimiento del tráfico en torno a un 24%.

En España el tráfico aéreo ha experimentado un fuerte crecimiento en 2007, en parte impulsado por el aumento de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias. Según datos de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) el número de pasajeros en vuelos comerciales (domésticos e internacionales) se incrementó un 9,1% respecto a 2006, casi el doble que el ya mencionado aumento de tráfico de las compañías europeas integradas en la AEA.

Después de seis años consecutivos de pérdidas, los resultados del sector aéreo mundial fueron positivos en 2007, a pesar de la histórica subida del precio del petróleo en los últimos meses del año, llegando a cotizar el barril de crudo Brent en un entorno cercano a los 100 dólares en diciembre. Según las últimas estimaciones publicadas por IATA, las compañías obtendrán unos beneficios netos de 5.600 millones de dólares, frente a las pérdidas de 500 millones de dólares que se produjeron en 2006, gracias al incremento de ingresos, impulsado por el crecimiento económico, y al continuado control de los costes, que han permitido contrarrestar el mencionado impacto de la subida del combustible.

En este escenario, el Grupo Iberia afrontó el segundo año de ejecución del Plan Director 2006/08 consiguiendo la mayor parte de los objetivos establecidos para este ejercicio, incluso anticipando la consecución de algunos previstos para 2008, y mejorando de forma muy significativa todos los niveles de rentabilidad.



En 2007, el número de PKT de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante, IBERIA) aumentó un 3,3% con relación al año anterior, frente a un incremento de oferta del 1,0%, y el coeficiente de ocupación de pasaje mejoró 1,8 puntos porcentuales, elevándose al 81,6%, que establece –por tercer año consecutivo– un nuevo récord histórico en el nivel de ocupación medio de la compañía, situándose también como el valor más alto entre las aerolíneas de red europeas.

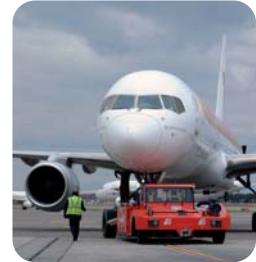
Siguiendo una de las líneas estratégicas del Plan Director, en 2007 la compañía continuó potenciando el desarrollo de la operación de red en el aeropuerto de Madrid-Barajas, su principal centro de distribución de vuelos (en adelante, *hub*). La reciente ampliación de la capacidad del aeropuerto es una oportunidad para crecer y desarrollar una operación de red rentable. Además, el Grupo Iberia cuenta con su ubicación en la nueva Terminal T4, que ofrece las condiciones apropiadas para que la compañía siga mejorando la calidad del servicio. Así, IBERIA aumentó significativamente la capacidad ofertada en los vuelos desde/a Madrid a lo largo del ejercicio, incrementando el número de frecuencias en rutas troncales y abriendo hasta siete nuevos destinos internacionales.

De acuerdo a la estrategia planificada de fortalecer la estructura de red, el crecimiento de la actividad de transporte aéreo se mantuvo focalizado en los vuelos de largo radio, especialmente en América del Sur y en Estados Unidos, en este último caso con la apertura de las nuevas rutas a Boston y Washington. El posicionamiento de IBERIA en los mercados de América y el dinamismo de la demanda durante el año llevó a un incremento del 8,7% en el número de PKT del sector de largo radio respecto a 2006. Y, por primera vez en sus 80 años de historia, IBERIA transportó más de cuatro millones de pasajeros en sus vuelos transatlánticos. Además, en 2007 la compañía consolidó su liderazgo en el mercado Europa – Latinoamérica, al elevar su cuota hasta el 19,9%, ampliando la ventaja respecto a sus principales competidores.

Simultáneamente, IBERIA continuó reestructurando el programa de corto y medio radio, realizando ajustes selectivos en los vuelos domésticos y europeos para garantizar una adecuada rentabilidad y fortalecer las conexiones en el *hub* de Madrid. Así, el volumen de tráfico disminuyó un 4,3% en el agregado de la operación de corto y medio radio, si bien aumentó un 13,1% en los vuelos a/desde el aeropuerto de Madrid-Barajas.

En el ejercicio 2007 los ingresos por tráfico de pasaje y carga de IBERIA se incrementaron un 2,5% respecto al año anterior, subiendo en la misma proporción la cifra de los ingresos de explotación totales, que alcanzó los 5.493,7 millones de euros. Al analizar las variaciones interanuales hay que considerar el impacto de la significativa depreciación del dólar frente al euro, que redujo tanto los ingresos como los gastos operativos, aunque en los resultados antes de impuestos esos impactos tendieron a compensarse. Con tipos de cambio constantes, los ingresos de explotación se hubieran incrementado un 4,8%.

El ingreso medio por PKT disminuyó un 1,5% respecto al año anterior, afectado por el crecimiento de la etapa media de pasaje (un 6,9%) y por la depreciación de otras monedas, principalmente el dólar, frente al euro. Apoyado en la mejora del coeficiente de ocupación, el ingreso medio de pasaje unitario (por AKO) se incrementó un 0,8% respecto a 2006; descontando el efecto negativo de la variación de los tipos de cambio de monedas, la mejora hubiera sido del 3,1%.



En el sector de largo radio el incremento del ingreso unitario (por AKO) fue del 6,4% con relación a 2006, aumentando la cifra de los ingresos de pasaje un 13,6%. Estas subidas estuvieron impulsadas, en parte, por la significativa mejora del *mix* de clases. El elevado nivel de satisfacción que manifiestan los clientes de la *Business Plus*, la clase de negocios de la compañía en los vuelos intercontinentales, se ha traducido en un aumento del 18,8% en el número de pasajeros en esta Clase.

Después de la profunda reestructuración del programa, el ingreso de pasaje unitario (por AKO) en el sector doméstico se incrementó un 6,0% respecto al año anterior, dato que debe ser valorado en el contexto de un mercado afectado por un fuerte crecimiento de la oferta. Mientras que el ingreso unitario de los vuelos de medio radio internacional disminuyó un 4,1% en 2007, motivado principalmente por la presión que ejerce sobre las tarifas la fuerte expansión de los operadores de bajo coste y, en menor medida, por el aumento de la etapa media en este sector (un 3,0%).

El importe agregado del resto de los ingresos de explotación (ajenos al transporte) se incrementó un 2,7%, destacando un año más la fuerte progresión de los ingresos por servicios de mantenimiento aeronáutico (un 25% con relación a 2006). De acuerdo al Plan Director 2006/08, este segmento de negocio ha diseñado una política comercial que potencia la realización de trabajos para terceros de mayor valor añadido, principalmente revisión de motores y de componentes, externalizando labores de menor cualificación.

Esa fuerte progresión de los ingresos por servicios de mantenimiento a terceros compensó la reducción experimentada en los ingresos de handling (un 15,5%), debido a la incorporación de un mayor número de operadores de handling de rampa en los principales aeropuertos españoles a principios de 2007, después de la resolución de los concursos para la concesión de las nuevas licencias en julio de 2006. IBERIA obtuvo licencias para la realización del handling a terceros en 36 aeropuertos (más el helipuerto de Ceuta). Además, IBERIA se ha incorporado a las Uniones Temporales de Empresas (UTE) ganadoras en Barcelona, Lanzarote y Fuerteventura (aeropuertos en los que la compañía no resultó adjudicataria) con una participación del 32% en el primer caso y del 30% en las UTE de los dos aeropuertos canarios.

Los gastos de explotación de IBERIA disminuyeron un 0,2% respecto al año anterior, y un 1,1% en términos unitarios (por AKO), gracias al desarrollo de las medidas de reducción de costes contempladas en el Plan Director 2006/08, junto al efecto favorable de la depreciación del dólar. Destacó la reducción de los gastos de personal en 17,2 millones de euros con relación a 2006, basada en la disminución de la plantilla y en la moderación salarial, después de la inclusión de la retribución variable acordada con los Colectivos de Tierra y de Tripulantes de Cabina de Pasajeros, reflejo de los buenos resultados económicos de la compañía.

En el año 2007 también fue relevante la mejora de la productividad de los recursos en la compañía, tanto a nivel de plantilla, que aumentó un 8,1% respecto al año anterior (en términos de AKO producidos por empleado), como a nivel de la flota de pasaje, cuya utilización media, medida en horas bloque por avión y día, se situó en 9,6 horas en 2007 superando en un 5,3% a la registrada en 2006.

Los beneficios de explotación de IBERIA se situaron en 283,6 millones de euros en 2007, aumentando un 101% con relación al ejercicio anterior. El margen del resultado operativo sobre los ingresos de explotación aumentó 2,5 puntos porcentuales respecto a 2006, mientras que el margen del resultado neto se incrementó 4,3 puntos (3,5 puntos antes del ajuste fiscal registrado en el ejercicio anterior).

La compañía obtuvo beneficios operativos en los cuatro trimestres de 2007, un significativo logro que, en parte, se debió a la menor estacionalidad de la demanda, derivada del aumento de la participación del sector de largo radio y del desarrollo de la operación de red. En términos unitarios, el beneficio de explotación de IBERIA se situó en 0,43 céntimos de euro por AKO en 2007, frente a 0,21 céntimos de euro obtenidos en el ejercicio anterior.





También mejoraron de forma significativa los resultados financieros, que ascendieron a 160,2 millones de euros en 2007, superando en 127,2 millones a los registrados en el ejercicio anterior, motivado, principalmente, por el registro de la plusvalía obtenida por la devolución de aportaciones a los socios y venta de parte de la participación de IBERIA, consecuencia de la operación de recapitalización en Wam Acquisition S.A., que ascendió a 97 millones de euros en las cuentas individuales de la compañía.

Como consecuencia de todo lo anterior, el beneficio después de impuestos de IBERIA alcanzó los 322,9 millones de euros en 2007, lo que supone un incremento de 237,7 millones respecto al año anterior, o de 197,3 millones si no incluimos en 2006 el ajuste fiscal producido por la aplicación de los nuevos tipos del Impuesto de Sociedades y su impacto sobre los créditos fiscales de la compañía.

En las cuentas consolidadas, el beneficio después de impuestos del Grupo Iberia ascendió a 327,6 millones de euros en 2007, aumentando en 270,6 millones respecto al año anterior, o en 211,2 millones si no incluimos en 2006 el mencionado ajuste fiscal.

Producto y Calidad

Con la finalidad de aumentar la satisfacción del cliente, IBERIA mantiene un compromiso permanente con la mejora de la calidad del servicio, que constituye una de las líneas estratégicas del Plan Director 2006/08.

Gracias al permanente esfuerzo de todas las áreas involucradas en la operación, la compañía alcanzó un índice de puntualidad (cota 15 minutos) del 80,8% en el año 2007 para el conjunto de la red, mejorando en 3,4 puntos porcentuales respecto a 2006. El nivel alcanzado en 2007 sitúa a IBERIA como la compañía europea de red más puntual.

El lanzamiento de la *Clase Business Plus* en los vuelos de largo radio a mediados de 2005 requirió una inversión superior a los 100 millones de euros, que ha sido rentabilizada gracias a la excelente respuesta obtenida. Durante el año 2007 IBERIA ha ido actualizando el servicio a bordo y las prestaciones ofrecidas a los clientes de la *Business Plus*, buscando el mejor complemento a la comodidad de las butacas y los avanzados sistemas de comunicación y entretenimiento. Una destacada iniciativa ha sido la evolución de la oferta gastronómica. Nombres prestigiosos como el cocinero Sergi Arola, el sumiller Custodio L. Zamarra o el repostero Francisco Torreblanca, o empresas reconocidas como *Gategourmet* y *Todovino*, han colaborado con IBERIA para ampliar la variedad y calidad de los alimentos y vinos españoles ofrecidos en el servicio a bordo.

La compañía también se ha esforzado en mejorar el servicio que ofrece en sus vuelos de corto y medio radio. A mediados de 2006 inició la reconfiguración de la cabina de pasajeros de todos los aviones Airbus, instalando un modelo de butaca de nueva generación, más cómoda y con menor volumen. A finales de 2007 el 76% de los aviones ya habían sido reconfigurados. Además, a partir de agosto de 2007, IBERIA renovó la carta a bordo que pone a disposición de sus clientes de la Clase Turista, incorporando "TuMenú", una opción conformada por alimentos frescos, sencillos y saludables, elaborada en exclusiva por la empresa de comida rápida de calidad "Fast Good", creada por el reputado cocinero Ferrán Adriá y NH Hoteles.

Desde agosto de 2007 también se introdujeron novedades en el servicio de venta a bordo de productos. La compañía firmó un contrato con la empresa americana *Duty Free World* especialista en la gestión y comercialización de productos destinados a la venta a bordo, que aporta su experiencia, innovando las técnicas de ventas y renovando los catálogos, que sin duda han reportado mayor satisfacción a los clientes, a la vez que su extensa red permite obtener sinergias en las compras y ampliar la gama de productos ofrecidos.

A principios de año IBERIA renovó las tres salas VIP que tiene en la Terminal T4 del aeropuerto de Barajas, equipándolas con los últimos avances en entretenimiento audiovisual, mejorando el servicio que ofrece a sus clientes y a los de sus socios de la alianza **oneworld**. Además, en dos de estas salas los clientes también pueden disfrutar de un espacio dedicado específicamente a la Bodega *Business Plus*, y probar los diferentes vinos seleccionados para el servicio a bordo.

El programa Iberia Plus, el primer programa internacional de fidelización de clientes que se creó en Europa y uno de los más importantes en la actualidad, está diseñado para recompensar a los mejores clientes con vuelos gratuitos y ventajas exclusivas. El número de titulares de Iberia Plus ascendía a 3,3 millones a finales de 2007, un 12,8% más respecto al año precedente.

Innovación y Tecnología

Para IBERIA la innovación abarca todos los conceptos empresariales: estrategia, procesos, servicios y productos. Cada año la compañía gestiona decenas de proyectos orientados a la mejora de la calidad de los servicios, al avance tecnológico de los procesos o al ahorro de recursos. Gran parte de ellos son reconocidos como proyectos innovadores mediante certificaciones o evaluaciones independientes de distintos organismos oficiales, tanto nacionales como internacionales.

La compañía continuó mejorando la funcionalidad de Iberia.com, su página comercial en Internet, e incorporó nuevas opciones, entre las que destaca el desarrollo de una nueva plataforma de comunicación que permite consultar los contenidos de la Web a través de diferentes tipos de dispositivos móviles, como teléfonos o PDA. También mejoró la integración de la página web con otros productos claves para la compañía, como IB Plus, CRM (*Customer Relationship Management*) y BRM (*Business Relationship Management*).



Igualmente, en el año 2007 prosiguió la expansión internacional de Iberia.com, con el desarrollo de seis nuevas versiones específicas para Rumanía, República Checa, Nigeria, Senegal, Guinea Ecuatorial y Argelia, sumando un total de 44 versiones en cinco idiomas, que cubren la totalidad de los países donde vuela IBERIA. También se ha ampliado el número de socios que ofrecen sus productos a través de nuestra página web, de modo que las ventas totales (billetes de avión, hoteles, servicios de alquiler de coches...) ascendieron a 488,5 millones de euros en 2007, lo que supone un incremento del 7,1% respecto al año anterior.

A mediados de 2007, IBERIA lanzó una primera Web dirigida en exclusiva a las agencias de viaje en España, www.iberiagencias.com, cuyo objetivo es el de ofrecer a las agencias un único espacio en el que consultar de manera sencilla toda la información comercial existente, ofrecer la posibilidad de realizar diferentes tipos de peticiones online, e incluso, obtener información relacionada con el balance económico entre agencia y compañía.

La compañía ofrece también el servicio de auto facturación, al que pueden acceder todos los pasajeros que viajen a destinos para los cuales no se requiera la comprobación del pasaporte o cualquier otro requisito de seguridad o inmigración. El cliente puede obtener su tarjeta de embarque a través de Iberia.com o utilizando las máquinas situadas en los aeropuertos. En ambas modalidades el grado de utilización ha aumentado aceleradamente desde su implantación, correspondiendo el mayor crecimiento al auto check-in online. En 2007, el número total de pasajeros auto facturados (en máquinas y online), incluidos los del Puente Aéreo, representó el 21,3% de todos los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales con destino a países Schengen, superando en más de cinco puntos porcentuales a la media obtenida en el año anterior.

El billete electrónico ya es el formato utilizado por casi la totalidad de los clientes de IBERIA, y representó el 95,4% de todos los billetes emitidos (en España y resto de países) en 2007. Durante este año la compañía también ha realizado un gran esfuerzo para extender la utilización del billete electrónico interlínea, cuya participación en la totalidad de los cupones interlínea facturados superó el 91%.

Con la finalidad de optimizar los ingresos, de acuerdo a una de las iniciativas del Plan Director, IBERIA ha desarrollado un proyecto denominado NO-DO, que va a suponer un cambio en los procesos de trabajo y soportes informáticos del modelo de gestión de los ingresos de pasaje. El nuevo modelo se basa en una herramienta de optimización origen-destino, que permite evaluar los tráficos de pasajeros que vuelan punto a punto y también los que vuelan en conexión, eligiendo en cada momento la opción que más interesa para maximizar los ingresos del conjunto de la red, no de un vuelo en concreto. Adicionalmente, el proyecto también prevé la implantación de dos herramientas específicas para optimizar los ingresos en los tráficos punto a punto, especialmente necesario en aquellos mercados con fuerte crecimiento de las compañías de bajo coste.

La compañía también está trabajando en la implantación de una herramienta para optimizar los ingresos de carga (*Yield Management Cargo*), que permita en tiempo real, gestionar las reservas de carga en función de los ingresos y costes que éstas generen. También en la Dirección de Carga se ha implantado con éxito un novedoso conocimiento aéreo electrónico dentro del área nacional.

En el año 2007 la Dirección General de Aeropuertos ha iniciado la implantación de un paquete informático (INFORM) para la Gestión de Escalas Automatizadas en Barajas, que progresivamente se implantará en otras escalas. Este paquete potenciará los aspectos de planificación y asignación automática de recursos, incrementando la productividad y el control en la gestión del negocio de handling.

Entre los proyectos de innovación emprendidos en la Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería cabe destacar la creación de un taller de alabes totalmente automatizado, y el desarrollo de un sistema (GEROMA) para la gestión de la programación y el mantenimiento de los aviones de la flota de IBERIA.

Renovación de flota

IBERIA ha continuado con el proceso de renovación de su flota, con la finalidad de disponer de aviones más modernos, con las mejores prestaciones, con costes inferiores en combustible, operación y mantenimiento y más respetuosos con el medioambiente. La incorporación de nueve aeronaves procedentes directamente de la fábrica Airbus (un A321 y ocho A319) durante el ejercicio, que han sustituido a algunos de los aviones más antiguos, ha disminuido la edad media del conjunto de la flota operativa, que se situó en 7,7 años en 2007.

El plan de renovación también persigue la homogeneidad de las aeronaves en ambas flotas, con la finalidad de conseguir una reducción en los costes de mantenimiento y optimizar la utilización de las tripulaciones técnicas, a la vez que ofrece ventajas en la gestión operativa del programa comercial.

Desde mediados de 2006 la compañía realiza todos sus vuelos de largo radio con un único tipo de flota, el Airbus A340, que a finales del ejercicio 2007 se componía de 31 aviones A340 (19 de la versión 300 y 12 de la versión 600), cuya edad media se situaba en 6,7 años. Así, IBERIA es una de las compañías con la flota de largo radio más moderna del sector aéreo mundial.

De acuerdo con el plan de renovación y homogeneización de la flota de corto y medio radio, la compañía incorporó durante 2007 diez aeronaves de la familia A320 (un A321, un A320 y ocho A319), y salieron un total de veinticuatro aviones (nueve A320, cinco B757, nueve MD87 y un MD88) de modo que a finales de año la flota operativa destinada a las rutas domésticas y de medio radio internacional estaba compuesta por 105 aviones, de los que 83 eran del fabricante Airbus. Las tripulaciones de IBERIA ya sólo operan dos familias de flota (A320 y MD87/88) en el corto/medio radio. La retirada de la flota MD finalizará a mediados de 2009.



Cambios en el accionariado y en los Órganos de Gobierno

La Junta General de Accionistas celebrada el 30 de mayo de 2007 aprobó la modificación del artículo 44 de los Estatutos Sociales, que regula la composición del Consejo de Administración, los requisitos exigidos de los miembros del Consejo y el procedimiento de su nombramiento y reelección, a los efectos de adaptarlo a las recomendaciones del Código Unificado de Buen Gobierno. Así, el Consejo de Administración de la Sociedad estará integrado por diez miembros como mínimo y catorce como máximo.

Dicha Junta General de Accionistas también aprobó el nombramiento de D. Felipe Benjumea Llorente como nuevo vocal independiente del Consejo de Administración, y la reelección de los vocales D. Fernando Conte García, D. José Manuel Fernández Noriebla, D. Antonio Masa Godoy, D. José Pedro Pérez-Llorca Rodrigo y D. José Terceiro Lomba.

En noviembre de 2007, Caja Madrid acordó la compra de la totalidad de las acciones puestas a la venta por BBVA y Logista. A 31 de diciembre de 2007 los principales accionistas de la Sociedad eran Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid (Caja Madrid), con un 22,99% del capital social, y British Airways and American Airlines Holdings B.V., con un 9,90%.

En la sesión del Consejo de Administración de IBERIA celebrado el 20 de diciembre de 2007, fueron nombrados Consejeros de la compañía Valoración y Control, S.L. e Inmogestión y Patrimonios, S.A., representados por D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo y D. Alberto Recarte García-Andrade, respectivamente. Ambos consejeros sustituyen a los Vocales D. Gregorio Villalabeitia Galarraga y D. Antonio Vázquez Romero, representantes de BBVA y Logista, respectivamente.

2. Evolución económica y operativa

2.1. Actividad

En el Informe de Gestión Consolidado del ejercicio 2007 se ofrece una descripción mas detallada de la evolución operativa de IBERIA, tanto en transporte como en el resto de negocios. Este informe de la Sociedad matriz contiene únicamente un breve resumen.

2.1.1. Transporte

Transporte de pasajeros

En el conjunto de su red, IBERIA mejoró el coeficiente de ocupación de pasaje en 1,8 puntos porcentuales con relación al ejercicio anterior, alcanzando el 81,6% en 2007, que establece un nuevo récord anual de la compañía. Tanto el nivel alcanzado como la subida respecto a 2006 se sitúan por encima de la media obtenida por las compañías integradas en la Asociación de Aerolíneas Europeas (cuyo coeficiente de ocupación subió 0,7 puntos porcentuales, situándose en el 77,1%), y supera también los niveles obtenidos por las principales compañías europeas de red en el año 2007.

El número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) por IBERIA aumentó un 3,3% respecto al año anterior, gracias fundamentalmente a la buena respuesta de la demanda al crecimiento de la oferta en las rutas de América. En el año 2007 el tráfico del sector de largo radio representó el 61,4% del total de PKT, aumentando en tres puntos porcentuales con relación a 2006.

Los ingresos de pasaje se incrementaron un 1,8% con relación a 2006, apoyados principalmente en la mejora del coeficiente de ocupación y a pesar del descenso (un 1,5%) registrado en el ingreso medio por PKT (*yield*), que se vio afectado por la fuerte competencia, especialmente en Europa, por el crecimiento de la etapa media de pasaje (un 6,9%) y, sobre todo, por el impacto de la depreciación del dólar frente al euro. Con tipos de cambio de moneda constantes, el *yield* se habría incrementado un 0,8% respecto al año anterior.

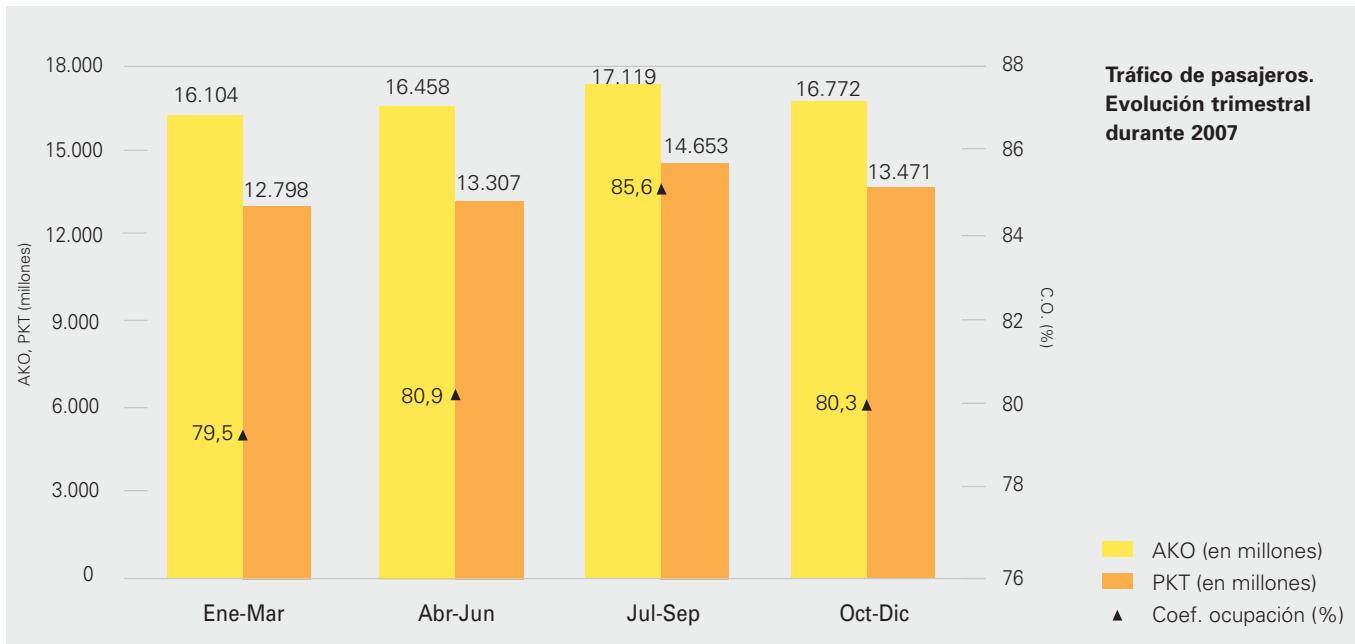
El siguiente cuadro refleja la evolución de los principales parámetros de la actividad de transporte de pasajeros de IBERIA para el conjunto de su red:

Transporte de pasajeros	2007	2006	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
AKO (millones)	66.454	65.802	652	1,0
PKT (millones)	54.229	52.493	1.736	3,3
Coeficiente de ocupación (%)	81,6	79,8	1,8	n.a.
Horas bloque	493.460	506.747	(13.287)	(2,6)
Ingresos de pasaje / PKT (cént. €)	7,44	7,55	(0,11)	(1,5)
Ingresos de pasaje / AKO (cént. €)	6,07	6,02	0,05	0,8
Ingresos de pasaje (millones de €)	4.034,2	3.963,2	71,0	1,8

n.a.: no aplicable.



En los cuatro trimestres de 2007 el coeficiente de ocupación mejoró respecto al mismo periodo del año anterior. También se incrementaron la oferta y el tráfico en cada trimestre del año, con excepción del segundo, en el que registraron moderados descensos debido a una desaceleración puntual en el crecimiento de la oferta en los vuelos de largo radio, que se sumó al efecto de los ajustes en los enlaces domésticos y europeos, que fueron algo mayores en el segundo trimestre que en el resto del año.



De acuerdo al objetivo establecido en el Plan Director 2006/2008 de fortalecer la operación de red y aumentar la rentabilidad, durante 2007 la compañía continuó aumentando la oferta en el sector de largo radio, un 6,8% respecto al año anterior, y profundizando en la reestructuración del programa de corto y medio radio, ya iniciada en 2006, con la ampliación de las conexiones en el *hub* de Madrid-Barajas y los ajustes de capacidad en algunos enlaces punto a punto desde otros aeropuertos. Por consiguiente, el volumen de oferta disminuyó un 0,3% en los vuelos internacionales de medio radio, y un 13% en el sector doméstico. No obstante, en el agregado de todos los vuelos de corto y medio radio con salida o llegada en el aeropuerto de Madrid, la capacidad ofrecida aumentó un 13,1% con relación a 2006.

Conforme a esta estrategia de crecimiento selectivo, en el ejercicio 2007 la compañía alcanzó los 66.454 millones de asientos-kilómetro ofertados (AKO) en el conjunto de su red, lo que supone un incremento del 1,0% respecto al año anterior.

La producción propia de la flota de pasaje de IBERIA, medida en términos de horas bloque, disminuyó un 2,6% respecto a la del año 2006, reduciéndose también el número de horas operadas por los aviones contratados en régimen de *wet lease* en un 3,9%. Las horas bloque del *wet lease* representaron el 4,8% del total de las producidas en 2007.

IBERIA transportó 4,2 millones de pasajeros en los vuelos de largo radio en 2007, tras registrar un incremento del 8,1% respecto al ejercicio anterior, siendo el primer año en la historia de la compañía en que se supera la cifra de cuatro millones de clientes en los vuelos transatlánticos. Para el conjunto de la red, el número de pasajeros transportados se situó en 26,9 millones en 2007.

El número de PKT ascendió a 54.229 millones en el conjunto de la red, gracias principalmente al aumento del tráfico en los vuelos de largo radio (un 8,7%) respecto a 2006. En términos absolutos, el mayor aumento de tráfico correspondió a América del Sur 1.477 millones de PKT más que en 2006, lo que supone un incremento del 14%. Mientras que en términos relativos, la mayor subida correspondió a América del Norte, un 19,4% respecto al año anterior, debido sobre todo a la apertura de dos nuevos destinos, Boston y Washington, en la primavera de 2007.

El coeficiente de ocupación mejoró 1,6 puntos porcentuales respecto al año anterior en el sector de largo radio, alcanzando una media anual del 87,2% en 2007, el nivel más alto para este sector en la historia de la compañía. La mejora fue muy significativa en los enlaces domésticos, 3,1 puntos por encima del coeficiente obtenido en 2006, alcanzando el 75,9%. Mientras que en el sector de medio radio, el nivel de ocupación se mantuvo estable, situándose en el 72,7%.

El ingreso medio por PKT aumentó un 1,7% respecto al año anterior en el sector doméstico, gracias a los ajustes selectivos de capacidad realizados por IBERIA en un mercado que experimentó un creciente exceso de oferta a lo largo de 2007.

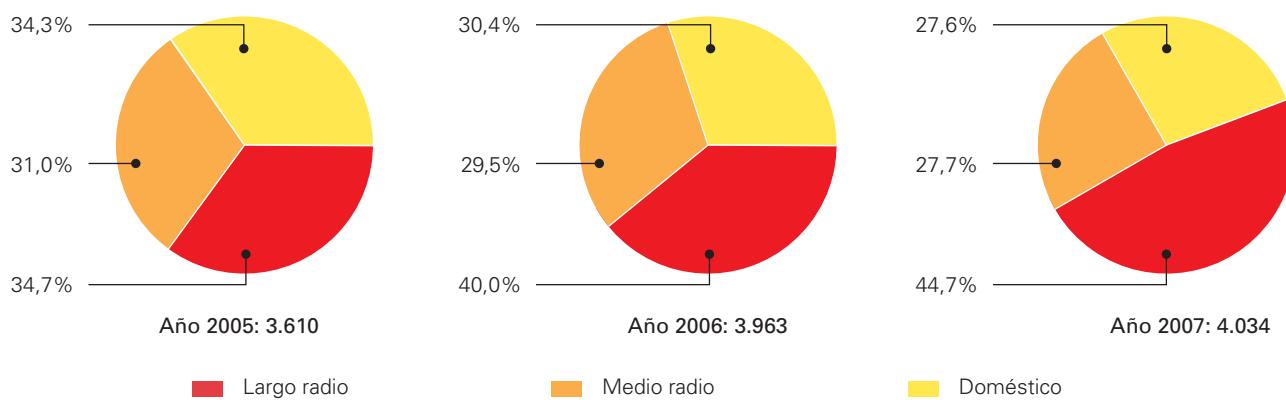


La depreciación del dólar tuvo un efecto negativo en la evolución del *yield* de los vuelos internacionales, restando 3,8 puntos a su crecimiento interanual en el caso del sector de largo radio, que se vio compensado por el dinamismo del tráfico y por la importante mejora del *mix* de clases, resultando finalmente un aumento del 4,4% respecto al año anterior. Adicionalmente, el *yield* de los vuelos internacionales de medio radio sufrió el impacto del aumento de la etapa media en este sector (un 3%) y, sobre todo, de la fuerte presión ejercida por el rápido crecimiento de los operadores de bajo coste, de modo que disminuyó un 4,0% respecto a 2006.

A pesar del mencionado impacto del crecimiento de la etapa media y de la depreciación del dólar, el ingreso medio por AKO del conjunto de la red aumentó un 0,8% respecto a 2006, gracias a los significativos incrementos registrados en los ingresos unitarios de los sectores de largo radio (6,4%) y doméstico (6,0%), en este último caso impulsado principalmente por la mejora del coeficiente de ocupación. Si descontamos el efecto negativo de la variación de los tipos de cambio de monedas, el incremento del ingreso por AKO habría alcanzado un 3,1%.

Los ingresos por tráfico de pasaje de IBERIA ascendieron a 4.034,2 millones de euros en el conjunto de la red. Por sectores destaca el progresivo aumento del peso del sector de largo radio, que pasó de representar el 40% en 2006 a situarse en el 45% en el año 2007. Los ingresos de pasaje de la operación de largo radio se incrementaron un 13,6% respecto al año anterior, gracias al aumento del volumen de tráfico (8,7%) y a la progresión del ingreso unitario.

Evolución anual de la distribución de ingresos de pasaje (en millones de euros)



Transporte de carga

El número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) por IBERIA ascendió a 1.224,7 millones en 2007, aumentando un 9,5% respecto a 2006. El 94% del total de toneladas-kilómetro fue transportado en las bodegas de los aviones de pasaje de la compañía, porcentaje que se ha mantenido estable respecto a 2006. El coeficiente de ocupación mejoró 3,9 puntos porcentuales, situándose en el 71,9%, con un incremento del 3,6% en el número total de toneladas-kilómetro ofertadas. En los vuelos de largo radio el número de TKT aumentó un 11,4% respecto a 2006, creciendo principalmente en los vuelos entre España y América del Sur, mientras que en los sectores de corto y medio radio el tráfico de carga disminuyó un 10,9% con relación al año anterior.

Los ingresos por transporte de mercancía y correo aumentaron un 3,9% respecto a 2006, situándose en 299,7 millones de euros, gracias principalmente al incremento del volumen de tráfico. El ingreso medio por TKT (*yield*) se situó en 24,5 céntimos de euro en 2007, descendiendo un 5,1% respecto al año anterior, afectado por el crecimiento de la etapa media de carga (un 5,4%) y por la significativa depreciación del dólar.

Los principales parámetros del transporte de carga son los siguientes:

Transporte de carga	2007	2006	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
TKO (millones)	1.702,3	1.643,7	58,6	3,6
TKT (millones)	1.224,7	1.118,5	106,2	9,5
Coeficiente de ocupación (%)	71,9	68,1	3,9	n.a.
Ingresos de carga / TKT (cént. €)	24,47	25,78	(1,31)	(5,1)
Ingresos de carga (millones €)	299,7	288,4	11,4	3,9

n.a.: no aplicable

(a) A partir de 2007 las estadísticas de carga se agrupan por sectores (que a su vez responden a la agrupación geográfica de tramos). Los datos de 2006 se han obtenido con criterios homogéneos.



2.1.2. Handling

En julio de 2006 se hizo pública la adjudicación de las nuevas concesiones para realizar los servicios de handling de rampa a terceros en la totalidad de la red estatal de aeropuertos por un periodo de siete años. Con esta resolución de los concursos públicos se ha profundizado en el proceso de liberalización del sector, pasando de cuatro a diez agentes de handling y de 58 a 73 licencias en el conjunto de los aeropuertos españoles. La incorporación efectiva de los nuevos operadores de handling de rampa se inició en noviembre de 2006 y finalizó a principios de marzo de 2007. IBERIA es el operador que más licencias obtuvo, un total de 21, manteniendo su presencia en 36 aeropuertos (más el helipuerto de Ceuta). Además, se ha incorporado a las Uniones Temporales de Empresas (UTE) ganadoras en Barcelona, Lanzarote y Fuerteventura (aeropuertos donde no resultó adjudicataria). Su participación en la UTE de El Prat es del 32%, y del 30% en las dos aeropuertos canarios.

En este nuevo entorno competitivo, Iberia Handling atendió a un total de 87,2 millones de pasajeros en 2007, cifra que supone un descenso del 5,8% respecto al año anterior. El número total de aviones ponderados atendidos (APA) se situó en 403.390, disminuyendo un 13,9% respecto a 2006. La producción para la propia IBERIA se situó en 187.151 APA en 2007, registrando un descenso del 17,2%, mientras que la producción para terceros, que en términos de APA representó un 53,6% del total, registró un descenso del 10,8% con relación a 2006.

Esos descensos en la producción estuvieron motivados principalmente por el cese de los servicios de rampa en cinco aeropuertos donde la compañía no renovó la licencia (los tres citados más Almería y Jerez de la Frontera), y en menor medida por el mayor número de licencias de autohandling concedidas. Adicionalmente, la reducción de la producción para la propia IBERIA también se vio influida por la disminución del número de vuelos, derivada de la reestructuración de la red de corto y medio radio.

Los ingresos de explotación (incluida la facturación a Iberia Transporte) se situaron en 563,5 millones de euros en 2007, descendiendo un 12,1% respecto al año anterior, debido a la mencionada disminución en el volumen de actividad y al deterioro del ingreso unitario, afectado por la presión de los nuevos operadores.

2.1.3. Mantenimiento

Iberia Mantenimiento realizó un total de 153 revisiones mayores (C, D, E e IL) durante 2007, cifra que representa un incremento del 32% respecto a las realizadas en el año anterior. El número de las revisiones efectuadas para terceras compañías aumentó un 108%, alcanzando un peso del 31,9% sobre la cifra total (11,6 puntos porcentuales por encima de su participación en 2006).

En 2007 continuó destacando el crecimiento de la línea de revisión de motores. Así, la producción total, medida en motores equivalentes, alcanzó las 186,9 unidades, aumentando un 31,3% respecto al año anterior, debido al fuerte incremento (más de un 56%) del número de revisiones para motores de terceros, que pasaron a representar el 72,3% del total de trabajos realizados en 2007.

La cifra de ingresos de explotación por trabajos de mantenimiento a terceros ascendió a 288,6 millones de euros en el ejercicio 2007, con un aumento del 25,5% sobre el año anterior.

La amplia cartera de Iberia Mantenimiento está conformada por operadores aéreos nacionales e internacionales, fabricantes de células y motores, así como arrendadores de aviones, totalizando aproximadamente 150 clientes. Además, también presta asistencia técnica al Ministerio de Defensa español y a otros importantes organismos e instituciones, como Presidencia de la República de México.

Durante el año 2007 se firmaron o renovaron cerca de 70 contratos, destacando por su especial interés los firmados para soporte total con Conviasa, Cygnus Air y Spanair para A340, B757 y MD respectivamente; los firmados para overhaul (revisión completa) de aviones para los B757 de Belair Airlines y A320 de la compañía Iberworld; la revisión de dos motores RB211-535E4 de la compañía Aladia Airlines, Sky Service y Santa Bárbara y el contrato de overhaul y mantenimiento entre IBERIA y TAP Maintenance & Engineering. IBERIA realizará la revisión de los trenes de aterrizaje de los A320 de TAP.

La Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería de IBERIA recibió nuevas certificaciones en el año 2007, como la de la D.N.A.C.I.A. (Aviación Civil Uruguaya) con calificaciones para Aeronaves, Motores, Accesorios, Instrumentos, Radio y Servicios Especializados, teniendo una validez de un año; y en julio recibió el certificado DNA (Aviación Civil Argentina) para Motores, Radio, Instrumentos, Accesorios y Servicios Especializados, con una validez de dos años.



2.2. Recursos

2.2.1. Flota

Al finalizar el ejercicio 2007, IBERIA tenía un total de 136 aviones de pasaje en operación, situándose la flota de largo radio en 31 unidades y la de corto y medio radio en 105 aviones. El siguiente cuadro muestra su composición por tipo de avión:

Tipo de flota (a)	Propiedad	Arrendamiento Financiero	Arrendamiento Operativo	Wet Lease	Total Operada
A340 / 300	5		11	3	19
A340 / 600			12		12
Largo radio	5		23	3	31
A319			19		19
A320 (b)	10	5	30		45
A321		4	15		19
B757 (b)				2	2
MD87 (c)	9				9
MD88	11				11
Corto/ medio radio	30	9	64	2	105
Total	35	9	87	5	136

(a) No se incluye la flota inactiva.

(b) Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2007, IBERIA tiene dos Airbus A320 y un Boeing B757 alquilados a otras compañías.

(c) No incluye un avión que estaba en los hangares pendiente de recibir el Certificado de Aceptación Técnica de entrega por venta.

A 31 de diciembre del año anterior la compañía operaba un total de 150 aviones. La siguiente relación muestra el detalle de las incorporaciones y bajas sucedidas durante 2007:

Incorporaciones

- 1 A320 en arrendamiento financiero.
- 1 A321 en arrendamiento operativo.
- 8 A319 en arrendamiento operativo.
- 1 A340 / 300 en *wet lease*.

Retiros

- 9 A320 en arrendamiento operativo.
- 5 B757 en *wet lease*.
- 1 A340 / 600 en arrendamiento operativo.
- 9 MD87 en propiedad.
- 1 MD88 en propiedad.

Adicionalmente, se han producido modificaciones en el régimen de seis A320, que a principios de año se encontraban en arrendamiento financiero y fueron adquiridos en propiedad, para pasar a operar en régimen de arrendamiento operativo a partir de diciembre.

Desde mediados de 2006, todos los vuelos de largo radio de IBERIA son operados con una única familia de aviones, el Airbus A340, en sus dos versiones: la 300, que cuenta con 260 asientos, y la 600, que dispone de 352 plazas. IBERIA dispone de una de las flotas de largo radio más modernas del sector, con una edad media de 6,7 años.

Durante 2007 los vuelos domésticos e internacionales de medio radio fueron operados en propio sólo con dos tipos de flota (familias A320 y MD87/88), mientras que la flota B757, que a finales de año disponía únicamente de dos unidades, operó en régimen de *wet lease*.

La modalidad de *wet lease* otorga a la compañía una mayor flexibilidad para ajustar su capacidad a la evolución del mercado. Como muestra de ello, en el año 2007 IBERIA aumentó el número de horas bloque en *wet* un 50,9% en las rutas de largo radio (aviones A340), y lo disminuyó un 36,8% en los vuelos de corto y medio radio (flota B757).

De acuerdo con el plan de renovación y homogeneización de la flota de corto y medio radio, la compañía incorporó a lo largo de 2007 nueve aviones nuevos, procedentes de la fábrica Airbus, en arrendamiento operativo (un A321 y ocho A319). Además, en julio se incorporó a la flota operativa de IBERIA un A320 en arrendamiento financiero, que había estado alquilado a otra compañía. La flota A320 cuenta con los últimos avances tecnológicos que permiten ofrecer un mejor servicio a sus clientes y son más eficientes en costes de operación y en aspectos medioambientales.

En el marco de este plan de renovación de la flota, en febrero de 2007 IBERIA firmó un contrato con Tiger & Engine Support para la venta de todos los aviones MD87 y MD88. De acuerdo con el calendario previsto en el contrato, entre abril de 2007 y septiembre de 2009 serán entregados de forma escalonada –uno cada mes aproximadamente– un total de 30 aviones (incluyendo sus motores). Durante 2007 un total de diez aviones (nueve MD87 y un MD88) fueron retirados de la operación.

La utilización media del conjunto de la flota de pasaje, medida en horas bloque por avión y día, se situó en 9,6 horas en 2007, superando en un 5,3% a la obtenida en 2006. La utilización de la flota operada en propio mejoró un 5,5% en los aviones de largo radio y un 3,6% en el caso de las aeronaves de corto y medio radio.

HB / avión/ día	2007	2006
Utilización media flota de corto y medio radio	8,2	7,9
Utilización media flota de largo radio	14,3	13,5
Utilización media flota propia	9,5	9,1
Utilización media flota en <i>wet lease</i> (a)	10,7	9,4
Utilización media flota total	9,6	9,1

(a) Durante 2007 operaron en régimen de *wet lease* para IBERIA tres A340/300, uno de ellos desde abril y los otros dos todo el año; y siete aviones B757, de los que cinco fueron retirados entre enero y septiembre.

2.2.2. Personal

Plantilla

La plantilla media de la compañía disminuyó un 6,6% respecto al ejercicio anterior, situándose en 22.300 empleados equivalentes en el año 2007. Su distribución por segmentos de negocio fue la siguiente:

	Tierra		Vuelo		Total	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Transporte	3.178	3.467	5.638	5.866	8.816	9.333
Handling	8.493	9.315			8.493	9.315
Mantenimiento	3.806	3.913			3.806	3.913
Resto (*)	1.185	1.304			1.185	1.304
Total Iberia	16.662	17.999	5.638	5.866	22.300	23.865
Variación 2007 / 2006 (%)		(7,4)		(3,9)		(6,6)

(*) Incluye Corporativa y Sistemas.

A partir de enero de 2007 se han modificado los criterios utilizados en el cálculo de la plantilla equivalente con la finalidad de obtener unos datos más representativos. Las plantillas del año 2006 han sido recalculadas de acuerdo a los nuevos criterios.

La plantilla media del Personal de Tierra disminuyó un 7,4% respecto a 2006, situándose en 16.662 empleados equivalentes. De estos, un total de 15.765 trabajan en España, y el resto (que representa el 5,4% de este colectivo) se distribuye entre los demás países donde opera la compañía. En 2007 se registraron descensos en todas las áreas, tanto en España como en el extranjero, gracias a la implantación de las iniciativas incluidas en el Plan Director 2006/07. Destacó la reducción de 822 empleados equivalentes en Handling (un 8,8% con relación a 2006), debido principalmente a jubilaciones anticipadas producidas en el marco de los Expedientes de Regulación de Empleo (ERE), y al proceso de subrogación de personal en varios aeropuertos, tras la entrada de nuevos operadores. También fueron significativas las reducciones, en términos relativos, en el área de Transporte (un 8,3%) y en las áreas de Corporativa y Sistemas (un 9,1% respecto a la plantilla media equivalente de 2006).

La plantilla media del Personal de Vuelo disminuyó un 3,9%, situándose en 5.638 empleados equivalentes en 2007, que representa un 25,3% del total del personal de IBERIA. La reducción fue del 3,2% en la plantilla media de los Tripulantes Técnicos, y del 4,2% en el caso de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP), a pesar de verse perjudicada la evolución de este último Colectivo por la mayor participación de los vuelos de largo radio en el conjunto de la operación, que requieren una dotación de tripulantes superior a la correspondiente a las rutas de corto y medio radio.

En diciembre de 2004, la Dirección General de Trabajo autorizó la prórroga del ERE 72/01 hasta el 31 de diciembre de 2007 para los Colectivos de Tierra, Tripulantes de Cabina Pasajeros y Oficiales Técnicos de a Bordo de IBERIA. Además, en octubre de 2005 la Dirección General de Trabajo autorizó el ERE 35/05, de aplicación específica al personal que presta sus servicios en el área de Handling. Este último Expediente supone una herramienta adicional para que la compañía pueda realizar los ajustes de plantilla necesarios ante la reordenación del mercado de handling en España.

En el año 2007, 1.092 empleados del Colectivo de Tierra de IBERIA y 260 del Colectivo de TCP causaron baja en IBERIA, acogiéndose a alguna de las modalidades contempladas en los ERE, tratándose en su mayoría de jubilaciones anticipadas. Además, en el Colectivo de Tierra 36 empleados en España se acogieron al Acuerdo Nacional de Empleo (ANE), y otros 73 empleados en el extranjero también causaron baja. Por lo tanto, en el marco de las iniciativas contempladas por el Plan Director, el número total de bajas realizadas durante el año 2007 ascendió a 1.461 empleados.

Con fecha 27 de noviembre de 2007, la Dirección General de Trabajo ha autorizado la prórroga del ERE 72/01 de IBERIA hasta el 31 de diciembre de 2010 para el Colectivo de Tierra. Asimismo, con la misma fecha se ha autorizado la prórroga del ERE 35/05 hasta el 31 de diciembre de 2014.

Productividad

En términos de asientos-kilómetro producidos, la productividad de la plantilla de la compañía IBERIA aumentó un 8,1% respecto al año anterior, ascendiendo a 2,98 millones de AKO por empleado en el ejercicio 2007. En el caso del personal de Tierra, la productividad se incrementó un 9,1%, debido principalmente al descenso producido en el número de empleados equivalentes a lo largo de los dos últimos años. La productividad, en términos de horas bloque por tripulante, aumentó un 0,7% en el Colectivo de Tripulantes Técnicos, y un 1,0% en el caso de los TCP.

El siguiente cuadro desglosa la evolución de la productividad por colectivos:

Productividad del personal de IBERIA (*)	2007	2006	% s/ a.a.
Total Plantilla (miles de AKO por empleado)	2.980	2.757	8,1
Plantilla Tierra (miles de AKO por empleado)	3.988	3.656	9,1
Plantilla Tierra sin Handling (miles de AKO por empleado)	8.135	7.577	7,4
Tripulación Técnica (HB por tripulante)	275,1	273,3	0,7
Tripulación Auxiliar (HB por tripulante)	121,4	120,2	1,0

(*) Datos de productividad calculados de acuerdo a los datos de plantillas equivalentes obtenidos con los nuevos criterios. Las cifras de 2006 han sido recalculadas para mantener un criterio homogéneo.

La productividad –medida en términos de AKO por empleado– de la plantilla total de IBERIA registró un incremento acumulado del 14,7% en los últimos dos años desde el inicio del Plan Director 2006/08. En el acumulado de 2006 y 2007 su productividad económica –medida en ingresos de explotación por empleado– se incrementó un 23%, manteniendo en 2007 un significativo crecimiento respecto al año anterior, un 9,7%.



2.3. Resultados de la Sociedad

2.3.1. Resultados de explotación

A continuación se presentan las cifras comparadas de los ejercicios 2007 y 2006, de acuerdo a la cuenta de explotación de gestión de IBERIA, que difiere de la cuenta de pérdidas y ganancias de la Memoria debido a que se agregan los diferentes conceptos de ingresos y gastos con criterios de gestión:

IBERIA	2007	2006	Millones de euros	
			Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
Ingresos de explotación				
Pasaje	4.275,6	4.174,9	100,6	2,4
Carga	311,2	301,8	9,5	3,1
Handling	280,0	331,2	(51,2)	(15,5)
Mantenimiento	273,6	219,0	54,5	24,9
Comerciales	84,8	80,1	4,6	5,8
Otros ingresos de explotación	268,6	252,4	16,2	6,4
Ingresos explotación	5.493,7	5.359,4	134,3	2,5
Gastos de explotación				
Personal	1.371,6	1.388,9	(17,2)	(1,2)
Combustible	1.150,6	1.173,8	(23,2)	(2,0)
Servicios de tráfico	449,0	454,3	(5,3)	(1,2)
Alquiler de flota	420,5	424,5	(4,0)	(1,0)
Mantenimiento de flota aérea	409,0	337,8	71,3	21,1
Tasas de navegación	274,1	285,8	(11,7)	(4,1)
Comerciales	242,7	247,7	(5,0)	(2,0)
Amortizaciones	221,5	224,4	(2,9)	(1,3)
Sistemas de reservas	144,5	147,8	(3,2)	(2,2)
Servicio a bordo	93,9	87,4	6,5	7,4
Indemnizaciones pasajeros y equipajes	37,0	51,6	(14,7)	(28,4)
Seguros	18,3	29,6	(11,3)	(38,1)
Otros gastos de explotación	377,3	364,8	12,6	3,4
Gastos de explotación	5.210,1	5.218,3	(8,2)	(0,2)
Resultado de explotación	283,6	141,1	142,5	101,0
EBITDAR	925,7	790,1	135,6	17,2
EBITDA	505,2	365,5	139,6	38,2

El beneficio de explotación de IBERIA ascendió a 283,6 millones de euros en el ejercicio 2007, superando en 142,5 millones al resultado obtenido en 2006, lo que supone un incremento del 101%. El margen del beneficio operativo respecto a los ingresos de explotación alcanzó el 5,2%, duplicando al registrado en el año anterior (un 2,6%), gracias principalmente al eficaz cumplimiento de las medidas establecidas en el Plan Director 2006/2008.

El EBITDA (resultado de explotación antes de amortizaciones) se incrementó un 38,2% respecto a 2006. El EBITDAR (resultado operativo antes de amortizaciones y alquileres de flota) generado por IBERIA fue de 925,7 millones de euros en 2007, aumentando un 17,2% respecto a 2006. El margen de EBITDAR sobre ingresos se situó en el 16,8%, mejorando 2,1 puntos porcentuales con relación al registrado en el año anterior.



Ingresos de explotación

Los ingresos de explotación de IBERIA se situaron en 5.493,7 millones de euros en 2007, aumentando un 2,5% respecto al ejercicio anterior. Este mismo incremento se registró en el conjunto de los ingresos por transporte de pasajeros y carga, cuya cifra ascendió a 4.586,8 millones de euros, que representa el 83,5% del total de los ingresos operativos. El importe agregado del resto de los ingresos se situó en 906,9 millones en 2007, tras aumentar un 2,7% con relación al año anterior. Como ya sucedió en 2006, destacó el importante incremento de los ingresos generados por los servicios de mantenimiento a terceros, un 24,9% en 2007.

Los ingresos de pasaje ascendieron a 4.275,6 millones de euros, aumentando en 100,6 millones con relación a 2006, lo que supone un incremento del 2,4%, a pesar de verse penalizados por la significativa devaluación del dólar frente al euro, que le restó más de dos puntos porcentuales a la subida interanual.

La diferencia entre la cifra de ingresos de pasaje que figura en la cuenta de explotación y la reflejada en los cuadros de "Principales Parámetros" y de "Ingresos de tráfico" (apartado 2.1.1.) proviene de la vinculación de ésta última a la producción real de cada ejercicio, sin incluir ajustes y regularizaciones de carácter contable, ni tampoco los ingresos derivados del proceso de recuperación de BPU (billetes pendientes de utilizar), que sí están incluidos en la cifra que aparece en la cuenta de explotación.

En el conjunto de la red, los ingresos por tráfico de pasajeros procedentes de los billetes efectivamente volados ascendieron a 4.034,2 millones de euros en 2007, aumentando en 71 millones de euros respecto al año anterior. Una parte de esta subida (17,8 millones de euros) procede del incremento del volumen de tráfico (un 3,3%), que estuvo impulsado principalmente por la mejora del coeficiente de ocupación (1,8 puntos). La evolución del ingreso medio se vio perjudicada por el crecimiento de la etapa media de pasaje (un 6,9%) y por la depreciación de otras monedas -fundamentalmente el dólar- frente al euro. Este último hecho restó 90,8 millones de euros a la subida de estos ingresos en 2007. El ingreso unitario de pasaje se situó en 6,07 céntimos de euro por AKO, un 0,8% por encima del registrado en 2006.

El importe agregado de los otros ingresos de pasaje (no vinculados a la actividad) se situó en 241,3 millones de euros en 2007, 29,6 millones por encima del importe obtenido en 2006, en parte originado por el aumento de los ingresos por recuperación de BPU (18,5 millones de euros).

Los ingresos de carga de IBERIA (que incluyen la facturación por transporte de mercancía y correo, tasas o sobrecargos de combustible y de seguridad, así como los ingresos por exceso de equipaje) se situaron en 311,2 millones de euros en el ejercicio 2007, aumentando un 3,1% respecto al año anterior. El número de toneladas-kilómetro transportadas por IBERIA se incrementó un 9,5%, disminuyendo el ingreso medio (por TKT) un 5,1% en el conjunto de la red, perjudicado por la depreciación del dólar y el crecimiento de la etapa media de carga (un 5,4%).

Los ingresos generados por los servicios de asistencia en tierra a pasajeros y aviones de terceras compañías se situaron en 280 millones de euros, descendiendo un 15,5% con relación a 2006 debido a una menor actividad y al descenso del ingreso unitario, como consecuencia de la entrada de un mayor número de operadores de handling de rampa en los aeropuertos españoles a principios de 2007, tras la adjudicación de las nuevas licencias, y el consiguiente incremento de la competencia.

Los ingresos por servicios de mantenimiento a terceros alcanzaron los 273,6 millones de euros, superando en 54,5 millones a la cifra del año anterior. El aumento de los ingresos correspondió principalmente a los trabajos por asistencia técnica en talleres, debido a un mayor volumen de actividad. Destacó el aumento de ingresos por revisiones de motor, especialmente de los modelos RB211 y CFM 56.

Los ingresos por comisiones de pasaje y carga, junto a otras comisiones diversas, se situaron en 84,8 millones de euros en el ejercicio 2007, 4,6 millones de euros por encima del año anterior, lo que supone un incremento del 5,8%.

El importe agregado del resto de los ingresos de explotación ascendió a 268,6 millones de euros en 2007, con un incremento del 6,4% respecto al año anterior. Entre las partidas incluidas en este epígrafe destacaron las siguientes: los ingresos por utilización del sistema de reservas Amadeus, que alcanzaron un importe de 50,2 millones de euros; los ingresos derivados del programa Iberia Plus y de los acuerdos de *Frequent Flyer* firmados con otras compañías aéreas, en su mayoría pertenecientes a la alianza oneworld, cuyo importe total superó los 41 millones de euros en 2007; los ingresos por alquileres (principalmente aviones y motores) que ascendieron a 24,4 millones de euros; finalmente, también fue significativa la contabilización de unos nuevos ingresos por recuperación de los gastos correspondientes a la cesión de personal de IBERIA a la UTE que realiza servicios de handling en el aeropuerto de Barcelona, que presentó un saldo de 13,4 millones de euros.

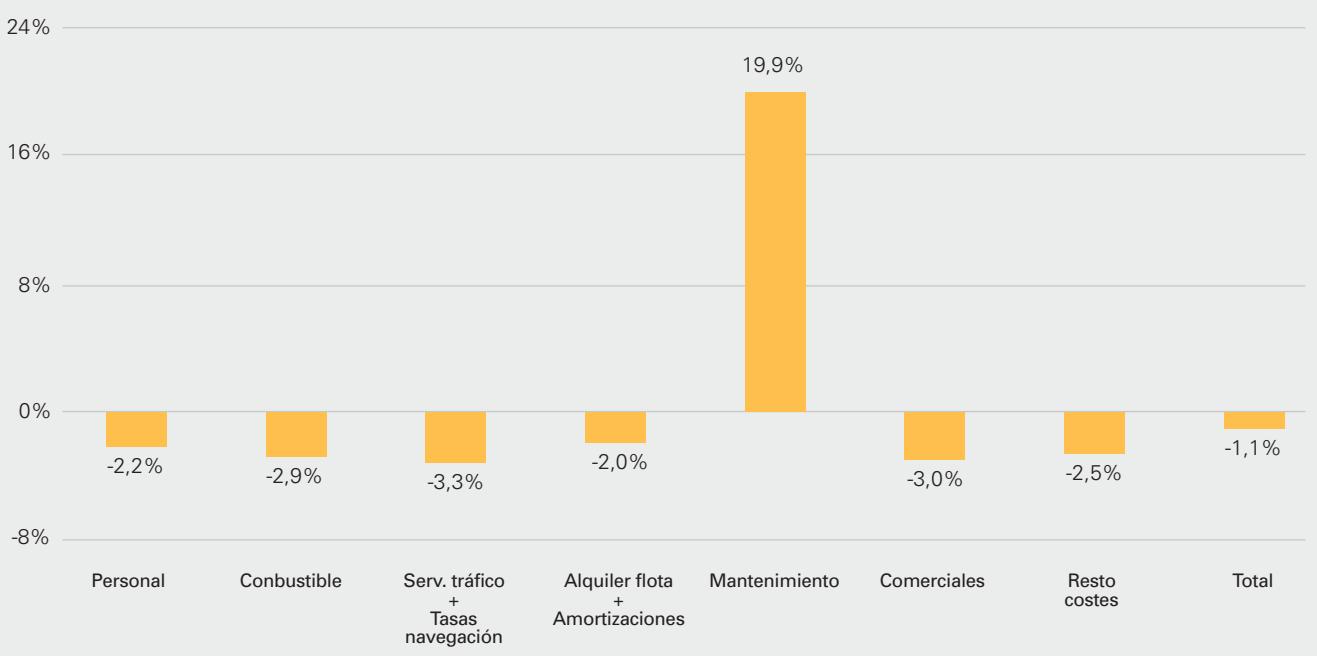
En el epígrafe "Otros ingresos de explotación" están incluidas las cuentas "Regularización de ingresos de tráfico no imputables a líneas" (RITNIL) y "Otros ingresos de tráfico", que figuran como "Ingresos por pasaje" en las notas de la Memoria. Igualmente, en este epígrafe está incluida la cuenta RITNIL de carga, que figura como "Ingresos por carga" en las notas de la Memoria.

Gastos de explotación

Los gastos de explotación de IBERIA se situaron en 5.210,1 millones de euros en el ejercicio 2007, disminuyendo un 0,2% respecto al año anterior. La mayor parte de los conceptos de gasto registraron descensos, principalmente producidos por la ejecución de las medidas establecidas en el Plan Director 2006/2008, destacando los ahorros derivados de la reducción de la plantilla de personal y de la reestructuración de la red. La depreciación del dólar frente al euro también contribuyó a disminuir los costes operativos. El efecto positivo de estos factores fue parcialmente contrarrestado por el incremento de los precios (con su impacto en los gastos de personal del Colectivo de Tierra) y por la repercusión en los costes del fuerte aumento de la actividad de mantenimiento de flotas a terceros.

El coste de explotación unitario disminuyó un 1,1% respecto al registrado en 2006, situándose en 7,84 céntimos de euro por AKO. Si excluimos el gasto de combustible en ambos ejercicios, la reducción se sitúa en un 0,6%.

Variación de los costes de explotación unitarios de IBERIA 2007 s/ 2006 (%)



Los gastos de personal de IBERIA, que representan un 26,3% del total de gastos de explotación, se situaron en 1.371,6 millones de euros, descendiendo un 1,2% respecto al mismo periodo de 2006, como consecuencia de una reducción del 6,6% en la plantilla media, gracias principalmente a la implantación de las iniciativas incluidas en el Plan Director. De esa cantidad, 1.038,5 millones corresponden a sueldos, salarios y asimilados; y los restantes 333,1 millones a Seguridad Social, dotaciones a los fondos para el personal y otras cargas sociales. El ahorro derivado de la reducción de plantilla fue parcialmente contrarrestado por el impacto de las medidas contempladas en los Convenios Colectivos y otros acuerdos con el Personal: revisión salarial según Índice de Precios al Consumo para el colectivo de Tierra (que supuso un incremento del 2,1% del total de gastos de personal), paga no consolidable por consecución de resultados (2,5%) y deslizamientos (antigüedad, progresiones,...). El coste unitario de personal (por AKO) descendió un 2,2%, cumpliéndose así uno de los objetivos fundamentales definidos en el Plan Director 2006/2008.

El gasto de combustible disminuyó un 2,0% respecto al año anterior, elevándose a 1.150,6 millones de euros en el ejercicio 2007, importe que representa un 22,1% de los costes de explotación de IBERIA. El siguiente cuadro ofrece un desglose de los elementos que interviniieron en ese descenso:

	Millones de euros				
	Causas de la variación del gasto				Variación total s/ 2006
	Precio (*)	Volumen	Tipo de cambio (*)	Eficiencia	
IBERIA	68,6	9,5	(75,7)	(25,6)	(23,2)

(*) Las variaciones por precio y tipo de cambio incluyen los efectos de las coberturas.

Dos factores contribuyeron a esta disminución de 23,2 millones de euros respecto al gasto contabilizado en 2006: la depreciación del dólar frente al euro, que supuso casi 76 millones de menor gasto (una vez incluido el efecto de las coberturas de tipo de cambio); y el menor consumo unitario de la flota, cuya mayor eficiencia permitió reducir el coste en 25,6 millones de euros. Estos efectos positivos fueron parcialmente contrarrestados por el impacto de la subida del precio del queroseno de aviación después de coberturas (68,6 millones) y, en menor medida, por el incremento de actividad (9,5 millones).

Los precios del crudo de referencia en los mercados internacionales se incrementaron paulatinamente durante el primer semestre del ejercicio 2007, si bien se movieron en niveles inferiores a los registrados en el mismo periodo de 2006. Sin embargo, los precios aceleraron su escalada a partir de julio, registrando un fuerte incremento interanual en el último trimestre del año.

IBERIA gestiona el coste de combustible de aviación mediante políticas activas de control de riesgos, que se concretan en coberturas de los precios del combustible. Estas coberturas también amortiguaron una parte del impacto de la subida del precio en los mercados internacionales, permitiendo reducir el gasto en 17,8 millones de euros en el acumulado de los doce meses de 2007. Con todo ello, en el ejercicio 2007 el coste unitario del combustible se situó en 1,73 céntimos de euro por AKO, descendiendo un 2,9% respecto al año anterior.

El coste de los servicios de tráfico se situó en 449 millones de euros en 2007, descendiendo ligeramente respecto al año anterior (1,2%). Se registraron descensos en las tasas de aterrizaje (un 5,7%), gracias a un menor número de vuelos, y en otros gastos operativos, destacando la reducción del 19,6% en los costes derivados de incidencias (viajes interrumpidos, pérdidas de conexión y entrega de equipajes). Estas disminuciones fueron parcialmente contrarrestadas por el incremento en los gastos de despacho de aviones (un 4,6% respecto a 2006) debido, en parte, a la prestación del servicio por terceros en los aeropuertos de Barcelona, Lanzarote y Fuerteventura a partir de febrero de 2007, como consecuencia de las nuevas concesiones, mientras que en el ejercicio anterior el coste de esos servicios, al realizarse en propio, quedaba recogido, en más del 80%, en los gastos de personal. El coste unitario de los servicios de tráfico se situó en 0,68 céntimos de euro por AKO, descendiendo un 2,1% respecto al año anterior.

El gasto de alquiler de flota se situó en 420,5 millones de euros, disminuyendo en 4 millones (un 1,0%) con relación al gasto contabilizado en 2006. El coste por alquiler de la flota de pasaje fue 6,6 millones inferior al del año anterior (lo que supone una reducción del 1,6%), debido principalmente al descenso del coste del *wet lease* en un 10,3%, derivado del descenso en el número de horas bloque operadas y de la reestructuración de la operación bajo este tipo de contratos. Además, el gasto de los arrendamientos operativos disminuyó un 0,4% al reducirse el número de aeronaves arrendadas. Estos menores gastos fueron parcialmente compensados por el aumento en el coste por alquiler de aviones de carga, que aumentó en 2,6 millones de euros (un 20,3%) respecto a 2006, debido a un aumento del 3,0% en el número de horas bloque arrendadas, en parte para suplir la retirada de un A340 en las rutas a Canarias desde junio, y por haber sustituido el tipo de avión carguero alquilado (los antiguos DC8 por B757 cargueros más eficientes). El coste unitario del alquiler de flota se situó en 0,63 céntimos de euro por AKO, descendiendo un 1,9% respecto al año precedente.

El gasto de mantenimiento de flota ascendió a 409 millones de euros en el ejercicio 2007, aumentando en 71,3 millones (un 21,1%) respecto a 2006, motivado principalmente por los mayores trabajos realizados para flotas de terceros, cuya facturación subió un 24,9%. El desglose por naturalezas de este aumento del gasto es el siguiente: los repuestos de flota se situaron 15 millones de euros por encima de la cifra contabilizada en 2006; los servicios externos de reparación y conservación de flota se incrementaron en 55,1 millones de euros; y la dotación a la provisión para grandes reparaciones subió 1,2 millones de euros. En la cuenta de explota-



ción de gestión el coste de mantenimiento incluye una dotación por obsolescencia de repuestos de flota por importe de 4,1 millones de euros en 2007, que en la Memoria de IBERIA queda recogida en el epígrafe "Otros gastos de explotación – Otros".

Si hacemos referencia al coste de mantenimiento unitario de la flota propia, se incrementó un 9,9% con relación a 2006, debido en buena medida al aumento de trabajos relacionados con la devolución de aviones en la primera parte del año, que coincidió con la realización, parcialmente anticipada, de un elevado número de revisiones de aviones y motores, lo que motivó un fuerte incremento temporal de la contratación de servicios externos.

El gasto de los servicios de control de tráfico aéreo disminuyó en 11,7 millones de euros con relación a 2006, lo que supone un descenso del 4,1% hasta situarse en 274,1 millones de euros en el ejercicio 2007. El coste de los servicios de ayuda a la navegación en ruta descendió 7,4 millones de euros, y el coste de las tasas de aproximación se redujo en 4,3 millones de euros, en este caso favorecido por el menor número de vuelos operados en territorio nacional, cuyos aeropuertos presentan un mayor precio unitario por este concepto. Las tasas unitarias de aproximación de los aeropuertos españoles en 2007 se incrementaron un 3% respecto a 2006. El incremento medio de las tasas de navegación de Eurocontrol para los diez principales países que sobrevuela IBERIA fue del 1,2% respecto al año anterior. El coste unitario por AKO descendió un 5,0%, situándose en 0,41 céntimos de euro.

Los costes comerciales (comisiones, gastos de publicidad y de promoción y desarrollo) se situaron en 242,7 millones de euros en 2007, disminuyendo un 2,0% respecto al ejercicio anterior, gracias al descenso del 10,7% alcanzado en el gasto de las comisiones, debido principalmente a la reducción de la comisión fija a las agencias nacionales al 0,4% a partir de enero de 2007 (frente al 1% en el año anterior), y a la extensión a la mayoría de los mercados internacionales del modelo de comisión cero. El importe agregado del resto de los costes comerciales (gastos de publicidad, promoción y desarrollo de acuerdos) se incrementó un 5,0% respecto a 2006. El coste comercial unitario disminuyó un 3,0%, situándose en 0,37 céntimos de euro por AKO en 2007.

El importe de las dotaciones a la amortización descendió un 1,3% (2,9 millones de euros) con relación a 2006, siendo el menor número de aviones en propiedad la causa más relevante de este descenso.

El gasto del servicio a bordo aumentó en 6,5 millones de euros respecto a 2006, lo que supone un incremento del 7,4%, motivado por el aumento del número de pasajeros de las rutas de largo radio (un 8,1%) y, en particular, por el aumento del número de pasajeros en la *Clase Business Plus* (un 18,8%).

La compañía logró reducir el gasto por indemnizaciones a pasajeros y equipajes en un 28,4% respecto a la cifra de 2006, situándose en 37 millones de euros (14,7 millones por debajo del ejercicio anterior). En los primeros meses de 2006 el coste se había visto afectado por las dificultades operativas iniciales, tras la apertura de la Terminal T4 del aeropuerto de Madrid-Barajas.

El gasto de los seguros descendió un 38,1% respecto al año anterior (11,3 millones de euros), situándose en 18,3 millones, debido a la reducción del número de aviones en operación, a la disminución del volumen en las variables que determinan el riesgo y, en menor medida, a la depreciación del dólar. La tendencia del mercado en cuanto a primas y capacidad, y la estrategia de colocación de riesgos, permitieron conseguir una mejora en los costes y coberturas de las pólizas de aviación.

2.3.2. Otros resultados

IBERIA obtuvo un beneficio antes de impuestos de 447,7 millones de euros en el ejercicio 2007, frente a 185,1 millones de beneficios registrados en 2006, lo que supone un incremento del 141,8%, gracias al significativo incremento de los beneficios de explotación y de los resultados financieros, tal y como se refleja en el siguiente cuadro:

IBERIA	2007	2006	Millones de euros	
			Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
Resultados de explotación	283,6	141,1	142,5	101,0
Ingresos financieros	224,1	88,5	135,6	153,1
Gastos financieros	60,8	54,4	6,4	11,7
Resultados por diferencias de cambio	(3,1)	(1,1)	(2,0)	185,5
Resultados financieros	160,2	33,0	127,2	n.s.
Ingresos extraordinarios	121,5	81,4	40,2	49,4
Gastos extraordinarios	117,7	70,4	47,3	67,3
Resultados extraordinarios	3,8	11,0	(7,2)	(65,2)
R.N.A.I.	447,7	185,1	262,6	141,8
Impuestos	(124,7)	(99,9)	(24,8)	24,9
Resultados del ejercicio	322,9	85,2	237,7	279,0
Resultados del ejercicio (antes de ajustes fiscales)	322,9	125,6	197,3	157,0

n.s.: no significativo.



En el ejercicio 2007 el resultado financiero se situó en 160,2 millones de euros de beneficios, frente a los 33 millones registrados en 2006, al aumentar los ingresos financieros, que superaron en 135,6 millones de euros a los obtenidos en el año anterior, situándose en 224,1 millones. Este fuerte incremento de los ingresos financieros (un 153,1%) estuvo motivado principalmente por el registro de la plusvalía obtenida por la devolución de aportaciones a los socios y venta de una parte de las acciones que tenía IBERIA en Wam Acquisition S.A., consecuencia de la operación de recapitalización en esta sociedad, que ascendió a 97 millones de euros en las cuentas individuales. Los ingresos financieros también se incrementaron gracias al aumento de los intereses de las imposiciones a corto plazo, derivado del incremento del saldo medio disponible y del alza de los tipos de interés. Por su parte, los gastos financieros aumentaron un 11,7% respecto a 2006, hasta situarse en 60,8 millones de euros en 2007, afectados por la subida de los tipos de interés.

Los ingresos extraordinarios ascendieron a 121,5 millones de euros en el año 2007, aumentando en 40,2 millones respecto al año anterior. Aquella cifra incluye beneficios por enajenación de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control por un importe de 107,4 millones de euros, que en su mayor parte (más de 70 millones) proceden de distintas operaciones relacionadas con la flota: plusvalías por operaciones de *sale and lease back*; la venta de las primeras unidades MD87 (de acuerdo con el contrato firmado en febrero de 2007, que contempla la venta escalonada de la totalidad de la flota MD a lo largo de 30 meses); y los beneficios por enajenación de varios motores de las flotas en *phase-out* (B757 y B747). Adicionalmente, se contabilizó un beneficio extraordinario de 25,4 millones de euros, correspondiente a la liquidación final por la expropiación en 1999 por parte de AENA de unos terrenos en La Muñoz, cuyo precio ha estado en pleito por la compañía hasta octubre de 2007. Otra partida de cuantía relevante fue una plusvalía de 5,5 millones de euros por el cierre, de acuerdo con lo pactado, de la venta de la marca SAVIA producida dos años antes.

Los ingresos extraordinarios del ejercicio 2006 (81,4 millones de euros) incluían 53,3 millones por la recuperación del fondo de amortización de reparables de motor, y una plusvalía de 14,7 millones procedente de la liquidación final por la venta de la participación en Musini (antigua compañía aseguradora de la SEPI participada por IBERIA).

Los gastos extraordinarios se situaron en 117,7 millones de euros en el ejercicio 2007, superando en 47,3 millones a la cifra alcanzada en 2006. Los gastos de 2007 incluyen 64 millones de euros correspondientes a dotaciones destinadas a cubrir la previsión realizada por la compañía de eventuales gastos para la prórroga y actualización del Expediente de Regulación de Empleo (ERE). Otros 10,4 millones están vinculados a la devolución de aviones en el marco del plan de renovación de flota de corto y medio radio. La cifra del año 2006 recogía unas dotaciones extraordinarias de 25,8 millones de euros para el ERE, y 26,4 millones por obsolescencia de existencias (reparables de motor).

El 28 de noviembre de 2006 fue aprobada la Ley 35/2006, que incluye una modificación parcial del Impuesto de Sociedades, en la cual se establece la reducción del tipo de gravamen general de dicho impuesto, del 35% al 32,5% en 2007, y al 30% a partir de 2008. La compañía registró un gasto correspondiente al Impuesto de Sociedades por un importe de 124,7 millones de euros en 2007, frente a los 99,9 millones registrados en 2006, que incluían 40,4 millones de euros derivados de un ajuste por regularización de los créditos fiscales.

IBERIA obtuvo unos beneficios netos de 322,9 millones de euros en el ejercicio 2007, superando en 197,3 millones a los obtenidos en el año anterior (antes de incluir el mencionado ajuste fiscal).

2.4. Balance de situación

Los fondos propios de IBERIA ascienden a 1.980,7 millones de euros a 31 de diciembre de 2007, aumentando en 297,6 millones respecto a la cifra alcanzada en 2006, debido principalmente al significativo aumento de los beneficios del ejercicio, que en 2007 superó en 237,7 millones al obtenido en el año anterior.

Las provisiones para riesgos y gastos a largo plazo se sitúan en 1.403,8 millones de euros al cierre del ejercicio 2007, aumentando un 1,1% respecto al año anterior. El desglose del saldo a 31 de diciembre de 2007 es el siguiente: 640,7 millones de euros en provisiones para obligaciones con el personal, entre las que se incluyen los fondos dotados para el personal de vuelo en situación de reserva; 64,3 millones en provisiones para grandes reparaciones de flota; y casi 698,8 millones en provisiones para responsabilidades, que incluyen los fondos dotados para la reestructuración de la plantilla (plan de rejuvenecimiento de la plantilla y ERE voluntario en curso y prorrogado). Durante 2007 se dotaron 64 millones de euros destinados a eventuales gastos correspondientes a la prórroga y actualización de los ERE.

La deuda remunerada a corto y largo plazo (emisión de obligaciones convertibles y deudas con entidades de crédito, incluyendo los intereses de los arrendamientos financieros) se sitúa en 523,3 millones de euros al cierre de 2007, descendiendo en 273,6 millones de euros (un 34,3%) con relación a la deuda del año anterior.

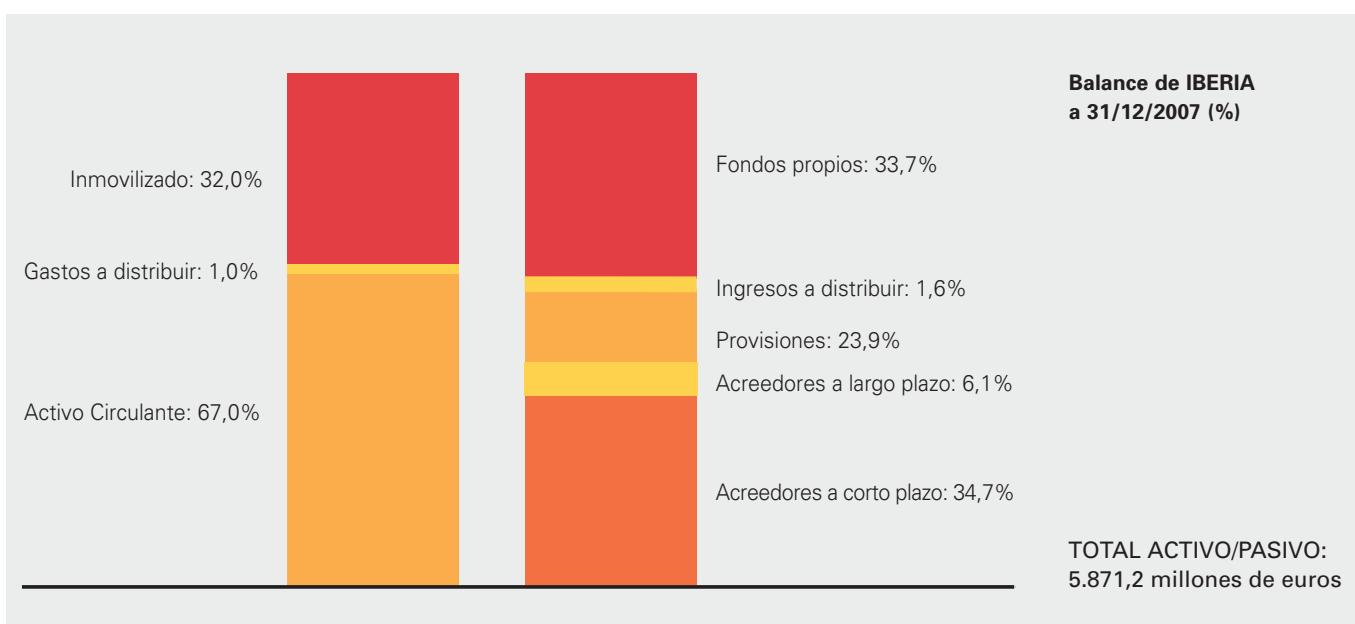
El saldo de disponible (inversiones financieras temporales y tesorería) se sitúa en 2.934,1 millones de euros al finalizar el ejercicio 2007, aumentando en 522,1 millones de euros respecto al cierre de 2006, lo que representa un incremento del 21,6%.

El endeudamiento neto de balance de la compañía IBERIA continúa mejorando y siendo claramente negativo, esto es, el saldo de las cuentas financieras del activo circulante supera al total de las deudas remuneradas, excluidos los intereses de los arrendamientos financieros (cuyo importe asciende a 63,4 millones de euros a 31 de diciembre de 2007). Así, el endeudamiento neto se sitúa en -2.474,2 millones de euros a 31 de diciembre de 2007, frente a los -1.700,1 millones de euros al cierre del año precedente. Esta importante mejora de 774,1 millones de euros (un 45,5%) respecto a 2006, fue posible por el mencionado aumento registrado en el saldo

de disponible, y por el descenso en la deuda remunerada (sin intereses), que disminuyó en 252 millones respecto al cierre de 2006. La deuda neta ajustada, que incluye la transformación a deuda equivalente de las cuotas del arrendamiento operativo y otros ajustes de balance, asciende a 607,9 millones de euros al cierre del ejercicio 2007, descendiendo un 55,6% respecto a la cifra del año anterior.

Las desinversiones efectuadas en elementos de flota son el motivo principal de la disminución registrada en el saldo del "Inmovilizado material neto" (-78,2 millones de euros respecto al cierre de 2006), que se sitúa en 848,9 millones a 31 de diciembre de 2007.

El saldo de las "Inmovilizaciones financieras" disminuye en 229,1 millones de euros con relación al cierre del ejercicio anterior, debido principalmente a los siguientes hechos: la desinversión correspondiente a los préstamos Iberbus que vencen en 2008 y financian cuatro A340/300 (en parte, traspasados al corto plazo); la actualización por tipo de cambio del saldo de los citados préstamos; la cancelación del préstamo otorgado por IBERIA a Wam Acquisition, S.A. por valor de 47,5 millones de euros, y la venta de una parte de las acciones que tiene en esta sociedad.



2.5. Perspectivas

2.5.1. Evolución previsible

Las proyecciones sobre el crecimiento económico mundial en 2008 han sido revisadas a la baja a principios de año, como consecuencia de las perturbaciones en los mercados financieros, iniciadas en el ecuador del año 2007, y a la vista de diversos indicadores que confirman una marcada desaceleración en la expansión económica de algunos países desarrollados, principalmente Estados Unidos. Se prevé, sin embargo, que las principales economías emergentes mantendrán un fuerte dinamismo. Según las últimas previsiones del Fondo Monetario Internacional, el crecimiento de la economía mundial, en términos de producto interior bruto, se reducirá al 4,1% en 2008, desde el 4,9% estimado para el año anterior.

Afectado por esa desaceleración económica, el tráfico aéreo de pasajeros continuará creciendo en 2008, pero a un ritmo inferior al que se registró en 2007. Según las últimas previsiones de IATA, el tráfico internacional tendrá un incremento medio de alrededor del 5% en 2008 (frente al 7,4% en el año anterior). Además, IATA considera difícil que el sector aéreo pueda continuar mejorando el coeficiente de ocupación de pasaje, que fue uno de los factores que llevó a un aumento de los ingresos en 2007, porque el ritmo de entregas de nuevos aviones probablemente será incrementado en los dos próximos años.

En referencia al tráfico aéreo de carga, IATA prevé un crecimiento en torno a un 4-4,5% en el conjunto del año 2008, similar al 4,3% registrado en 2007.

IATA prevé que el crecimiento de los ingresos del sector aéreo se aminore en 2008, situándose en el 4,7%. Durante 2006 y 2007 el fuerte crecimiento económico permitió a las compañías incrementar los ingresos unitarios y compensar el impacto de la subida del combustible. Pero será difícil mantener los incrementos de *yield* si el crecimiento de la demanda se debilita y la capacidad ofertada aumenta a mayor ritmo. Así, IATA prevé que el sector obtenga, por segundo año consecutivo, beneficios en 2008, si bien se situarán en torno a 5.000 millones de dólares, por debajo de los estimados para el año 2007.



Un hecho relevante para las compañías aéreas europeas y norteamericanas es la entrada en vigor del acuerdo de liberalización de las rutas internacionales entre la Unión Europea (UE) y Estados Unidos (EE.UU.) el 31 de marzo de 2008. Este acuerdo de "Cielos abiertos", al reconocer el concepto de "operador comunitario", va a permitir que cualquier compañía de los veintisiete estados de la UE pueda volar a los EE.UU. desde cualquier punto de la UE, y viceversa. Hasta ahora, España y algunos otros países de la UE tenían derechos de tráfico restringidos para volar a EE.UU.; por ello, el acuerdo resultará favorable para el desarrollo del tráfico entre España y Norteamérica. A medio plazo se espera un aumento de la competencia en las rutas del Atlántico, y es posible que este nuevo marco regulatorio facilite eventuales acuerdos de fusión o adquisición entre compañías aéreas.

En el negocio de transporte, la compañía continuará fortaleciendo la operación de red en el hub de Madrid-Barajas, y finalizará el proceso de reestructuración de la red de corto/medio radio. Así, aunque IBERIA prevé mantener en 2008 un volumen total de oferta (medido en AKO) similar al del año anterior, se producirá un incremento significativo en la capacidad ofertada en los vuelos desde/a Madrid, principalmente en los enlaces europeos que proporcionan tráfico al sector de largo radio. Éste último tendrá un crecimiento de oferta moderado (en torno a un 2,6% respecto a 2007).

Para aprovechar el beneficio potencial que ofrece el mencionado acuerdo de "Cielos abiertos", IBERIA y American Airlines firmaron un acuerdo de intenciones en julio de 2007, con el objetivo de ampliar su colaboración comercial y operativa en el Atlántico Norte. Al mismo tiempo, ambas compañías y sus aliadas de oneworld Finnair, Malev y Royal Jordanian firmaron un acuerdo marco de cooperación multilateral de similar alcance. Ambos acuerdos han sido presentados ante el Departamento de Transportes de Estados Unidos con la finalidad de conseguir la inmunidad antimonopolio de cara a la coordinación de tales actividades.

IBERIA, de acuerdo al plan de renovación de su flota de corto y medio radio, tiene previsto seguir incorporando nuevos aviones de la familia Airbus A320 a lo largo del año 2008, dando continuidad al proceso de sustitución de los aviones más antiguos y facilitando la retirada de la flota MD. La compañía estima que tendrá un total de 126 aviones operativos al finalizar el ejercicio, con un aumento significativo en la productividad media de la flota. En todo caso, IBERIA mantiene distintas opciones en el acuerdo firmado con Airbus, que junto a los aviones contratados en *wet lease*, le otorgan una amplia flexibilidad para ajustar su capacidad a la evolución del mercado.

En referencia al negocio de mantenimiento a terceros, IBERIA prevé seguir aumentando la producción y la facturación, superando los objetivos establecidos en el Plan Director.

Durante 2008 el área de Handling continuará desarrollando tanto acciones comerciales como de optimización del uso de los recursos y de reducción de gastos, para compensar el impacto del fuerte aumento de la competencia experimentado desde febrero de 2007, con la consiguiente reducción de márgenes.

2.5.2. Descripción de los principales riesgos e incertidumbres

Ante la creciente incertidumbre sobre la evolución del entorno económico y del mercado, la gestión de la compañía continuará basada en tres aspectos clave: la orientación al cliente, la capacidad de adaptación al cambio, y el permanente esfuerzo en la reducción de costes.

El precio del petróleo y sus derivados continuará siendo un factor condicionante de la rentabilidad de las compañías aéreas. La mayoría de los analistas especializados consideran que la demanda mundial de petróleo seguirá aumentando a un ritmo vigoroso en 2008, suponiendo que las principales economías emergentes (en especial, China, India y países de Oriente Medio) mantengan su dinamismo, mientras que el incremento de la producción continuará limitado por diversas condiciones. Así, se prevé que los precios del combustible seguirán probablemente altos e inestables en los próximos meses. La compañía ha desarrollado una compleja estructura de coberturas de precio del combustible para los próximos trimestres, utilizando diversos instrumentos financieros.

La situación de fuerte competencia en el mercado aéreo europeo y, especialmente en España, ha afectado a la situación financiera de algunas compañías competidoras, lo que puede facilitar eventuales acuerdos de adquisición o de fusión en el sector.

También es destacable el actual desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad en España. En diciembre de 2007 entraron en funcionamiento los corredores que unen Madrid con Málaga y Valladolid, y desde febrero de 2008 el tren de alta velocidad ya une Barcelona y Madrid. Se prevé que especialmente esta última línea tendrá un impacto en el importante volumen de tráfico aéreo entre las dos ciudades. Por ello, IBERIA va a reordenar la capacidad total ofertada en este trayecto (Puente Aéreo y vuelos con reserva) manteniendo una estructura de frecuencias similar a la actual, y utilizando aviones de menor capacidad en algunas de ellas. Adicionalmente, la compañía desarrollará un plan comercial que mejorará el atractivo del producto para los clientes. Este plan se verá apoyado por la ubicación que tendrá el Grupo en la nueva área terminal (T-Sur) del aeropuerto de El Prat a partir del primer trimestre de 2009.

El 31 de diciembre de 2007 finalizó la vigencia del Convenio del Colectivo de Tierra de IBERIA. Por lo tanto, durante el año 2008 la Dirección de la compañía tendrá que llegar a acuerdos con los representantes sindicales para renovar dicho Convenio. Igualmente, mantendrá negociaciones con los nuevos representantes del Colectivo de Tripulantes Técnicos para acordar los términos del nuevo Convenio. El objetivo prioritario de estas negociaciones seguirá siendo el aumento de la productividad y la moderación salarial. Respecto al Colectivo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros, el XV Convenio ha quedado prorrogado hasta finales de 2008.



3. Gestión de riesgos no operativos

Con el propósito de controlar y disminuir el impacto potencial de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio de combustible en los resultados de la compañía, IBERIA mantiene un programa de gestión global de sus Riesgos no Operativos.

Para lograr este objetivo y dentro del marco establecido para la contratación de coberturas de acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad, IBERIA utiliza un modelo Value at Risk con el fin de evaluar probabilísticamente el posible efecto de las variables de mercado en sus resultados, y define los objetivos máximos de volatilidad y el Programa de Coberturas necesario para alcanzarlo.

En los siguientes tres apartados se describe el mencionado Programa de Coberturas de la compañía.

3.1. Riesgo de tipo de cambio

64

Debido a la naturaleza de sus actividades, IBERIA está expuesta a un riesgo de tipo de cambio, tanto a nivel operativo (flujos) como de balance. A continuación se detallan las principales operaciones de cobertura en dólares.

Flujos

La compañía registró una posición corta en dólares de aproximadamente 925 millones en el ejercicio 2007, al ser los ingresos en esa divisa (22,8% del total) inferiores a los gastos (37,2% del total).

De acuerdo con el Programa de Coberturas, esta posición se cubre:

- Hasta un 50% con coberturas estratégicas de hasta cinco años de plazo, mediante *swaps* de rentas de alquileres de flota denominados en dólares a euro.
- El porcentaje restante se gestiona en operaciones tácticas de horizonte temporal entre uno y tres años, que permiten adaptarse a la tendencia del mercado, y que también están asociadas a movimientos reales de pagos en dólares de la compañía.

A 31 de diciembre de 2007, IBERIA mantenía cubierto el 70% de su posición de flujos en dólares del ejercicio 2008 y el 45% de la posición del 2009.

Balance

La compañía mantiene activos en dólares por importe de 571 millones, debido a los préstamos concedidos a las sociedades Iberbus, los pagos anticipados a los proveedores de flota y motores, los *equities* de aviones A320 y las fianzas. Asimismo, mantiene una posición de pasivo en dólares por importe de 421 millones que, junto a coberturas *swap* contratadas, permiten neutralizar el efecto de las diferencias de cambio por traslación.

Entrada de flota

Con el fin de acotar la volatilidad de los mercados de cambios y su impacto en la financiación o adquisición de nuevos aviones, la compañía cubre el cambio de entrada adquisición/financiación de los aviones, mediante la contratación de operaciones de compra a plazo y estructuras de opciones que permiten asegurar un nivel o rango determinado. La entrada de nueva flota prevista en 2008 genera una posición corta de 78 millones de dólares a cierre del ejercicio 2007, que se encuentra cubierta en un 45%.

3.2. Riesgo de tipo de interés

Aunque IBERIA tiene una deuda neta de balance negativa, si incorporamos la deuda nocional correspondiente a los arrendamientos operativos (multiplicando por ocho las cifras de rentas por alquiler de aviones), la deuda neta total ajustada asciende a 608 millones de euros en sus cuentas individuales. A 31 de diciembre de 2007, el porcentaje de la deuda bruta ajustada que la compañía mantiene a tipo fijo es el 55%, a tipo de interés flotante con protección un 5% y el 40% restante a tipo variable.

La sensibilidad a un incremento de un punto porcentual en los tipos de interés del euro es positiva en 24,4 millones de euros, debido a la posición de caja que mantiene la compañía. Sin embargo, la sensibilidad a un incremento de un punto porcentual en los tipos de dólar es negativa en 10,2 millones de euros.

Riesgo de liquidez

La compañía IBERIA mantiene a 31 de diciembre de 2007 una posición de caja equivalente que asciende a 2.934,1 millones de euros (tesorería más inversiones financieras temporales) en sus cuentas individuales, y está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo, repos de deuda, eurodepósitos y papel comercial contratados a través de entidades financieras de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo vigente. La cartera tiene un vencimiento máximo de siete meses.

Además de las inversiones a corto plazo y de la posición de caja, la compañía dispone de pólizas de crédito por importe de 190 millones de euros que garantizan sus necesidades de liquidez.

3.3. Riesgo de precio de combustible

IBERIA controla el coste del combustible de aviación, que está directamente ligado a la variación de los precios del petróleo, mediante políticas activas de gestión de riesgos, con el fin de mitigar el efecto de las oscilaciones que sufre la cotización del precio del queroseno en el mercado internacional y reducir las desviaciones sobre el presupuesto de la compañía en este concepto.

La compañía ha mantenido la política de cubrir directamente el precio del queroseno, y emplea para ello una combinación de herramientas financieras como swaps y opciones como *caps* y *collars*, entre otras.

Durante 2007 el precio del combustible tuvo una trayectoria ascendente, volviendo a superar los máximos históricos ya alcanzados en el año 2006. Así, el precio del crudo de referencia Brent se movió por encima de los 80 dólares durante el último trimestre del ejercicio, llegando a superar los 96 dólares por barril. Las coberturas que aseguran el precio del combustible estuvieron en el entorno del 50% del volumen consumido a lo largo del año. En el conjunto del ejercicio, el precio medio final para IBERIA, después de coberturas, fue del orden de 68 dólares por barril equivalente.

IBERIA consume algo más de dos millones de toneladas métricas anuales equivalentes a más de 2.500 millones de litros de queroseno con la producción actual. Ese volumen, valorado al precio medio del año 2007, significó un gasto de 1.150,6 millones de euros en las cuentas individuales. Las coberturas de precios realizadas permitieron aminorar el gasto de combustible en 17,8 millones de euros en 2007, dejando el coste por AKO en 1,73 céntimos de euro.

4. Responsabilidad medioambiental

En 2007 la compañía continuó el desarrollo de actuaciones tendentes a garantizar la mejora en el ámbito de la gestión medioambiental, como parte esencial de su Política de Responsabilidad Corporativa. Estas actuaciones se han realizado en línea con el Acuerdo promovido por la Comisión de Seguimiento del Diálogo Social en las Administraciones Públicas, y que han acordado en diciembre el Gobierno y los grupos de interés en esta materia.

Respecto a las operaciones en vuelo, la reducción de la edad media de la flota a través de la renovación de aeronaves, la adopción de nuevas medidas operacionales, así como las mejoras alcanzadas en los coeficientes de ocupación, han permitido, un año más, reducir las emisiones acústicas y las que afectan al cambio climático. En referencia a la futura normativa europea para limitar las emisiones de CO₂ en la aviación, la compañía está a favor de un sistema que permita un reconocimiento a las compañías menos contaminantes y que, al mismo tiempo, incentive a aquellas que todavía pueden mejorar. IBERIA participa además en grupos de trabajo que, a nivel internacional, promueven el estudio y la aplicación de tecnologías aeronáuticas más limpias, y el desarrollo de un espacio aéreo europeo (Cielo Único) que permita alcanzar reducciones importantes en las emisiones de gases de efecto invernadero.

En relación con las operaciones en tierra, la compañía ha obtenido una nueva certificación ISO 14.001/AENOR sobre Sistemas de Gestión Medioambiental en 2007, que incluye las instalaciones de mantenimiento aeronáutico de IBERIA en el Aeropuerto de Madrid (Barajas). Esta certificación, junto a las ya existentes en el área de Handling y en el resto de instalaciones de mantenimiento de IBERIA en Madrid, supone que la totalidad de aspectos ambientales significativos de la compañía quedan cubiertos por una certificación externa.

En 2007 IBERIA fue admitida por segundo año consecutivo en el selectivo índice bursátil de sostenibilidad Dow Jones Sustainability Index (DJSI), que valora el comportamiento de la compañía en los ámbitos económico, social y ambiental, y cuya selección la sitúa entre las 250 mejores empresas del mundo en esta materia. De un total de 22 criterios y en el sector de líneas aéreas, IBERIA acumula la mayor puntuación en aspectos como la gestión del riesgo, el cambio climático o la calidad de su información medioambiental, entre otros.

Una información más detallada sobre la gestión en sostenibilidad de la compañía se recoge en la Memoria de Responsabilidad Corporativa de IBERIA, que complementa a este Informe de Gestión, y que ha obtenido la certificación más alta (A+) según el estándar internacional Global Reporting Initiative.

5. Información de Gobierno Corporativo

En el Informe de Gestión Consolidado del ejercicio 2007 se ofrece información relativa a varios aspectos relacionados con el gobierno de la Sociedad, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 116 bis del Texto refundido de la Ley del Mercado de Valores.

Los accionistas e inversores de IBERIA también tienen a su disposición el Informe Anual de Gobierno Corporativo, que la compañía viene publicando junto al Informe Financiero y a la Memoria de Responsabilidad Corporativa desde el ejercicio económico 2002.

6. Adquisición de acciones propias

Las acciones propias en poder de la Sociedad Dominante a 31 de diciembre de 2007 representan el 0,845% del capital social y totalizaron 8.050.000 acciones, con un valor nominal global de 6,3 millones de euros y un precio medio de adquisición de 2,3728 euros por acción. IBERIA tenía constituida la correspondiente reserva por acciones propias en su balance de cierre de ejercicio.

Adicionalmente, 5.338.628 acciones fueron registradas a principios de enero, totalizando 13.388.628 acciones en autocartera.

Órganos de Gobierno

**Composición del Consejo de Administración de Iberia, L.A.E., S.A.
a 31 de diciembre de 2007**

PRESIDENTE

D. Fernando Conte García

VICEPRESIDENTE

D. Miguel Blesa de la Parra

Vocales

D. Felipe Benjumea Llorente

D. José M. Fernández Norniella

Lord Garel Jones

Inmogestión y Patrimonios, S.A. ⁽¹⁾

D. Antonio Masa Godoy

Mr. Roger Paul Maynard

D. José Pedro Pérez-Llorca Rodrigo

D. Jorge Pont Sánchez

D. José B. Terceiro Lomba

Valoración y Control, S.L. ⁽²⁾

SECRETARIA DEL CONSEJO

Dña. Lourdes Máiz Carro

Composición de las Comisiones del Consejo de Administración

COMISIÓN EJECUTIVA

D. Fernando Conte García (Presidente de la Comisión)

D. Miguel Blesa de la Parra

Mr. Roger Paul Maynard

D. José B. Terceiro Lomba

D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo (en representación de Valoración y Control S.L.)

D. Antonio Masa Godoy

Dª Lourdes Máiz Carro (Secretaria de la Comisión)

COMISIÓN DE AUDITORÍA Y CUMPLIMIENTO

D. José Manuel Fernández Norniella (Presidente de la Comisión)

D. José B. Terceiro Lomba

D. Alberto Recarte García-Andrade (en representación de Inmogestión y Patrimonios, S.A.)

D. Jorge Pont Sánchez

Dª Lourdes Máiz Carro (Secretaria de la Comisión)

COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES

D. Jorge Pont Sánchez (Presidente de la Comisión)

D. José Manuel Fernández Norniella

D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo (en representación de Valoración y Control, S.L.)

D. José Pedro Pérez-Llorca Rodrigo

Dª Lourdes Máiz Carro (Secretaria de la Comisión)

COMISIÓN DE SEGURIDAD

Mr. Roger Paul Maynard (Presidente de la Comisión)

D. José Pedro Pérez-Llorca Rodrigo

Lord Garel Jones

D. Antonio Masa Godoy

Dª Lourdes Máiz Carro (Secretaria de la Comisión)

Equipo Directivo de Iberia, L.A.E., S.A.

Presidente

D. Fernando Conte García

Director General de la Línea Aérea

D. Enrique Donaire Rodríguez

Director General de Mantenimiento e Ingeniería

D. Manuel A. López Aguilar

Director General de Aeropuertos

D. Jose Luis Freire Santos

Dtra. As. Jurídica y Secretaria Consejo Admón.

Dª Lourdes Máiz Carro

Director Auditoría Int. y Calidad

D. Martín Cuesta Vivar

Director Comunicación

D. Luis Díaz Güell

Director Financiero y de Estrategia Corporativa

D. Enrique Dupuy de Lôme Chávarri

Dtra. Relaciones Internacionales

Dº Elvira Herrero Mateo

Director Control y Administración

D. José Mª Fariza Batanero

Director Recursos Humanos

D. Sergio Turrión Barbado

Director Centro Servicios Compartidos

D. Juan Losa Montañés

Director Sistemas

D. Antonio Bugallo Siegel

Director Gestión Producción

D. Juan Manuel Bujía Lorenzo

Director Comercial

D. Manuel López Colmenarejo

Director Relación Cliente

D. Félix García Viejobueno

Director Carga

D. Alfonso Fuertes Suárez

Director Operaciones

D. Ricardo Génova Galván

Director Servicio a Bordo

D. Víctor Sánchez García

Director Seguridad

D. Jesús de la Morena Bustillo

*Cuentas Anuales e Informe de Gestión
Grupo Iberia*

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

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

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES, que comprenden el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2007 y la cuenta de resultados consolidada, el estado de flujos de efectivo consolidado, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad dominante. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales consolidadas en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en España, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

De acuerdo con la legislación mercantil, los Administradores de la Sociedad dominante presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación, de la cuenta de resultados, del estado de flujos de efectivo y del estado de cambios en el patrimonio neto, además de las cifras del ejercicio 2007, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2007. Con fecha 29 de marzo de 2007 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2006 en el que expresamos una opinión favorable.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2007 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Sociedades Dependientes al 31 de diciembre de 2007 y de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuadas, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea, que guardan uniformidad con las aplicadas en el ejercicio anterior.

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2007 contiene las explicaciones que los Administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre la situación del Grupo, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2007. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Sociedades Dependientes.

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



José Manuel Rodríguez

31 de marzo de 2008

Cuentas Anuales Consolidadas

Balances de situación consolidados al 31 de diciembre de 2007 y 2006

ACTIVO	Notas	Miles de euros	
		Ejercicio 2007	Ejercicio 2006
ACTIVO NO CORRIENTE:			
Activos Intangibles	6	50.347	48.853
Inmovilizaciones materiales	7	1.133.666	1.350.909
Flota aérea		792.269	998.336
Otro inmovilizado material		341.397	352.573
Participaciones en entidades asociadas		15.693	16.750
Activos financieros no corrientes		405.092	623.394
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	8.1.1	25.174	25.174
Préstamos y partidas a cobrar	8.1.2	116.418	255.166
Otros activos financieros no corrientes	8.1.3	237.885	331.017
Instrumentos financieros derivados	16	25.615	12.037
Activos por impuestos diferidos	17	481.307	445.355
Otros activos no corrientes		409	6.075
Total activo no corriente		2.086.514	2.491.336
ACTIVO CORRIENTE:			
Existencias		197.230	187.594
Reparables de motor		111.247	111.847
Repuestos de flota		87.968	63.025
Otras existencias		46.926	56.784
Provisiones		(48.911)	(44.062)
Deudores	9	720.123	607.292
Inversiones financieras corrientes	8.2	859.769	1.489.334
Otros activos corrientes		10.266	11.963
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	10	2.142.931	963.731
Total activo corriente		3.930.319	3.259.914
TOTAL ACTIVO		6.016.833	5.751.250

Las Notas 1 a 26 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de los balances de situación consolidados al 31 de diciembre de 2007 y 2006.

Miles de euros

PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Notas	Ejercicio 2007	Ejercicio 2006
PATRIMONIO NETO:			
Capital suscrito	11.1	743.269	739.492
Prima de emisión	11.4	119.472	115.405
Reservas de la Sociedad dominante		817.293	836.645
Reserva legal	11.5	147.898	147.133
Otras reservas		1.404	1.404
Reservas generadas por IFRS		129.114	164.913
Acciones propias	11.2	(19.101)	(13.922)
Reservas voluntarias		646.976	595.684
Ajustes en patrimonio por valoración	11.8	(88.998)	(58.567)
Reservas en sociedades consolidadas por integración global	11.6	(12.153)	(16.749)
Reservas en sociedades puestas en equivalencia	11.7	9.850	6.260
Diferencias de conversión		(533)	(361)
Beneficios atribuibles a la Sociedad dominante	20	327.340	56.725
Beneficios consolidados del ejercicio		327.608	56.969
Beneficios atribuidos a socios externos	11.9	(268)	(244)
Patrimonio neto atribuible a los accionistas de la sociedad dominante		2.004.538	1.737.417
Intereses minoritarios	11.9	1.330	1.179
Total patrimonio neto		2.005.868	1.738.596
PASIVO NO CORRIENTE:			
Deudas con entidades de crédito	12	77.206	205.248
Obligaciones por arrendamientos financieros a largo plazo	13	227.004	276.021
Provisiones a largo plazo	14	1.376.997	1.359.057
Pasivos por impuestos diferidos	17	1.176	1.915
Ingresos diferidos	5.16	97.101	62.468
Otros pasivos no corrientes		116.592	51.709
Total pasivo no corriente		1.896.076	1.956.418
PASIVO CORRIENTE:			
Emisión de obligaciones convertibles		315	10.362
Deudas con entidades de crédito	12	121.030	69.756
Obligaciones por arrendamientos financieros a corto plazo	13	41.506	158.226
Anticipos de clientes	5.16	455.366	435.541
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	15	1.496.672	1.382.351
Administraciones Públicas	17	161.302	169.141
Otras deudas		1.335.370	1.213.210
Total pasivo corriente		2.114.889	2.056.236
TOTAL PASIVO		6.016.833	5.751.250

Cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2007 y 2006

	Notas	(Debe) Haber	Miles de euros
		Ejercicio 2007	Ejercicio 2006
Importe neto de la cifra de negocios	18.1	5.304.475	5.187.953
Otros ingresos de explotación	18.2	231.305	276.593
Recurrentes		217.275	199.828
No recurrentes		14.030	76.765
Aprovisionamientos	19.1	(1.354.192)	(1.405.109)
Recurrentes		(1.354.192)	(1.378.694)
No recurrentes		-	(26.415)
Gastos de personal	19.2	(1.444.565)	(1.421.002)
Recurrentes		(1.380.565)	(1.395.202)
No recurrentes		(64.000)	(25.800)
Dotación a la amortización		(215.208)	(219.371)
Otros gastos de explotación	19.3	(2.305.518)	(2.288.108)
Recurrentes		(2.288.241)	(2.272.560)
No recurrentes		(17.277)	(15.548)
Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes	18.3	196.339	(2.350)
Deterioro del valor de activos		(126)	6.555
RESULTADO ORDINARIO RECURRENTE		283.544	121.954
RESULTADO DE LAS OPERACIONES		412.510	135.161
Ingresos financieros	18.4	126.244	88.050
Gastos financieros	19.4	(59.885)	(60.625)
Diferencias de cambio (ingresos y gastos)		(3.044)	(1.112)
Participación en el resultado del ejercicio de las empresas asociadas		(29.531)	4.518
Otros ingresos y gastos		150	(799)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		446.444	165.193
Impuesto sobre sociedades	17	(118.836)	(49.095)
Ajustes negativos en la imposición sobre beneficios		-	(59.129)
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		327.608	56.969
Atribuible a:			
Accionistas de la Sociedad Dominante	20	327.340	56.725
Intereses minoritarios	11.9	268	244
BENEFICIO BÁSICO POR ACCIÓN (en euros)	11.3	0,346	0,061
BENEFICIO DILUIDO POR ACCIÓN (en euros)	11.3	0,346	0,060

Las Notas 1 a 26 descritas en la Memoria forman parte integrante de las cuentas de resultados consolidados de los ejercicios 2007 y 2006.

Estados de flujos de efectivo consolidados en los ejercicios 2007 y 2006 (Nota 26)

	Miles de euros	
	Ejercicio 2007	Ejercicio 2006
1. ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN:		
Resultado consolidado antes de impuestos	446.444	165.193
Ajustes al resultado		
Dotaciones a la amortización y pérdidas por deterioro de activos	215.334	219.329
Dotaciones a provisiones (neto) (+/-)	156.788	107.437
Aplicaciones provisiones (-)	(146.740)	(129.657)
Ganancias/Pérdidas por venta de activo material e intangible (+/-)	(101.953)	(24.334)
Ganancias/Pérdidas por venta de participaciones (+/-)	(94.386)	-
Resultado de las asociadas contabilizadas por el método de participación (+/-)	29.531	(4.518)
Resultados derivados de operaciones de cobertura (+/-)	7.175	28.889
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio que no generan cash-flow	(1.556)	(2.920)
Otros ajustes al cash-flow (+/-)	(5.998)	(42.837)
Resultado ajustado	504.639	316.582
Variación neta en los activos / pasivos que no generan cash-flow	(54.557)	128.760
Pagos de impuestos	(137.446)	101.105
Total flujos de efectivo netos de las actividades de explotación (I)	312.636	546.447
2. ACTIVIDADES DE INVERSIÓN:		
Inversión neta		
Inversión neta en empresas del grupo, multigrupo y asociadas	(8.835)	(15.683)
Inversión neta en activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias	182.730	(115.979)
Inversión neta en inversiones financieras no corrientes	148.717	
Inversión neta en inversiones financieras y otros activos financieros corrientes	734.910	(294.148)
Inversión neta en otros activos	(19.889)	39.290
	1.037.633	(386.520)
Dividendos e intereses cobrados (+)	101.735	55.460
Total flujos de efectivo netos de las actividades de inversión (II)	1.139.368	(331.060)
3. ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN:		
Dividendos pagados (-)	(33.262)	(18.727)
Variación de deudas con entidades de crédito (+/-)	(208.276)	(35.538)
Intereses pagados por deudas (-)	(33.925)	(41.661)
Otras deudas	(9)	435
Aumento de capital	7.847	7.946
Variación neta en acciones propias (+/-)	(5.179)	14.450
	(272.804)	(73.095)
Total flujos de efectivo netos de las actividades de financiación (III)	(272.804)	(73.095)
5. AUMENTO/ DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (I+II+III)		
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	1.179.200	142.292
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	(963.731)	(821.439)
	(2.142.931)	(963.731)

Las Notas 1 a 26 descritas en la Memoria forman parte integrante del estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios 2007 y 2006.

Estados de cambios en el patrimonio neto consolidado de los ejercicios 2007 y 2006 (Nota 11)

Miles de euros

	Reservas de la Sociedad dominante									Ajustes en patrimonio por valoración	
	Capital social	Prima de emisión	Ajuste del capital a euros	Reserva legal	Acciones propias		Reservas generadas por IFRS		Otras reservas		
					Reservas voluntarias	Reservas generadas por IFRS					
Saldos al 31 de diciembre de 2005	735.666	111.285	1.201	104.757	(28.372)	424.707	126.543	203	3.579		
Distribución de Resultados:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
A Reservas	-	-	-	42.376	-	170.977	36.315	-	-	-	
A Dividendos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ampliación de Capital	3.826	4.120									
Diferencias de conversión	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Variación en acciones propias	-	-	-	-	14.450	-	(1.228)	-	-	-	
Resultado neto del ejercicio 2006	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Movimiento de Intereses minoritarios (Nota 11.9)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Otros movimientos	-	-	-	-	-	-	3.283	-	(62.146)		
Saldos al 31 de diciembre de 2006	739.492	115.405	1.201	147.133	(13.922)	595.684	164.913	203	(58.567)		
Distribución de Resultados:	-	-	-	765	-	51.292	(36.664)	-	-	-	
A Reservas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
A Dividendos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ampliación de Capital	3.777	4.067	-	-	-	-	-	-	-	-	
Diferencias de conversión	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Variación en acciones propias	-	-	-	-	(5.179)	-	-	-	-	-	
Efecto neto de operaciones de cobertura	-	-	-	-	-	-	-	-	(28.671)		
Resultado neto del ejercicio 2007	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Movimiento de Intereses minoritarios (Nota 11.9)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Otros movimientos	-	-	-	-	-	-	865	-	(1.760)		
Saldos al 31 de diciembre de 2007	743.269	119.472	1.201	147.898	(19.101)	646.976	129.114	203	(88.998)		

Las Notas 1 a 26 descritas en la Memoria forman parte integrante de los estados de cambios en el patrimonio neto consolidado de los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2007 y 2006.

Miles de euros

Reservas en Sociedades consolidadas por							
Integración global	Puesta en equivalencia	Diferencias de conversión	Dividendo a cuenta	Resultado	Total	Intereses minoritarios	Total patrimonio
(12.842)	155.876	(176)	(281.026)	395.789	1.737.190	1.043	1.738.233
-	-	-	-	-	-	-	-
(3.907)	(149.616)	-	-	(96.145)	-	-	-
-	-	-	281.026	(299.644)	(18.618)	-	(18.618)
					7.946		7.946
-	-	(185)	-	-	(185)	-	(185)
-	-	-	-	-	13.222	-	13.222
-	-	-	-	56.725	56.725	244	56.969
-	-	-	-	-	-	(108)	(108)
-	-	-	-	-	(58.863)	-	(58.863)
(16.749)	6.260	(361)	-	56.725	1.737.417	1.179	1.738.596
4.596	3.590	-	-	(23.579)	-	-	-
-	-	-	-	(33.146)	(33.146)	-	(33.146)
-	-	-	-	-	7.844		7.844
-	-	(172)	-	-	(172)	-	(172)
-	-	-	-	-	(5.179)	-	(5.179)
-	-	-	-	-	(28.671)	-	(28.671)
-	-	-	-	327.340	327.340	268	327.608
-	-	-	-	-	-	(117)	(117)
-	-	-	-	-	(895)	-	(895)
(12.153)	9.850	(533)	-	327.340	2.004.538	1.330	2.005.868

*Memoria de las Cuentas Anuales Consolidadas
de los ejercicios 2007 y 2006
preparada conforme a las NIIF
Grupo Iberia*

1. Actividad de la Sociedad dominante y del Grupo

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

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

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

Adicionalmente a las actividades realizadas directamente por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y con el fin de complementar éstas o desarrollar negocios conexos al transporte, se han ido constituyendo diversas sociedades que conforman el Grupo Iberia y en el que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. actúa como sociedad matriz.

El domicilio social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está situado en Madrid, y desde abril de 2001 sus acciones cotizan en el mercado de valores.

2. Sociedades del Grupo

2.1 Sociedades dependientes

Se consideran sociedades dependientes aquéllas en las que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. como Sociedad dominante participa, directa o indirectamente, en más de un 50% de su capital social, teniendo por tanto capacidad para ejercer control sobre las mismas.

Las sociedades que conforman el Grupo Iberia y que se consolidan por el método de integración global, así como, su actividad principal y los porcentajes de participación que mantiene la Sociedad dominante en las mismas son los siguientes:

- Cargosur, S.A. (Participaciones societarias), VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. (Mantenimiento de Aeronaves), Campos Velázquez, S.A. (Adquisición de fincas urbanas), Iberia Tecnología, S.A. (Mantenimiento de Aeronaves), Consultores Hansa, S.A. (Consultoría de mercados), Binter Finance B.V. (Financiación y Tesorería), e Iberia Mantenimiento Barcelona, S.R.L. (Mantenimiento de Aeronaves). En estas sociedades Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. posee una participación, directa e indirectamente, del 100%.
- Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. (Transporte de mercancías) y Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A. (Transporte de mercancías), en las que la participación, directa o indirecta, asciende al 75%.

En las notas 11.6 y 20 de esta memoria se presentan las aportaciones de estas sociedades a las reservas y resultados del Grupo. Los activos aportados por estas Sociedades no son significativos.

2.2 Sociedades asociadas

Se consideran sociedades asociadas aquéllas en las que la Sociedad dominante tiene influencia significativa, entendida como el poder para intervenir en las decisiones de política financiera y de explotación de la participada sin llegar a ejercer control sobre la misma. En general, el Grupo asume que tiene influencia significativa cuando el porcentaje de participación en la filial es igual o superior al 20%.

Excepcionalmente, las sociedades "Iberbus" (véase Nota 8.1.1), en las que el Grupo posee más del 20% de sus derechos de voto, no se consideran entidades asociadas y por tanto no se consolidan, debido a que los compromisos asumidos por el accionista mayoritario, Airbus, garantizan a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., accionista minoritario y prestamista de las citadas sociedades, la recuperación de la totalidad de su inversión.

Las sociedades asociadas y su actividad principal así como los porcentajes de participación en las mismas son los siguientes: 43,5% de Iberia Cards (Emisión y gestión de medios de pago), 49% de Multiservicios Aeroportuarios, S.A. (servicios auxiliares en ámbito aeroportuario), 49% de Iber-América Aerospace, LLC (Compra-venta de piezas y motores de aeronaves), 50% de Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. (Explotación de una terminal de carga en el aeropuerto de La Habana), 50% de Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S.A. (Mantenimiento de Aeronaves), 51% de Handling Guinea Ecuatorial, S.A. (HANGESA) (operador de servicios de Handling en Malabo), 25% de Grupo Air Miles (Fidelización multisectorial), 39% de Serpista, S.A. (Mantenimiento de equipos aeroportuarios), 49% de International Supply Management, S.L. (Comercialización de productos químicos), 40% de Noamar Air Handling Holdco N. V. y 20% de Clickair, S.A. (Transporte de pasajeros). La participación en los derechos económicos en Clickair, S.A. asciende a un 80%.



En las notas 11.7 y 20 de esta memoria se presentan las aportaciones de estas sociedades a las reservas y a los resultados del Grupo.

Variaciones en el perímetro de consolidación

En 2006, Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A. constituyó junto con otros socios Clickair, S.A. El porcentaje de participación de la Sociedad Dominante en el capital social de la filial es del 20%, porcentaje que determina sus derechos políticos en la misma. Adicionalmente en 2006, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. adquirió una participación del 49% en International Supply Management, S.L.

En 2007, Iberia Tecnología, S.A., que pertenece en un 100% a Iberia, Línea Aéreas de España, S.A. ha constituido Iberia Mantenimiento Barcelona, S.R.L., Sociedad de carácter Unipersonal.

3. Bases de presentación de las cuentas anuales y principios de consolidación

3.1 Bases de presentación de las cuentas anuales y principios de consolidación aplicados

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2007, se han obtenido a partir de los registros contables y de las cuentas anuales de la Sociedad dominante y las sociedades integrantes del Grupo.

Dichas cuentas anuales consolidadas han sido preparadas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) adoptadas por la Unión Europea conforme a lo dispuesto por el Reglamento (CE) nº 1606/2002 del Parlamento Europeo y por la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo al 31 de diciembre de 2007 y de los resultados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de los flujos de efectivo que se han producido en el Grupo durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo y las cuentas anuales individuales de las sociedades que lo componen, del ejercicio 2007, formuladas por sus Administradores correspondientes, se encuentran pendientes de aprobación por las respectivas Juntas Generales de Accionistas. No obstante, los Administradores de la Sociedad dominante entienden que dichas cuentas anuales serán aprobadas sin cambios significativos.

3.2 Principales decisiones relativas a las NIIF

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

1. El euro se considera la moneda funcional del Grupo; las cuentas anuales se expresan por tanto en euros.
2. El balance de situación se presenta distinguiendo entre partidas corrientes y no corrientes; asimismo la cuenta de resultados se presenta por naturaleza.
3. El Grupo ha optado por presentar el estado de flujos de efectivo siguiendo el método indirecto.

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

1. Normas e interpretaciones efectivas en el presente período

En el presente ejercicio, el Grupo ha adoptado la NIIF 7 "Desgloses de instrumentos financieros", que entró en vigor el 1 de enero de 2007 para los ejercicios iniciados a partir de dicha fecha, así como, las modificaciones efectuadas en la NIC 1 "Presentación de estados financieros en relación con los desgloses de capital".

Como consecuencia de la adopción de la NIIF 7 y de las modificaciones de la NIC1, han sido ampliados los desgloses cualitativos y cuantitativos de las cuentas anuales consolidadas relativos a instrumentos financieros y a la gestión del capital.

2. Normas e interpretaciones emitidas no vigentes

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



Normas e interpretaciones emitidas no vigentes		Efectividad
NIIF 8	Segmentos operativos	1 de enero de 2009
Revisión de NIC 23 (*)	Costes por intereses	1 de enero de 2009
Revisión de NIC 1 (*)	Presentación de estados financieros	1 de enero de 2009
Revisión de NIIF3 (*)	Combinaciones de negocios	1 de julio de 2009
Modificación de NIC27 (*)	Estados financieros consolidados y separados	1 de julio de 2009
Modificación de NIIF 2 (*)	Pagos basados en acciones	1 de enero de 2009
CINIIF 11	NIIF 2 Transacciones con acciones propias y del grupo	1 de marzo de 2007
CINIIF 12 (*)	Acuerdos de concesión de servicios	1 de enero de 2008
CINIIF 13 (*)	Programas de fidelización de clientes	1 de julio de 2008
CINIIF 14 (*)	NIC 19 – El límite en un activo de beneficio definido, requerimientos mínimos de aportación y su interacción	1 de enero de 2008

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

El Grupo considera que de las normas anteriores, la NIC 23, la modificación de la NIIF 2 y las CINIIF 11, 12 y 14 no afectarán a las cuentas anuales consolidadas. Respecto al resto, los Administradores no han evaluado aún el impacto que la aplicación de estas normas podría tener sobre las cuentas anuales consolidadas adjuntas.

3.3 Responsabilidad de la información y estimaciones realizadas

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

En las cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio 2007 se han utilizado estimaciones realizadas por los Administradores del Grupo para cuantificar o valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

1. La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos.
2. Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por compromisos con el personal.
3. La vida útil de los activos materiales e intangibles.
4. Los criterios empleados en la valoración de determinados activos.
5. El importe de los billetes y documentos de tráfico vendidos que no serán finalmente utilizados.
6. El cálculo del pasivo devengado al cierre del ejercicio correspondiente a la valoración de los puntos otorgados a los titulares de la tarjeta de fidelización "Iberia Plus" pendientes de utilizar.
7. El cálculo de provisiones.

Estas estimaciones se realizan en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2007 sobre los hechos analizados.

3.4 Principios de consolidación

Las cuentas anuales de las sociedades dependientes se consolidan por aplicación del método de integración global. Consecuentemente, todos los saldos y efectos patrimoniales de las transacciones efectuadas entre las sociedades consolidadas que son significativos han sido eliminados en el proceso de consolidación.

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

Los resultados de las sociedades dependientes adquiridas o enajenadas durante el ejercicio se incluyen en las cuentas de resultados consolidadas desde la fecha efectiva de adquisición o hasta la fecha efectiva de enajenación, según corresponda.

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

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



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

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

La conversión a euros de los diferentes epígrafes del balance de situación y de la cuenta de resultados de las sociedades extranjeras que han sido incluidas en el perímetro de consolidación se ha realizado aplicando los siguientes criterios:

1. Los activos y pasivos se han convertido aplicando el tipo de cambio oficial vigente al cierre de ejercicio.
2. El capital y reservas se han convertido a los tipos de cambio históricos.
3. La cuentas de resultados, se han convertido al tipo de cambio medio del ejercicio.

Las diferencias resultantes de la aplicación de estos criterios se han incluido en el epígrafe "Diferencias de Conversión" del capítulo "Patrimonio Neto".

4. Distribución del Resultado de la Sociedad dominante

La distribución de los beneficios de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. del ejercicio 2007 propuesta por sus Administradores consiste en destinar 0,17 euros por acción a dividendos, 755.380 euros a reserva legal y el resto a reservas voluntarias.

5. Principios y políticas contables y criterios de valoración aplicados

Las principales normas de valoración, principios y políticas contables aplicadas en la elaboración de las cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio 2007, han sido los siguientes:

5.1 Activos intangibles

Se consideran activos intangibles aquellos activos no monetarios específicamente identificables que han sido adquiridos a terceros o han sido desarrollados por el Grupo. Se reconocen contablemente por su coste de adquisición o coste de desarrollo propio siempre que se espere obtener en el futuro un aprovechamiento de los mismos que contribuya a la generación de beneficios económicos.

Los activos intangibles incluyen, fundamentalmente, aplicaciones informáticas que se amortizan a partir de su entrada en explotación siguiendo el método lineal en cinco años.

5.2 Inmovilizaciones materiales

El inmovilizado material se valora a su coste histórico.

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

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

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

	Años de vida útil estimada
Flota aérea (a)	18 – 22
Edificios y otras construcciones	20 – 50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	10 – 15
Elementos de transporte	7 – 10
Mobiliario y enseres	10
Equipos para proceso de información	4 – 7
Repuestos para inmovilizado	8 – 18
Simuladores de vuelo	12 – 14

(a) Excepto para los aviones adquiridos a Aviación y Comercio, S.A. que por tratarse de elementos usados son amortizados en 12 años (MD-88) y 10 años (MD-87).



Para los aviones en propiedad, excepto para la flota MD, el Grupo separa del coste de las aeronaves aquél correspondiente a los elementos que son reemplazados en las paradas programadas que se realizan transcurridos períodos temporales que oscilan entre 4 y 7 años. Este coste se amortiza linealmente en el período comprendido entre la parada en que se reemplazan dichos elementos y la siguiente.

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

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

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

Para cada avión que se opera en régimen de arrendamiento operativo y en función de lo establecido en los contratos, el Grupo constituye una provisión por el coste total a incurrir en las revisiones programadas, imputando dicho coste a la cuenta de resultados linealmente en el período que transcurre entre dos revisiones sucesivas (Nota 14).

5.3 Pérdidas de valor de activos materiales e intangibles

El Grupo evalúa anualmente la existencia de indicios que pudieran indicar pérdidas por deterioro en el valor del conjunto de los activos materiales e intangibles asociados a cada unidad generadora de efectivo.

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

5.4 Arrendamientos

Los arrendamientos se clasifican como arrendamientos financieros siempre que entre las condiciones de los mismos se contempla la posibilidad por parte del arrendatario de adquirir la propiedad del bien (opción de compra) y la Dirección del Grupo haya tomado la decisión de ejercer dicha opción. Los demás arrendamientos, exista o no opción de compra, se clasifican como arrendamientos operativos, salvo que en función de las condiciones pactadas la operación sea asimilable a una adquisición.

5.4.1 Arrendamientos financieros

El Grupo reconoce los arrendamientos financieros en el balance de situación, al inicio del arrendamiento, registrando un activo y un pasivo por el importe correspondiente al valor actual calculado empleando el tipo de interés previsto en el contrato de las cuotas de arrendamiento mínimas acordadas.

El valor de los activos adquiridos mediante contratos de arrendamiento financiero se presenta en el balance de situación consolidado según la naturaleza del bien objeto del contrato (véase Nota 7).

Los bienes adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se amortizan aplicando idénticos criterios que los empleados para elementos en propiedad de similar naturaleza.

Los gastos financieros se reconocen durante el período de arrendamiento de acuerdo con un criterio financiero.

5.4.2 Arrendamientos operativos

Los gastos derivados de arrendamientos operativos se imputan a la cuenta de resultados de acuerdo con lo previsto en los contratos dado que el Grupo considera que esta es la base de reparto que refleja más adecuadamente el patrón de generación de beneficios.

5.5 Existencias

Las existencias se valoran al menor entre el coste de adquisición y el valor neto realizable (valor de mercado) e incluyen, principalmente, repuestos de flota, elementos reparables de los motores de la flota y combustible.

El coste de adquisición se calcula utilizando el método del precio medio ponderado.



El valor neto realizable se evalúa a la fecha de cierre de cada ejercicio considerando factores tales como la obsolescencia o el ritmo de los consumos, dotando las oportunas provisiones cuando éste es inferior al coste y revirtiendo las provisiones constituidas en ejercicios anteriores.

En el ejercicio 2006, el Grupo procedió a reclasificar los repuestos reparables del motor del epígrafe de "Inmovilizado material – Repuestos para inmovilizado" al de "Existencias" al haberse situado la rotación de estas piezas utilizadas para la reparación de motores en períodos inferiores al año.

5.6 Activos financieros no corrientes e inversiones financieras corrientes

Los activos financieros no corrientes mantenidos por las sociedades del Grupo se clasifican en los epígrafes que se indican a continuación conforme a los criterios que asimismo se detallan:

1. Inversiones mantenidas hasta el vencimiento: activos con una fecha de vencimiento definida adquiridos con la intención y la capacidad de mantenerlos hasta dicha fecha y que son realizables por importes previamente establecidos o determinables.
2. Préstamos y partidas a cobrar: activos financieros originados por el suministro de efectivo, bienes o servicios a un tercero.
3. Otros activos financieros no corrientes: se incluyen en este epígrafe los depósitos y fianzas no corrientes, así como, los valores adquiridos que no se mantienen con propósito de negociación inmediata.

Las inversiones en activos financieros mantenidas hasta el vencimiento, así como, los préstamos concedidos y las cuentas a cobrar se presentan valorados por el importe pendiente de cobro a la fecha de balance, que incluye el importe entregado al inicio de la operación correspondiente más los intereses o cualquier otra prima devengados que, en su caso, se hubieren pactado y estuvieran pendientes de cobro. Los importes devengados por intereses o primas de reembolso se calculan en función de la tasa interna de retorno siguiendo un criterio financiero.

Estos activos figuran en los balances de situación consolidados adjuntos minorados en el importe de las provisiones por incobrables estimadas.

Los depósitos y fianzas constituidos se registran por los importes entregados. Dichos depósitos incluyen los importes entregados de acuerdo con lo previsto en los contratos de adquisición de nuevos aviones, que son susceptibles de reembolso en el momento de entrega del avión. El resto de activos incluidos en el epígrafe de "Otros activos financieros no corrientes" que corresponden a inversiones en diversas sociedades (véase Nota 8.1.3.) se valoran por su "valor razonable", registrando las variaciones que se producen directamente en el patrimonio neto hasta que el activo se enajena o devalúa totalmente, momento en el que los beneficios o pérdidas acumulados previamente en el patrimonio neto se traspasan a los resultados del ejercicio correspondiente. Se entiende por valor razonable de un instrumento financiero en una fecha dada, su cotización oficial o el importe por el que dos terceros independientes entendidos en la materia, actuando libre y prudentemente, estarían dispuestos a realizar una compraventa de este activo. Cuando este valor razonable no puede determinarse de forma fiable, se valoran al coste menos la pérdida por deterioro de valor. Al 31 de diciembre de 2007, la Sociedad mantiene estas inversiones a coste (menos las oportunas provisiones) al considerar que éste es la mejor estimación actual de su valor razonable.

La Sociedad coloca sus excedentes temporales de tesorería, generalmente, en activos financieros a corto plazo que figuran registrados en el epígrafe "Inversiones financieras corrientes" por los importes efectivamente desembolsados. Los intereses asociados a estas operaciones se registran como ingresos a medida que se devengan, y aquéllos que al cierre del ejercicio están pendientes de vencimiento se presentan en el balance de situación incrementando el saldo de dicho epígrafe.

5.7 Efectivo y otros medios líquidos equivalentes

El Grupo clasifica en este epígrafe el efectivo y aquellas inversiones a corto plazo de gran liquidez que son fácilmente convertibles en efectivo, con vencimiento inferior a tres meses, y que no están sujetos a un riesgo relevante de cambios en su valor.

5.8 Pasivos financieros

Los préstamos obtenidos de entidades financieras se presentan valorados por el importe efectivamente recibido, una vez deducidos los costes y comisiones derivados de la formalización de los mismos.

Dichos costes de formalización, así como los gastos financieros originados por los préstamos, se imputan a resultados de acuerdo con un criterio financiero durante el período de duración del préstamo.

El importe de los costes de formalización de préstamos ya imputados a resultados, así como, los gastos financieros por intereses devengados pendientes de pago se presentan en los balances de situación consolidados adjuntos aumentando el saldo de los epígrafes "Deudas con entidades de crédito".



5.9 Acciones propias de la Sociedad dominante

Las acciones de la Sociedad dominante cuya titularidad al cierre del ejercicio corresponde a sociedades consolidadas se valoran por su coste de adquisición y en el balance de situación consolidado se presentan minorando el patrimonio neto.

Los resultados netos derivados de operaciones realizadas con acciones propias se presentan formando parte del patrimonio neto.

5.10 Instrumentos financieros derivados y operaciones de coberturas

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

Los derivados se registran inicialmente a su coste de adquisición en el balance de situación consolidado y posteriormente se realizan las correcciones valorativas necesarias para reflejar su valor razonable en cada momento, registrándose en el epígrafe "Instrumentos financieros derivados" del balance de situación consolidado si son positivas, y como "otros pasivos no corrientes" si son negativas. Los beneficios o pérdidas de dichas fluctuaciones se registran en la cuenta de resultados consolidada, salvo en el caso de que el derivado haya sido designado como instrumento de cobertura y ésta sea altamente efectiva, en cuyo caso su registro es el siguiente:

1. Coberturas de valor razonable: el elemento cubierto se valora por su valor razonable al igual que el instrumento de cobertura, registrándose las variaciones de valor de ambos en la cuenta de resultados consolidada, compensando los efectos en el mismo epígrafe de la cuenta de resultados consolidada.

2. Coberturas de flujos de efectivo: los cambios en el valor razonable de los derivados se registran, en la parte en que dichas coberturas son efectivas, en el epígrafe "Patrimonio neto – Ajustes en patrimonio por valoración". La pérdida o ganancia acumulada en dicho epígrafe se traspasa a la cuenta de resultados consolidada a medida que el subyacente tiene impacto en la cuenta de resultados consolidada por el riesgo cubierto neteando dicho efecto en el mismo epígrafe de la cuenta de resultados consolidada.

El valor razonable de los diferentes instrumentos financieros derivados se calcula mediante el descuento de los flujos de caja esperados basándose en las condiciones del mercado tanto de contado como de futuros a la fecha de cierre del ejercicio.

5.11 Corriente / no corriente

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

5.12 Provisiones para planes de reestructuración

La Sociedad dominante puso en marcha en 1999 un plan de bajas incentivadas y obtuvo en diciembre de 2001 la aprobación por parte de las autoridades laborales de un Expediente de Regulación de Empleo, expediente que posteriormente ha ido ampliándose con las preceptivas autorizaciones para ser aplicado a distintos colectivos de personal, la última en noviembre de 2007, y cuya vigencia llega hasta el 31 de diciembre de 2010 para el colectivo de tierra. Adicionalmente para el colectivo de trabajadores de asistencia aeroportuaria en tierra hay un Expediente de Regulación de Empleo aprobado en 2006 con vigencia hasta 2014, ligado al proceso de subrogación de recursos.

El primer plan prevé el pago de determinadas cantidades hasta alcanzar la edad reglamentaria de jubilación a aquellos empleados que cumpliendo ciertas condiciones decidan solicitar el retiro anticipado.

La Sociedad dominante sigue el criterio de registrar en la cuenta de resultados los costes totales estimados del plan de bajas y de las sucesivas ampliaciones del Expediente de Regulación de Empleo en el momento en que estas acciones, una vez aprobadas, se hacen públicas y se comunican a los trabajadores.

Los estudios actuariales utilizados para la determinación del pasivo contraído con aquellos empleados que han optado por la jubilación anticipada bajo estas condiciones emplean hipótesis similares a las descritas en la Nota 5.13. Los sucesivos pagos a que dan lugar estos conceptos se deducen de las provisiones constituidas.



5.13 Obligaciones con el personal

De acuerdo con los convenios colectivos vigentes en la Sociedad dominante, en el momento en que el personal de vuelo cumple los 60 años de edad cesa en su actividad pasando a situación de reserva y manteniendo su relación laboral hasta la edad de jubilación reglamentaria. La Sociedad dominante sigue la práctica de reconocer los costes del personal en situación de reserva a lo largo de la vida activa del trabajador, de acuerdo con los estudios actuariales correspondientes.

Por otra parte, los convenios colectivos vigentes en la Sociedad dominante prevén la posibilidad de que el personal de vuelo, que cumple determinadas condiciones, se retire anticipadamente (excedencia especial) quedando obligada la Sociedad a retribuir en determinadas cantidades a este personal hasta la edad de jubilación reglamentaria. La Sociedad dominante dota con cargo a la cuenta de resultados del ejercicio en que se produce esta eventualidad el importe necesario, calculado actuarialemente, para complementar el fondo ya constituido por reserva, con el fin de hacer frente a los compromisos de pago futuros con los trabajadores correspondientes. En la actualidad están acogidos a este beneficio 172 trabajadores en excedencia especial, así como, 350 trabajadores en concepto de cese operativo.

El epígrafe "Provisiones a largo plazo" incluye, entre otros, los pasivos por estos conceptos (véase Nota 14).

Los estudios actuariales empleados en los cálculos antes señalados se han realizado por expertos independientes siguiendo el método de la unidad de crédito proyectado y empleando un tipo de interés técnico del 4%, tablas de supervivencia PERM/F-2000P y asumiendo como principales hipótesis un crecimiento de las pensiones y del índice de precios al consumo del 2,5%.

5.14 Montepío de Previsión Social Loreto

El Montepío de Previsión Social Loreto tiene por objeto fundamental el pago de pensiones de jubilación a sus afiliados (entre los que se encuentran los empleados de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.), así como otras prestaciones sociales en determinadas circunstancias (fallecimiento e incapacidad laboral permanente).

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

En los ejercicios 2007 y 2006, las aportaciones de la Sociedad dominante han ascendido a 22 millones de euros y 23 millones de euros, respectivamente, que se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal - recurrentes" de las cuentas de resultados consolidadas adjuntas.

5.15 Otras provisiones a largo plazo

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

1. Provisiones: saldos acreedores que cubren obligaciones presentes a la fecha del balance surgidas como consecuencia de sucesos pasados de los que pueden derivarse perjuicios patrimoniales para las sociedades, concretos en cuanto a su naturaleza pero indeterminados en cuanto a su importe y/o momento de cancelación.

2. Pasivos contingentes: obligaciones posibles surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización está condicionada a que ocurra, o no, uno o más eventos futuros independientes de la voluntad de las entidades consolidadas.

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo recogen bajo el epígrafe "Provisiones a largo plazo- Provisiones para responsabilidades" los importes estimados para hacer frente a obligaciones ciertas, nacidas de acciones judiciales, litigios en curso, indemnizaciones, avales y otras garantías otorgadas, con respecto a las cuales se estima que existe una alta probabilidad de que se tenga que atender la obligación.

Los pasivos contingentes no se registran en los estados financieros consolidados en tanto las obligaciones correspondientes no se materializan.

Las provisiones se cuantifican teniendo en consideración la mejor información disponible sobre la situación y posible evolución de los hechos que las originaron; procediéndose a su reversión, total o parcial, cuando dichas obligaciones dejan de existir o disminuyen.



5.16 Reconocimiento de ingresos y gastos

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

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

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene en vigor la tarjeta "Iberia Plus", cuyo objetivo es fidelizar clientes a través de la obtención de puntos cada vez que los titulares de la misma realizan determinados vuelos, utilizan servicios de entidades adscritas al programa o realizan compras con una tarjeta de crédito adscrita al programa. Los puntos obtenidos pueden ser canjeados por billetes gratuitos u otros servicios de las entidades adscritas al programa. Los balances de situación consolidados al 31 de diciembre de 2007 y 2006 adjuntos incluyen provisiones por importes de 103 millones de euros y 92 millones de euros, respectivamente, por este concepto en el epígrafe "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar", de acuerdo con la estimación de la valoración, al precio de redención establecido, de los puntos acumulados pendientes de utilizar a dicha fecha.

Los ingresos por intereses se devengan siguiendo un criterio financiero temporal, en función del principal pendiente de pago y el tipo de interés efectivo aplicable.

Los ingresos por dividendos procedentes de inversiones se reconocen en el momento en que, de acuerdo con las condiciones aprobadas por la entidad que realiza la distribución, surge el derecho a su percepción.

En general, la política de la Sociedad dominante en cuanto al tratamiento de eventuales incentivos, premios o bonificaciones, recibidas en efectivo o en especie y correspondientes a aeronaves que entran en operación en régimen de arrendamiento operativo, consiste en distribuir tales ingresos, reconociéndolos en la cuenta de resultados linealmente durante el período de duración del contrato de arrendamiento o cuando se producen los consumos bonificados.

5.17 Impuesto sobre Sociedades; activos y pasivos por impuestos anticipados y diferidos

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

Desde el 1 de enero de 2002 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y parte de sus sociedades dependientes tributan bajo el régimen fiscal recogido en el Capítulo VII del Título VII del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D Legislativo 4/2004 de 5 de marzo, integrado en el Grupo fiscal 148/02 del que es Sociedad dominante). Las sociedades que componen el grupo de consolidación fiscal son las que consolidan por el método de integración global, excepto Binter Finance, BV que no reúne los requisitos legalmente establecidos para integrar dicho grupo.

Los activos y pasivos por impuestos anticipados y diferidos corresponden a aquellos importes que en el futuro serán recuperables o pagaderos, respectivamente, por las diferencias existentes entre el valor en libros de los activos y pasivos y su valor fiscal, así como, por las bases imponibles negativas y por los créditos por deducciones pendientes de aplicación. Dichos activos y pasivos se calculan y registran aplicando a la diferencia temporal el tipo de gravamen al que se espera recuperar o liquidar la citada diferencia.

Los activos por impuestos anticipados y los créditos fiscales derivados de bases imponibles negativas y de deducciones pendientes de aplicar se reconocen cuando resulta probable que la Sociedad pueda recuperarlos en un futuro, con independencia del momento de recuperación. Los activos y pasivos por impuestos anticipados y diferidos se presentan por su valor nominal clasificados como activo o pasivo no corriente en el balance de situación consolidado.

Con ocasión de cada cierre contable, se revisan los activos y pasivos por los impuestos anticipados y diferidos registrados con objeto de comprobar que se mantienen vigentes; efectuándose las oportunas correcciones a los mismos de acuerdo con los resultados de los análisis realizados.

5.18 Beneficios por acción

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

El beneficio por acción diluido se calcula como el cociente entre el resultado neto del ejercicio atribuible a la Sociedad dominante y el número medio ponderado de acciones en circulación que hubiera habido en el ejercicio si se hubieran convertido al comienzo del mismo todos aquellos instrumentos financieros emitidos por la Sociedad dominante vigentes a la fecha de cierre de ejercicio que contemplan la posibilidad de conversión en acciones ordinarias de la misma.

5.19 Saldos y transacciones en moneda diferente al euro

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

Al 31 de diciembre de cada año, los saldos de las cuentas a cobrar o a pagar en moneda diferente al euro se valoran al tipo de cambio en vigor a dicha fecha, excepto el saldo correspondiente al pasivo por documentos de tráfico pendientes de utilizar que, de acuerdo con la práctica habitual de las compañías aéreas, se refleja en el balance de situación al tipo de cambio del mes de la venta, fijado por la International Air Transport Association (IATA). El tipo de cambio IATA de cada mes corresponde al tipo de cambio medio de los últimos cinco días hábiles bancarios previos al día 25 inclusive del mes anterior.

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

5.20 Estados de flujos de efectivo consolidados

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

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

5.21 Política de gestión de riesgos

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

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

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

Con este objetivo el Grupo utiliza un modelo VAR (Value at Risk) con el fin de evaluar probabilísticamente el posible impacto de estas variables de mercado en sus resultados, y define los parámetros máximos de volatilidad y el programa de coberturas necesario.



Riesgo de tipo de cambio

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

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

Riesgo de tipo de interés

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

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

Riesgo de precio de combustible

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

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

Riesgo de liquidez

Debido al carácter cíclico de su negocio y a las necesidades de inversión y financiación derivadas de la renovación de su flota, el Grupo mantiene una política de liquidez que se traduce en un significativo volumen de disponibilidades de caja, equivalente, aproximadamente, a cinco meses de ingresos.

Esta posición de tesorería está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo como "repos" de deuda, eurodepósitos y pagarés bancarios a través de entidades financieras de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo de contrapartida vigente.

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

5.22 Actividades con incidencia en el medioambiente

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

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

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

6. Activos intangibles

El movimiento de las cuentas de este epígrafe durante los ejercicios 2006 y 2007 es el siguiente:

					Miles de euros
2006	Saldo al 31-12-05	Adiciones o Dotaciones	Retiros	Traspasos	Saldo al 31-12-06
Coste:					
Con vida útil definida					
Aplicaciones informáticas	122.958	21.112	(1.146)	(574)	142.350
Propiedad industrial y derechos de traspaso	865	119	-	-	984
	123.823	21.231	(1.146)	(574)	143.334
Amortización acumulada:					
Aplicaciones informáticas	(75.738)	(19.179)	1.146	-	(93.771)
Propiedad industrial y derechos de traspaso	(668)	(42)	-	-	(710)
	(76.406)	(19.221)	1.146	-	(94.481)
Total	47.417				48.853



Miles de euros

2007	31-12-06	Adiciones o Dotaciones	Retiros	31-12-07
Coste:				
Con vida útil definida				
Aplicaciones informáticas	142.350	19.840	(9.125)	153.065
Propiedad industrial y derechos de traspaso	984	136	(12)	1.108
	143.334	19.976	(9.137)	154.173
Amortización acumulada:				
Aplicaciones informáticas	(93.771)	(18.433)	9.125	(103.079)
Propiedad industrial y derechos de traspaso	(710)	(37)	-	(747)
	(94.481)	(18.470)	9.125	(103.826)
Total	48.853			50.347

La práctica totalidad de los activos intangibles del Grupo han sido adquiridos a terceros.

7. Inmovilizado material

El movimiento habido en este capítulo del balance de situación consolidado en los ejercicios 2006 y 2007 ha sido el siguiente:

Miles de euros

2006	31-12-05	Adiciones o Dotaciones	Traspasos	Retiros	31-12-06
Coste:					
Flota aérea	2.427.766	60.427	(18.083)	(100.781)	2.369.329
Otro inmovilizado material					
Terrenos	2.518	-	-	-	2.518
Edificios y otras construcciones	156.637	-	-	(4.660)	151.977
Maquinaria, instalaciones y utilaje	442.052	32.534	5.023	(18.582)	461.027
Elementos de transporte	33.201	6.650	-	(390)	39.461
Mobiliario y enseres	19.241	3.725	(30)	(2.513)	20.423
Equipos para proceso de información	112.097	11.042	80	(3.989)	119.230
Repuestos para inmovilizado	279.315	14.081	(86.867) (a)	(5.628)	200.901
Simuladores de vuelo	11.102	-	-	(8.402)	2.700
Inmovilizado en curso	31.576	22.196	(15.678)	(19.180)	18.914
	1.087.739	90.228	(97.472)	(63.344)	1.017.151
Amortizaciones:					
Flota aérea	(1.155.378)	(145.443)	24.982	70.912	(1.204.927)
Otro inmovilizado material					
Edificios y otras construcciones	(113.809)	(3.587)	(6)	3.741	(113.661)
Maquinaria, instalaciones y utilaje	(318.555)	(23.158)	-	16.984	(324.729)
Elementos de transporte	(21.543)	(3.404)	(282)	362	(24.867)
Mobiliario y enseres	(13.832)	(1.506)	-	2.313	(13.025)
Equipos para proceso de información	(78.148)	(13.463)	-	3.949	(87.662)
Repuestos para inmovilizado	(144.553)	(9.384)	-	56.848 (a)	(97.089)
Simuladores de vuelo	(8.961)	(206)	-	8.401	(766)
	(699.401)	(54.708)	(288)	92.598	(661.799)
Provisiones:					
Flota aérea	(176.966)	-	8.939	10.885	(157.142)
Fondo grandes reparaciones	(15.992)	-	-	7.068	(8.924)
Otro inmovilizado material	(4.184)	-	-	1.405	(2.779)
	1.463.584				1.350.909

(a) Corresponde a repuestos reparables de motor, traspasados al epígrafe de "Existencias" al haberse situado su rotación en períodos inferiores al año. (Nota 5.5).



Miles de euros

2007	31-12-06	Adiciones o Dotaciones	Traspasos	Retiros	31-12-07
Coste:					
Flota aérea	2.369.329	84.741	146.980	(509.277)	2.091.773
Otro inmovilizado material					
Terrenos	2.518	-	(15)	-	2.503
Edificios y otras construcciones	151.977	2.577	6.833	(2.074)	159.313
Maquinaria, instalaciones y utillaje	461.027	24.183	4.210	(25.024)	464.396
Elementos de transporte	39.461	1.341	-	(5.939)	34.863
Mobiliario y enseres	20.423	714	-	(627)	20.510
Equipos para proceso de información	119.230	8.109	-	(27.482)	99.857
Repuestos para inmovilizado	200.901	18.803	-	(12.238)	207.466
Simuladores de vuelo	2.700	-	-	-	2.700
Inmovilizado en curso	18.914	10.273	(16.087)	(5.031)	8.069
	1.017.151	66.000	(5.059)	(78.415)	999.677
Amortizaciones:					
Flota aérea	(1.204.927)	(142.703)	(39.260)	232.176	(1.154.714)
Otro inmovilizado material					
Edificios y otras construcciones	(113.661)	(3.719)	-	1.660	(115.720)
Maquinaria, instalaciones y utillaje	(324.729)	(22.752)	(310)	18.381	(329.410)
Elementos de transporte	(24.867)	(3.312)	(19)	5.218	(22.980)
Mobiliario y enseres	(13.025)	(1.527)	-	565	(13.987)
Equipos para proceso de información	(87.662)	(13.244)	-	27.463	(73.443)
Repuestos para inmovilizado	(97.089)	(9.276)	-	7.471	(98.894)
Simuladores de vuelo	(766)	(206)	-	-	(972)
	(661.799)	(54.036)	(329)	60.758	(655.406)
Provisiones:					
Flota aérea	(157.142)	-	(9.649)	27.901	(138.890)
Fondo grandes reparaciones	(8.924)	-	-	3.024	(5.900)
Otro inmovilizado material	(2.779)	(95)	-	-	(2.874)
	1.350.909				1.133.666

91

7.1 Flota aérea

Adiciones

Las adiciones mostradas en los anteriores movimientos corresponden a:

	2006	2007	Miles de euros
Flota aérea			18.176 29.272
Motores			8.854 35.757
Remodelaciones			33.397 19.712
			60.427 84.741

Traspasos

Los traspasos del ejercicio 2007 incluyen 93 millones de euros que corresponden a depósitos previamente constituidos para la adquisición de aviones y motores, y que estaban registrados en el epígrafe "Otros activos financieros no corrientes- Depósitos y fianzas" (nota 8.1.3.). Adicionalmente, se incluyen 49 millones de euros que corresponden a motores de la flota B-747 clasificados en el ejercicio anterior en el epígrafe "Otros activos no corrientes mantenidos para la venta" (se ha traspasado igualmente su amortización acumulada por 39 millones de euros y provisiones por 10 millones de euros) y 5 millones de euros que figuraban como inmovilizado en curso en el epígrafe "Otro inmovilizado material".



Retiros

Los retiros corresponden a:

Flota	Coste	2006		2007		Miles de euros
		Amortización	acumulada	Coste	Amortización	
		Provisiones	acumulada	Provisiones	acumulada	
A-320	-	-	-	314.308	(71.654)	-
MD	16.441	(13.375)	(3.066)	133.937	(110.805)	(20.686)
Avión B-757	34.678	(19.641)	(4.692)	-	-	-
B-747	-	-	-	35.639	(28.511)	(7.128)
Otros retiros	49.662	(37.896)	(10.195)	25.393	(21.206)	(3.111)
	100.781	(70.912)	(17.953)	509.277	(232.176)	(30.925)

En 2006 la Sociedad dominante procedió a dar de baja un avión MD-87 cuyo valor neto contable era cero, así como, a la venta de un avión B-757 por su valor neto contable (10 millones de euros).

La línea "Otros retiros" del cuadro anterior incluye ventas de motores, así como, bajas de remodelaciones realizadas en aviones en régimen de arrendamiento operativo que se han dejado de operar.

En 2007 los retiros corresponden a:

Flota A-320

La Sociedad dominante ha vendido en el ejercicio 6 aviones A-320 que se operaban en régimen de arrendamiento financiero y sobre los que previamente se había ejercido la opción de compra. Esta venta se ha realizado a entidades financieras que posteriormente los han alquilado a la Sociedad en arrendamiento operativo.

El valor neto contable de estos 6 aviones en el momento de su venta ascendía a un total de 123 millones de euros y como resultado de esta venta el Grupo ha registrado una pérdida de un millón de euros, aproximadamente.

Adicionalmente, la Sociedad ha vendido otros 6 aviones A-320 que previamente habían sido adquiridos en este mismo ejercicio y que no se llegaron a operar por la Sociedad. Estos aviones se han vendido a entidades financieras y como resultado de la venta el epígrafe "Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes" de la cuenta de resultados incluye 64 millones de euros.

Flotas MD-87 y MD-88

Los retiros de las flotas MD-87 y MD-88 corresponden a la venta de 6 aviones MD-87 y a la baja de un avión MD-88. Como consecuencia de estos retiros, el Grupo ha obtenido un beneficio de 5 millones de euros que se ha registrado en el epígrafe "Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes" de la cuenta de resultados.

Flota B-747

La Sociedad dominante ha vendido 14 motores de la flota B-747. Esta venta ha generado un beneficio de un millón de euros, aproximadamente.

Provisiones de flota aérea

Para cubrir los posibles deterioros por bajas previstas de flota aérea, el Grupo dota provisiones para adecuar el valor neto contable de los aviones que se darán de baja a su valor neto de realización. Los movimientos habidos en 2006 y 2007 son los siguientes:

Flota	Saldo al 31-12-05	Retiros	Traspasos	Saldo al 31-12-06		Retiros	Traspasos	Saldo al 31-12-07	Miles de euros
				Retiros	Traspasos				
B-747	70.596	(1.526)	(8.939)	60.131	(7.128)	9.649	62.652		
MD	94.493	(1.904)	-	92.589	(20.686)	-	-	71.903	
Otras	11.877	(7.455)	-	4.422	(87)	-	-	4.335	
	176.966	(10.885)	(8.939)	157.142	(27.901)	9.649	138.890		

La flota MD está registrada a su valor estimado de realización teniendo en cuenta que el retiro de estos aviones tendrá lugar en 2008 y 2009.



Compromisos y otras garantías sobre flota

El Grupo utiliza 3 aviones en régimen de arrendamiento financiero y 7 aviones en régimen de arrendamiento operativo cuyas rentas garantizan, junto con los propios aviones, el reembolso de una emisión de bonos en el mercado europeo, realizada por el arrendador en el ejercicio 2000, por un importe pendiente de amortizar al 31 de diciembre de 2007 de 149 millones de euros.

Asimismo, la Sociedad dominante garantiza la utilización de 20 aviones en régimen de alquiler operativo o arrendamiento financiero durante un periodo de entre 9 y 14 años, frente a los suscriptores de una emisión de bonos, por un total pendiente de amortizar al 31 de diciembre de 2007 de 115 millones de dólares y 120 millones de euros.

El Grupo está llevando a cabo un plan de renovación de su flota, estructurado bajo diversos contratos firmados con Airbus, para las flotas A-319, A-320 y A 340. Los aviones pendientes de recibir al 31 de diciembre de 2007 y el año previsto de incorporación de los mismos se detallan a continuación:

Tipo de avión	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011	Total
A-319	5	-	-	-	5
A-320	2	2	9	1	14
A-340-600	1	2	-	-	3
	8	4	9	1	22

De acuerdo a los precios básicos establecidos en los contratos, el coste total de los aviones comprometidos en firme pendientes de entrega al 31 de diciembre de 2007 asciende, aproximadamente, a 1.191 millones de euros.

Adicionalmente, la Sociedad dominante tiene opciones en relación con 3 aviones A-340-600 y 29 aviones de la familia A-320, los cuales han supuesto un desembolso de 4 millones de euros en concepto de anticipos, que aparecen recogidos en el epígrafe "Otros activos financieros no corrientes" del balance de situación (Véase Nota 8.1.3.).

Flota operativa

A continuación se resume la flota operativa del Grupo al 31 de diciembre de 2007:

Tipo de avión	En propiedad	En arrendamiento financiero	En arrendamiento operativo	En wet lease ^(a)	Total
B-747 (b)	-	-	-	-	-
B-757 (c)	-	-	-	2	2
A-319	-	-	19	-	19
A-320	10	5(d)	30(e)	-	45
A-321	-	4	15	-	19
A-340-300	5	-	11	3	19
A-340-600	-	-	12(f)	-	12
MD-87	10(g)	-	-	-	10
MD-88	11	-	-	-	11
	36	9	87	5	137

(a) Modalidad de alquiler que incluye flota, mantenimiento y seguro.

(b) No incluye cinco aviones en propiedad que se encuentran parados a 31 de diciembre de 2007 a la espera de proceder a su venta o achatarramiento. El valor neto contable de estos aviones, una vez deducidas las provisiones dotadas, es cero.

(c) No incluye un avión subarrendado a Privilege Style S.A. ni un avión parado en proceso de devolución.

(d) No incluye un avión que se encuentra subarrendado a Compañía Mexicana de Aviación.

(e) No incluye un avión que se encuentra subarrendado a Compañía Mexicana de Aviación.

(f) No incluye un avión que se encuentra parado en Quito.

(g) No incluye dos aviones en proceso de reconfiguración para su venta.

Flota en arrendamiento operativo y wet lease

En el ejercicio 2007 se han incorporado en régimen de arrendamiento operativo 8 aviones A-319, 6 aviones A-320 (que se operaban anteriormente en régimen de arrendamiento financiero) y un A-321. Asimismo, como consecuencia del vencimiento de los contratos de arrendamiento operativo correspondientes, y por acuerdos de devoluciones anticipadas, se ha procedido a la devolución de 11 aviones A-320. A su vez se ha procedido a la cancelación de los contratos de wet lease de 5 aviones B-757, así como, a la transformación en wet lease de un avión A-340-300 que había sido incorporado en régimen de arrendamiento operativo en el mismo ejercicio 2007.



A continuación se resumen los vencimientos de los contratos de arrendamiento operativo de flota:

Flota	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Nº de aviones
A-319	-	-	-	-	6	10	-	-	-	-	-	3	19
A-320	-	2	2	1	1	6	2	2	5	-	-	9	30
A-321	-	-	-	-	-	1	-	2	3	2	1	6	15
A-340-300	1	2	3	1	3	-	1	-	-	-	-	-	11
A-340-600	-	-	-	-	-	-	-	3	2	3	4	-	12
Total	1	4	5	2	10	17	3	7	10	5	5	18	87

El cuadro anterior incluye 6 aviones A-320, 4 aviones A-319 y 3 aviones A-340 que están siendo arrendados a International Lease Finance Corporation. Como consecuencia de la firma de este contrato la Sociedad dominante ha realizado depósitos en garantía del buen fin de la operación por importe de 7 millones de euros que se encuentran registrados en el epígrafe "Otros activos financieros no corrientes" del balance de situación al 31 de diciembre de 2007 (véase Nota 8.1.3).

Algunos de los contratos de arrendamiento operativo incluyen opciones de compra de las aeronaves que pueden ser ejercidas durante el período de alquiler y la posibilidad de proceder a la prórroga de los mismos por períodos comprendidos entre uno y nueve años.

No es voluntad de los Administradores de la Sociedad dominante, en el momento de formulación de estas cuentas anuales, ni ejercitar las opciones de compra que existen sobre los elementos de flota que al 31 de diciembre de 2007 están siendo operados en régimen de arrendamiento operativo, ni hacer extensiones de los citados contratos que impliquen la utilización de los aviones correspondientes por períodos superiores a 16 años.

Gastos de arrendamiento

Las rentas devengadas durante 2006 y 2007 por los contratos de arrendamientos operativo y wet lease de aeronaves han ascendido a 406 millones de euros y 393 millones de euros, respectivamente, y se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación recurrentes" de las cuentas de resultados consolidadas adjuntas (véase Nota 19.3). El importe total aproximado de las cuotas a pagar futuras derivadas de los contratos de arrendamiento operativo de estos aviones se detalla a continuación:

Ejercicio	Millones de euros
2008	313
2009	297
2010	268
2011	252
2012 y siguientes	1.048
	2.178 ^(*)

^(*) Equivalen a 3.206 millones de dólares a tipo de cambio de cierre del ejercicio 2007. La fluctuación de los tipos de cambio sobre estas rentas está parcialmente cubierta con productos derivados (véase Nota 16).

Bienes en régimen de arrendamiento financiero

Al 31 de diciembre de 2007 existen elementos del inmovilizado material adquiridos mediante contratos en arrendamiento financiero, fundamentalmente aviones, por un importe de 384 millones de euros de coste y 88 millones de euros de amortización acumulada (583 millones de euros de coste y 134 millones de euros de amortización acumulada en 2006).

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 2007, incluyendo el importe de las opciones de compra, se detalla en la Nota 13.



7.2 Otro inmovilizado material

Las adiciones al epígrafe "Maquinaria, instalaciones y utilaje" corresponden fundamentalmente a las adquisiciones de equipos de aeropuerto.

Los edificios e instalaciones construidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en aeropuertos nacionales, presentan un valor neto contable al 31 de diciembre de 2006 y 2007 de 26 millones de euros y 34 millones de euros, respectivamente. Los Administradores de la Sociedad dominante no esperan quebrantos significativos como consecuencia del proceso de reversión toda vez que los programas de mantenimiento aseguran un permanente buen estado de uso.

7.3 Elementos totalmente amortizados

Al 31 de diciembre de 2006 y 2007, el coste de los bienes totalmente amortizados que el Grupo mantiene en su inmovilizado material asciende a 346 millones de euros y 349 millones de euros, respectivamente, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2006	2007
Construcciones	57.927	59.751
Maquinaria, instalaciones y utilaje	189.018	198.275
Mobiliario y enseres	6.880	7.168
Equipos para proceso de información	54.191	39.842
Simuladores de vuelo	146	146
Elementos de transporte y otro inmovilizado	12.777	14.887
Flota aérea	24.935	28.902
	345.874	348.971

7.4 Cobertura de seguros

Las Sociedades del Grupo mantienen suscritas 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 2007. Asimismo, el Grupo mantiene suscritas pólizas de seguro sobre la flota aérea arrendada a terceros.

7.5 Activos no corrientes no operativos

El Grupo mantiene registrados en el balance de situación consolidado determinados activos, fundamentalmente aviones y motores, que no están operativos, cuyo coste, 352 millones de euros, está prácticamente cubierto por su amortización y las provisiones registradas.



8. Inversiones financieras

8.1 Activos financieros no corrientes

8.1.1 Inversiones mantenidas hasta el vencimiento

El movimiento habido durante los ejercicios 2006 y 2007 en este epígrafe ha sido el siguiente:

Miles de euros

Concepto	Saldo al 31-12-05	Traspasos	Saldo al 31-12-06	Saldo al 31-12-07
Iberbond PLC 1999	30.810	(30.810)	-	-
Deuda Pública del Estado	244	-	244	244
Sociedades Iberbús	24.930	-	24.930	24.930
	55.984	(30.810)	25.174	25.174

El accionista mayoritario de las sociedades Iberbus, Airbus, garantiza a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. la recuperación de la totalidad de su inversión financiera y crediticia, motivo por el cual el valor de la participación del Grupo en dichas sociedades es igual al coste por el que fueron adquiridas en su momento y no se incluyen en el perímetro de consolidación.

8.1.2 Préstamos y partidas a cobrar

El detalle y movimiento de las partidas que componen este epígrafe de los balances de situación consolidados al 31 de diciembre de 2006 y 2007 es el siguiente:

Miles de euros

2006	Saldo al 31-12-05	Altas	Diferencias de Cambio	Bajas/ Traspasos	Saldo al 31-12-06
Créditos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (b)	25.623	-	-	-	25.623
Créditos a sociedades Iberbus	167.879	-	(17.502) (a)	-	150.377
Crédito a Aerolíneas Argentinas, S.A.	35.665	-	-	-	35.665
Préstamo a Wam Acquisition, S.A.	40.388	5.660	-	-	46.048
Clickair, S.A. – Acciones privilegiadas	-	14.410	-	-	14.410
Créditos a Iberlease 2004 Ltd.	45.365	-	(4.729)	-	40.636
Otros	14.542	79	-	(10.926)	3.695
Total coste	329.462	20.149	(22.231)	(10.926)	316.454
Provisiones	(69.045)	-	-	7.757	(61.288)

Miles de euros

2007	Saldo al 31-12-06	Altas	Diferencias de Cambio	Bajas/ Traspasos	Saldo al 31-12-07
Créditos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (b)	25.623	-	-	-	25.623
Créditos a sociedades Iberbus	150.377	-	(12.315) (a)	(59.820)	78.242
Crédito a Aerolíneas Argentinas, S.A. (c)	35.665	-	-	-	35.665
Préstamo a Wam Acquisition, S.A.	46.048	1.479	-	(47.527)	-
Clickair, S.A. – Acciones privilegiadas	14.410	8.390	-	-	22.800
Créditos a Iberlease 2004 Ltd.	40.636	-	(4.281)	-	36.355
Otros	3.695	42	-	(1.916)	1.821
Total coste	316.454	9.911	(16.596)	(109.263)	200.506
Provisiones	(61.288)	-	-	(22.800)	(84.088)

(a) Registradas en el epígrafe “Diferencias de Cambio” de la cuenta de resultados consolidada y compensadas con las operaciones de cobertura.

(b) Los créditos concedidos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA), proceden de ejercicios anteriores y están totalmente provisionados al 31 de diciembre de 2006 y 2007.

(c) Los créditos a Aerolíneas Argentinas, S.A. por importe de 36 millones de euros, aproximadamente, corresponden a la subrogación en un préstamo con garantía hipotecaria sobre 2 aviones B-747 otorgado por Banesto, S.A., por importe de 43 millones de dólares USA y cuya devolución estaba garantizada por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Estos préstamos están totalmente provisionados.

Sociedades Iberbus

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene concedido un préstamo a cada una de las sociedades Iberbús en las que participa. El principal oscila entre 11 y 22 millones de dólares USA. Estos préstamos están concedidos a un plazo igual al de la duración del contrato de arrendamiento operativo del correspondiente avión A-340-300, y a tipos de interés que oscilan entre el 4% y el 6% anual, produciéndose su amortización de una sola vez al vencimiento, que, se sitúa entre 2008 y 2012. El Grupo ha procedido a reclasificar al epígrafe "Inversiones financieras corrientes" los créditos que vencen en 2008 (véase Nota 8.2.).

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

Vencimiento en	Miles de euros
2009	27.210
2010	27.325
2011	7.505
2012	16.202
	78.242

Wam Acquisition, S.A

En 2007 se ha cobrado la totalidad del préstamo que se había concedido a Wam Acquisition, S.A.

Clickair, S.A

Las acciones privilegiadas de Clickair, S.A. están totalmente provisionadas al 31 de diciembre de 2007. Adicionalmente, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. posee acciones ordinarias del capital social de Clickair, S.A. por importe de 1.200.000 euros al 31 de diciembre de 2007 que se incluyen en el epígrafe "Participaciones en entidades asociadas" del balance de situación adjunto y que también están totalmente provisionados a dicha fecha en el mencionado epígrafe. Por último, el epígrafe "Provisiones a largo plazo" del capítulo "Pasivo no corriente" del balance de situación al 31 de diciembre de 2007 adjunto incluye 7 millones de euros registrados en relación con esta participación en Clickair, S.A. como consecuencia de su puesta en equivalencia en el proceso de consolidación.

Como consecuencia de la ampliación de capital que los accionistas de Clickair, S.A. han hecho efectiva en febrero de 2008, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha aumentado su participación con un desembolso de 24 millones de euros.

Al 31 de diciembre de 2007, y también después de la ampliación de capital citada, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. participa en un 20% en el capital social de Clickair, S.A. y, en función de los pactos con los restantes accionistas su participación en el patrimonio de la misma alcanza el 80%. Estos pactos prevén la posibilidad de que, si se cumplen determinados hechos, la Sociedad pase a tener una participación mayoritaria en el capital social de Clickair, S.A. y el control de sus operaciones. Clickair, S.A. está en su segundo año de operaciones y se espera que en los próximos ejercicios obtenga beneficios.

Iberlease 2004 Ltd

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



8.1.3 Otros activos financieros no corrientes

El movimiento habido durante los ejercicios 2006 y 2007 en este epígrafe ha sido el siguiente:

2006	Participación al 31-12-06	Saldo al 31-12-05	Retiros y			Diferencias de Cambio	Saldo al 31-12-06	Miles de euros
			Adiciones	Recuperaciones	Traspasos			
Depósitos y fianzas:								
Depósitos por adquisición de flota (Nota 7)	-	351.660	160.507	(191.060)	(1.358)	(30.751)	288.998	
Depósito Obligaciones Convertibles	-	9.153	-	-	(9.153)	-	-	
Depósitos y fianzas operación aviones ILFC (Nota 7)	-	11.295	-	-	-	(1.177)	10.118	
Depósitos y fianzas operación de aviones en dry y wet lease (Nota 7)	-	10.669	1.615	(510)	-	(1.161)	10.613	
Otros depósitos y fianzas	-	3.998	420	(858)	-	-	3.560	
		386.775	162.542	(192.428)	(10.511)	(33.089)	313.289	
Diferencias de cambio por operaciones de cobertura		(19.321)	2.714	(5.376)	-	15.086	(6.897)	
Otros activos financieros:								
Venezolana Internacional de Aviación, S.A.	45,00	88.446	-	-	-	-	88.446	
Interinvest, S.A.	0,14	30.244	-	-	-	-	30.244	
Opodo, Ltd.	2,38	19.246	-	-	-	-	19.246	
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,90	8.853	-	-	-	-	8.853	
Wam Acquisition, S.A.	11,68	14.107	-	-	-	-	14.107	
Otros	-	6.416	-	(3)	-	-	6.413	
Provisiones	-	(142.731)	(37)	84	-	-	(142.684)	
			24.581	(37)	81	-	24.625	
Total		392.035	165.219	(197.723)	(10.511)	(18.003)	331.017	

98

2007	Participación al 31-12-07	Saldo al 31-12-06	Retiros y			Diferencias de Cambio	Saldo al 31-12-07	Miles de euros
			Adiciones	Recuperaciones	Traspasos			
Depósitos y fianzas:								
Depósitos por adquisición de flota (Nota 7)	-	288.998	132.402	(107.042)	(92.806)	(20.698)	200.854	
Depósitos y fianzas operación aviones ILFC (Nota 7)	-	10.118	-	(2.490)	-	(869)	6.759	
Depósitos y fianzas operación de aviones en dry y wet lease (Nota 7)	-	10.613	2.724	(5.418)	(1.126)	(1.018)	5.775	
Otros depósitos y fianzas	-	3.560	507	(112)	-	(206)	3.749	
		313.289	135.633	(115.062)	(93.932)	(22.791)	217.137	
Diferencias de cambio por operaciones de cobertura		(6.897)	348	(1.102)	105	10.403	2.857	
Otros activos financieros:								
Venezolana Internacional de Aviación, S.A.	45,00	88.446	-	-	-	-	88.446	
Interinvest, S.A.	0,14	30.244	-	-	-	-	30.244	
Opodo, Ltd.	2,38	19.246	-	-	-	-	19.246	
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,90	8.853	-	-	-	-	8.853	
Wam Acquisition, S.A.	11,57	14.107	-	(6.804)	-	-	7.303	
Otros	-	6.413	70	(2.352)	-	-	4.131	
Provisiones	-	(142.684)	-	2.352	-	-	(140.332)	
			24.625	70	(6.804)	-	17.891	
Total		331.017	136.051	(122.968)	(93.827)	(12.388)	237.885	



Depósitos y fianzas

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

	Miles de euros			
	2006		2007	
	En Firme	En opción/ Derecho	En Firme	En opción/ Derecho
A-319	135.069	3.721(a)	52.205	2.649 (a)
A-320	112.319		62.510	
A-321	16.158		-	
A-340	-	1.519	75.146	1.359
Motores	20.212	-	6.985	-
	283.758	5.240	196.846	4.008

(a) Depósitos entregados para toda la familia A-320.

De acuerdo con las entradas previstas de flota el Grupo estima que en 2008 se aplicarán depósitos por importe de 107 millones de euros.

Otros activos financieros

Las participaciones en Venezolana Internacional de Aviación, S.A. e Interinvest, S.A. están totalmente provisionadas. La participación en Opodo, Ltd. está provisionada en 18 millones de euros, aproximadamente.

La participación en Wam Acquisition, S.A. fue adquirida como contraprestación parcial de la venta de Amadeus, S.A. y está instrumentada en acciones ordinarias y privilegiadas. Estas últimas otorgan el derecho a percibir un dividendo fijo y acumulativo del 13,75% sobre su nominal. El epígrafe "Ingresos financieros" de las cuentas de resultados de los ejercicios 2006 y 2007 adjuntas incluyen 11 y 6 millones de euros respectivamente por este concepto. Estas acciones son convertibles en ordinarias en caso de salida a Bolsa de la participada. El retiro por importe de siete millones de euros corresponde al coste asignado a acciones vendidas. El precio de venta ha ascendido a 101 millones de euros y el beneficio obtenido, 94 millones de euros, se incluye en el epígrafe "Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes" de la cuenta de resultados del ejercicio 2007 adjunta (Véase Nota 18.3).

8.2 Inversiones financieras corrientes

El desglose de este epígrafe de los balances de situación consolidados al 31 de diciembre de 2006 y 2007 adjuntos es el siguiente:

	Miles de euros	
	2006	2007
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento:		
Activos financieros a corto plazo	1.378.238	692.051
Créditos a Sociedades Iberbús	-	56.291
Intereses a cobrar no vencidos	25.373	49.991
Depósitos indisponibles por obligaciones convertibles	10.362	315
Bonos Iberbond (Nota 8.1.1)	30.810	-
Otros depósitos y fianzas a corto plazo	11.585	15.564
Dividendos devengados no cobrados	10.987	6.566
Otras inversiones financieras temporales	10.708	3.733
	1.478.063	824.511
Inversiones a valor razonable:		
Instrumentos financieros derivados (Nota 16)	11.271	35.258
	1.489.334	859.769

La rentabilidad media de las cantidades colocadas en activos financieros a corto plazo, fundamentalmente en Depósitos, Eurodepósitos, Europagarés e Imposiciones a plazo fijo y Pagarés fue, durante el ejercicio 2006, del 2,87% y del 3,93% en el ejercicio 2007.



9. Deudores

En este epígrafe de los balances de situación consolidados al 31 de diciembre de 2006 y 2007 adjuntos se incluyen, fundamentalmente, los saldos con clientes por ventas realizadas directamente por la Sociedad dominante, y con las agencias de pasaje y carga que comercializan los servicios prestados por la Sociedad dominante. También se incluyen los saldos con compañías aéreas, principalmente, por servicios prestados por la Sociedad dominante por billetes vendidos originalmente por otras compañías aéreas.

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

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

10. Efectivo y otros medios líquidos equivalentes

El detalle de este epígrafe de los balances de situación consolidados al 31 de diciembre de 2006 y 2007 presenta la siguiente composición:

	Miles de euros	
	2006	2007
Tesorería	30.473	72.463
Activos financieros a corto plazo	933.258	2.070.468
	963.731	2.142.931

Este epígrafe incluye principalmente la tesorería del Grupo, así como activos financieros, fundamentalmente Eurodepósitos, Pa-
garés y Depósitos a plazo fijo con un vencimiento no superior a tres meses. El tipo de interés medio obtenido por el Grupo sobre sus
saldos de tesorería y otros activos líquidos equivalentes durante el ejercicio 2007 ha ascendido al 4,50% anual (3,16% anual en el ejercicio 2006).

11. Patrimonio neto

11.1 Capital social

El movimiento en el capital social de la Sociedad dominante para los ejercicios 2006 y 2007 se indica a continuación:

	Número de acciones	Nominal (Euros)
Número de acciones y valor nominal del capital social al 1 de enero de 2006	943.161.939	0,78
Ampliación de capital	4.904.693	0,78
Número de acciones y nominal del capital social al 31 de diciembre de 2006	948.066.632	0,78
Ampliación de capital	4.842.183	0,78
Número de acciones y nominal del capital social al 31 de diciembre de 2007	952.908.815	0,78

Durante 2006 la Sociedad dominante procedió a realizar una ampliación de capital en 3.825.660 euros, mediante la emisión de 4.904.693 acciones ordinarias de 0,78 euros de valor nominal cada una, con igual prima de emisión por acción. Dicha ampliación fue realizada para atender la conversión en acciones de un número igual de obligaciones convertibles emitidas para hacer frente al plan de opciones sobre acciones aprobado por la Junta General de Accionistas en 2002 y dirigido a determinados Administradores Ejecutivos, Directivos y otro personal. Por el mismo concepto, durante 2007 se ha ampliado el capital en 3.776.903 euros, correspondientes a 4.842.183 acciones ordinarias de 0,78 euros de valor nominal cada una, con una prima de emisión de 0,84 euros por acción.

La Sociedad dominante, procedió en el ejercicio 2003 a la emisión de 18.259.241 obligaciones de 1,62 euros de valor nominal cada una convertibles en acciones, en la proporción de una por una.

Esta emisión de obligaciones está destinada a hacer frente al Plan de Opciones sobre Acciones descrito y su tipo de interés está referenciado al Euribor a tres meses; por su parte, las fechas de vencimiento coinciden con las del ejercicio del Plan de Opciones y el reembolso está garantizado por un depósito indisponible.



El movimiento que ha habido en las cuentas “Emisión de obligaciones convertibles” en los ejercicios 2006 y 2007 ha sido el siguiente:

	Miles de euros	
	2006	2007
Saldo inicial	18.306	10.362
Amortizaciones	(7.944)	(10.047)
Saldo final	10.362	315

101

Al 31 de diciembre de 2007 el número de opciones suscritas que están pendientes de ejercicio asciende a 194.192. Dichas opciones podrán ser canjeadas por acciones a un precio de 1,62 euros por acción el 25 de abril de 2008.

Al 31 de diciembre de 2006 y 2007, los accionistas de la Sociedad dominante eran los siguientes:

	2006		2007	
	Número de Acciones	Porcentaje	Número de Acciones	Porcentaje
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	91.290.716	9,63	219.098.519	22,99
British Airways Holdings B.V.	94.309.090	9,95	94.309.090	9,90
Sociedad Estatal de Participaciones Industriales	49.212.526	5,19	49.212.526	5,16
State Street Bank	-	-	43.512.185	4,57
El Corte Inglés, S.A.	27.387.215	2,89	27.387.215	2,87
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	69.492.448	7,33	-	-
Compañía de Distribución Integral Logista, S.A.	61.164.780	6,45	-	-
Otros	555.209.857	58,56	519.389.280	54,51
	948.066.632	100,00	952.908.815	100,00

Al 31 de diciembre de 2007 todas las acciones son de la misma clase y se encuentran totalmente suscritas y desembolsadas representadas mediante anotaciones en cuenta. Las acciones de la Sociedad dominante están admitidas a cotización en el Mercado Continuo de las bolsas españolas, gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

11.2 Acciones propias de la Sociedad dominante en cartera

El movimiento del epígrafe “Acciones Propias” durante los ejercicios 2006 y 2007 ha sido el siguiente:

	Ejercicio 2006		Ejercicio 2007	
	Número de Acciones	Miles de Euros	Número de Acciones	Miles de Euros
Al inicio del ejercicio	13.924.050	28.372	6.702.368	13.922
Altas	4.062.318	8.981	2.559.890	7.733
Bajas	(11.284.000)	(23.431)	(1.212.258)	(2.554)
Al cierre del ejercicio	6.702.368	13.922	8.050.000	19.101

Las acciones propias en poder de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. al 31 de diciembre de 2007 representan el 0,84% del capital social con un valor nominal global de 6 millones de euros. El precio medio de adquisición de las acciones de la Sociedad dominante mantenidas por el Grupo al cierre del ejercicio 2007 es de 2,3728 euros por acción. Asimismo, el precio medio de venta de acciones de la Sociedad dominante en el ejercicio 2007 ha sido de 2,68 euros por acción.



Al 31 de diciembre de 2007 las acciones de la Sociedad dominante mantenidas por el Grupo tienen por objeto su negociación en el mercado.

La venta de acciones de la Sociedad dominante, único concepto incluido en el capítulo "Bajas" del cuadro anterior, ha originado beneficios en 2006 y 2007 por importe de 4 millones de euros y 697.616 euros, respectivamente, y se presentan incrementando el epígrafe "Patrimonio Neto-Reservas generadas por IFRS".

11.3 Beneficio por acción

Beneficio básico por acción

El beneficio básico por acción para los ejercicios 2006 y 2007 es el siguiente:

102

	2006	2007
Resultado atribuible a la Sociedad dominante (miles de euros)	56.725	327.340
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles de acciones)	932.049	945.467
Beneficio básico por acción (euros)	0,061	0,346

Beneficio diluido por acción

El beneficio por acción diluido se ha determinado de la siguiente forma:

	2006	2007
Resultado atribuible a la Sociedad dominante (miles de euros)	56.725	327.340
Número medio de acciones en circulación (miles de acciones)	932.049	945.467
Efecto dilutivo de:		
Resultado ajustado para el cálculo del beneficio por acción diluido (miles de euros)	56.676	327.331
Número medio ajustado de acciones para el cálculo del beneficio por acción diluido (miles de acciones)	938.445	947.094
Beneficio diluido por acción (euros)	0,060	0,346

11.4 Prima de emisión

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

11.5 Reserva legal

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

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

11.6 Reservas en sociedades consolidadas por integración global

El detalle por sociedad del saldo de este capítulo de los balances de situación consolidados al 31 de diciembre de 2006 y 2007 es el siguiente:

Entidad	2006	2007	Miles de euros
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	70.431	74.021	
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	2.350	2.722	
Campos Velázquez, S.A.	56	81	
VIVA, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	1.415	2.052	
Iberia Tecnología, S.A.	86	7	
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	112	147	
Consultores Hansa, S.A.	3	4	
Binter Finance B.V.	232	247	
Total	74.685	79.281	
Ajustes aplicación NIC	(91.434)	(91.434)	
	(16.749)	(12.153)	

11.7 Reservas en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia

El detalle por sociedad del saldo de este capítulo de los balances de situación consolidados al 31 de diciembre de 2006 y 2007 es el siguiente:

Entidad	2006	2007	Miles de euros
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	1.143	1.768	
Iber-America Aerospace LLC	126	152	
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A.	248	646	
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S.A.	554	794	
Handling Guinea Ecuatorial, S.A.	920	1.266	
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.	750	2.036	
Serpista, S.A.	914	1.234	
Grupo Air Miles	123	480	
Otras Sociedades	(12)	(20)	
Total	4.766	8.356	
Ajustes aplicación NIC	1.494	1.494	
Total	6.260	9.850	

11.8 Ajustes en patrimonio por valoración

En este epígrafe se recogen fundamentalmente las variaciones de valor de los derivados financieros de cobertura.



11.9 Intereses minoritarios

El detalle, por sociedades, del saldo del epígrafe "Intereses Minoritarios" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2006 y 2007, así como el resultado atribuible a los socios minoritarios en ambos ejercicios se presenta a continuación:

Entidad	Miles de euros			
	2006		2007	
	Resultado Atribuible a Minoritarios	Intereses Minoritarios	Resultado Atribuible a Minoritarios	Intereses Minoritarios
Compañía Auxiliar al Cargo-Exprés, S.A.	232	1.130	252	1.266
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	12	49	16	64
	244	1.179	268	1.330

El movimiento que ha tenido lugar en este capítulo a lo largo de los ejercicios 2006 y 2007 se resume en la forma siguiente:

	Miles de euros	
	2006	2007
Saldo inicial	1.043	1.179
Participación en resultados	244	268
Dividendos satisfechos a minoritarios	(108)	(117)
Saldo final	1.179	1.330

11.10 Gestión de capital

El Grupo gestiona su capital para asegurar que las compañías del Grupo serán capaces de continuar como negocios rentables a la vez que maximizan el retorno de los accionistas a través del equilibrio adecuado de la deuda y fondos propios. Esta política permite compatibilizar la creación de valor para el accionista con el acceso a los mercados financieros a un coste competitivo para cubrir las necesidades de financiación del plan de inversiones no cubiertas por la generación de fondos del negocio.



12. Deudas con entidades de crédito

La composición de las deudas con entidades de crédito al 31 de diciembre de 2006 y 2007 clasificadas de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

Miles de euros

Vencimiento	2006			2007		
	Euros	Divisas (Dólar USA)	Total	Vencimiento	Euros	Divisas (Dólar USA)
Principal:						
2007	46.314	23.084	69.398	2007	-	-
2008	4.276	123.503	127.779	2008	9.692	110.491
2009	5.463	9.862	15.325	2009	6.622	8.823
2010	1.768	54.528	56.296	2010	2.892	48.783
2011	1.768	-	1.768	2011	2.892	-
Años siguientes	4.080	-	4.080	Años siguientes	7.194	-
Intereses:						
2007	358		358	2008	847	-
						847

El tipo de interés medio ponderado anual de estos préstamos fue del 5,28% y 5,74% para los ejercicios 2006 y 2007, respectivamente.

El Grupo tenía contratadas líneas de crédito cuyo límite ascendía a 267 millones de euros en 2006 y 190 millones de euros en 2007. El disponible en estas pólizas al 31 de diciembre de 2006 y 2007 ascendía a 224 millones de euros y 189 millones de euros, respectivamente.

13. Acreedores por arrendamientos financieros

El detalle de los arrendamientos financieros del Grupo al 31 de diciembre de 2006 y 2007 es el siguiente:

Miles de euros

	Deudas Nominadas en Euros		Deudas Nominadas en Dólares	
	2006	2007	2006	2007
Importes a pagar por arrendamientos financieros:				
Menos de un año	158.851	36.310	13.003	18.070
Entre dos y cinco años	96.718	106.064	52.406	46.885
Más de cinco años	70.818	28.348	119.739	95.404
Menos: gastos financieros futuros:				
Menos de un año	(10.859)	(7.695)	(2.769)	(5.179)
Entre dos y cinco años	(17.877)	(16.193)	(20.663)	(16.930)
Más de cinco años	(5.193)	(2.369)	(19.927)	(14.205)
Valor actual de las obligaciones por arrendamientos financieros				
	292.458	144.465	141.789	124.045
Menos- Saldo con vencimiento a menos de 12 meses (incluido en el pasivo corriente)		147.992	28.615	10.234
Saldo con vencimiento posterior a 12 meses (incluido en el pasivo no corriente)		144.466	115.850	131.555
				111.154

Los arrendamientos financieros más significativos mantenidos por el Grupo corresponden a aeronaves (véase Nota 7).

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

Durante el ejercicio 2007, el tipo de interés medio efectivo de la deuda por arrendamiento financiero ha sido del 5,28% para la deuda en euros y del 5,46% para la deuda en dólares (5,05% para la deuda en euros en 2006 y del 5,38% para la deuda en dólares en 2006). Los tipos de interés se fijan en la fecha del contrato. Considerando las operaciones de cobertura sobre tipo de interés realizadas en 2007 el tipo efectivo resultante ha sido del 3,6% (1,93% en 2006).

14. Provisiones a largo plazo

El movimiento que ha tenido lugar en el saldo de este epígrafe del balance de situación consolidado en el ejercicio 2007 ha sido el siguiente:

					Miles de euros
	Saldo al 31-12-06	Adiciones	Aplicaciones	Traspasos	Saldo al 31-12-07
Provisiones para obligaciones con el personal (Nota 5.13)	618.332	74.341	(23.194)	(28.767)	640.712
Provisión para grandes reparaciones (Nota 5.2)	62.194	22.729	(20.600)	162	64.485
Provisión para planes de reestructuración (Nota 5.12)	539.767	63.500	(107.558)	28.767	524.476
Provisión para responsabilidades (Nota 5.15)	138.764	22.681	(13.959)	(162)	147.324
	1.359.057	183.251	(165.311)	-	1.376.997

14.1 Provisiones para obligaciones con el personal

Las adiciones al epígrafe "Provisiones para obligaciones con el personal" incluyen la dotación anual del coste normal así como la correspondiente a los rendimientos financieros de la provisión ya constituida y que se recogen en la cuenta de resultados del ejercicio 2007 en los epígrafes "Gastos de personal" por importe de 49 millones de euros y "Gastos financieros y asimilados" por importe de 25 millones de euros, respectivamente. Los desembolsos anuales relacionados con este concepto se distribuyen de manera aproximadamente lineal entre ejercicios.

14.2 Provisiones para planes de reestructuración

El saldo del epígrafe "Provisiones para planes de reestructuración", corresponde al valor actual de los pasivos derivados del Expediente de Regulación de Empleo. (Nota 5.12). De este importe, 410 millones de euros corresponden al importe estimado de acuerdo con los estudios actuariales realizados por expertos independientes de los pagos futuros para atender los compromisos asumidos con el personal jubilado anticipadamente de acuerdo con las condiciones previstas en el plan de rejuvenecimiento de plantilla puesto en marcha en 2000 (140 personas al 31 de diciembre de 2007) y en el expediente de regulación de empleo voluntario aprobado en 2001 y prorrogado hasta 2010 para el colectivo de tierra (3.999 empleados al 31 de diciembre de 2007). Adicionalmente, la Sociedad dominante tiene constituida una provisión de 114 millones de euros por el coste estimado para el colectivo de trabajadores que prevé que se acojan a estas medidas. Durante 2007 se han acogido al Expediente de Regulación de Empleo 1.352 empleados y las dotaciones a la provisión por este concepto han ascendido a 64 millones de euros, que se han registrado con cargo al epígrafe "Gastos de personal- No recurrentes" de la cuenta de resultados del ejercicio 2007 adjunta.

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

14.3 Provisiones para responsabilidades

Este epígrafe recoge el importe previsto para hacer frente a responsabilidades probables de diversa naturaleza, relacionadas fundamentalmente con litigios, actas fiscales en curso de resolución, etc. (Nota 5.15.).

15. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

El detalle del epígrafe "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" del Grupo al 31 de diciembre de 2006 y 2007 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2006	2007
A coste amortizado:		
Deudas por compras o prestaciones de servicio	936.142	1.020.280
Otras deudas no comerciales	216.477	201.650
Remuneraciones pendientes de pago	159.762	186.286
Ajustes por periodificación	7.966	5.608
	1.320.347	1.413.824
A valor razonable:		
Instrumentos financieros derivados	62.004	82.848
	1.382.351	1.496.672

En general el período medio de pago a proveedores y acreedores comerciales se sitúa entre 60 y 90 días.

La cuenta "Otras deudas no comerciales" incluye fundamentalmente cuentas a pagar a la Hacienda Pública (véase Nota 17).

16. Instrumentos financieros derivados

Siguiendo la política de gestión de riesgos descrita en la Nota 5.21, el Grupo Iberia realiza contrataciones de derivados principalmente de tipo de cambio, tipo de interés y precio del combustible de aviación.

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

La Sociedad dominante clasifica sus derivados en tres tipos siguiendo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF):

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

Coberturas de tipo de cambio

Al 31 de diciembre de 2007, los derivados que cubrían las variaciones de tipo de cambio por traslación, pero que no han sido designados específicamente como cobertura bajo NIIF (ya que se compensan de forma natural en la cuenta de resultados) son los siguientes:

Subyacente	Divisa	Importe Divisa en Millones	Derivado	Nominal Divisa en Millones
Préstamo a Sociedades IBERBUS	USD	198	Cross Currency Swaps	86
Anticipos Flota y Motores	USD	296	Fx swaps	71
Fianzas	USD	23		
Equitys A-320	USD	53		
Deuda 4 A-320/321	USD	(173)		
Deuda 5 A-340	USD	(247)		
Total		150		157

El valor razonable de estos derivados al 31 de diciembre de 2007 asciende a 3 millones de euros positivos, aproximadamente, y su cambio de valor de 10 millones de euros respecto al 31 de diciembre 2006 se ha registrado como beneficio en el ejercicio, habiéndose compensado con el resultado negativo de la valoración de las partidas de activo.

Al 31 de diciembre de 2007, el importe nociional total de las coberturas de flujo de efectivo por riesgo de tipo de cambio es el siguiente:

Subyacente	Divisa	Divisa en Millones	Importe	Tipo de Cobertura	Flujos previstos (Divisa en Millones)				
					2008	2009	2010	2011	2012
Gastos en divisa	USD	(1.100)		Cross Currency Swaps	315	316	203	170	90
				Opciones:					
				USD "Four Ways"	321	212	-	-	-
				USD "túneles"	109	22	-	-	-
Ingresos en divisa	GBP	90		Fx Forwards	72	10	-	-	-
				Opciones:					
				GBP "Four Ways"	8	-	-	-	-
				Fx Forwards	0	-	-	-	-
Entrada Flota	USD	(78)		Opciones:					
				USD "Four Ways"	25	-	-	-	-
				USD "túneles"	0	-	-	-	-
				Fx Forwards	10	-	-	-	-

De acuerdo con el programa de coberturas, las posiciones cortas de USD, generadas por los pagos de rentas de aviones y pagos de combustible, se cubren hasta un 50% con instrumentos de cobertura hasta 5 años, mediante swaps de rentas de alquileres de flota denominados en dólares a euros. El porcentaje restante de la posición corta de dólares, así como las posiciones de GBP y CHF, se gestionan con operaciones tácticas de horizonte temporal entre uno y tres años.

El valor de mercado al 31 de diciembre de 2007 de los derivados de tipo de cambio (FX forwards y opciones) es negativo y asciende a 45 millones de euros (37 millones de euros negativos en 2006). De este importe 17 millones de euros se incluyen en los epígrafes de activo "Instrumentos financieros derivados", no corrientes e "Inversiones financieras corrientes", 62 millones de euros registrados bajo los epígrafes "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" y "Otros pasivos no corrientes" del balance de situación consolidado adjunto. Estas coberturas están vinculadas a flujos que se producirán en los ejercicios 2008 y 2009.

El cambio de valor razonable de los derivados de tipo de cambio que son eficaces como coberturas de flujos de efectivo, asciende a 9 millones de euros negativos, se difiere y registra en el patrimonio neto.

Los cambios en el valor razonable de la parte inefectiva de forwards, por importe de 2 millones de euros negativos, se han imputado a resultados en el ejercicio 2007.

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

El efecto de una variación del tipo de cambio del más 10% sobre el valor de las coberturas a 31 de diciembre de 2007 es 106 millones de euros negativos. En el caso de que la variación del tipo de cambio fuera del menos 10%, el cambio de valor de la posición de cobertura a 31 de diciembre de 2007 sería de 125 millones de euros positivos.

Coberturas de flujos a 31 de diciembre de 2007

Importe (Divisa en Miles) (*)	Importe (Divisa en Miles) (*)						
	Instrumento	Iberia	Iberia	Nominal a 31-12-07	Nominal a 31-12-08	Nominal a 31-12-09	Nominal a 31-12-10
Cross Currency Swaps:							
De flotante a fijo	Recibe USD	Paga EUR	492.217	395.339	192.811	173.054	126.922
De flotante a flotante	Recibe USD	Paga EUR	874.915	682.549	435.400	190.475	-
De flotante a fija	Recibe EUR	Paga USD	876.025	599.036	295.855	76.723	-
De fijo a fijo	Recibe USD	Paga EUR	298.328	299.085	180.862	68.731	65.442

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



Coberturas sobre tipos de interés

El Grupo utiliza permutas financieras (Cross Currency Swaps e Interest Rate Swap) sobre tipos de interés para gestionar su exposición a fluctuaciones en los tipos de interés de sus operaciones de financiación de flota.

Importe (Divisa en Miles) Instrumento	Divisa	Importe (Divisa en Miles) (*)				
		Nominal a 31-12-07	Nominal a 31-12-08	Nominal a 31-12-09	Nominal a 31-12-10	Nominal a 31-12-11
Interest Rate Swaps						
De flotante a flotante (1)	USD	207.399	193.079	177.505	161.122	143.888

(1) La Sociedad dominante paga t/i flotante con cap y floor y recibe t/i flotante.

El valor razonable de las permutas financieras (Cross Currency Swaps e Interest Rate Swap) formalizadas al 31 de diciembre de 2007 asciende a 101 millones de euros negativos (46 millones negativos en 2006). Este importe se desglosa en 34 millones de euros en epígrafes de activo ("Instrumentos financieros derivados" e "Inversiones financieras corrientes" y 135 millones de euros en epígrafes de pasivo ("Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" y "Otros pasivos no corrientes"). Estas coberturas están vinculadas a pagos de las rentas de los leases operativos y financieros que se producirán en los ejercicios 2008, 2009, 2010, 2011 y 2012.

Las variaciones de valor acumuladas por la parte eficaz de las permutas financieras en las coberturas de flujo de efectivo han sido registradas en patrimonio neto por un importe de 42 millones de euros negativo. Los cambios de valor acumulados por la parte ineficaz (12 millones de euros negativos) se han imputado al resultado del ejercicio.

Seguidamente, describimos el efecto que tiene sobre los derivados de cobertura de tipo de interés la realización de un estudio de sensibilidad de una variación de +/- 50 puntos básicos sobre la curva de tipos de interés del EUR y del USD.

El efecto de una variación de más 50 puntos básicos de la curva de tipos del euro sobre el valor de las coberturas a 31 de diciembre de 2007 es 1 millón de euros positivos aproximadamente. En el caso de considerar una variación de menos 50 puntos básicos, el cambio de valor de la posición de cobertura a 31 de diciembre de 2007 sería de 2 millones de euros negativos.

Un movimiento de +/- 50 puntos básicos sobre la curva de tipos de interés del USD tendría los siguientes efectos: más 50 puntos básicos impactaría en el valor de las coberturas en 2 millones de euros negativos, aproximadamente. Por el contrario, una variación de menos 50 puntos básicos tendría un efecto de 1 millón de euros positivos, aproximadamente.

Coberturas sobre precio de combustible

Subyacente	Commodity	Importe (Tm)	Tipo de Cobertura	2008 Nominal (Tm)
Compras combustible JET Keroseno	JET Kero CIF-NWE	2 millones	Opciones: "Four ways"	840.000

El riesgo de precio del combustible está cubierto con estructuras de opciones que protegen las variaciones de flujos debidas a las variaciones del precio del combustible en determinados rangos. Las estructuras de cobertura están formadas por cuatro opciones, cuyos nominales ascienden a 1.680.000 Tm por las opciones compradas y 1.680.000 Tm por las opciones vendidas.

El valor de mercado de los derivados de combustible asciende a 9 millones de euros positivos al 31 de diciembre de 2007, que se han registrado íntegramente como activo ("Instrumentos financieros derivados" e "Inversiones financieras corrientes").

Asimismo, y dado que todo el valor de los derivados de combustible es parte efectiva de la cobertura, el importe de 9 millones de euros positivos, se ha registrado en el epígrafe "Patrimonio neto-Ajustes en patrimonio por valoración" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2007. Y todos los flujos que se apliquen afectarán al resultado del ejercicio 2008.

A continuación describimos el efecto que tiene sobre los derivados de combustible la realización de un estudio de sensibilidad sobre el precio del combustible, aplicando en este caso variaciones de un +/- 20% en el precio acordes con las volatilidades del mercado del petróleo.

El efecto de una variación del precio del combustible del más 20% sobre el valor de las coberturas a 31 de diciembre de 2007 es 11 millones de euros positivos. En el caso de considerar una variación del precio de combustible del menos 20%, el cambio de valor de la posición de cobertura a 31 de diciembre de 2007 sería de 53 millones de euros negativos.

17. Situación fiscal

Grupo consolidado

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.

Desde el 1 de enero de 2002 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y parte de sus sociedades dependientes tributan bajo el régimen fiscal recogido en el Capítulo VII del Título VII del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D. Legislativo 4/2004 de 5 de marzo), integrando el Grupo fiscal 148/02 del que es Sociedad dominante. Las sociedades que componen el grupo de consolidación fiscal son las que consolidan por el método de integración global, excepto Binter Finance, BV, que no reúne los requisitos legalmente establecidos para integrar dicho grupo.

Ejercicios sujetos a inspección fiscal

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

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

Los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que de la resolución de los distintos recursos antes mencionados se deriven pasivos adicionales a los registrados en la cuenta "Provisión para responsabilidades" (véase Nota 14).

La Sociedad dominante y el grupo consolidado fiscal están en proceso de Inspección fiscal por los ejercicios 2002, 2003 y 2004.

En relación con los ejercicios no prescritos, 2002 a 2007 para todos los impuestos aplicables a las operaciones del Grupo, los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que se materialicen pasivos adicionales a los contabilizados que pudieran tener un impacto significativo en las cuentas anuales.

Saldos mantenidos con las Administraciones Públicas

La composición de los saldos deudores con Administraciones Públicas al 31 de diciembre de 2007 y 2006 es la siguiente:

	Miles de euros	
	2006	2007
Activos por impuestos diferidos	445.355	481.307
Administraciones Públicas deudoras a corto plazo:		
Haciendas Públicas extranjeras deudoras	4.075	6.760
Por el Impuesto sobre el Valor Añadido	10.655	12.647
Por otros conceptos	13	31
	14.743	19.438

Los saldos de los activos por impuestos diferidos se han generado, principalmente, por las dotaciones efectuadas para atender a las obligaciones con el personal y otras provisiones, que serán fiscalmente deducibles durante los próximos ejercicios, así como, por los ingresos recibidos por créditos memorándum y otros incentivos relacionados con la flota cuyo reconocimiento contable como ingresos se difiere.



El desglose de los saldos acreedores con Administraciones Públicas al 31 de diciembre de 2006 y 2007 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2006	2007
Pasivos por impuestos diferidos	1.915	1.176
Administraciones Públicas acreedoras a corto plazo:		
Por tasas de salida y seguridad de Aeropuertos	31.677	36.551
Haciendas Públicas extranjeras acreedoras	48.278	38.528
Organismos de la Seguridad Social	42.256	21.894
Retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	30.581	29.351
Hacienda Pública acreedora por Impuesto de Sociedades	15.760	34.302
Otros saldos acreedores	589	676
	169.141	161.302

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

	2006		2007	
	Activos por Impuestos Diferidos	Pasivos por Impuestos Diferidos	Activos por Impuestos Diferidos	Pasivos por Impuestos Diferidos
Diferencias temporales originadas en el ejercicio	46.334	-	81.800	-
Diferencias temporales originadas en ejercicios anteriores	399.021	1.915	399.507	1.176
	445.355	1.915	481.307	1.176

El movimiento en el saldo de los activos por impuestos diferidos en 2006 y 2007 es el siguiente:

	Saldo al 31-12-2005	Adiciones	Bajas	Saldo al 31-12-2006	Adiciones	Bajas	Saldo al 31-12-2007
Activos por impuestos diferidos	484.513	46.334	(85.492)	445.355	81.800	(45.848)	481.307

El calendario estimado de aplicación de los activos por impuestos diferidos al 31 de diciembre de 2007 es el siguiente:

Año de Recuperación	Miles de euros
2008	46.800
2009	40.000
2010 y siguientes	394.507
	481.307



Conciliación del resultado contable con la base imponible

La conciliación del resultado contable consolidado de las sociedades del Conjunto Consolidable de los ejercicios 2006 y 2007 con la base imponible del Impuesto sobre Sociedades es como sigue:

	Miles de euros					
	2006		2007			
	Aumento	Disminución	Importe	Aumento	Disminución	Importe
Beneficio contable del ejercicio (antes de impuestos)			165.193			446.444
Diferencias permanentes	2.407	(127)	2.280	1.255	(1.361)	(106)
Diferencias temporales:						
Con origen en el ejercicio	171.116 (a)	-	171.116	227.173(a)	-	227.173
Con origen en ejercicios anteriores	1.426	(149.355)(b)	(147.929)	1.123	(167.304)(b)	(166.181)
Ajustes de consolidación:						
Diferencias permanentes	32.208	(10.504)	21.704	10.690	(6.179)	4.511
Compensación de bases imponibles negativas ejercicios anteriores	-	-	(601)	-	-	(977)
Base imponible (resultado fiscal)			211.763			510.864

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

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

Gasto por Impuesto sobre Sociedades

El importe registrado en el epígrafe "Impuesto sobre Sociedades" de las cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2006 y 2007 adjuntas, corresponde a la suma del gasto por Impuesto sobre Sociedades registrado por cada una de las sociedades consolidadas por integración global y su detalle es el siguiente:

	Miles de euros	
	2006	2007
Aplicación del tipo impositivo del 32,5% a los beneficios contables ajustados por las diferencias permanentes	66.127	146.526
Más/(Menos):		
Deducciones en la cuota	(13.959)	(24.218)
Regularización Impuesto sobre Sociedades anteriores	(5.714)	(353)
Otros	15.566	6.317
Impacto fiscal ajustes NIC	(12.925)	(9.436)
Impuesto sobre Sociedades	49.095	118.836

La cifra recogida en el detalle anterior bajo el concepto "Otros" incluye, fundamentalmente, los ajustes para registrar las diferencias temporales al tipo impositivo, 30%, que será aplicable a partir del 1 de enero de 2008.

La ley 35/2006 de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, estableció la reducción a lo largo de dos años del tipo de gravamen general del Impuesto sobre Sociedades, de forma que dicho tipo quedó establecido en el 32,5% para el ejercicio 2007 y en el 30% para ejercicios sucesivos.

El tipo efectivo del Impuesto sobre Sociedades para los ejercicios 2006 y 2007 ha sido 30% y 27%, respectivamente.

La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar las inversiones, y las aportaciones a mutualidades. Las sociedades consolidadas se han acogido a determinados beneficios fiscales por dicho concepto, habiendo aplicado deducciones por importe de 7 millones de euros en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2006 y teniendo previsto aplicar en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2007 deducciones por importe de 4 millones de euros.



El Grupo Iberia ha aplicado en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2006 deducciones por doble imposición interna e internacional por importe de 6 millones de euros y prevé aplicar en 2007 deducciones por dichos conceptos por importe de 4 millones de euros.

Durante los ejercicios 2006 y 2007 el Grupo ha reinvertido 560.000 euros y 123 millones de euros, respectivamente, correspondientes al importe obtenido en la venta de activos, generando deducciones de 87.000 euros y 16 millones de euros, respectivamente. En los últimos ejercicios los importes reinvertidos y las deducciones correspondientes han sido los siguientes:

	Reinversión	Deducción
2003	31.516	4.822
2004	124.869	16.980
2005	824.576	128.710
2006	569	87
2007	123.325	16.381

18. Ingresos

18.1 Importe neto de la cifra de negocios

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a la actividad del Conjunto Consolidable de los ejercicios 2006 y 2007 es como sigue:

Por Actividades	2006	2007
Ingresos de pasaje (a)	4.222.904	4.324.916
Ingresos de carga	329.738	343.116
Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuertos)	331.154	279.978
Asistencia técnica a compañías aéreas	219.038	273.567
Otros ingresos	85.119	82.898
	5.187.953	5.304.475

(a) Incluye otros ingresos (recuperaciones de billetes pendientes de utilización, acuerdos comerciales, etc.) por importe de 260 millones de euros y 291 millones de euros en 2006 y 2007, respectivamente.

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

	Millones de euros	
	2006	2007
Doméstico	1.206	1.113
Medio radio	1.170	1.119
Largo radio	1.587	1.802
	3.963	4.034

18.2 Otros ingresos de explotación

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

Conceptos	Miles de euros	
	2006	2007
Recurrentes:		
Ingresos por comisiones	80.149	84.794
Ingresos por alquileres	22.122	24.363
Otros ingresos diversos	97.557	108.118
No recurrentes:		
Recuperación provisión reparables	53.279	-
Venta Musini	14.738	-
Otros ingresos de explotación no recurrentes	8.748	14.030
	276.593	231.305

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

18.3 Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes

La composición del saldo del epígrafe "Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes" de las cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2006 y 2007 adjuntas, es la siguiente:

	Miles de euros	
	2006	2007
WAM Adquisition, S.A. (Nota 8.1.3.)	-	94.386
Enajenación de Flota y motores (Nota 7)	(1.599)	72.577
Expropiación de terrenos y enajenación de construcciones	-	27.900
Otros	(751)	1.476
	(2.350)	196.339

18.4 Ingresos financieros

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

	Miles de euros	
	2006	2007
Intereses de imposiciones a corto plazo	57.458	104.401
Intereses de créditos a empresas asociadas	7.187	6.294
Otros ingresos financieros	23.405	15.549
	88.050	126.244



19. Gastos

19.1 Aprovisionamientos

El epígrafe "Aprovisionamientos" de las cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2006 y 2007 adjuntas presentan la siguiente composición:

	Miles de euros	
	2006	2007
Recurrentes:		
Combustible de aviones	1.177.516	1.145.202
Repuestos para la flota aérea	157.953	168.848
Material de mayordomía	24.073	23.236
Otros aprovisionamientos	19.152	16.906
No recurrentes:		
Provisión reparables de motor	26.415	-
	1.405.109	1.354.192

19.2 Plantilla y otros gastos de personal

El desglose del saldo del epígrafe "Gastos de personal" de las cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2006 y 2007 adjuntas, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2006	2007
Sueldos, salarios y asimilados	1.049.905	1.044.330
Cargas sociales	345.297	336.235
Gastos de personal no recurrentes:		
Dotaciones por ampliación del Expediente de Regulación de Empleo (Nota 14.2)	25.800	63.500
Otros	-	500
	1.421.002	1.444.565

El número de empleados de las empresas integradas en el Grupo, medido en términos de plantilla media equivalente, por categoría profesional durante los ejercicios 2006 y 2007, ha sido el siguiente:

	Número de Empleados	
	2006	2007
Tierra:		
Grupo superior de gestores y técnicos	1.194	1.128
Cuerpo general administrativo	6.386	6.096
Otros	10.158	9.653
	17.738	16.877
Vuelo:		
Pilotos	1.826	1.707
Tripulantes de cabina de pasajeros	4.337	3.931
	6.163	5.638
	23.901	22.515



Al 31 de diciembre de 2007, la distribución por sexos y por categoría profesional del personal en plantilla a dicha fecha es la siguiente:

	Número de Empleados			
	2006	2007	2006	2007
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Tierra:				
Grupo superior de gestores y técnicos	414	739	415	701
Cuerpo general administrativo	4.644	2.410	4.341	2.214
Otros	1.171	9.886	1.149	8.951
	6.229	13.035	5.905	11.866
Vuelo:				
Pilotos	59	1.731	61	1.675
Tripulantes de cabina de pasajeros	3.079	1.092	3.167	1.131
	3.138	2.823	3.228	2.806
	9.367	15.858	9.133	14.672

19.3 Otros gastos de explotación

La composición de este epígrafe de las cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2006 y 2007 adjuntas, es la siguiente:

	Miles de euros	
	2006	2007
Alquiler flota aérea:		
Dry lease	351.864	347.008
Wet lease	51.245	45.953
Carga	12.597	15.156
Derivados de operaciones de flujos	24.605	12.767
Otros	8.839	12.390
Otros alquileres	76.376	75.580
Servicios de tráfico aéreo	387.684	388.487
Tasas de navegación	285.758	274.103
Gastos comerciales	246.054	242.590
Mantenimiento de flota aérea	179.806	236.039
Gastos sistema de reservas	147.767	144.519
Servicios a bordo	67.957	72.570
Indemnizaciones de pasajeros, equipajes y carga	51.638	36.961
Gastos de escala	41.899	40.757
Otro mantenimiento	41.435	43.722
Otros	297.036	299.639
Otros gastos no recurrentes	15.548	17.277
	2.288.108	2.305.518

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

Los honorarios relativos a servicios de auditoría de cuentas prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades del Grupo por el auditor principal, así como por otras entidades vinculadas al mismo durante el ejercicio 2006 han ascendido a 501.000 euros y a 497.000 euros en 2007.

Por otra parte, los honorarios relativos a otros servicios profesionales prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y a las sociedades del Grupo por el auditor principal y por otras entidades vinculadas al mismo ascendieron en el ejercicio 2006 a 145.000 euros y a 118.500 euros en 2007.



19.4 Gastos financieros

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

	Miles de euros	
	2006	2007
Intereses de préstamos	16.131	11.892
Intereses por arrendamientos financieros	22.121	19.565
Intereses de pasivos laborales	20.063	24.733
Otros gastos financieros	2.310	3.695
	60.625	59.885

20. Aportación de las sociedades del Grupo y asociadas a los resultados consolidados

La aportación de las sociedades del Grupo y asociadas a los resultados consolidados de los ejercicios 2006 y 2007 es la siguiente:

Sociedad	Miles de euros	
	2006	2007
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	51.546	355.292
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	696	756
VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	612	197
Iberia Tecnología, S.A.	(802)	126
Otros Grupo	188	546
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	929	75
Handling Guinea Ecuatorial, S.A.	(44)	379
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A.	398	24
Empresa Hispanocubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S.A.	498	344
Sociedad Conjunta para la Emisión y gestión de Medios de Pago EFC, S.A. (IBERIA-CARDS)	1.286	969
Grupo Air Miles	358	290
Clickair, S.A.	-	(31.062)
Internacional Supply Management, S.L.	689	(637)
Serpista, S.A.	320	(3)
Otros	51	44
Beneficios atribuidos a la Sociedad dominante	56.725	327.340



21. Segmentos de negocio y geográficos

Criterios de segmentación

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

Segmentos principales – de negocio

Las líneas de negocio que se describen seguidamente se han establecido en función de la estructura organizativa del Grupo Iberia en vigor al cierre del ejercicio 2007; teniendo en cuenta, por un lado, la naturaleza de los servicios ofrecidos y, por otro, los segmentos de clientes a los que van dirigidos.

En el ejercicio 2007 el Grupo Iberia centró sus actividades en las siguientes grandes líneas de negocio, que constituyen la base sobre la que el Grupo presenta la información relativa a su segmento principal:

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

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

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

Segmentos secundarios – geográficos

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

Bases y metodología de la información por segmentos de negocio

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

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

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

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



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

Miles de euros

	Transporte		Aeropuertos		Mantenimiento		Corporativa y Otras Actividades		Total Grupo	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Ingresos de explotación:										
Externos	4.780.593	4.904.637	333.840	295.379	229.940	288.580	43.408	33.154	5.387.781	5.521.750
Internos	4.667	6.770	307.402	277.612	376.572	401.531	163.555	174.061		
Gastos de explotación:										
Externos	3.938.164	3.875.408	590.532	566.716	553.659	617.243	183.472	178.839	5.265.827	5.238.206
Internos	775.558	775.121	32.005	32.843	27.176	29.391	17.457	22.619		
Resultados de explotación	71.538	260.878	18.705	(26.568)	25.677	43.477	6.034	5.757	121.954	283.544
E.B.I.T.D.A.R.	685.808	856.969	35.340	(9.999)	49.702	67.360	19.626	17.696	790.476	932.026
Alquiler Flota	(449.252)	(433.195)	-	-	190	-	(89)	(79)	(449.151)	(433.274)
E.B.I.T.D.A.	236.556	423.774	35.340	(9.999)	49.892	67.360	19.537	17.617	341.325	498.752
Amortizaciones	(165.018)	(162.896)	(16.635)	(16.569)	(24.215)	(23.883)	(13.503)	(11.860)	(219.371)	(215.208)
Resultados no recurrentes							13.207	128.965	13.207	128.965
Resultados financieros							25.514	63.466	25.514	63.466
Participación en resultados de										
Sociedades puestas en equivalencia							4.518	(29.531)	4.518	(29.531)
Resultado antes de Impuestos							165.193	446.444	165.193	446.444
Impuesto sobre sociedades							(49.095)	(118.836)	(49.095)	(118.836)
Ajustes negativos en la imposición sobre beneficios							(59.129)	-	(59.129)	-
Resultados netos							56.969	327.608	56.969	327.608
Plantilla equivalente	9.707	8.942	8.988	8.493	3.864	3.806	1.342	1.274	23.901	22.515
Inversiones	91.636	198.070	44.610	20.309	25.409	29.909	16.991	16.306	178.646	264.594
Inmovilizado material	1.054.155	853.141	100.882	88.928	157.350(a)	155.119	38.522	36.478	1.350.909	1.133.666
Existencias	44.786	41.553	496	125	137.345(a)	153.236	4.967	2.316	187.594	197.230
Resto activo	-	-	-	-	-	-	4.212.747	4.685.937	4.212.747	4.685.937
Total activo									5.751.250	6.016.833
Anticipo de clientes	435.541	455.366	-	-	-	-	-	-	435.541	435.541
Remuneraciones Pendientes de pago	91.680	106.823	37.429	43.564	20.447	24.548	10.206	11.363	159.762	186.298
Resto de pasivo	-	-	-	-	-	-	5.155.947	5.375.169	5.155.947	5.375.169

(a) Ver Notas 5.5 y 7 de reparables de motor.

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

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

Segmento Secundario	Ingresos	
	2006	2007
Doméstico	2.234.997	2.351.250
Corto y Medio Radio Internacional	1.253.803	1.198.543
Largo Radio	1.898.981	1.971.958
	5.387.781	5.521.751



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

Segmento Secundario	Porcentajes de Utilización	
	2006	2007
Doméstico	33,05%	30,13%
Corto y Medio Radio Internacional	38,08%	37,82%
Largo Radio	28,87%	32,05%
	100,00%	100,00%

22. Operaciones con partes vinculadas

Saldos y operaciones con otras partes vinculadas

Durante los ejercicios 2006 y 2007 se han producido las siguientes transacciones entre las sociedades del Grupo y sus partes vinculadas:

Accionistas Significativos	Miles de euros			
	2006		2007	
	Cobrado de G. Iberia	Pagado a G. Iberia	Cobrado de G. Iberia	Pagado a G. Iberia
American Airlines	4.576	7.972	-	-
British Airways	9.494	34.538	6.967	19.043
El Corte Inglés, S.A.	23.716	32	21.461	122
Logista, S.A.	162	26	-	-
BBVA	3.204	1.216	3.852	458
Caja Madrid	9.014	20	7.284	11
	50.166	43.804	39.564	19.634

Las operaciones realizadas con British Airways corresponden fundamentalmente a comisiones de pasaje cobradas y pagadas a estas compañías, por los billetes emitidos por una compañía y volados por la otra, cobros y pagos derivados de los Programas de Fidelización, resultados por explotación conjunta de determinadas rutas y cobros por servicios de handling prestados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., entre otros conceptos.

En el caso de El Corte Inglés, S.A., las transacciones fundamentales corresponden a aprovisionamiento de vestuario para el personal de vuelo y tierra, comisiones e incentivos de ventas de pasaje de acuerdos comerciales, asesorías técnicas y mantenimiento y desarrollo de aplicaciones, equipos informáticos y pagos por publicidad en medios.

Por último las operaciones con BBVA y Caja Madrid corresponden a intereses por operaciones de financiación de flota, garantías prestadas para aviones y otros.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2006 y 2007 los balances de situación consolidados adjuntos incluyen los siguientes saldos con partes vinculadas originados por la actividad normal del negocio:

Partes Vinculadas	Miles de euros	
	31-12-06	31-12-07
American Airlines	91	-
British Airways	1.210	5.991
Grupo El Corte Inglés	7.351	9.203
	8.652	15.194

23. Retribuciones a los Administradores y la Alta Dirección

El importe de las retribuciones devengadas durante 2006 y 2007 por los Administradores en su calidad de consejeros de la Sociedad dominante, se desglosa a continuación:

	Miles de euros	
Retribuciones a los Administradores	2006	2007
Asignación fija	628	753
Compensación económica por asistencia a sesiones	578	703
Retribuciones en especie	85	86
Total retribuciones	1.291	1.542

Por otra parte Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha incurrido en gastos relacionados con el desempeño de las funciones de sus Administradores no ejecutivos por importe de 8.695 euros y 8.165 euros en 2006 y 2007, respectivamente.

Adicionalmente hay Administradores que ocupan puestos ejecutivos en la Sociedad dominante por cuyo desempeño han percibido las siguientes retribuciones:

	Miles de euros	
Administradores Ejecutivos	2006	2007
Retribuciones fijas	838	630
Retribuciones variables (a)	755	448
Retribuciones en especie	21	8
Opciones (b)	350	310
Total	1.964	1.396

(a) Corresponde a pagos por cumplimiento de objetivos del año anterior al indicado en la columna.

(b) Corresponde con los pagos realizados de acuerdo con el plan de opciones aprobado en 2003.

El importe correspondiente a Seguridad Social, seguros y otros gastos registrados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. derivados de las actividades desarrolladas por los Administradores ejecutivos ha ascendido a 571.060 y 154.999 euros en 2006 y 2007, respectivamente.

Durante el ejercicio 2007 no se ha concedido anticipo o crédito a los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.

Por último, al 31 de diciembre de 2007 los Administradores Ejecutivos de la Sociedad dominante no tienen pendientes de ejercer opciones sobre acciones.

Retribuciones a la Alta Dirección

La remuneración de la máxima Dirección de la Sociedad –excluidos quienes, simultáneamente, tienen la condición de Administrador (cuyas retribuciones han sido detalladas anteriormente)– durante los ejercicios 2006 y 2007 puede resumirse en la forma siguiente:

Concepto	2006 (19 Personas)	2007 (9 Personas)
Retribuciones salariales (fijas y variables) (a)	4.073	2.544
Otras prestaciones a largo plazo	177	125
Pagos basados en opciones sobre acciones (b)	662	954
Otros	204	121
Total	5.116	3.744

(a) Las retribuciones variables corresponden a pagos por cumplimiento de objetivos del año anterior al indicado en la columna.

(b) Corresponde con los pagos realizados de acuerdo con los planes de opciones aprobados en 2001 y 2003.

Los miembros de la Alta Dirección han ejercitado en 2007 todas las opciones sobre las acciones que tenían pendientes al 31 de diciembre de 2006 (1.000.840 opciones).

Durante los ejercicios 2006 y 2007 no se ha concedido anticipo o crédito a los miembros del Comité de Dirección de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.

24. Detalle de participaciones en sociedades con actividades similares y realización por cuenta propia o ajena de actividades similares por parte de los Administradores

De conformidad con lo establecido en el artículo 127 ter.4 de la Ley de Sociedades Anónimas, introducido por la Ley 26/2003, de 17 de julio, por la que se modifica la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, y el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, con el fin de reforzar la transparencia de las sociedades anónimas cotizadas, se indica a continuación la realización por cuenta propia o ajena, de actividades realizadas en 2007 por los Administradores, del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades dependientes:

Nombre	Actividad	Tipo de Régimen	Sociedad	Cargo/Función
Don Miguel Blesa de la Parra	Handling	Cuenta ajena	Flightcare (FCC)	Vocal Consejo FCC
Roger Maynard	Transporte aéreo	Cuenta ajena	British Airways	Director de Alianzas e Inversiones
	Transporte aéreo	Cuenta ajena	British Airways Citiexpress	Chairman
Lord Garel-Jones	Handling	Cuenta ajena	Acciona	Consejero

A su vez Fernando Conte es miembro del Consejo y Presidente de la Comisión de Auditoría de IATA.

Asimismo, y de acuerdo con el texto mencionado anteriormente, se indica que los únicos Administradores que participan en el capital de sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades dependientes son Don Miguel Blesa de la Parra que participa en un 0,003% en Flightcare indirectamente a través de FCC y Roger Maynard que participa en un 0,0004994% en British Airways.

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

Contención de las emisiones en Iberia



25. Información sobre medio ambiente

En el marco de su política ambiental, el Grupo ha continuado desarrollando durante 2007 diversas actividades y proyectos con el fin de garantizar una correcta gestión de sus principales impactos sobre el entorno derivados del conjunto de la actividad de transporte aéreo.

En 2006 y 2007 el Grupo ha incurrido en gastos de naturaleza medioambiental por importe de 4 y 3 millones de euros, respectivamente, según el siguiente detalle:

	2006	2007
Reparaciones y conservación medioambientales	1.676	1.055
Servicios técnicos ambientales	919	367
Gastos de personal asociados a gestión ambiental	1.009	941
Tributos medioambientales y otros	338	506
	3.942	2.869

Por otra parte, los activos de naturaleza medioambiental, que incluyen depuradoras, almacenes de residuos peligrosos, sistemas de filtros y recarga de gases, infraestructuras para la recirculación de aguas, entre otros, presentan un coste de adquisición de 63 millones de euros y una amortización acumulada de 33 millones de euros al 31 de diciembre de 2007 (60 millones de euros de coste y 30 millones de euros de amortización acumulada en 2006).

En lo referente a la flota, el Grupo mantiene una política de renovación de flota, en la que el medio ambiente es un aspecto relevante a tener en cuenta (minimización del impacto acústico y atmosférico). En este sentido, el Grupo continúa incorporando nuevos modelos que reducen el consumo de combustible en torno al 20% frente a aviones de generaciones anteriores. Así, en 2006 incorporaron tres aviones de la familia A 340-600 para el largo radio y se retiraron dos B-747; asimismo, se adquirieron ocho aviones de la familia A-320, retirándose también tres B-757, seis A-320 y un avión de la flota MD. Por su parte, en 2007 se han incorporado nueve aviones de la familia A-320, retirándose tres B-757, once A-320 y siete aviones de la flota MD.

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

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

26. Estado de Flujos de Efectivo

Las principales partidas del Estado de Flujos de Efectivo corresponden a los siguientes conceptos:

En el epígrafe "Dotaciones a las provisiones" se incluyen principalmente las dotaciones netas derivadas de las obligaciones con el personal, grandes reparaciones y planes de reestructuración (véase Nota 14).

En el epígrafe "Aplicaciones provisiones" se registran básicamente los pagos realizados al personal en concepto de los planes de reestructuración.

Por su parte, en el epígrafe "Ganancias/ Pérdidas por venta de activo material e intangible", se registran principalmente los beneficios derivados de la enajenación de la flota y motores, y de terrenos y construcciones (véase Notas 7.1 y 18.3.). Asimismo, los beneficios obtenidos por la venta de parte de las acciones de Wam Acquisition, S.A. se registran en el epígrafe "Ganancias/ Pérdidas por venta de participaciones". El efectivo recibido de esta operación se encuentra en el epígrafe "Inversión neta en inversiones financieras no corrientes".

En el epígrafe "Inversión neta en activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias" se registran las inversiones realizadas por la compra de inmovilizado y otros (véase Nota 7).

*Informe de Gestión Consolidado
Grupo Iberia*



Principales parámetros

GRUPO IBERIA ⁽¹⁾	2007	2006	% s/a.a.
Resultados (millones €)			
Ingresos de explotación	5.521,8	5.387,8	2,5
BAIIAR (EBITDAR)	932,0	790,5	17,9
Resultado de explotación	283,5	122,0	132,5
Resultado de las operaciones ⁽²⁾	412,5	135,2	205,2
Resultado antes de impuestos	446,4	165,2	170,3
Resultado consolidado del ejercicio	327,6	57,0	n.s.
Resultado atribuido a la Sociedad Dominante	327,3	56,7	n.s.
Resultado consolidado sin ajustes créditos fiscales	327,6	116,1	182,2
Beneficio básico por acción (cént. €) ⁽³⁾	34,6	6,1	n.s.
Dividendos por acción (cént. €)	17,0	3,5	n.s.
Tráfico de pasajeros: producción e ingresos			
AKO (millones)	66.454	65.802	1,0
PKT (millones)	54.229	52.493	3,3
Coeficiente de ocupación (%)	81,6	79,8	1,8 p.
Ingresos de pasaje (millones €)	4.034,2	3.963,2	1,8
Ingreso medio de pasaje por PKT (cént. €)	7,44	7,55	(1,5)
Ingreso medio de pasaje por AKO (cént. €)	6,07	6,02	0,8
Magnitudes y ratios financieros			
Patrimonio neto (millones €)	2.005,9	1.738,6	15,4
Endeudamiento neto de balance (millones €) ⁽⁴⁾	(2.500,4)	(1.722,2)	45,2
Endeudamiento neto ajustado (millones €) ⁽⁵⁾	581,7	1.346,6	(56,8)
Margen EBITDAR (%)	16,9	14,7	2,2 p.
Margen resultado de explotación (%)	5,1	2,3	2,9 p.
Margen resultado consolidado (%)	5,9	1,1	4,9 p.
ROE (%) ⁽⁶⁾	16,3	3,3	13,1 p.
Ingresos explotación por AKO (cént. €)	8,31	8,19	1,5
Coste explotación por AKO (cént. €)	7,88	8,00	(1,5)
Coste explotación ex-fuel por AKO (cént. €)	6,16	6,21	(0,9)
Recursos			
Plantilla media equivalente ⁽⁷⁾	22.515	24.053	(6,4)
Ingresos de explotación por empleado (miles €) ⁽⁸⁾	246,4	224,6	9,7
Productividad (miles de AKO por empleado) ⁽⁸⁾	2.980	2.757	8,1
Flota operativa a 31 de diciembre	136	150	(9,3)
Utilización de la flota (H.B. por avión y día)	9,6	9,1	5,3

n.s.: no significativo.

⁽¹⁾ Datos consolidados en base a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

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

⁽³⁾ Número medio ponderado de acciones en circulación (en miles): 945.467 en 2007; 932.049 en 2006.

⁽⁴⁾ Importe en negativo significa disponibilidades líquidas superiores a la deuda remunerada (sin incluir la valoración de las coberturas al cierre de 2007 y 2006).

⁽⁵⁾ Calculado del siguiente modo: Endeudamiento neto de balance + Alquileres de flota capitalizados (excluyendo valoración de coberturas) – Intereses capitalizados de préstamos Iberbus.

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

⁽⁷⁾ Incluye a los empleados de IBERIA, CACESA, ALAER y BINTER FINANCE. A partir de enero de 2007 se modifican los criterios utilizados en el cálculo de la plantilla equivalente con la finalidad de obtener unos datos más representativos. Las plantillas del año 2006 han sido recalculadas de acuerdo a los nuevos criterios.

⁽⁸⁾ Productividad de la plantilla total de IBERIA. Datos de productividad calculados de acuerdo a los datos de plantillas equivalentes obtenidos con los nuevos criterios.



1. Hechos relevantes

La economía mundial prolongó durante el primer semestre de 2007 el fuerte crecimiento registrado en el año anterior. La crisis de las hipotecas de alto riesgo en Estados Unidos a mediados de año ha dado origen a un periodo de turbulencias financieras, caracterizado por una fuerte restricción del crédito. Este hecho, unido a la aceleración en las tasas de inflación, motivada por la escalada del precio de las materias primas, han ensombrecido las perspectivas económicas, aunque han tenido un impacto limitado en el crecimiento económico del segundo semestre. Así, para el acumulado del año 2007, las estimaciones del Fondo Monetario Internacional (FMI) apuntan a un incremento del producto interior bruto (PIB) mundial del 4,9%, solo ligeramente por debajo del alcanzado en 2006.

El vigoroso crecimiento de la economía mundial, unido a la intensificación del comercio y a la aplicación de adecuadas políticas macroeconómicas, han contribuido al desarrollo de la economía europea, destacando el dinamismo de algunos países de Europa del Este. En la zona del Euro se estima un crecimiento del PIB del 2,6% en 2007, y en el caso de la economía española el crecimiento fue del 3,8%.

Para las economías de Latinoamérica y el Caribe, mercados prioritarios del Grupo Iberia, el FMI pronostica un crecimiento económico del orden del 5% en 2007, lo que supone continuar con el dinamismo mostrado en el año anterior.

Crecimiento del PIB real (a)	2007	2006
A nivel mundial (b)	4,9	5,0
Estados Unidos	2,2	2,9
América Latina y el Caribe (b)	5,0	5,5
Zona del Euro (b)	2,6	2,8
Europa central y oriental (b)	5,5	6,4
España	3,8	3,9

Fuentes: FMI, Perspectivas de la economía mundial (enero 2008 y diciembre 2007).

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

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

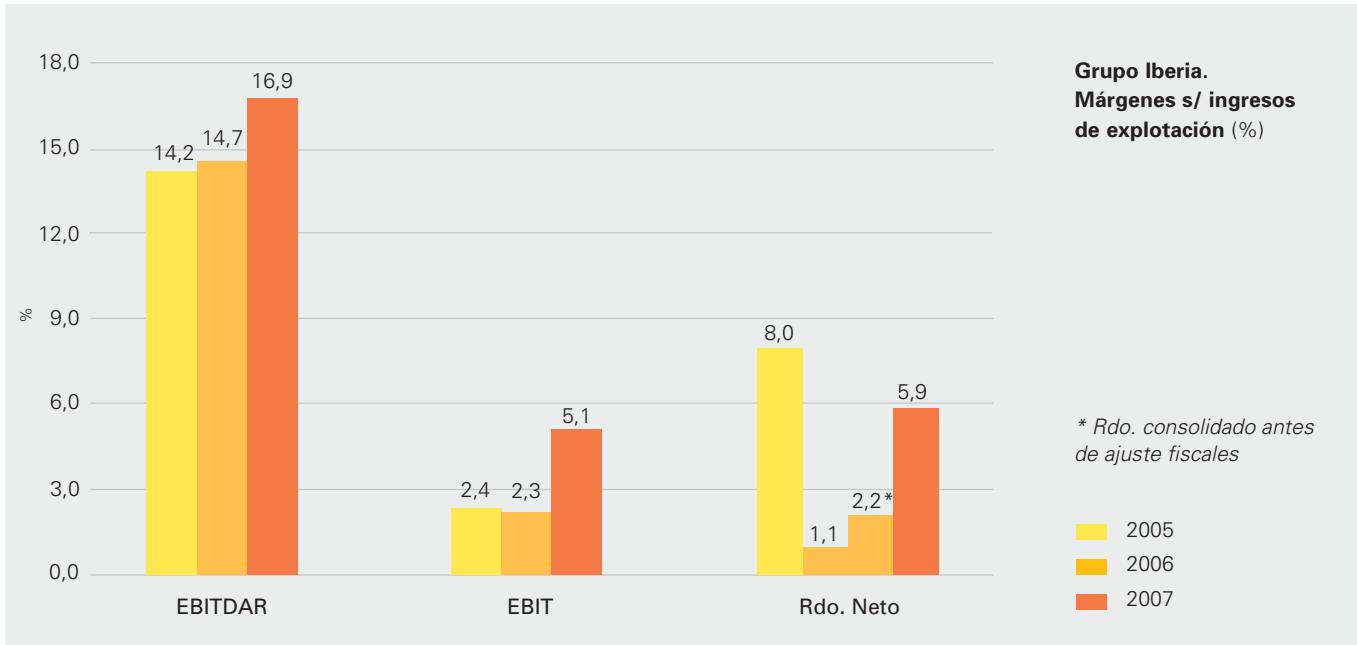
Apoyado en el sostenido crecimiento de la economía mundial, el tráfico aéreo de pasajeros tuvo una progresión significativa en 2007. Según datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, sus siglas en inglés), el número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) en vuelos regulares internacionales creció un 7,4% con relación a 2006 en el conjunto del sector. El incremento de la oferta fue algo más moderado, un 6,2%, alcanzándose un coeficiente de ocupación de pasaje del 77,0% lo que supone una mejora de 0,8 puntos porcentuales con relación al año anterior.

El incremento del tráfico internacional de las compañías europeas de red fue del 5,4% respecto a 2006, según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA). Si consideramos el tráfico total de la AEA, incluyendo los vuelos domésticos, el número de PKT aumentó un 5,1%, con un crecimiento moderado del 4,2% en el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO); así, el coeficiente de ocupación mejoró 0,7 puntos con relación al año anterior. Por su parte, las compañías europeas de bajo coste mantuvieron una fuerte expansión, registrando un crecimiento del tráfico en torno a un 24%.

En España el tráfico aéreo ha experimentado un fuerte crecimiento en 2007, en parte impulsado por el aumento de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias. Según datos de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) el número de pasajeros en vuelos comerciales (domésticos e internacionales) se incrementó un 9,1% respecto a 2006, casi el doble que el ya mencionado aumento de tráfico de las compañías europeas integradas en la AEA.

Después de seis años consecutivos de pérdidas, los resultados del sector aéreo mundial fueron positivos en 2007, a pesar de la histórica subida del precio del petróleo en los últimos meses del año, llegando a cotizar el barril de crudo Brent en un entorno cercano a los 100 dólares en diciembre. Según las últimas estimaciones publicadas por IATA, las compañías obtendrán unos beneficios netos de 5.600 millones de dólares, frente a las pérdidas de 500 millones de dólares que se produjeron en 2006, gracias al incremento de ingresos, impulsado por el crecimiento económico, y al continuado control de los costes, que han permitido contrarrestar el mencionado impacto de la subida del combustible.

En este escenario, el Grupo Iberia afrontó el segundo año de ejecución del Plan Director 2006/08 consiguiendo la mayor parte de los objetivos establecidos para este ejercicio, incluso anticipando la consecución de algunos previstos para 2008, y mejorando de forma muy significativa todos los niveles de rentabilidad.



En 2007, el número de PKT de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante, IBERIA) aumentó un 3,3% con relación al año anterior, frente a un incremento de oferta del 1,0%, y el coeficiente de ocupación de pasaje mejoró 1,8 puntos porcentuales, elevándose al 81,6%, que establece –por tercer año consecutivo– un nuevo récord histórico en el nivel de ocupación medio de la compañía, situándose también como el valor más alto entre las aerolíneas de red europeas.

Siguiendo una de las líneas estratégicas del Plan Director, en 2007 la compañía continuó potenciando el desarrollo de la operación de red en el aeropuerto de Madrid-Barajas, su principal centro de distribución de vuelos (en adelante, *hub*). La reciente ampliación de la capacidad del aeropuerto es una oportunidad para crecer y desarrollar una operación de red rentable. Además, el Grupo Iberia cuenta con su ubicación en la nueva Terminal T4, que ofrece las condiciones apropiadas para que la compañía siga mejorando la calidad del servicio. Así, IBERIA aumentó significativamente la capacidad ofrecida en los vuelos desde/a Madrid a lo largo del ejercicio, incrementando el número de frecuencias en rutas troncales y abriendo hasta siete nuevos destinos internacionales.

De acuerdo a la estrategia planificada de fortalecer la estructura de red, el crecimiento de la actividad de transporte aéreo se mantuvo focalizado en los vuelos de largo radio, especialmente en América del Sur y en Estados Unidos, en este último caso con la apertura de las nuevas rutas a Boston y Washington. El posicionamiento de IBERIA en los mercados de América y el dinamismo de la demanda durante el año llevó a un incremento del 8,7% en el número de PKT del sector de largo radio respecto a 2006. Y, por primera vez en sus 80 años de historia, IBERIA transportó más de cuatro millones de pasajeros en sus vuelos transatlánticos. Además, en 2007 la compañía consolidó su liderazgo en el mercado Europa-Latinoamérica, al elevar su cuota hasta el 19,9%, ampliando la ventaja respecto a sus principales competidores.

Simultáneamente, IBERIA continuó reestructurando el programa de corto y medio radio, realizando ajustes selectivos en los vuelos domésticos y europeos para garantizar una adecuada rentabilidad y fortalecer las conexiones en el *hub* de Madrid. Así, el volumen de tráfico disminuyó un 4,3% en el agregado de la operación de corto y medio radio, si bien aumentó un 13,1% en los vuelos a/desde el aeropuerto de Madrid-Barajas.

En el ejercicio 2007 los ingresos por tráfico de pasaje y carga se incrementaron un 2,5% respecto al año anterior, subiendo en la misma proporción la cifra de los ingresos de explotación totales, que alcanzó los 5.521,8 millones de euros. Al analizar las variaciones interanuales hay que considerar el impacto de la significativa depreciación del dólar frente al euro, que redujo tanto los ingresos como los gastos operativos, aunque en los resultados antes de impuestos esos impactos tendieron a compensarse. Con tipos de cambio constantes, los ingresos de explotación se *hubieran* incrementado un 4,7%.

El ingreso medio por PKT disminuyó un 1,5% respecto al año anterior, afectado por el crecimiento de la etapa media de pasaje (un 6,9%) y por la depreciación de otras monedas, principalmente el dólar, frente al euro. Apoyado en la mejora del coeficiente de ocupación, el ingreso medio de pasaje unitario (por AKO) se incrementó un 0,8% respecto a 2006; descontando el efecto negativo de la variación de los tipos de cambio de monedas, la mejora *hubiera* sido del 3,1%.

En el sector de largo radio el incremento del ingreso unitario (por AKO) fue del 6,4% con relación a 2006, aumentando la cifra de los ingresos de pasaje un 13,6%. Estas subidas estuvieron impulsadas, en parte, por la significativa mejora del *mix* de clases. El elevado nivel de satisfacción que manifiestan los clientes de la *Business Plus*, la clase de negocios de la compañía en los vuelos intercontinentales, se ha traducido en un aumento del 18,8% en el número de pasajeros en esta Clase.



Después de la profunda reestructuración del programa, el ingreso de pasaje unitario (por AKO) en el sector doméstico se incrementó un 6,0% respecto al año anterior, dato que debe ser valorado en el contexto de un mercado afectado por un fuerte crecimiento de la oferta. Mientras que el ingreso unitario de los vuelos de medio radio internacional disminuyó un 4,1% en 2007, motivado principalmente por la presión que ejerce sobre las tarifas la fuerte expansión de los operadores de bajo coste y, en menor medida, por el aumento de la etapa media en este sector (un 3,0%).

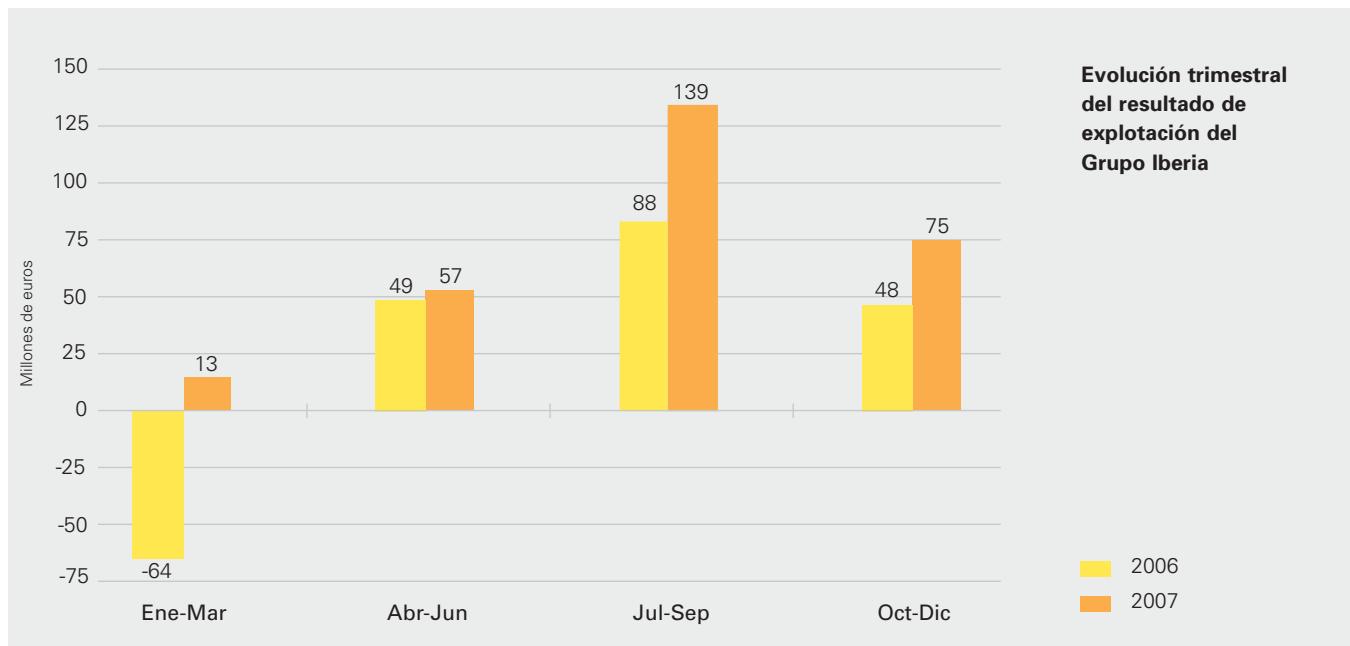
El importe agregado del resto de los ingresos de explotación (ajenos al transporte) se incrementó un 2,3%, destacando un año más la fuerte progresión de los ingresos por servicios de mantenimiento aeronáutico (un 25% con relación a 2006). De acuerdo al Plan Director 2006/08, esta área de negocio ha diseñado una política comercial que potencia la realización de trabajos para terceros de mayor valor añadido, principalmente revisión de motores y de componentes, externalizando labores de menor cualificación.

Esa fuerte progresión de los ingresos por servicios de mantenimiento a terceros compensó la reducción experimentada en los ingresos de handling (un 15,5%), debido a la incorporación de un mayor número de operadores de handling de rampa en los principales aeropuertos españoles a principios de 2007, después de la resolución de los concursos para la concesión de las nuevas licencias en julio de 2006. IBERIA obtuvo licencias para la realización del handling a terceros en 36 aeropuertos (más el helipuerto de Ceuta). Además, IBERIA se ha incorporado a las Uniones Temporales de Empresas (UTE) ganadoras en Barcelona, Lanzarote y Fuerteventura (aeropuertos en los que la compañía no resultó adjudicataria) con una participación del 32% en el primer caso y del 30% en la UTE de los dos aeropuertos canarios.

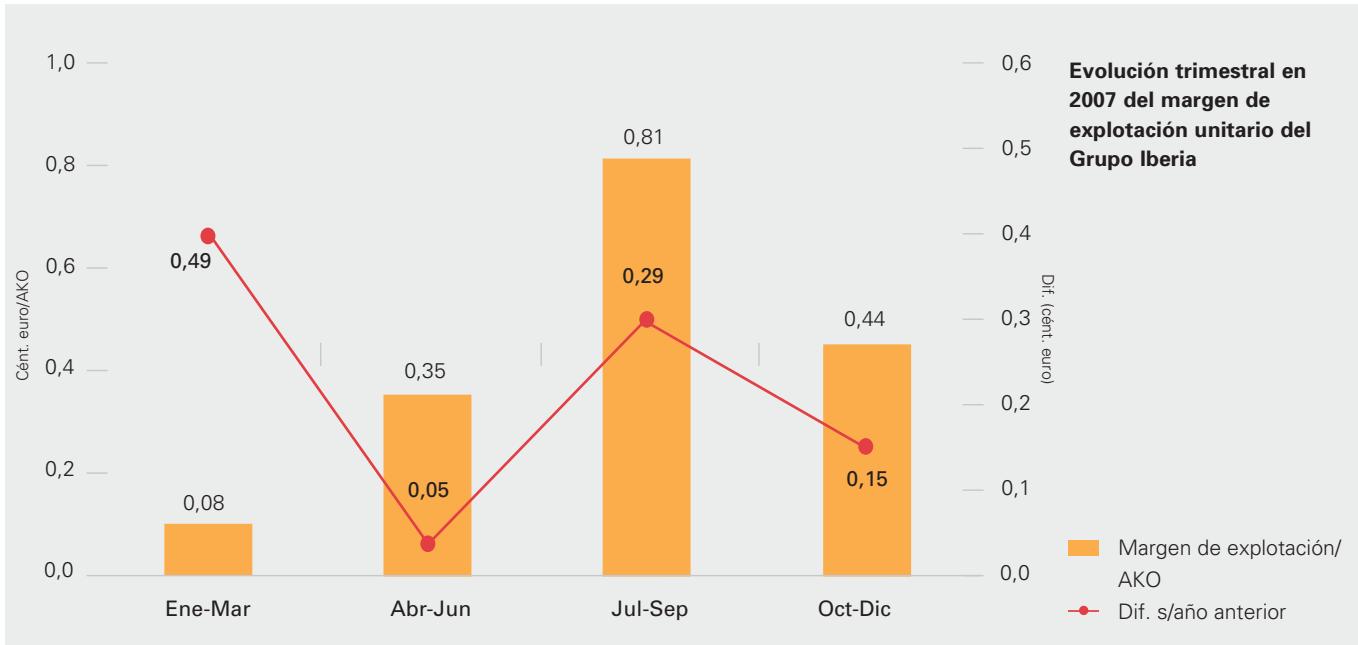
Los gastos de explotación disminuyeron un 0,5% respecto al año anterior, y un 1,5% en términos unitarios (por AKO), gracias al desarrollo de las medidas de reducción de costes contempladas en el Plan Director 2006/08, junto al efecto favorable de la depreciación del dólar. Destacó la reducción de los gastos de personal en 14,6 millones de euros con relación a 2006, basada en la disminución de la plantilla y en la moderación salarial, después de la inclusión de la retribución variable acordada con los Colectivos de Tierra y de Tripulantes de Cabina de Pasajeros, reflejo de los buenos resultados económicos de la compañía.

En el año 2007 también fue relevante la mejora de la productividad de los recursos en IBERIA, tanto a nivel de plantilla, que aumentó un 8,1% respecto al año anterior (en términos de AKO producidos por empleado), como a nivel de la flota de pasaje, cuya utilización media, medida en horas bloque por avión y día, se situó en 9,6 horas en 2007 superando en un 5,3% a la registrada en 2006.

Los beneficios de explotación consolidados, sin incluir los ingresos y gastos no recurrentes, se situaron en 283,5 millones de euros en 2007, aumentando un 132,5% con relación al ejercicio anterior. El margen del resultado operativo sobre los ingresos de explotación aumentó 2,9 puntos porcentuales respecto a 2006, mientras que el margen del resultado neto se incrementó 4,9 puntos (3,7 puntos antes de los ajustes fiscales registrados en 2006).



Es muy destacable el hecho de que el Grupo Iberia logró obtener beneficios operativos en los cuatro trimestres de 2007, mejorando en todos los períodos el margen de explotación unitario respecto a los niveles alcanzados en el año anterior, en parte por la menor estacionalidad de la demanda, producida por el aumento del peso del largo radio y la operación de red.



También mejoraron de forma significativa los resultados no recurrentes, que ascendieron a 129 millones de euros en 2007, superando en 115,8 millones a los registrados en el ejercicio anterior, gracias principalmente a los mayores beneficios por enajenación de activos, destacando la plusvalía obtenida por la operación de recapitalización en Wam Acquisition, S.A., con la consiguiente devolución de aportaciones a los socios. Además, los resultados financieros aumentaron en 37,9 millones de euros respecto al año 2006.

Como consecuencia de todo lo anterior, el beneficio después de impuestos del Grupo Iberia alcanzó los 327,6 millones de euros en 2007, lo que supone un incremento de 270,6 millones respecto al año anterior, o de 211,2 millones si no incluimos en 2006 el ajuste fiscal producido por la aplicación de los nuevos tipos del Impuesto de Sociedades y su impacto sobre los créditos fiscales de la compañía.

Cultura Corporativa

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

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

IBERIA aspira a ser la compañía líder en satisfacción del cliente en sus mercados estratégicos (Latinoamérica, Europa y doméstico), ofreciendo la mejor relación posible entre precio y calidad de servicio. IBERIA quiere ofrecer a sus accionistas una rentabilidad económica destacada y estable, y busca alcanzar el máximo desarrollo profesional de todos los trabajadores.

El Grupo Iberia desea ser reconocido por su transparencia y su firme compromiso social y medioambiental. Así, la compañía apoya a entidades que desarrollan proyectos de colaboración social y mejora de las condiciones de vida, manteniendo acuerdos de patrocinio con diversas instituciones, promoviendo la implicación de sus clientes y proveedores en la acción social, y contando con la activa colaboración de sus empleados. Igualmente, IBERIA desarrolla una política global de protección del medioambiente, que contempla todas sus actividades, tanto en tierra como en vuelo. La Memoria de Responsabilidad Corporativa y el Informe Anual de Gobierno Corporativo ofrecen amplia información sobre estos aspectos.

En referencia al Sistema de Gestión de Riesgos, durante el año 2007 IBERIA ha mantenido permanentemente actualizado el Mapa de Riesgos, siendo presentado semestralmente para su aprobación al Comité Ejecutivo y a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento del Consejo de Administración.

También en el ejercicio 2007 IBERIA actualizó la normativa interna del Sistema de Gestión de Riesgos para incorporar como principal referencia las recomendaciones sobre el control de riesgos que se formulán en el "Código Unificado de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas, de 22 de mayo de 2006", si bien en el año 2006 ya realizó un análisis que puso de manifiesto que la configuración del Sistema cubre todas estas recomendaciones.

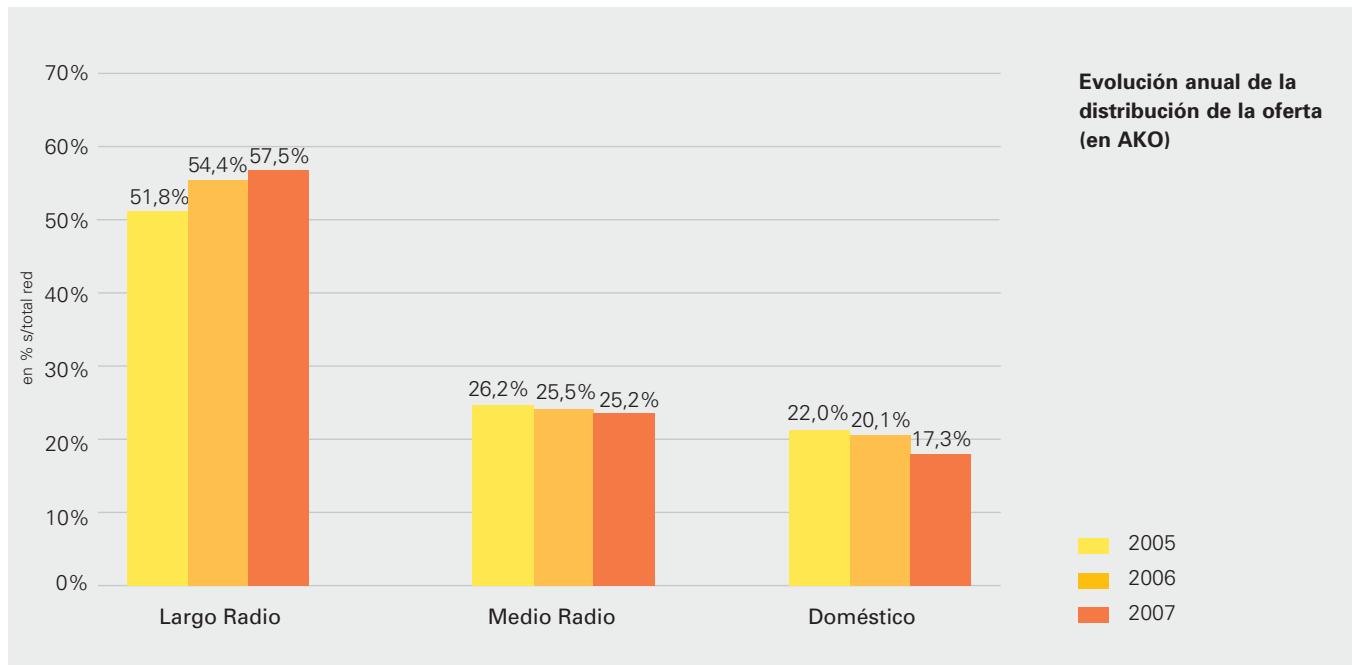
Como muestra del reconocimiento a las acciones que la compañía lleva a cabo en estos ámbitos, en 2007 IBERIA entró a formar parte, por segundo año consecutivo, del selectivo índice bursátil Dow Jones Sustainability Index - DJSI World. Este índice selecciona a las 250 empresas del mundo con mejores prácticas en materia económica, social y ambiental, de las cuales únicamente tres son compañías aéreas.

Seguimiento del Plan Director 2006/2008

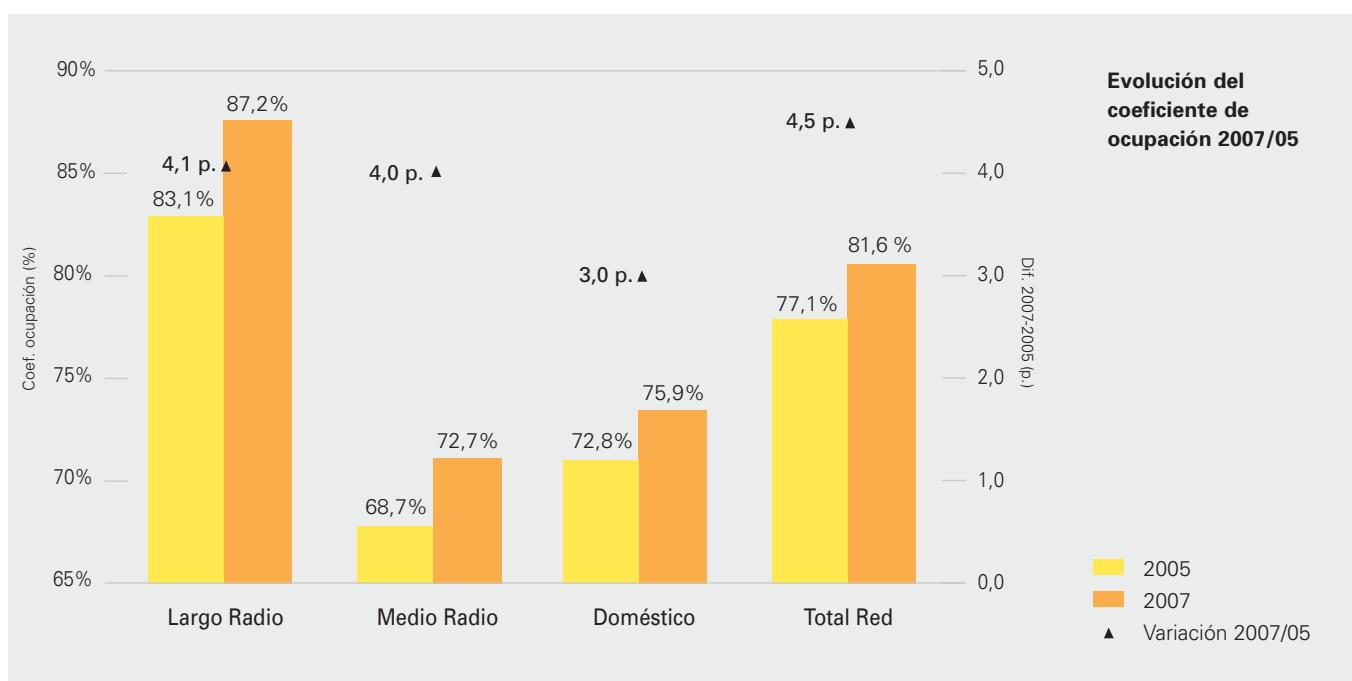
En los dos primeros años de ejecución del Plan Director 2006/2008, IBERIA ha llevado a cabo la mayor parte de las medidas diseñadas para el periodo, alcanzando o superando los principales objetivos estratégicos fijados en las directrices del Plan.

Uno de los pilares del Plan Director 2006/08 es la revisión y optimización del programa de vuelos con el objetivo de desarrollar una operación de red que incremente la rentabilidad. En consecuencia, durante 2007 la compañía ha profundizado en la reestructuración del programa de corto y medio radio, ajustando de forma selectiva la oferta en las rutas domésticas y en algunas europeas y fortaleciendo, a la vez, las conexiones en el *hub* de Madrid. Así, IBERIA ha reducido el número de AKO en la red de corto y medio radio (incluyendo los vuelos domésticos) un 5,9% respecto al año 2006, con un crecimiento en los enlaces desde Madrid del 10,9%.

Además, la compañía ha seguido apostando por la expansión de la oferta en el sector de largo radio, superando ya –en 1,5 puntos porcentuales –el objetivo de crecimiento incluido en el Plan para 2008, mejorando significativamente el posicionamiento de IBERIA en los mercados de América. En 2007 el número de AKO de los vuelos de largo radio superó en un 16% al volumen de capacidad de 2005, alcanzando un peso del 57,5% sobre la oferta total, lo que supone un aumento de 5,7 puntos con relación al año base del Plan.



Con el desarrollo de la reestructuración del programa durante los dos últimos años y el vigoroso crecimiento de la demanda, el coeficiente de ocupación del conjunto de la red mejoró 4,5 puntos porcentuales respecto a 2005, gracias a las significativas subidas logradas en cada uno de los tres grandes sectores y, en menor medida, por el mayor peso del tráfico de largo radio, que representa un 61,4% del total de PKT en 2007.





Ayudados por esta mejora de los coeficientes de ocupación, los ingresos de pasaje unitarios (por AKO) han acumulado importantes incrementos en los dos últimos ejercicios. El ingreso unitario del sector de largo radio en 2007 supera en más de un 24% al obtenido en 2005, a pesar de que la apreciación del euro frente al dólar limitó en 4,4 puntos este incremento. En el sector doméstico la subida del ingreso unitario fue del 9,5%. Y en los vuelos internacionales de medio radio el ingreso unitario experimenta una ligera reducción (un 0,5% respecto a 2005), al verse perjudicado por el crecimiento de la etapa media de pasaje (un 4%) y por la fuerte expansión de los operadores de bajo coste en el mercado España-Europa.

El Plan Director 2006/08 recoge como segunda línea estratégica la mejora de la calidad del producto y el aumento de los ingresos, principalmente mediante el desarrollo de actuaciones sobre los clientes de alto valor, entre las que destacan: la incorporación a los aviones de butacas más cómodas y con los sistemas de entretenimiento más modernos; el esmerado y novedoso servicio a bordo; la mejora de las salas VIP; la atención personalizada en las conexiones; y las facilidades en la Terminal T4 del aeropuerto de Madrid-Barajas.

En particular, resulta relevante la excelente aceptación y alta valoración de la *Clase Business Plus* por parte de los clientes. En el año 2007 el coeficiente de ocupación de la clase de negocios en los vuelos de largo radio se situó en el 62,3%, superando en más de 16 puntos porcentuales al nivel registrado en 2005, habiendo superado ya el objetivo fijado para el año 2008. El número de pasajeros de pago en esta Clase se incrementó un 48,5% con relación a 2005, y el ingreso medio por pasajero superó el nivel previsto, de modo que el aumento del volumen de ingresos en la *Business Plus* se situó claramente por encima de las estimaciones del Plan.

Igualmente, la evolución del negocio de mantenimiento aeronáutico nos permite estimar que se superará el ambicioso objetivo incluido en el Plan: llegar a duplicar en 2008 el volumen de ingresos de terceros obtenidos en 2005. La facturación total a terceros (por servicios de asistencia técnica, alquiler y venta de material) ascendió a 288,6 millones de euros en 2007, superando en más de un 71% a la cifra de ingresos del ejercicio 2005.

Por último, en referencia a la mejora de calidad que constituye este segundo pilar estratégico del Plan, resultó significativo el índice de puntualidad alcanzado en 2007 del 80,8%, que mejora en 3,4 puntos porcentuales el nivel de 2006, situándose IBERIA como la compañía europea de red más puntual en 2007.

Durante el año 2007 el Grupo Iberia también avanzó eficazmente en el despliegue del amplio grupo de iniciativas que conforman los otros dos pilares del Plan Director 2006/08: el incremento de la productividad de los recursos y la reducción de los costes unitarios. A principios de año se firmó el XV Convenio del Colectivo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP) –con vigencia para 2005/2007– que ha permitido la implantación de diversas iniciativas de mejora de la productividad a partir del verano de 2007. Asimismo, en el mes de julio se firmó el XVII Convenio Colectivo de Tierra, con validez hasta el 31 de diciembre de 2007, dando continuidad a los principales acuerdos alcanzados en el Convenio firmado en 2006, e incorporando algunas nuevas actuaciones de mejora de la productividad y de optimización de la gestión de los recursos.

Como consecuencia del proceso de reestructuración de la plantilla, hasta diciembre de 2007 el número total de bajas realizadas en el Colectivo de Tierra –en el marco de las iniciativas contempladas por el Plan Director– ascendía a 2.461 (incluyendo 145 bajas de empleados en el extranjero) frente a un objetivo de 2.201 bajas totales establecido en el Plan Director para los años 2006 y 2007. Adicionalmente, 260 TCP también se acogieron al Expediente de Regulación de Empleo durante 2007.

La productividad del Colectivo de Tierra de IBERIA (en términos de número de AKO por empleado) se incrementó un 9,1% en 2007, acumulando una subida de 15,3% en los dos últimos ejercicios. Y si miramos la productividad económica del conjunto de la plantilla, los ingresos de explotación por empleado han crecido un 23% en el acumulado de 2007 y 2006.

En referencia a la productividad de la flota, en el año 2007 se ha incrementado el número de horas bloque por avión un 5,3% respecto al año anterior, alcanzando una utilización media diaria de 9,6 horas por avión. Por otra parte, IBERIA continúa desarrollando el segundo programa de reconfiguración y mejora de espacio de las cabinas de toda su flota Airbus de corto y medio radio, que había iniciado en el segundo semestre de 2006. La incorporación de butacas de última generación, más cómodas y menos voluminosas, permite aumentar el confort de nuestros clientes y optimizar el número de asientos por avión. A finales de 2007, habían sido reconfigurados un total de 50 aviones, quedando pendientes de reconfigurar únicamente 16.

Las medidas sobre los costes de personal incluidas en los dos Convenios mencionados cumplen los criterios incluidos en el Plan Director, y el desarrollo de los programas sobre la racionalización del resto de costes (comisiones, alquiler de flota, eficiencia en el consumo de combustible, nuevas técnicas y herramientas de compra, etc.) permiten mantener los objetivos de reducción de gastos comprometidos en el Plan Director 2006/08.

El coste unitario de explotación (por AKO), una vez excluidos los efectos de la aplicación de la NIC 39 y el gasto de combustible, se situó en 6,14 céntimos de euro en 2007, lo que supone una disminución del 1,8% respecto al coste de 2005. Y si observamos los costes asociados al área de transporte, para excluir los efectos producidos en los costes totales por el incremento de la actividad de mantenimiento para terceros, la reducción se acerca al 5%.

Combustible

Durante 2007 los precios del petróleo y de sus productos refinados, como es el caso del queroseno de aviación, continuaron la prolongada subida iniciada en 2002, moviéndose en niveles muy altos y batiendo los máximos históricos que habían alcanzado en el año anterior. El precio del barril de crudo Brent comenzó el año en el entorno de los 55 dólares y fue ascendiendo paulatinamente durante el primer semestre. En los últimos cuatro meses del ejercicio aceleró su escalada, alcanzando los niveles más elevados en noviembre y diciembre, cuando llegó a superar los 96 dólares por barril. El precio medio anual del crudo valorado en dólares se incrementó en más de un 10% respecto a su cotización media en 2006.



En este entorno de precios históricamente altos, IBERIA tuvo cubierto aproximadamente un 50% del volumen del combustible consumido en el año 2007 a un precio medio de 61,5 dólares por barril equivalente. Esta política de cobertura de precios permitió reducir el riesgo en este consumo básico y aminorar el gasto de combustible en 17,8 millones de euros en el acumulado de los doce meses del año.

Producto y Calidad

Con la finalidad de aumentar la satisfacción del cliente, IBERIA mantiene un compromiso permanente con la mejora de la calidad del servicio, que constituye una de las líneas estratégicas del Plan Director 2006/08.

Gracias al permanente esfuerzo de todas las áreas involucradas en la operación, la compañía alcanzó un índice de puntualidad (cota 15 minutos) del 80,8% en el año 2007 para el conjunto de la red, mejorando en 3,4 puntos porcentuales respecto a 2006. El nivel alcanzado en 2007 sitúa a IBERIA como la compañía europea de red más puntual.

El lanzamiento de la *Clase Business Plus* en los vuelos de largo radio a mediados de 2005 requirió una inversión superior a los 100 millones de euros, que ha sido rentabilizada gracias a la excelente respuesta obtenida. Durante el año 2007 IBERIA ha ido actualizando el servicio a bordo y las prestaciones ofrecidas a los clientes de la *Business Plus*, buscando el mejor complemento a la comodidad de las butacas y los avanzados sistemas de comunicación y entretenimiento. Una destacada iniciativa ha sido la evolución de la oferta gastronómica. Nombres prestigiosos como el cocinero Sergi Arola, el sumiller Custodio L. Zamarra o el repostero Francisco Torreblanca, o empresas reconocidas como Gategourmet y Todovino, han colaborado con IBERIA para ampliar la variedad y calidad de los alimentos y vinos españoles ofrecidos en el servicio a bordo.

La compañía también se ha esforzado en mejorar el servicio que ofrece en sus vuelos de corto y medio radio. A mediados de 2006 inició la reconfiguración de la cabina de pasajeros de todos los aviones Airbus, instalando un modelo de butaca de nueva generación, más cómoda y con menor volumen. A finales de 2007 el 76% de los aviones ya habían sido reconfigurados. Además, a partir de agosto de 2007, IBERIA renovó la carta a bordo que pone a disposición de sus clientes de la Clase Turista, incorporando "Tu Menú", una opción conformada por alimentos frescos, sencillos y saludables, elaborada en exclusiva por la empresa de comida rápida de calidad "Fast Good", creada por el reputado cocinero Ferrán Adriá y NH Hoteles.

Desde agosto de 2007 también se introdujeron novedades en el servicio de venta a bordo de productos. La compañía firmó un contrato con la empresa americana *Duty Free World* especialista en la gestión y comercialización de productos destinados a la venta a bordo, que aporta su experiencia, innovando las técnicas de ventas y renovando los catálogos, que sin duda han reportado mayor satisfacción a los clientes, a la vez que su extensa red permite obtener sinergias en las compras y ampliar la gama de productos ofrecidos.



A principios de año IBERIA renovó las tres salas VIP que tiene en la Terminal T4 del aeropuerto de Barajas, equipándolas con los últimos avances en entretenimiento audiovisual, mejorando el servicio que ofrece a sus clientes y a los de sus socios de la alianza oneworld. Además, en dos de estas salas los clientes también pueden disfrutar de un espacio dedicado específicamente a la Bodega *Business Plus*, y probar los diferentes vinos seleccionados para el servicio a bordo.

El programa Iberia Plus, el primer programa internacional de fidelización de clientes que se creó en Europa y uno de los más importantes en la actualidad, está diseñado para recompensar a los mejores clientes con vuelos gratuitos y ventajas exclusivas. El número de titulares de Iberia Plus ascendía a 3,3 millones a finales de 2007, un 12,8% más respecto al año precedente.

Innovación y Tecnología

Para el Grupo Iberia la innovación abarca todos los conceptos empresariales: estrategia, procesos, servicios y productos. Cada año la compañía gestiona decenas de proyectos orientados a la mejora de la calidad de los servicios, al avance tecnológico de los procesos o al ahorro de recursos. Gran parte de ellos son reconocidos como proyectos innovadores mediante certificaciones o evaluaciones independientes de distintos organismos oficiales, tanto nacionales como internacionales.

La compañía continuó mejorando la funcionalidad de Iberia.com, su página comercial en Internet, e incorporó nuevas opciones, entre las que destaca el desarrollo de una nueva plataforma de comunicación que permite consultar los contenidos de la Web a través de diferentes tipos de dispositivos móviles, como teléfonos o PDA. También mejoró la integración de la página web con otros productos claves para la compañía, como IB Plus, CRM (*Customer Relationship Management*) y BRM (*Business Relationship Management*).

Igualmente, en el año 2007 prosiguió la expansión internacional de Iberia.com, con el desarrollo de seis nuevas versiones específicas para Rumanía, República Checa, Nigeria, Senegal, Guinea Ecuatorial y Argelia, sumando un total de 44 versiones en cinco idiomas, que cubren la totalidad de los países donde vuela IBERIA. También se ha ampliado el número de socios que ofrecen sus productos a través de nuestra página web, de modo que las ventas totales (billetes de avión, hoteles, servicios de alquiler de coches...) ascendieron a 488,5 millones de euros en 2007, lo que supone un incremento del 7,1% respecto al año anterior.

A mediados de 2007, IBERIA lanzó una primera Web dirigida en exclusiva a las agencias de viaje en España, www.iberiagencias.com, cuyo objetivo es el de ofrecer a las agencias un único espacio en el que consultar de manera sencilla toda la información comercial existente, ofrecer la posibilidad de realizar diferentes tipos de peticiones online, e incluso, obtener información relacionada con el balance económico entre agencia y compañía.

La compañía ofrece también el servicio de auto facturación, al que pueden acceder todos los pasajeros que viajen a destinos para los cuales no se requiera la comprobación del pasaporte o cualquier otro requisito de seguridad o inmigración. El cliente puede obtener su tarjeta de embarque a través de Iberia.com o utilizando las máquinas situadas en los aeropuertos. En ambas modalidades el grado de utilización ha aumentado aceleradamente desde su implantación, correspondiendo el mayor crecimiento al auto check-in online. En 2007, el número total de pasajeros auto facturados (en máquinas y online), incluidos los del Puente Aéreo, representó el 21,3% de todos los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales con destino a países Schengen, superando en más de cinco puntos porcentuales a la media obtenida en el año anterior.

El billete electrónico ya es el formato utilizado por casi la totalidad de los clientes de IBERIA, y representó el 95,4% de todos los billetes emitidos (en España y resto de países) en 2007. Durante este año la compañía también ha realizado un gran esfuerzo para extender la utilización del billete electrónico interlínea, cuya participación en la totalidad de los cupones interlínea facturados superó el 91%.

Con la finalidad de optimizar los ingresos, de acuerdo a una de las iniciativas del Plan Director, IBERIA ha desarrollado un proyecto denominado NO-DO, que va a suponer un cambio en los procesos de trabajo y soportes informáticos del modelo de gestión de los ingresos de pasaje. El nuevo modelo se basa en una herramienta de optimización origen-destino, que permite evaluar los tráficos de pasajeros que vuelan punto a punto y también los que vuelan en conexión, eligiendo en cada momento la opción que más interesa para maximizar los ingresos del conjunto de la red, no de un vuelo en concreto. Adicionalmente, el proyecto también prevé la implantación de dos herramientas específicas para optimizar los ingresos en los tráficos punto a punto, especialmente necesario en aquellos mercados con fuerte crecimiento de las compañías de bajo coste.

La compañía también está trabajando en la implantación de una herramienta para optimizar los ingresos de carga (*Yield Management Cargo*), que permita en tiempo real, gestionar las reservas de carga en función de los ingresos y costes que éstas generen. También en la Dirección de Carga se ha implantado con éxito un novedoso conocimiento aéreo electrónico dentro del área nacional.

En el año 2007 la Dirección General de Aeropuertos ha iniciado la implantación de un paquete informático (INFORM) para la Gestión de Escalas Automatizadas en Barajas, que progresivamente se implantará en otras escalas. Este paquete potenciará los aspectos de planificación y asignación automática de recursos, incrementando la productividad y el control en la gestión del negocio de handling.

Entre los proyectos de innovación emprendidos en la Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería cabe destacar la creación de un taller de alabes totalmente automatizado, y el desarrollo de un sistema (GEROMA) para la gestión de la programación y el mantenimiento de los aviones de la flota de IBERIA.



Renovación de flota

IBERIA ha continuado con el proceso de renovación de su flota, con la finalidad de disponer de aviones más modernos, con las mejores prestaciones, con costes inferiores en combustible, operación y mantenimiento y más respetuosos con el medio ambiente. La incorporación de nueve aeronaves procedentes directamente de la fábrica Airbus (un A321 y ocho A319) durante el ejercicio, que han sustituido a algunos de los aviones más antiguos, ha disminuido la edad media del conjunto de la flota operativa, que se situó en 7,7 años en 2007.

El plan de renovación también persigue la homogeneidad de las aeronaves en ambas flotas, con la finalidad de conseguir una reducción en los costes de mantenimiento y optimizar la utilización de las tripulaciones técnicas, a la vez que ofrece ventajas en la gestión operativa del programa comercial.

Desde mediados de 2006 la compañía realiza todos sus vuelos de largo radio con un único tipo de flota, el Airbus A340, que a finales del ejercicio 2007 se componía de 31 aviones A340 (19 de la versión 300 y 12 de la versión 600), cuya edad media se situaba en 6,7 años. Así, IBERIA es una de las compañías con la flota de largo radio más moderna del sector aéreo mundial.

De acuerdo con el plan de renovación y homogeneización de la flota de corto y medio radio, la compañía incorporó durante 2007 diez aeronaves de la familia A320 (un A321, un A320 y ocho A319), y salieron un total de veinticuatro aviones (nueve A320, cinco B757, nueve MD87 y un MD88) de modo que a finales de año la flota operativa destinada a las rutas domésticas y de medio radio internacional estaba compuesta por 105 aviones, de los que 83 eran del fabricante Airbus. Las tripulaciones de IBERIA ya sólo operan dos familias de flota (A320 y MD87/88) en el corto/medio radio. La retirada de la flota MD finalizará a mediados de 2009.

Actuaciones sobre participadas

IBERIA y el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona construirán un hangar de mantenimiento en el aeropuerto de El Prat (Barcelona), que previsiblemente entrará en funcionamiento en 2009. El día 18 de septiembre de 2007 fue formalizado el acuerdo de constitución de la sociedad promotora del proyecto, Iberia Mantenimiento Barcelona, en la que IBERIA participa con un 75 por ciento del capital. El proyecto implicará una inversión de 24 millones de euros y generará 200 nuevos empleos directos. Con una superficie de 12.600 metros cuadrados, el nuevo hangar tendrá capacidad para alojar aviones de tamaño medio y aeronaves de gran dimensión, como el Airbus A340. La instalación dará servicio a las flotas de IBERIA, de compañías asociadas y de clientes externos, estará especializado en revisiones tipo A y C, y aspira a ser un centro de referencia en el sur de Europa y la zona del Mediterráneo.

Clickair, compañía aérea de nueva generación con sede en Barcelona, en cuyo capital IBERIA tiene una participación del 20%, ha experimentado una fuerte expansión desde el inicio de sus operaciones en octubre de 2006, de acuerdo a su Plan de Negocios. En 2007 transportó 4,5 millones de pasajeros operando cerca de 36.500 vuelos, y disponía de 23 aviones al finalizar el ejercicio, 17 más que un año antes.

Cambios en el accionariado y en los Órganos de Gobierno

La Junta General de Accionistas celebrada el 30 de mayo de 2007 aprobó la modificación del artículo 44 de los Estatutos Sociales, que regula la composición del Consejo de Administración, los requisitos exigidos de los miembros del Consejo y el procedimiento de su nombramiento y reelección, a los efectos de adaptarlo a las recomendaciones del Código Unificado de Buen Gobierno. Así, el Consejo de Administración de la Sociedad estará integrado por diez miembros como mínimo y catorce como máximo.

Dicha Junta General de Accionistas también aprobó el nombramiento de D. Felipe Benjumea Llorente como nuevo vocal independiente del Consejo de Administración, y la reelección de los vocales D. Fernando Conte García, D. José Manuel Fernández Noriega, D. Antonio Masa Godoy, D. José Pedro Pérez-Llorca Rodrigo y D. José Terceiro Lomba.

En noviembre de 2007, Caja Madrid acordó la compra de la totalidad de las acciones puestas a la venta por BBVA y Logista. A 31 de diciembre de 2007 los principales accionistas de la Sociedad eran Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid (Caja Madrid), con un 22,99% del capital social, y British Airways and American Airlines Holdings B.V., con un 9,90%.

En la sesión del Consejo de Administración de Iberia celebrado el 20 de diciembre de 2007, fueron nombrados Consejeros de la compañía Valoración y Control, S.L. e Inmogestión y Patrimonios, S.A., representados por D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo y D. Alberto Recarte García-Andrade, respectivamente. Ambos consejeros sustituyen a los Vocales D. Gregorio Villalabeitia Galarraga y D. Antonio Vázquez Romero, representantes de BBVA y Logista, respectivamente.

2. Evolución operativa de las áreas de gestión

2.1. Transporte

El transporte aéreo de pasajeros y carga es la principal actividad del Grupo Iberia. En el ejercicio 2007 los ingresos generados por esta actividad representaron el 83,7% del total de los ingresos de explotación consolidados.

A continuación se presentan las estadísticas de oferta, tráfico e ingresos del transporte de pasajeros de IBERIA para los años 2007 y 2006, desglosadas en los tres sectores comerciales siguientes: doméstico, que recoge los enlaces entre aeropuertos españoles; medio radio, que agrupa los tramos internacionales que enlazan España con destinos de Europa, Oriente Medio, África del Norte y África Central; y largo radio, que agrega los enlaces con América y Sudáfrica.

2.1.1. Oferta y tráfico de pasajeros

En 2007 el número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) en vuelos internacionales por las compañías de la AEA aumentó un 5,4% respecto al año anterior, un incremento similar al registrado en 2006. El crecimiento de la demanda fue mayor en las rutas internacionales de corto/medio radio (un 7,4%) que en los vuelos de largo radio (con un incremento medio del 4,6%), con la excepción del Atlántico Sur, que fue el área que experimentó el mayor incremento de PKT (un 11,8%). El agregado del tráfico regular, incluyendo los vuelos domésticos, de las compañías de la AEA aumentó un 5,1% con relación a 2006, y el coeficiente de ocupación mejoró 0,7 puntos, situándose en el 77,1%.

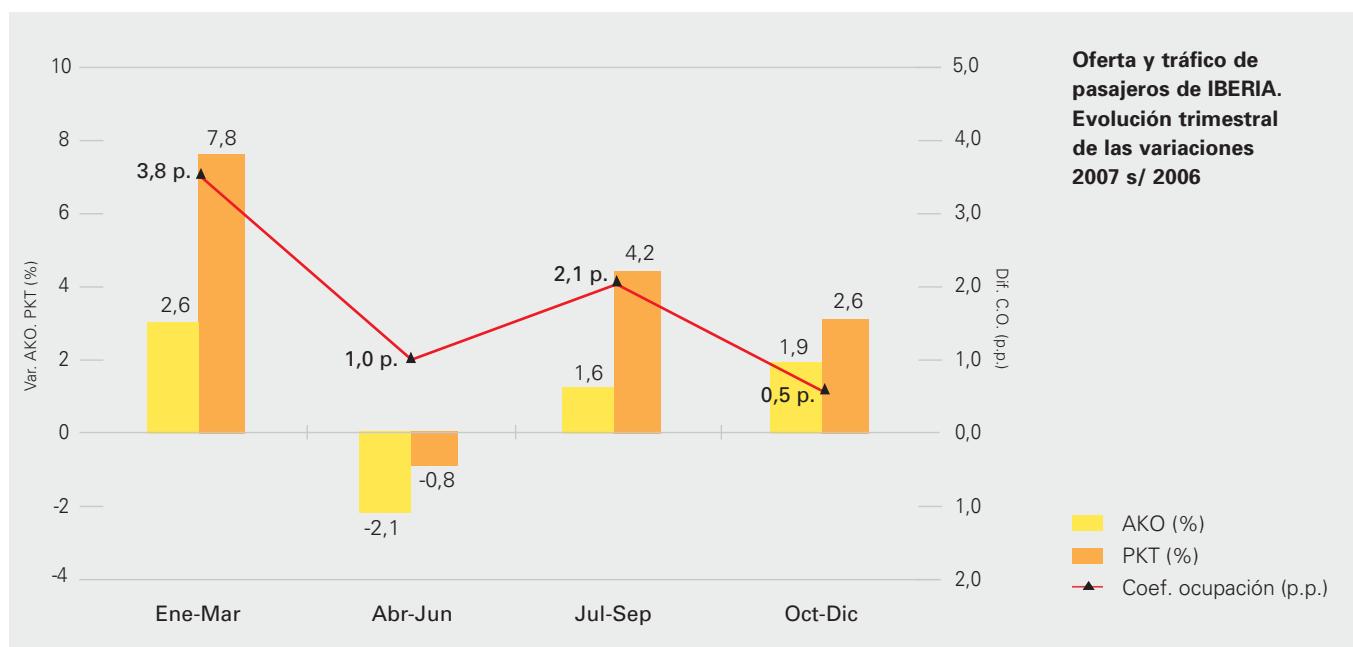
En el conjunto de la red de IBERIA, el coeficiente de ocupación mejoró en 1,8 puntos porcentuales con relación al obtenido en el año anterior, alcanzando el 81,6%, nivel récord en la historia de la compañía. El número de PKT aumentó un 3,3% en 2007, frente a un incremento del 1,0% en el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO).

De acuerdo a la estrategia diseñada en el Plan Director 2006/2008, que tiene por objetivo la consolidación de la operación de red y la mejora de la rentabilidad, durante el año 2007 la compañía continuó aumentando la oferta en los vuelos intercontinentales (un 6,8%) y desarrolló una amplia reestructuración del programa de corto y medio radio, ya iniciada en 2006, que potencia las conexiones en su *hub* de Madrid-Barajas y ajusta la capacidad en algunos enlaces punto a punto desde otros aeropuertos.

Una parte del incremento de oferta de la compañía se debió a la sucesiva incorporación de siete nuevos destinos durante el ejercicio: Argel (en enero), Bucarest (en marzo), Boston (en mayo), Washington (en junio), San Petersburgo (operativo durante la temporada de verano), Praga y Varsovia (ambos a partir del 28 de octubre, coincidiendo con el inicio de la temporada de invierno).

A finales de 2007 IBERIA cubría 82 destinos (24 nacionales, 35 de medio radio internacional y 23 de largo radio). Si añadimos aquellos en los que opera su franquiciada Iberia Regional Air Nostrum, la red del Grupo abarca un total de 104 ciudades. Además, a lo largo del ejercicio 2007 IBERIA continuó desarrollando algunos de los acuerdos de código compartido que tiene firmados con otras compañías (American Airlines, Avianca, British Airways, Clickair, Japan Airlines, Mexicana de Aviación, grupo TACA, Royal Air Maroc,...) que le permiten ampliar a casi 200 el número de destinos que ofrece a sus clientes.

El volumen de tráfico creció respecto al año anterior en cada trimestre de 2007, con excepción del segundo, en el que registró un descenso del 0,8%, como consecuencia de una desaceleración puntual en el crecimiento de la oferta en los vuelos de largo radio (un 3,4%), que se sumó al efecto de los ajustes en los enlaces domésticos y europeos, algo mayores también en el segundo trimestre que en el resto del año. El coeficiente de ocupación mejoró en los cuatro trimestres, gracias a la buena respuesta de la demanda a lo largo de 2007.





En el acumulado anual, la compañía alcanzó los 66.454 millones de AKO en el conjunto de su operación, con el siguiente desglose por mercados:

AKO	2007	2006	Millones	
			Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
Largo radio	38.201	35.783	2.417	6,8
Medio radio	16.738	16.787	(49)	(0,3)
Europa Geográfica	14.762	14.945	(182)	(1,2)
África y Oriente Medio	1.975	1.842	133	7,2
Doméstico	11.516	13.232	(1.716)	(13,0)
Total	66.454	65.802	652	1,0

136

En el sector de largo radio el volumen de capacidad creció un 6,8% con relación al año anterior. En términos absolutos, casi dos terceras partes de este aumento de oferta correspondieron a los vuelos de América del Sur, que registraron un incremento del 12,9% (ya habían aumentado un 20,3% en 2006), alcanzando un peso del 20,5% sobre el número total de AKO de la compañía. Todos los destinos de esta región tuvieron crecimientos significativos de oferta, siendo de dos dígitos en Argentina, Brasil y Uruguay, gracias al aumento de frecuencias (Sao Paulo y Montevideo) y a la programación de aviones con mayor capacidad.

El número de AKO de los vuelos de América del Norte aumentó un 19,4% respecto a 2006, debido principalmente a la mencionada apertura de dos nuevas líneas (Boston y Washington) y, en menor medida, al aumento de una frecuencia semanal en el vuelo a Chicago.

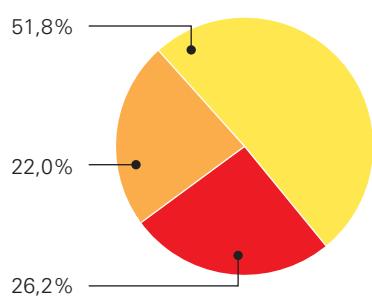
La compañía incrementó el volumen de oferta en el conjunto de América Central un 0,8% respecto al año anterior, con moderados crecimientos en la mayoría de las rutas, sobresaliendo la ampliación del número de vuelos directos a Costa Rica. Estos aumentos fueron parcialmente contrarrestados por algunos ajustes en el programa, destacando la utilización de aviones de menor calibre en Cuba, junto a la disminución del número de frecuencias a Puerto Rico.

En 2007 IBERIA continuó reestructurando el programa de vuelos de medio radio internacional, ajustando la capacidad ofertada en algunos enlaces punto a punto, con el objetivo de mantener la rentabilidad en un mercado caracterizado por la intensa competencia y el acelerado crecimiento de los operadores de bajo coste. De forma simultánea, la compañía amplió las conexiones en su *hub* de Madrid-Barajas para consolidar su posición como compañía de red. Así, aunque el volumen de oferta en Europa geográfica se redujo un 1,2% respecto a 2006, el número de AKO en los vuelos internacionales europeos con origen o destino Madrid aumentó un 17,6% respecto al año anterior. La compañía aumentó el número de frecuencias desde Madrid a distintas ciudades europeas (Amsterdam, Atenas, Estambul, Londres, Milán, Moscú, Oporto, Roma y Viena, entre otras) para consolidar las rutas troncales y mejorar su posición competitiva, y realizó la apertura de cuatro nuevas rutas (Bucarest, Praga, Varsovia y San Petersburgo) en Europa del Este, un mercado con un elevado potencial.

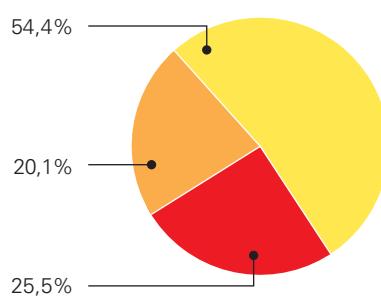
La compañía aumentó su oferta un 7,2% en el sector Oriente Medio, África del Norte y Central, destacando los incrementos registrados en los vuelos de Israel y Egipto, junto al nuevo enlace Madrid-Argel. Aunque este sector todavía tiene un peso reducido en el total de la red (un 3,0% del total de AKO), la compañía prevé aprovechar la privilegiada situación geográfica de España para captar tráficos europeos hacia África.

IBERIA mantuvo una estrategia enfocada a la mejora de la rentabilidad en el mercado doméstico español, que sufrió una situación de sobreoferta en el año 2007 debido al fuerte crecimiento de los competidores. La compañía siguió desarrollando una ordenación selectiva de su programa de vuelos, descendiendo el número de AKO un 13% con relación al año anterior, si bien la capacidad ofertada en los vuelos con origen o destino Madrid aumentó ligeramente (un 1,0%) con relación al año anterior.

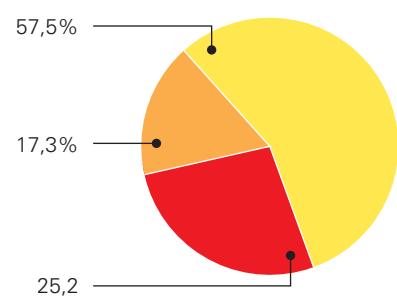
Evolución anual de la distribución de la oferta (en AKO)



Año 2005: 63.628 millones



Año 2006: 65.802 millones



Año 2007: 66.454 millones

■ Largo radio

■ Medio radio

■ Doméstico



La producción propia de la flota de pasaje de IBERIA, medida en términos de horas bloque, descendió un 2,6% respecto a la del año 2006, reduciéndose también el número de horas de los aviones contratados en régimen de *wet lease* un 3,9%. Las horas operadas en *wet lease* representaron el 4,8% del total de las producidas en el año 2007.

Horas bloque flota de pasaje	2007	2006	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
Flota propia	469.636	481.976	(12.339)	(2,6)
Wet lease	23.736	24.692	(956)	(3,9)
Otros alquileres	88	80	8	10,0
Total	493.460	506.747	(13.287)	(2,6)

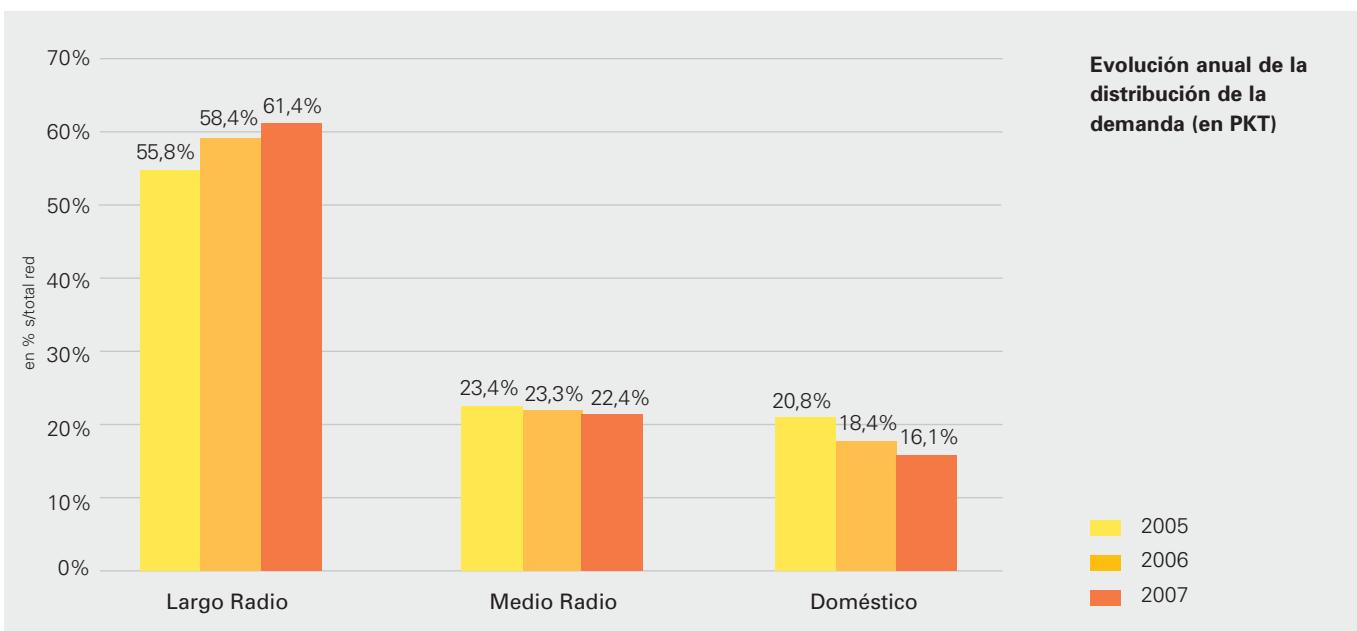
137

En 2007 IBERIA transportó 26,9 millones de pasajeros en el conjunto de la red, y fue el primer año en la historia de la compañía en el que se superó la cifra de cuatro millones en los vuelos de largo radio, que registraron un crecimiento del 8,1%, alcanzando los 4,2 millones de clientes.

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

PKT	2007	2006	Dif. s/ a.a.	Millones
				% s/ a.a.
Largo radio	33.319	30.641	2.679	8,7
Medio radio	12.172	12.220	(48)	(0,4)
Europa Geográfica	10.693	10.891	(197)	(1,8)
África y Oriente Medio	1.478	1.329	149	11,2
Doméstico	8.738	9.633	(894)	(9,3)
Total	54.229	52.493	1.736	3,3

En el conjunto de la red, el número de PKT aumentó un 3,3% respecto a 2006, con un crecimiento de la etapa media de pasaje del 6,9%, hasta alcanzar los 2.019 kilómetros, debido principalmente al creciente peso del tráfico de largo radio en el conjunto de la red, que se situó en el 61,4%.





El tráfico del sector de largo radio creció un 8,7% respecto a 2006. En términos absolutos, el mayor aumento de PKT correspondió a América del Sur, donde la demanda tuvo un fuerte desarrollo en el primer trimestre (por encima del 32%) que fue decreciendo a lo largo del año, en paralelo a las variaciones de la capacidad ofertada, resultando un incremento medio del 14% en el acumulado de los doce meses. El tráfico en los vuelos de América del Norte se incrementó un 19,4% en 2007, que se eleva hasta un 26,4% si consideramos únicamente el segundo semestre, una vez incorporadas las nuevas rutas (Boston y Washington). En América Central el número de PKT se incrementó un 3,7% respecto al año anterior, con crecimientos algo mayores en la segunda mitad de 2007.

IBERIA ha continuado afianzado su liderazgo en el mercado Europa-Latinoamérica, alcanzando una cuota del 19,9% en 2007, que representa una subida de 0,9 puntos porcentuales respecto al año anterior. La mejora de la cuota de IBERIA en este mercado aún fue mayor en el segmento de negocios, en el que subió 3,6 puntos con relación a 2006.

En el sector de medio radio internacional la demanda disminuyó un 0,4% con relación a 2006. El significativo aumento del tráfico en los destinos europeos no pertenecientes a la Unión Europea (un 32,3%), junto al sostenido crecimiento de África y Oriente Medio (un 11,2%), prácticamente compensaron el descenso experimentado por la demanda en el conjunto de los vuelos de la Unión Europea, un mercado caracterizado por la intensa competencia y el rápido crecimiento de los operadores de bajo coste.

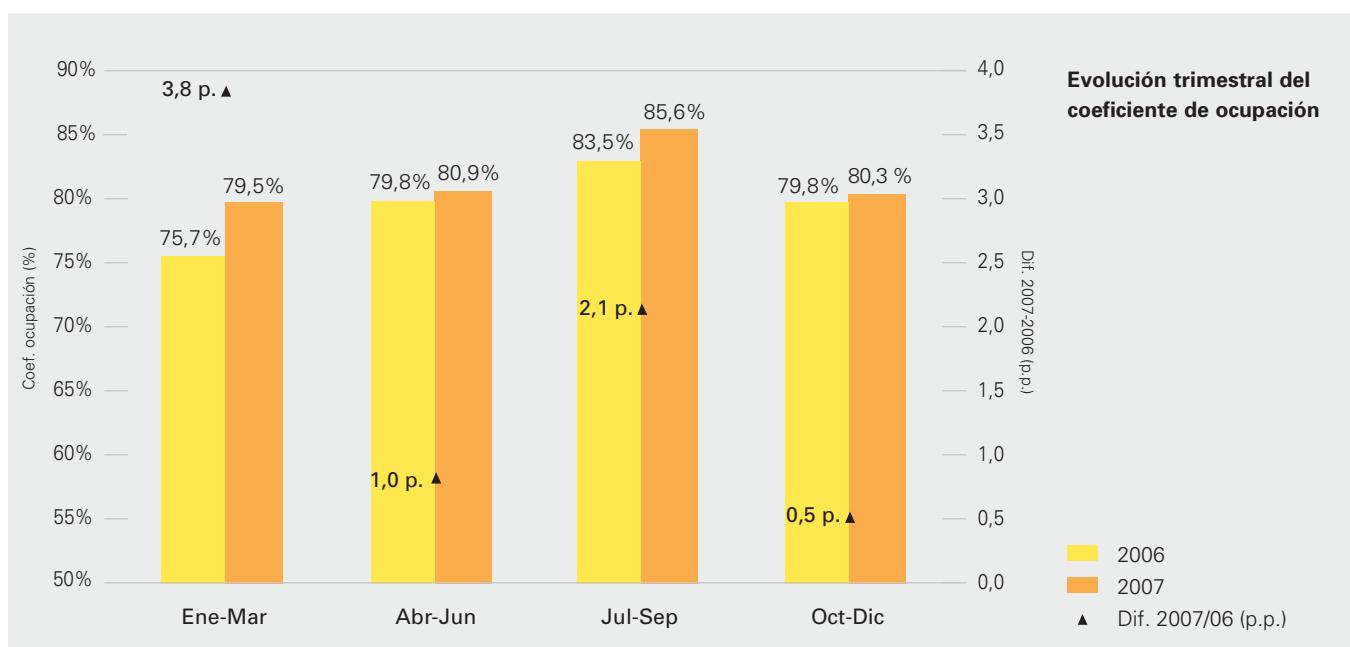
En el sector doméstico el número de PKT descendió un 9,3% respecto al año anterior, como consecuencia de la ya mencionada reestructuración del programa. En los vuelos con origen o destino Madrid, el número de PKT aumentó un 5,0%.

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

Coeficiente de ocupación (%)	2007	2006	Dif. s/ a.a.
Largo radio	87,2	85,6	1,6
Medio radio	72,7	72,8	(0,1)
Europa Geográfica	72,4	72,9	(0,4)
África y Oriente Medio	74,8	72,1	2,7
Doméstico	75,9	72,8	3,1
Total	81,6	79,8	1,8

En el conjunto de la red, el coeficiente de ocupación de pasaje mejoró en 1,8 puntos porcentuales respecto al año anterior, elevándose al 81,6%, el nivel medio anual más alto en la historia de la compañía. De hecho, el coeficiente de ocupación de IBERIA ha sido el más alto entre las principales compañías de red europeas en el año 2007, situándose 4,5 puntos por encima del nivel medio de las compañías integradas en la AEA.

Además, en todos los trimestres de 2007 el coeficiente de ocupación mejoró respecto a los niveles alcanzados en el año anterior, tal y como se ve en el siguiente gráfico:





Con relación a 2006, el coeficiente de ocupación se mantuvo estable en el sector de medio radio y mejoró en la red de largo radio (1,6 puntos) y en los enlaces domésticos (3,1 puntos), donde se obtuvo un elevado nivel medio anual (75,9%).

En los vuelos de largo radio se alcanzó el 87,2% en el acumulado de los doce meses de 2007, que establece un nuevo récord en la historia de la compañía en este sector. Por subsectores, el nivel de ocupación registró los mayores avances con relación a 2006 en África del Sur y América Central (3,2 puntos y 2,4 puntos respectivamente). También mejoró en América del Sur, situándose en el 88,2%, y permaneció estable en América del Norte (84,9%), a pesar del fuerte crecimiento de la oferta en este subsector.

En los vuelos de Europa (geográfica) el coeficiente de ocupación se situó en el 72,4%, empeorando en 0,4 puntos porcentuales con relación a 2006. Por el contrario, en África y Oriente Medio el coeficiente de ocupación mejoró 2,7 puntos, elevándose al 74,8%.

2.1.2. Ingresos de tráfico de pasajeros

139

En 2007 el ingreso medio por PKT (en adelante, *yield*) en el conjunto de la red descendió un 1,5% respecto al año anterior, motivado por el efecto negativo del crecimiento de la longitud de la etapa media de pasaje (un 6,9%), por la fuerte presión competitiva, especialmente en el mercado europeo, y por el impacto de la depreciación del dólar frente al euro. Con tipos de cambio de moneda constantes, el *yield* se habría incrementado un 0,8% respecto al año 2006.

El siguiente cuadro muestra el desglose por sectores del ingreso medio por PKT en 2007 y su comparación con el año anterior:

Ingresaos por PKT	2007	2006	Dif. s/ a.a.	Céntimos de euro
Largo radio	5,41	5,18	0,23	4,4
Medio radio	9,19	9,58	(0,38)	(4,0)
Doméstico	12,73	12,52	0,22	1,7
Total	7,44	7,55	(0,11)	(1,5)

En el sector de largo radio el ingreso medio por PKT subió un 4,4% respecto al año anterior, apoyado en el buen comportamiento de la demanda y en la mejora del *mix* de clases. El número de pasajeros en la *Clase Business Plus* se incrementó un 18,8% con relación a 2006, aumentando también su ingreso medio. No obstante, la progresiva depreciación del dólar a lo largo del ejercicio 2007 tuvo un efecto negativo en los *yield* de los vuelos de largo radio, que registraron incrementos interanuales decrecientes. En el acumulado del año, con tipos de cambio de moneda constantes, el *yield* de este sector habría aumentado un 8,2% respecto al año anterior.

El descenso del *yield* en los vuelos internacionales de medio radio (un 4%) estuvo motivado por los efectos negativos de la depreciación del dólar y del crecimiento de la etapa media de pasaje en este sector (un 3,0%), junto al impacto de la intensa presión competitiva de las compañías de bajo coste en el mercado España-Europa.

En el sector doméstico, IBERIA continuó el proceso planificado de reestructuración enfocado a la mejora de la rentabilidad. Así, el *yield* se incrementó un 1,7% con relación a 2006, registrando la mayor subida interanual en el último trimestre (un 7,9%).

En el conjunto de la red, el ingreso medio por AKO subió un 0,8% respecto a 2006, impulsado por el proceso de optimización del programa y por la mejora significativa del coeficiente de ocupación en los sectores de largo radio y doméstico, y pese al impacto del crecimiento de la etapa media y de la depreciación del dólar. Si descontamos el efecto negativo de la variación de los tipos de cambio de monedas, el incremento del ingreso por AKO respecto al año anterior habría alcanzado un 3,1%.

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

Ingresaos por AKO	2007	2006	Dif. s/ a.a.	Céntimos de euro
Largo radio	4,72	4,44	0,28	6,4
Medio radio	6,68	6,97	(0,29)	(4,1)
Doméstico	9,66	9,11	0,55	6,0
Total	6,07	6,02	0,05	0,8

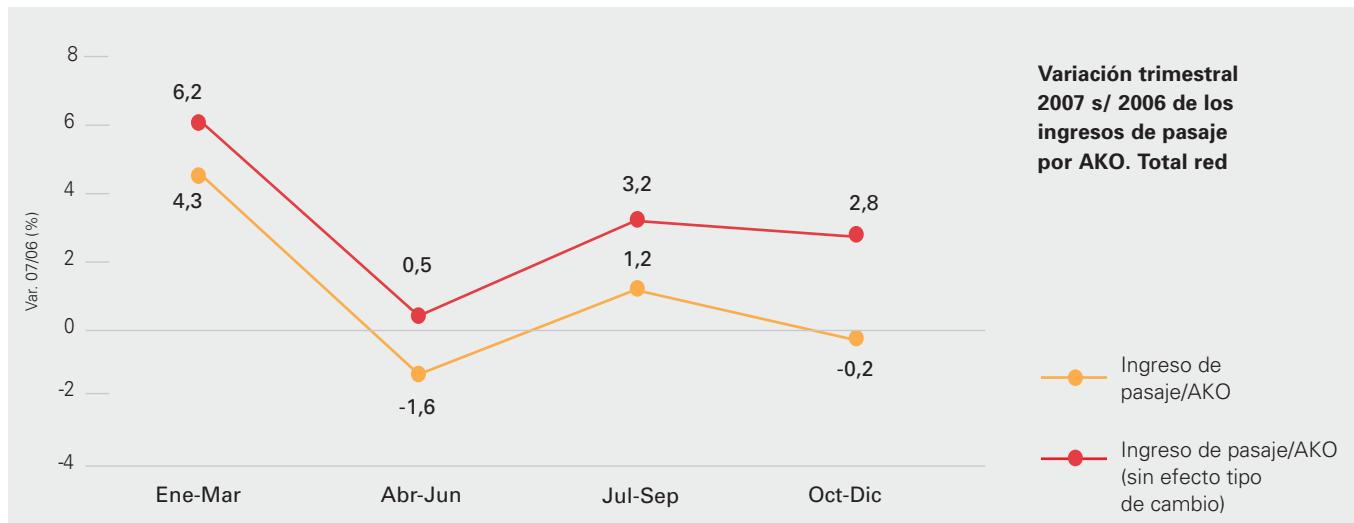
En la operación de largo radio el ingreso medio por AKO subió un 6,4% respecto a 2006, debido a los mencionados aumentos tanto del nivel de ocupación como del *yield*, parcialmente contrarrestados por el efecto negativo de la depreciación del dólar (que le restó 3,8 puntos porcentuales). En particular, el ingreso unitario se vio favorecido por la mejora del *mix* de clases, con un aumento de seis puntos respecto al año anterior en el coeficiente de ocupación de la *Clase Business Plus*.

En el sector de medio radio internacional, el ingreso medio por AKO descendió un 4,1% con relación a 2006, tras el impacto negativo del descenso del *yield* (un 4%).

En el sector doméstico, la importante mejora del coeficiente de ocupación (3,1 puntos respecto al año anterior), junto al incremento del *yield* (1,7%), impulsaron al ingreso medio por AKO, que registró un aumento del 6,0% en el conjunto del ejercicio.



El siguiente gráfico muestra la evolución trimestral de las variaciones de los ingresos de pasaje por AKO durante 2007 con relación al año anterior, totales y descontando el efecto tipo de cambio (fundamentalmente euro / dólar).



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

Ingresos de pasaje	2007	2006	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
Largo radio	1.802,6	1.587,1	215,5	13,6
Medio radio	1.118,8	1.170,2	(51,4)	(4,4)
Doméstico	1.112,8	1.205,8	(93,1)	(7,7)
Total	4.034,2	3.963,2	71,0	1,8

En el ejercicio 2007, los ingresos por tráfico de pasaje de IBERIA ascendieron a 4.034,2 millones de euros en el conjunto de la red, aumentando un 1,8% respecto al año anterior. En su desglose por sectores destaca el progresivo aumento del peso del sector de largo radio, que pasó de representar el 40% en 2006 a situarse en el 45% en el año 2007.

Los ingresos de pasaje de la operación de largo radio se incrementaron un 13,6% respecto al año anterior, gracias al aumento del volumen de tráfico (8,7%) y a la progresión del ingreso unitario.

2.1.3. Carga

En 2007 el tráfico aéreo de carga a nivel mundial mantuvo un ritmo de crecimiento algo inferior al registrado en el transporte de pasajeros. En 2007 el número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) de carga de las compañías pertenecientes a la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA) se incrementó un 2,7% con relación al año anterior.

En el caso de IBERIA, el número de TKT de mercancía y correo ascendió a 1.224,7 millones en 2007, aumentando un 9,5% respecto a 2006. El 94% del total de toneladas-kilómetro fue transportado en las bodegas de los aviones de pasaje de la compañía, porcentaje que se ha mantenido estable respecto a 2006. El coeficiente de ocupación mejoró 3,9 puntos porcentuales, situándose en el 71,9%, con un incremento del 3,6% en el número total de toneladas-kilómetro ofertadas.

En los vuelos de largo radio el número de TKT aumentó un 11,4% respecto a 2006, destacando especialmente el incremento de América del Sur (un 22%). Se continuó utilizando La Habana como puente del tráfico a México y países de Centroamérica.

En los sectores de corto y medio radio el volumen de capacidad ofertada se redujo debido al programa de optimización de espacio en las cabinas de pasajeros de la flota y a la paulatina retirada de determinadas rutas domésticas de acuerdo al plan previsto. En consecuencia, el tráfico de carga disminuyó un 10,9% en el agregado de los vuelos de corto y medio radio.

Los ingresos por transporte de mercancía y correo aumentaron un 3,9% respecto al año anterior, situándose en 299,7 millones de euros en 2007. El ingreso medio por TKT (yield) se situó en 24,5 céntimos de euro en 2007, descendiendo un 5,1% respecto al año anterior, afectado por el crecimiento de la etapa media de carga (un 5,4%) y por la significativa depreciación del dólar. Con tipos de cambio de moneda constantes, el descenso del yield de carga se habría limitado a un 2,3%.



Los ingresos procedentes de los servicios prestados a terceras compañías en las terminales de carga (manejo físico y documental de la mercancía y servicios complementarios) se situaron en 21,2 millones de euros, aumentando un 2,7% respecto al año anterior. La productividad, medida en toneladas manejadas por empleado, creció en las cuatro grandes terminales nacionales (Madrid, Barcelona, Las Palmas y Tenerife) un 8,7% respecto del año anterior.

La plantilla se redujo en 67 personas (un 7,3%) respecto a 2006, creciendo los ingresos de explotación por empleado un 11,4%.

En 2007 se renovó la Certificación de Calidad según la norma ISO 9001:2000 de AENOR para las actividades de carga.

Los principales parámetros de actividad son los siguientes:

Transporte de carga (a)	2007	2006	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
TKO (millones)	1.702,3	1.643,7	58,6	3,6
Bodegas	1.577,3	1.498,2	79,0	5,3
Cargueros	125,0	145,4	(20,4)	(14,0)
TKT (millones)	1.224,7	1.118,5	106,2	9,5
Bodegas	1.149,6	1.050,4	99,2	9,4
Cargueros	75,1	68,1	7,0	10,3
Coeficiente de ocupación (%)	71,9	68,1	3,9	n.a.
Bodegas	72,9	70,1	2,8	n.a.
Cargueros	60,1	46,8	13,2	n.a.
Ing. medio TKT (cént. € / TKT)	24,47	25,78	(1,31)	(5,1)
Ingresos transporte carga (millones €)	299,7	288,4	11,4	3,9
Plantilla equivalente (núm. empleados)	849	916	(67)	(7,3)

n.a.: no aplicable

(a) A partir de 2007 las estadísticas de carga se agrupan por sectores (que a su vez responden a la agrupación geográfica de tramos). Los datos de 2006 se han obtenido con criterios homogéneos.

(b) La plantilla de 2006 ha sido recalculada de acuerdo a los nuevos criterios aplicados desde enero de 2007.

2.2. Handling

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

En julio de 2006 se hizo pública la adjudicación de las nuevas concesiones para realizar los servicios de handling de rampa a terceros en la totalidad de la red estatal de aeropuertos por un periodo de siete años. Con esta resolución de los concursos públicos se ha profundizado en el proceso de liberalización del sector, pasando de cuatro a diez agentes de handling y de 58 a 73 licencias en el conjunto de los aeropuertos españoles. La incorporación efectiva de los nuevos operadores de handling de rampa se inició en noviembre de 2006 y finalizó a principios de marzo de 2007.

IBERIA es el operador que más licencias obtuvo, un total de 21, manteniendo su presencia en 36 aeropuertos (más el helipuerto de Ceuta). Además, se ha incorporado a las Uniones Temporales de Empresas (UTE) ganadoras en Barcelona, Lanzarote y Fuerteventura (aeropuertos donde no resultó adjudicataria). Su participación en la UTE de EL Prat es del 32%, y del 30% en las UTE de los dos aeropuertos canarios.

En este nuevo contexto, el comportamiento de la competencia durante 2007 respondió a las previsiones, produciéndose bruscos movimientos tendentes a la captación de clientes, o al mantenimiento de los mismos ante el riesgo de pérdida, que se han traducido en tres consecuencias básicas: reducción tarifaria (10-15%), inclusión de servicios adicionales en el precio del handling básico, y mayor flexibilidad ante las demandas del cliente respecto al nivel de servicio. Además, el crecimiento del mercado fue netamente inferior a lo previsto en el apartado de "terceras compañías", al haberse concedido un elevado número de licencias de auto handling.

En el ejercicio 2007 Iberia Handling atendió a un total de 87,2 millones de pasajeros, cifra que supone un descenso del 5,8% respecto al año anterior. El número total de aviones ponderados atendidos (APA) se situó en 403.390, disminuyendo un 13,9% respecto a 2006, debido principalmente al cese de la atención en los cinco aeropuertos en los que no se renovó la licencia (Barcelona, Almería, Jerez de la Frontera, Lanzarote y Fuerteventura).

La producción para la propia IBERIA se situó en 187.151 APA en 2007, registrando un descenso del 17,2%, que estuvo influido adicionalmente por la disminución del número de vuelos programados por la compañía, de acuerdo al plan de reestructuración de la red de corto y medio radio.

Respecto al volumen de actividad para terceros, que en términos de APA representó un 53,6% de la producción total, registró un descenso del 10,8% con relación a 2006. El negocio de handling de IBERIA consiguió mantener un nivel de cuota superior al de sus competidores en cada aeropuerto.



Los ingresos de explotación (incluida la facturación a Iberia Transporte) se situaron en 563,5 millones de euros en 2007, descendiendo un 12,1% respecto al año anterior, motivado tanto por la no renovación de algunas licencias ya mencionada, como por el deterioro del ingreso unitario.

La plantilla media anual de Iberia Handling se situó en 8.493 empleados equivalentes en 2007 (incluyendo los 527 cedidos a la UTE de Barcelona), disminuyendo en 822 personas respecto al año anterior, lo que representa una reducción del 8,8%. El número de horas de mano de obra disminuyó en una proporción ligeramente superior a la caída de la producción, mejorando la productividad del personal, que se situó en 33,80 horas hombre por APA en 2007 (34,07 en 2006).

En el año 2007 la Dirección General de Aeropuertos puso en marcha un importante proyecto, denominado GAUDÍ, que supone la adquisición e implantación de un nuevo sistema (*Groundstart*) para la gestión de escalas aeroportuarias, que va a sustituir al actual GEA en Madrid-Barajas. Se trata de una solución global, que integra las funcionalidades actuales y nuevos desarrollos, que permitirá potenciar los aspectos de planificación y asignación automática de recursos, incrementando la productividad y el control de los mismos. Contempla los módulos de Planificación, control administrativo del personal (*Rostering*), operaciones (*Real Time*) y Relaciones con el Cliente. A finales de 2007 se inició la explotación de los módulos de Planificación y *Rostering*, y el módulo *Real Time* será implantado paulatinamente por departamentos del aeropuerto de Barajas durante 2008. Va a suponer un ahorro de unas 500.000 horas hombre anuales cuando el proyecto esté totalmente en explotación.

A finales de enero de 2007 se inició el proyecto Prisma con el objetivo de establecer un conjunto de acciones que permitieran contrarrestar la pérdida de actividad. En una primera fase se identificaron alrededor de 30 iniciativas de cambio de procedimientos y de revisión de contratos para reducir los costes de operación en aeropuertos (rampa y pasajeros), los costes fijos y de compras. Parte de estas iniciativas se pusieron en marcha durante el segundo semestre del 2007, estando prevista la implantación del resto a lo largo de 2008.

2.3. Mantenimiento

La Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería (Iberia Mantenimiento) gestiona uno de los tres negocios fundamentales del Grupo Iberia, siendo su consolidación y desarrollo una las líneas prioritarias del Plan Director 2006/2008. La división de mantenimiento de IBERIA, además de realizar el mantenimiento integral de la flota de la compañía, cuenta con una amplia cartera de clientes, y es la segunda compañía aeronáutica española por volumen de facturación y plantilla (por detrás del fabricante CASA/Airbus).

Iberia Mantenimiento realizó un total de 153 revisiones mayores (C, D, E e IL) durante 2007, cifra que representa un incremento del 32% respecto a las realizadas en el año anterior. El número de las revisiones efectuadas para terceras compañías aumentó un 108%, alcanzando un peso del 31,9% sobre la cifra total (11,6 puntos porcentuales por encima de su participación en 2006).

En 2007 continuó destacando el crecimiento de la línea de revisión de motores. Así, la producción total, medida en motores equivalentes, alcanzó las 186,9 unidades, aumentando un 31,3% respecto al año anterior, debido al fuerte incremento (más de un 56%) del número de revisiones para motores de terceros, que pasaron a representar el 72,3% del total de trabajos realizados en 2007.

La cifra de ingresos de explotación por trabajos de mantenimiento a terceros ascendió a 288,6 millones de euros en el ejercicio 2007, con un aumento del 25,5% sobre el año anterior.

La cartera de Iberia Mantenimiento está formada por prácticamente la totalidad de las compañías aéreas españolas, mercado donde es líder, y por un numeroso grupo de compañías internacionales: Air Comet, Air Europa, Air Finland, Airbus, Aircraft Avionics, Aladia Airlines, Armavia, Belair Airlines, Berkut, Blue Airways/Kyrano Services, Clickair, Conviasa, Cygnus Air, Dubrovnic Airlines, DVB, Euro Atlantic, Eurofly, Finnair Technical Services, Gestair, Iberworld, Interjet, Krasair, Mare Nostrum Aviation Ferhat, Meridiana, Olympic Airways, Pluna, Precision Conversions, LLC, LTE, Presidencia Mexicana, Privilege Style, Pullmantur, Santa Bárbara, Sky Service, Spanair, Swiftair y Wind Rose Aviation Company, entre otras.

Durante el año 2007 se firmaron o renovaron cerca de 70 contratos, destacando por su especial interés los siguientes:

- Los contratos firmados para soporte total con Conviasa, Cygnus Air y Spanair para A340, B757 y MD respectivamente.
- Los contratos firmados para la revisión completa (overhaul) de aviones para los B757 de Belair Airlines y A320 de la compañía Iberworld.
- La revisión de dos motores RB211-535E4 de la compañía Aladia Airlines, Sky Service y Santa Bárbara.
- El contrato de overhaul y mantenimiento entre IBERIA y TAP Maintenance & Engineering. IBERIA realizará la revisión de los trenes de aterrizaje de los A320 de TAP.
- Se realizó la primera revisión del motor CF34 del fabricante General Electric. El Taller de Motores de la división de mantenimiento de IBERIA es el único en España y el tercero en Europa con capacitación para mantener este modelo de motor.

Por lo que se refiere a trabajos de reparación y mantenimiento de componentes, Iberia Mantenimiento dio servicio principalmente a Dubrovnic Airlines, Mare Nostrum Aviation Ferhat, Air Comet y Pullmantur.

Por último, es destacable la confianza depositada en Iberia Mantenimiento por parte de importantes organismos e instituciones, como Presidencia de la República de México, con quien se han firmado contratos de alquiler, revisión y reparación de motores RB211.

La plantilla media equivalente de la Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería de IBERIA se situó en 3.806 empleados en 2007, disminuyendo un 2,8% respecto al año anterior.

La Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería de IBERIA recibió nuevas certificaciones en el año 2007: en junio, obtuvo la certificación de la D.N.A.C.I.A. (Aviación Civil Uruguaya) con calificaciones para Aeronaves, Motores, Accesorios, Instrumentos, Radio y Servicios Especializados, teniendo una validez de un año; y en julio recibió el certificado DNA (Aviación Civil Argentina) para Motores, Radio, Instrumentos, Accesorios y Servicios Especializados, con una validez de dos años.

Durante 2007 se renovó el certificado ISO 14.001 de Medio Ambiente, ampliando su alcance a la Antigua Zona Industrial de Barajas. También se renovó el certificado PECAL, requerido para los trabajos realizados al Ministerio de Defensa, con periodo de validez hasta final de diciembre de 2009. Otros certificados renovados durante el último año fueron el FAA (Norteamérica), IACC (Cuba), INAC (Venezuela), CAAC (China) y DOT (banco de pruebas hidrostáticas).

2.4. Desarrollo de proyectos

2.4.1. Mejora de la calidad del servicio

Dentro del marco estratégico del Plan Director 2006/2008, el Grupo Iberia ha llevado a cabo durante el año 2007 diversas acciones encaminadas a mejorar la calidad de los servicios que ofrece, con la finalidad de aumentar la satisfacción del cliente.

Puntualidad

En el año 2007 IBERIA mejoró de forma significativa la puntualidad de sus vuelos, que es un aspecto fundamental en la valoración que hacen los clientes sobre el servicio ofrecido.

El porcentaje de vuelos que salió a la hora programada (valorado en cota 15 minutos) se situó en el 80,8% para el conjunto de la red, superando en 3,4 puntos porcentuales al índice obtenido en el año anterior. Además, el índice alcanzado por IBERIA en 2007 le sitúa por encima del resto de las principales compañías europeas de red.

Clase Business Plus

La *Business Plus*, la clase de negocios de los vuelos de largo radio de IBERIA, ha continuado aumentando su popularidad a lo largo de 2007, tras superar su cuota de mercado a las de sus más directos competidores, crecer a ritmo de dos dígitos, y aparecer su butaca entre las mejores del mundo en el ranking elaborado por la consultora de estudios de mercado Skytrax.

La *Clase Business Plus* viene equipada con amplias butacas ergonómicas, que pueden reclinarse hasta convertirse en una cama. Asimismo, cuenta con los más modernos sistemas de comunicación (teléfono, SMS y correo electrónico) y entretenimiento a bordo (juegos interactivos y canales de audio y video a la demanda). Además, su éxito se sustenta también en los servicios que la complementan, entre los que destaca la firme apuesta por la oferta gastronómica. Durante 2007 IBERIA ha renovado periódicamente los menús y los vinos que ofrece a sus mejores clientes: originales platos elaborados con las mejores materias primas, y vinos de las mejores denominaciones de origen españolas. Para ello, ha contado con el asesoramiento del restaurador Sergi Arola, del sumiller Custodio Zamarra, del repostero Francisco Torreblanca y de la empresa especialista en vinos, Todovino.

Además, los clientes de la *Business Plus* de IBERIA reciben cuidadas atenciones antes de volar; para ello, la compañía ha renovado las Salas VIP de la T4 de Barajas y mejorado las prestaciones.

Iberia Plus

IBERIA cuenta con los sistemas y la información necesarios para ofrecer un nivel de servicio adecuado a cada cliente, que recompunere su lealtad, utilizando para ello el programa Iberia Plus. Este programa consiste en la acumulación de puntos mediante la utilización de la tarjeta, bien sea en vuelos de IBERIA o en servicios con las compañías asociadas del programa, canjeables por vuelos, estancias en hoteles, alquileres de coches, eventos culturales o deportivos y viajes turísticos. Iberia Plus cuenta con cuatro niveles de tarjeta: Clásica, Plata, Oro y Platino.

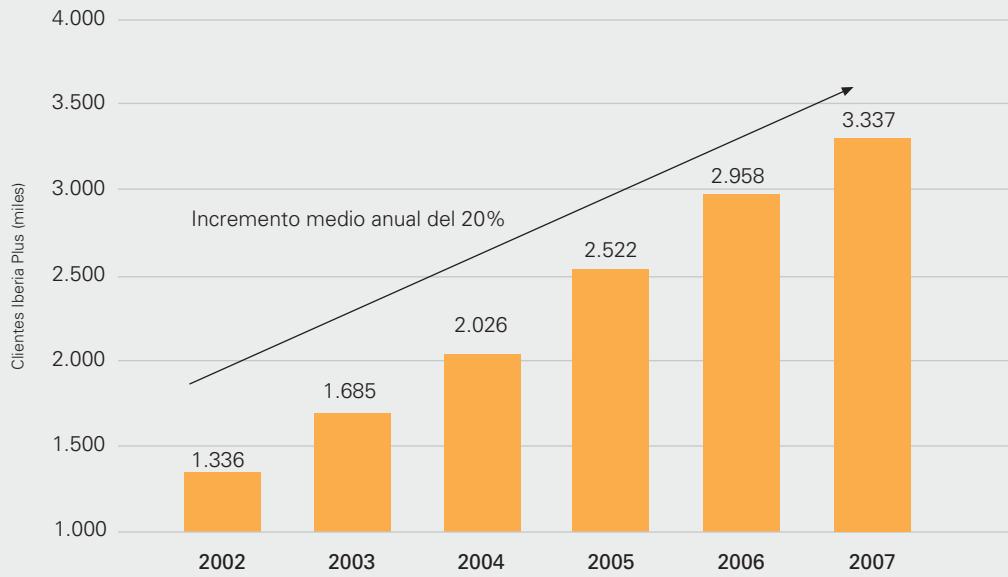
Iberia Plus, que ha celebrado en 2007 su decimoquinto aniversario, tiene ya entre sus socios 3,3 millones de titulares, un 12,8% más que en 2006, repartidos en 200 países. Más de 1,4 millones de titulares se han dado ya de alta en el programa Iberia Plus Online, donde obtendrán puntos por utilizar este servicio para comprar sus billetes.

Las versiones de tarjeta Iberia Plus Oro y Iberia Plus Platino concentran a los clientes de más valor para la compañía, más de 34.000. Gracias a este programa y a las posibilidades que ofrecen las últimas tecnologías, la compañía ha establecido un estrecho vínculo con sus mejores clientes, quienes son uno de los activos más importantes de IBERIA. La fidelidad a la compañía y el volumen de negocio que proporcionan estos clientes les hace acreedores de numerosos privilegios. Así, son atendidos en exclusividad durante las 24 horas del día por los empleados que forman el Centro de Atención Platino y Oro.

El éxito de Iberia Plus Oro y Platino no sólo radica en la atención personalizada y el trato exquisito y preferente de la compañía con estos clientes, sino que IBERIA ha querido ir más allá, y desde hace un tiempo desarrolla campañas con acciones muy directas con el fin de mantener con ellos un trato más estrecho, conocer su nivel de satisfacción, y así poder subsanar posibles errores en el futuro. Estas campañas consisten en invitaciones a fines de semana en alguno de los paradores nacionales, en hoteles con encanto y en cenas en restaurantes de prestigio, entre otros.



Crecimiento de los titulares de Iberia Plus



El programa de fidelización de IBERIA incorporó 29 nuevas compañías en 2007 (entre ellas, hotel Villa del Duque, Habitat Hoteles, red hospitalaria privada Hospiten, Europ Assistance, centros Wellness, Estancias de España, Sheffield Centre, Mundomar Cruceros, WiFly, Hoteles Hilton y tiendas de moda, entre otros), de modo que contaba con 77 compañías asociadas a finales de año, 15 de las cuales son compañías aéreas y el resto son cadenas hoteleras, empresas de alquiler de coches, suministradoras de carburante, tarjetas de crédito, tiendas online, grupos inmobiliarios, empresas de seguridad, entidades sanitarias, empresas ópticas y compañías aseguradoras.

Billete electrónico

Desde el mes de junio de 2007, IBERIA utiliza el billete electrónico como única modalidad de billete en sus vuelos nacionales, incluido el Puente Aéreo, adelantándose al plazo marcado por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), que preveía este objetivo para el año 2008. El billete electrónico también puede utilizarse en casi todos los destinos internacionales operados por la compañía (excepto Argel, San Petersburgo y seis destinos más operados por Iberia Regional Air Nostrum).

En la actualidad, el billete electrónico es el formato utilizado por casi la totalidad de los clientes de IBERIA. En el año 2007, los billetes electrónicos representaron el 96% de todos los billetes emitidos a través de los canales propios de la compañía, y el 95% de los emitidos por las agencias de viaje. En el ejercicio 2007 fueron emitidos casi diecisiete millones y medio de billetes electrónicos, aumentando un 12,3% con relación al año anterior.

A lo largo de 2007 IBERIA ha extendido la validez del billete electrónico para los viajes que combinen sus vuelos con los de otras compañías, lo cual permite trasladar sus múltiples ventajas a un mayor número de clientes y destinos. El número de compañías aéreas que permiten combinar vuelos con IBERIA utilizando el formato electrónico se elevaba a sesenta a finales de año, entre ellas las que conforman la alianza oneworld. Con los datos disponibles a cierre de 2007, la participación del billete electrónico en los cupones de la facturación interlínea superó el 91%.

Servicio de auto facturación

Los clientes de IBERIA en vuelos nacionales e internacionales con destino a países Schengen pueden obtener sus tarjetas de embarque accediendo a la funcionalidad específica en Iberia.com (auto check-in online), o utilizando las máquinas existentes en la mayor parte de los principales aeropuertos nacionales y europeos. El servicio ha tenido una evolución positiva desde su implantación, con un grado de utilización creciente. El porcentaje de todos los pasajeros auto facturados (en máquinas convencionales, máquinas del Puente Aéreo y online) llegó a superar el 26% de todos los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales con destino a países Schengen en el último trimestre de 2007.

En 2007 el número de pasajeros auto facturados a través de la Web creció más de un 47% respecto al año anterior, representando un porcentaje medio anual del 11,2% del total de pasajeros en vuelos nacionales y destinos Schengen.

A finales de diciembre de 2007 había instaladas un total de 138 máquinas de auto facturación en 19 destinos españoles, incluyendo 20 máquinas específicas del Puente Aéreo en Madrid y Barcelona. Además, los clientes tenían la posibilidad de utilizar este servicio en once aeropuertos europeos, tras la incorporación de Viena en febrero de 2007 al grupo de escalas donde había sido implantado con anterioridad (Amsterdam, Atenas, Bruselas, Copenhague, Frankfurt, Londres, Munich, París, Roma y Venecia). La compañía sigue



estudiando la posibilidad de extender el servicio a otros aeropuertos europeos y de largo radio. En 2007 el número de pasajeros auto facturados en las máquinas convencionales se incrementó un 7,7% respecto al año anterior, siendo mayor el crecimiento registrado en las del Puente Aéreo, un 24,5% con relación a 2006.

Índices de Calidad

IBERIA cuenta con varios mecanismos de control y seguimiento de la calidad, tanto de los parámetros del servicio como del nivel de satisfacción de sus clientes.

A través de la medición de los índices NCO (Nivel de Calidad Obtenida) se supervisa el cumplimiento de los estándares de calidad de prestación del servicio establecidos por la compañía. Para ello se controla el proceso global de atención al cliente, tanto en tierra como en vuelo, abarcando desde la solicitud de información y la reserva de billetes, hasta la gestión de las quejas y reclamaciones. En 2006 se diseñó la nueva aplicación SIMCA (Sistema Integrado de Medida de la Calidad), y a lo largo de 2007 se ha procedido a su implantación en las áreas de la compañía con atención final al cliente, introduciendo mejoras en la información y en la gestión del sistema. A través de esta aplicación los gestores tienen acceso vía Web a la información relacionada con la calidad del servicio, obtenida a partir de las más de 6.500 inspecciones realizadas tanto en tierra como en vuelo, así como de las bases de datos y sistemas existentes en la compañía, lo que les permite definir más eficazmente las acciones de mejora, cuyo objetivo final no es otro que incrementar la calidad del producto que vendemos a nuestros clientes.

Para medir el nivel de calidad del servicio de la compañía se elabora un índice de IBERIA que agrega los resultados de los diferentes servicios (en escalas, en vuelo, ventas, reclamaciones, entre otros). Este índice alcanzó un valor de 88,7 sobre una escala de 100 en diciembre de 2007, mejorando durante el ejercicio (en enero del mismo año el valor fue de 84,7).

Para determinar la percepción del cliente respecto al cumplimiento de sus expectativas (Nivel de Calidad Percibida, NCP) durante el pasado año se realizaron casi 8.200 encuestas dirigidas a los clientes al final del viaje, sobre 30 atributos básicos del proceso de servicio. En 2007 se ha realizado el diseño del nuevo NCP, que entrará en vigor en 2008. Este nuevo modelo permitirá aumentar el número de muestras y disponer de una evaluación continuada de la satisfacción del cliente, así como alinear la Calidad Percibida con la Calidad Objetiva.

Por otro lado, los Sistemas de Calidad certificados según la Norma ISO 9001:2000 incluyen indicadores de calidad específicos relacionados con los procesos de las distintas actividades que se controlan internamente con la periodicidad adecuada.

Certificados ISO

El Grupo Iberia mantiene un compromiso con el objetivo de mejora de la calidad en todas sus actividades, y para favorecer su consecución se han implantado sistemas de gestión de calidad ISO 9001:2000 en diversas áreas de la compañía, concretamente en Carga, Sistemas, Mantenimiento e Ingeniería, Operaciones, Infraestructura y Servicio a Bordo, así como en Aeropuertos (handling de pasajeros y rampa) donde existe un sistema integrado de calidad y medioambiente, con certificaciones ISO 9001 e ISO 14001. A lo largo de 2007 estas áreas de la compañía han superado las auditorías internas y externas necesarias para mantener las correspondientes certificaciones.

En el ejercicio 2007 se realizaron un total de 57 Auditorías de Calidad y Medio Ambiente (22 externas y 35 internas) y 512 acciones correctivas y preventivas en distintas áreas de la compañía.

Además, IBERIA ha seguido trabajando para completar la certificación de sus actividades, y en junio la Dirección de Compras recibió de AENOR la Certificación ISO 9001:2000. También se ha realizado un estudio para iniciar el proceso de certificación de la Subdirección Servicio al Cliente - Unidad de Atención al Cliente.

2.4.2. Canales de distribución directa

Iberia.com

Iberia.com, que en 2007 cumplió su décimo aniversario, es una herramienta clave en la estrategia comercial de la compañía, que le permite aplicar una política de precios adaptada a la demanda y variable en función de la ocupación, además de reducir costes de distribución. Ofrece a los usuarios la posibilidad de realizar de forma sencilla la gestión de las reservas, la contratación de vuelos y otros productos (hoteles, alquiler de coches, paquetes vacacionales, entre otros), consultar ofertas, precios y diversa información, o efectuar el auto check-in online. Iberia.com destaca por ser una de las páginas más intuitivas, fácil de usar y mejor valorada. Así, en 2007 fue galardonada, junto a su motor de reservas Amadeus, como la "Mejor Página de Internet de una Línea Aérea" por Interactive Media, un grupo de expertos que valoraron el diseño, contenido, facilidad de utilización, funcionalidad y compatibilidad con otros navegadores.

Entre las mejoras introducidas durante el pasado año se encuentra el diseño de una nueva página con un menú de navegación que facilita el acceso a la información y a las funcionalidades más utilizadas por los usuarios. El diseño de la nueva área Iberia Plus incluye enlaces a funcionalidades específicas para los clientes y el acceso a las ofertas más interesantes del programa. Asimismo, la nueva página muestra los mejores precios de vuelos desde España, que son actualizados de forma permanente.

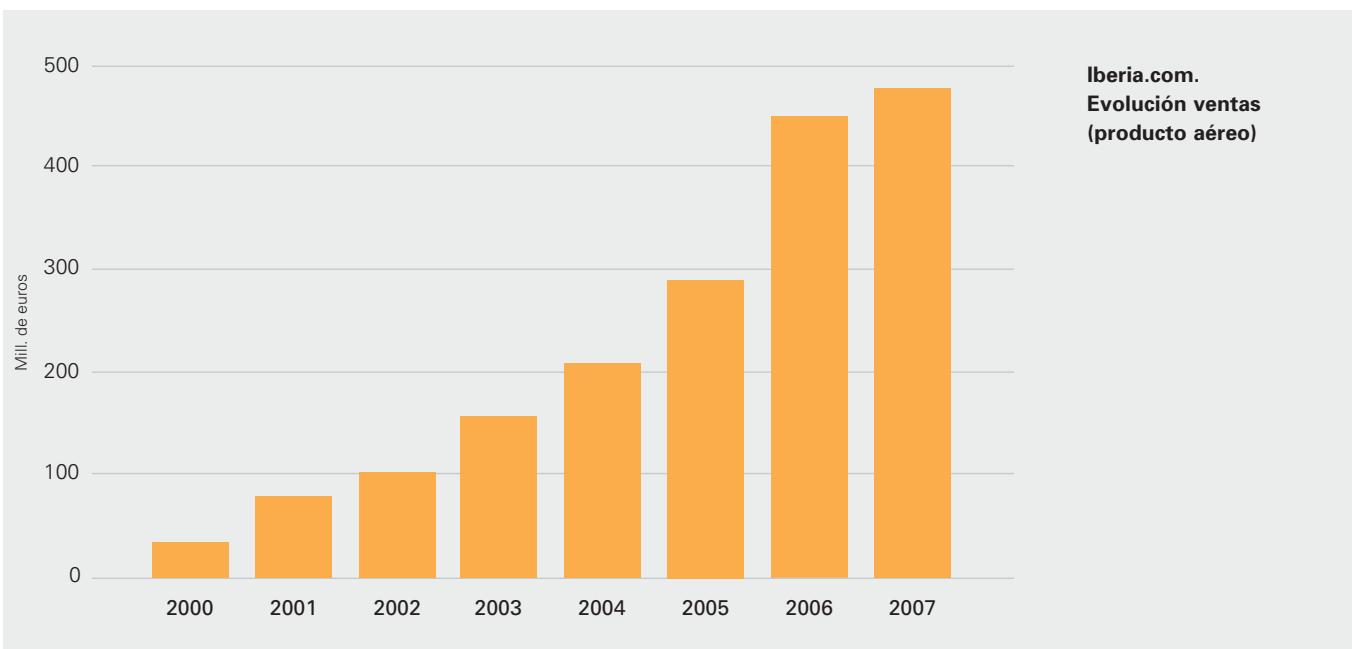


Otras novedades significativas implementadas en 2007 han sido: la posibilidad de emitir billetes online durante la confirmación de la reserva; la mejora del proceso de compra informando a los clientes sobre la disponibilidad de vuelos y precios; la posibilidad de comprar billetes del Puente Aéreo con cargo a puntos Iberia Plus a través de Iberia Plus online, página que es actualizada para facilitar la consulta de saldo y movimiento de puntos; el acceso a un sistema de seguimiento de equipajes extraviados para conocer el estado de la incidencia; la ampliación del sistema de auto check-in online a nuevas rutas y a vuelos código IB operados por Clickair; y los nuevos servicios de gestión que permiten a los clientes conocer la situación de su reserva, los horarios, incluso, si es posible, cambiar de vuelo.

Asimismo, se ha desarrollado una plataforma de comunicación que permite a los clientes acceder a los contenidos de Iberia.com a través de dispositivos móviles, como PDA y teléfonos. A finales de 2007 ya se podía consultar diversa información de los vuelos programados: tipo de avión, conexiones, servicios ofrecidos a bordo, horarios de salida y llegada actualizados en tiempo real, así como las mejores ofertas por trayecto. En los primeros meses del 2008, Iberia.com ampliará este servicio para que el usuario pueda comprar billetes para vuelos de Puente Aéreo, realizar el autocheck-in, y para que los titulares del programa Iberia Plus puedan consultar sus movimientos y saldo de puntos.

Iberia.com es la página Web del sector turístico de España que recibe un mayor número de visitas, según un informe realizado recientemente por la Asociación para la Investigación de Medios de Comunicación (AIMC). En 2007 la compañía vendió casi 2,5 millones de billetes aéreos a través de este canal, un 4,6% más que en el año anterior, ascendiendo la correspondiente cifra de ventas a 475,3 millones de euros, lo que representa un incremento del 6,3% respecto a 2006. El mayor crecimiento de ventas se registró en las Web internacionales y especialmente en Estados Unidos. El número de accesos de clientes a la Web alcanzó una media diaria de 325.000 sesiones en 2007, registrándose 1.300.000 páginas visitadas diariamente. Alrededor de 12.500 tarjetas de embarque son emitidas cada día a través del auto check-in online en Iberia.com. Y los titulares de la tarjeta Iberia Plus que gestionan su cuenta en Iberia Plus online ascendieron a 1,6 millones en 2007.

El 17% de los billetes de Iberia en España son vendidos a través de Iberia.com, que ha continuado con su expansión internacional, incorporando nuevas páginas Web en Senegal, Guinea Ecuatorial, Nigeria, Argelia, República Checa, Polonia y Rumanía. De este modo, ya cuenta con cuarenta y cuatro versiones en cinco idiomas y abarca todos los países con destinos de IBERIA. El objetivo es incrementar las ventas desde los respectivos países, poniendo a disposición de nuestros clientes los contenidos en su propio idioma, y presentando ofertas específicas e información de interés para estos mercados.



Iberia.com también ha mejorado y ampliado los productos y servicios no propiamente aéreos de compras online como estancias en hoteles, alquiler de coches, paquetes vacacionales o seguros de asistencia en viaje. Estos negocios no aéreos permitieron facturar a la compañía 13,2 millones de euros en 2007.



Serviberia

Serviberia, el servicio de atención telefónica de IBERIA (902 400 500), se encuentra operativo las 24 horas del día y los 365 días del año, y centraliza las llamadas desde España, nueve países europeos y Estados Unidos. Por el precio de una llamada local, atendida en ocho idiomas distintos, ofrece los servicios de reserva, venta de billetes e información de vuelos y tarifas. Se ha observado que Serviberia es percibido por los clientes más como una opción de obtención de información y de realización de cambios que como un canal de ventas. Así, el número de llamadas para solicitar cambios en reservas ya efectuadas supera al de la opción de compra por primera vez.

Serviberia dispone de un centro de atención específico para los titulares de Iberia Plus Oro y Platino, que gestiona las reservas, ventas y emisión de billetes, el programa Iberia Plus, las reclamaciones y los equipajes perdidos, proporciona atención a los clientes de gerencias extranjeras, y soluciona las incidencias y emergencias con un trato diferenciado.

Durante 2007 se incorporaron nuevos avances tecnológicos, con el fin de mejorar la calidad del servicio ofrecida. Así, desde el mes de enero se encuentra disponible un nuevo servicio a través de mensajes cortos al móvil con información sobre el itinerario del vuelo, y desde el mes de octubre también con información sobre las puertas de embarque.

En el ejercicio 2007 las ventas totales de Serviberia ascendieron a 116 millones de euros. El grado de penetración del billete electrónico en las ventas realizadas por Serviberia ascendió al 99% en el conjunto del año, mejorando dos puntos porcentuales respecto al ejercicio anterior. Los seguros de viaje continúan siendo el producto con mayor aceptación, registrándose un incremento del 247% respecto a 2006. El ratio de conversión en billetes, que mide el número de billetes vendidos por llamadas atendidas, mejoró durante 2007, especialmente en España, donde la eficacia de ventas se incrementó 5 puntos porcentuales hasta llegar al 23%, eficacia que en el caso de Europa fue del 12%, tras aumentar 1,5 puntos respecto al año anterior.

2.4.3. Desarrollo de acuerdos comerciales

Alianza oneworld

oneworld es una alianza global formada por diez compañías aéreas de prestigio y proyección internacional –American Airlines, British Airways, Qantas, IBERIA, Cathay Pacific Airways, LAN, Finnair, JAL Japan Airlines, Malév Hungarian Airlines y Royal Jordanian.

El año 2007 fue importante para la alianza oneworld porque se consiguió uno de sus objetivos principales, que es la expansión de la cobertura de red a ámbitos geográficos en los que la alianza carecía de presencia, con la incorporación de JAL, Málev y Royal Jordanian. También en 2007 se han incorporado en la categoría de afiliadas 8 compañías: cinco filiales de JAL, LAN Ecuador, LAN Argentina y Dragonair, con lo que la alianza cuenta con un total de 26 compañías afiliadas. Estas diez compañías y sus afiliadas constituyen una red mundial que sirve más de 700 destinos en más 150 países, siendo la alianza oneworld la única con miembros en Sudamérica, Australia y Oriente Medio.

En cuanto a la experiencia de viaje, oneworld permite al pasajero disfrutar y beneficiarse de una serie de ventajas tales como: la posibilidad de obtener y redimir puntos de los programas de Viajeros Frecuentes de cada compañía en toda la red de oneworld, la posibilidad de acceder a aproximadamente 500 salas VIP repartidas por todo el mundo y el disponer de la asistencia que le proporcionan los más de 260.000 empleados de las compañías aliadas.

En reconocimiento de su éxito, oneworld ha recibido en 2007, por quinto año consecutivo, el premio a la Alianza Líder Mundial otorgado dentro de los World's Travel Awards.

Acuerdo con American Airlines

IBERIA y American Airlines firmaron el 24 de julio de 2007 un acuerdo marco de alianza por el cual ambas compañías contemplan ampliar su colaboración en sus actividades comerciales y operativas en áreas tales como vuelos en código compartido, programas de fidelización, planificación de rutas y programas de vuelos, publicidad y promoción, gestión de ingresos, carga, ventas y sistemas de información entre otras.

Este acuerdo fue presentado al Departamento de Transportes (DOT) de Estados Unidos con la finalidad de conseguir inmunidad antimonopolio de cara a la coordinación de tales actividades.

Simultáneamente, ambas compañías junto con las aliadas de oneworld, Finnair, Málev y Royal Jordanian, presentaron ante el DOT un acuerdo marco similar de cooperación multilateral, con el fin de obtener igualmente la inmunidad antimonopolio. Este acuerdo permitirá ampliar la cobertura y los beneficios de esta cooperación transatlántica.

Esta alianza dará importantes beneficios a los clientes, entre los que se incluyen la posibilidad de acceso a más destinos y horarios más convenientes, un programa de viajeros frecuentes más atractivo, mayores posibilidades de intercambio de billetes y un incremento en las prestaciones del servicio hasta el destino final del pasajero.

Por su parte, la mejora de la estructura de costes permitirá a las compañías atender un abanico más amplio de destinos de forma más efectiva.



Acuerdo con British Airways

Desde enero de 2005 IBERIA y British Airways explotan conjuntamente las rutas que operan entre los aeropuertos de Londres Heathrow, Barcelona y Madrid, en base a un acuerdo firmado en 2004 que les permite planificar y gestionar en común esas líneas troncales, compartiendo los beneficios. Los clientes de ambas compañías han disfrutado de más posibilidades de elección y mayor flexibilidad en cuanto a horarios y servicios, así como de mejores conexiones en los mencionados aeropuertos y de un mayor número de destinos. El desarrollo del acuerdo ha tenido unos resultados operativos y económicos satisfactorios en los tres ejercicios transcurridos.

Acuerdo de Franquicia con Air Nostrum

El Acuerdo de Franquicia entre IBERIA y la compañía aérea regional Air Nostrum continúa produciendo excelentes resultados para ambas compañías.

Iberia Regional Air Nostrum opera un total de 114 rutas durante todo el año en 53 aeropuertos, además de otras 61 rutas especiales en Navidad y temporada de verano en otros 9 aeropuertos. Su flota con un total de 70 aviones al 31 de diciembre del 2007 tiene 35 reactores CRJ-200 y 11 CRJ-900.

Durante el 2007, Air Nostrum abrió nueve rutas internacionales: desde Barcelona a Nantes, Marsella y Tanger, desde Santander a Amsterdam y París, desde Zaragoza a Lisboa, desde Valencia a Bolonia, desde Madrid a Génova y desde Sevilla a Toulouse.

En el 2007, Iberia Regional Air Nostrum abrió 18 nuevas rutas domésticas: desde Barcelona a Salamanca, desde Bilbao a Bada-joz, desde Málaga a Valladolid y León, y desde Sevilla a Zaragoza y Valladolid, además de 12 nuevas rutas entre los archipiélagos de Canarias y Baleares con la Península, algunas de ellas solamente durante la temporada alta de verano.

Iberia Regional Air Nostrum transportó un total de 5,56 millones de pasajeros en el 2007 de los que casi un millón conectaron con líneas de IBERIA.

Acuerdos de código compartido

IBERIA mantiene acuerdos de código compartido con 24 compañías aéreas, entre las que destacan por su importancia: American Airlines, British Airways, Finnair, Lan Airlines, JAL, Cathay Pacific, Avianca, Mexicana de Aviación, Royal Air Maroc, el Grupo TACA (Transportes Aéreos de Centroamérica), El Al, Malev y Clickair.

En agosto de 2007 entran en vigor sendos acuerdos entre IBERIA y las compañías Lan Perú y Lan Ecuador.

IBERIA comercializa los vuelos entre Madrid y Guayaquil operados por Lan Ecuador, y esta compañía comercializa los vuelos operados por IBERIA en la ruta Madrid-Quito-Guayaquil. Lan Ecuador también comercializa puntos más allá de Madrid en conexiones con sus vuelos: Málaga, Alicante, Barcelona y Bilbao en España, y Amsterdam, Londres y Bruselas en Europa.

IBERIA y Lan Perú comercializan los vuelos que la otra parte opera entre Madrid y Lima, así como destinos más allá de dichas capitales. De este modo, IBERIA comercializa los siguientes destinos dentro de Perú en conexión con sus vuelos: Chiclayo, Iquitos, Arequipa, Cuzco, Juliaca, Puerto Maldonado, Piura, Tacna, Trujillo; mientras que Lan Perú comercializa los siguientes puntos más allá de Madrid en conexión son sus vuelos: Málaga, Alicante, Barcelona y Bilbao en España, y Amsterdam, Ginebra y Zurich en Europa.

En julio de 2007 entra en vigor el acuerdo entre Rossiya e IBERIA por el cual la compañía rusa puede comercializar los vuelos de IBERIA entre Madrid y San Petersburgo que opera IBERIA durante la temporada de verano.

En cuanto a inclusión de nuevas rutas incluidas en los acuerdos de código compartido: IBERIA opera desde marzo de 2007 la ruta Madrid-Bucarest en la que Tarom pone su código. IBERIA también opera desde octubre 2007 la ruta Madrid-Praga comercializada por CSA.

Durante el 2007 se ha incrementado la operación en código compartido con Clickair que ha abierto numerosos nuevos destinos tanto nacionales como internacionales. También se han incluido nuevas rutas al actual acuerdo de código compartido entre IBERIA y American Airlines: por un lado, American comercializa las rutas Madrid-Boston y Madrid-Washington operadas por IBERIA; y, por otra parte, IBERIA pone su código marketing sobre varias rutas domésticas dentro de EEUU más allá de Boston y Washington operadas por American.

Acuerdos de Frequent Flyer con compañías aéreas

En cuanto a los acuerdos de *Frequent Flyer* (FFP), IBERIA tiene actualmente en vigor 13 acuerdos con compañías aéreas, entre los que destacan todas las compañías oneworld, Mexicana de Aviación y el grupo TACA. Japan Airlines y Royal Air Maroc han sido dos de las nuevas incorporaciones al programa en abril del 2007. Se han cancelado los acuerdos con SN Brussels y Aer Lingus en marzo y abril respectivamente.



2.4.4. Proyectos de sistemas

Durante el ejercicio 2007 la Dirección de Sistemas ha continuado apoyando a todos los negocios de la compañía en la realización de diversas iniciativas con un componente tecnológico contenidas en el Plan Director 2006/2008, al tiempo que ha mantenido un control riguroso de los recursos y gastos de explotación en su propia organización. Además de esas actuaciones específicas de apoyo, la Dirección de Sistemas desarrolló acciones encaminadas a mantener y mejorar la plataforma tecnológica que utiliza la compañía, y a garantizar la Seguridad Informática.

A continuación, se describen los proyectos más relevantes realizados durante 2007, agrupados por objetivos estratégicos contenidos en el Plan Director 2006/2008 de IBERIA. Por su magnitud, alguno de estos proyectos no entrará en explotación hasta 2008.

Mejora de los Ingresos y de la Calidad

El proyecto estrella es el desarrollo de un nuevo sistema de gestión de ingresos por tráfico de pasajeros, iniciado en 2007 y que se implementará en el primer semestre de 2008. El objetivo de este proyecto es dotar a la compañía de una herramienta de optimización de ingresos por origen-destino, a diferencia del sistema actual que optimiza por segmentos. Además, el nuevo sistema se complementa con unos innovadores módulos destinados a maximizar los ingresos en las rutas punto a punto, para competir con los operadores de bajo coste.

En el área de Carga también se está trabajando en la implantación de una herramienta de *yield Management*, que permita, en tiempo real, aceptar o rechazar reservas de carga en función de los ingresos/costes que éstas generen. En el año 2007 ha sido puesto en explotación el módulo de optimización de capacidad y de overbooking, tanto de largo como de corto radio, así como el conocimiento aéreo electrónico dentro del área nacional.

Como cada año, durante 2007 la plataforma Iberia.com introdujo mejoras con el objetivo de incrementar las ventas directas de la compañía y dar un mejor servicio al cliente. Con la misma finalidad, también se realizaron mejoras funcionales en los sistemas *Customer Relationship Management* (CRM) y *Business Relationship Management* (BRM).

La Dirección de Sistemas de IBERIA desarrolló y puso en explotación RESIBERnet, que permite el acceso desde la Web a los clientes de las compañías aéreas usuarias del producto RESIBER, para visualizar la disponibilidad de sus vuelos, realizar la reserva de plazas (creación del PNR) y de asientos, la emisión de billete electrónico, información de salida y llegada de vuelos y prefacturación, con un coste para la compañía cliente inferior al de los sistemas tradicionales de distribución, gracias a que este producto opera sin conexión a los grandes sistemas de reservas (GDS).

Incremento de la Productividad

En este ámbito, el proyecto más relevante iniciado en el año 2007 es la implantación en la Dirección General de Aeropuertos de un paquete de mercado para la gestión de la escala de Madrid-Barajas. La herramienta adquirida potenciará los aspectos de planificación y asignación automática de recursos, incrementando la productividad y el control del negocio de handling. Durante el año 2007 se pusieron en explotación dos módulos y la implantación del tercero se realizará durante 2008.

Con el Proyecto MEDUSA se pretende implementar una nueva versión del sistema de información de la programación y realización de vuelos de toda la red de IBERIA, recopilando la información de movimiento de aviones, slots, carga, pasaje y combustible de todos los vuelos de la red y de las compañías asistidas. También se añaden nuevas funcionalidades como, por ejemplo, la asignación automática de matrículas.

Durante 2007 se estuvo desarrollando un nuevo sistema para la gestión del Routing y el Mantenimiento, que responde a las siglas de GEROMA, cuya implantación finalizará en el primer trimestre de 2008. Este sistema permitirá conocer en tiempo real y de forma gráfica el estado actual y la programación a corto plazo de vuelos e inmovilizaciones por mantenimiento de cada avión de las diversas flotas de IBERIA. Para su implementación se ha optado por la herramienta Standard (Fleet Control de EDS), la misma herramienta que se ha adquirido para el proyecto de Seguimiento de Vuelos de la Dirección de Operaciones.

En una primera fase de desarrollo del sistema ICARO se ha abordado la automatización de los procesos administrativos de los tripulantes (cálculo de las vacaciones o de incidencias, trasvase de flotas, asignación de los destacamentos, entre otros) y el seguimiento de las tripulaciones en vuelo ("tracking") mediante un sistema gráfico, con reglas y alertas que permiten anticiparse a posibles problemas en la realización de los servicios de vuelo.



2.5. Responsabilidad corporativa

Una información más detallada sobre la gestión en sostenibilidad de la compañía se recoge en la Memoria de Responsabilidad Corporativa de IBERIA, que complementa a este Informe de Gestión, y que ha obtenido la certificación más alta (A+) según el estándar internacional Global Reporting Initiative.

2.5.1. Medioambiente

En 2007, la compañía continuó el desarrollo de actuaciones tendentes a garantizar la mejora en el ámbito de la gestión medioambiental, como parte esencial de su Política de Responsabilidad Corporativa. Estas actuaciones se han realizado en línea con el Acuerdo promovido por la Comisión de Seguimiento del Diálogo Social en las Administraciones Públicas, y que han acordado en diciembre el Gobierno y los grupos de interés en esta materia.

Respecto a las operaciones en vuelo, la reducción de la edad media de la flota a través de la renovación de aeronaves, la adopción de nuevas medidas operacionales, así como las mejoras alcanzadas en los coeficientes de ocupación, han permitido, un año más, reducir las emisiones acústicas y las que afectan al cambio climático. En referencia a la futura normativa europea para limitar las emisiones de CO₂ en la aviación, la compañía está a favor de un sistema que permita un reconocimiento a las compañías menos contaminantes y que, al mismo tiempo, incentive a aquellas que todavía pueden mejorar. IBERIA participa además en grupos de trabajo que, a nivel internacional, promueven el estudio y la aplicación de tecnologías aeronáuticas más limpias, y el desarrollo de un espacio aéreo europeo (Cielo Único) que permita alcanzar reducciones importantes en las emisiones de gases de efecto invernadero.

En relación con las operaciones en tierra, la compañía ha obtenido una nueva certificación ISO 14.001/AENOR sobre Sistemas de Gestión Medioambiental en 2007, que incluye las instalaciones de mantenimiento aeronáutico de IBERIA en el Aeropuerto de Madrid (Barajas). Esta certificación, junto a las ya existentes en el área de Handling y en el resto de instalaciones de mantenimiento de IBERIA en Madrid, supone que la totalidad de aspectos ambientales significativos de la compañía quedan cubiertos por una certificación externa.

En 2007 IBERIA fue admitida por segundo año consecutivo en el selectivo índice bursátil de sostenibilidad Dow Jones Sustainability Index (DJSI), que valora el comportamiento de la compañía en los ámbitos económico, social y ambiental, y cuya selección la sitúa entre las 250 mejores empresas del mundo en esta materia. De un total de 22 criterios y en el sector de líneas aéreas, IBERIA acumula la mayor puntuación en aspectos como la gestión del riesgo, el cambio climático o la calidad de su información medioambiental, entre otros.

2.5.2. Acción social

El firme compromiso social de IBERIA es reconocido al formar parte del selectivo índice DJSI, mencionado anteriormente. La compañía asume su responsabilidad convirtiendo la acción social en estrategia prioritaria, a través de proyectos relacionados con el acceso al empleo de personas discapacitadas, el voluntariado de sus empleados, el transporte de pasajeros necesitados de ayuda y la cesión de espacio en bodegas para el transporte de ayuda humanitaria.

En 2007 IBERIA ha seguido colaborado estrechamente con la ONG *Mano a Mano* y la Asociación de Empleados Padres de Minusválidos de Iberia (APMIB), entidades a las que dedica la mayor parte de sus recursos: más de 4,7 millones de euros en el pasado año.

A través de acuerdos de patrocinio, mantiene su respaldo a instituciones con las que tradicionalmente ha cooperado, como el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo, para las que ha destinado más de un millón de euros en facilidades de transporte de carga y pasaje. Así como en otro tipo de entidades públicas y privadas, como son la Fundación Crecer Jugando, la Fundación Ilusiones, la Sociedad Española de Ornitología o la Red Europea de Cooperación y Desarrollo, entre muchas otras.

Es importante destacar que IBERIA continúa animando a sus clientes a participar en este tipo de proyectos a través de los acuerdos firmados con Cruz Roja Española (más de nueve mil euros aportados el pasado año por los titulares de Iberia Plus al Proyecto de Reagrupación Familiar) y Special Olympics (más de 17.600 euros recaudados en 2007), e involucra a sus proveedores en proyectos de acción social, como la ya tradicional recaudación de fondos de la Campaña de Navidad.

A lo largo de 2007 se han destinado un total de 6,3 millones de euros en proyectos de acción social, pudiéndose encontrar información más detallada de las acciones llevadas a cabo en la Memoria de Responsabilidad Corporativa.

3. Recursos

3.1. Flota

Al finalizar el ejercicio 2007, el Grupo Iberia tenía un total de 136 aviones de pasaje en operación, situándose la flota de largo radio en 31 unidades y la de corto y medio radio en 105 aviones. El siguiente cuadro muestra su composición por tipo de avión:

Tipo de flota (a)	Propiedad	Arrendamiento Financiero	Arrendamiento Operativo	Wet Lease	Total Operada
A340 / 300	5		11	3	19
A340 / 600			12		12
Largo radio	5		23	3	31
A319			19		19
A320 (b)	10	5	30		45
A321		4	15		19
B757 (b)				2	2
MD87 (c)	9				9
MD88	11				11
Corto/ medio radio	30	9	64	2	105
TOTAL	35	9	87	5	136

(a) No se incluye la flota inactiva.

(b) Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2007, IBERIA tiene dos Airbus A320 y un Boeing B757 alquilados a otras compañías.

(c) No incluye un avión que estaba en los hangares pendiente de recibir el Certificado de Aceptación Técnica de entrega por venta.

A 31 de diciembre del año anterior la compañía operaba un total de 150 aviones. La siguiente relación muestra el detalle de las incorporaciones y bajas sucedidas durante 2007:

Incorporaciones

- 1 A320 en arrendamiento financiero.
- 1 A321 en arrendamiento operativo.
- 8 A319 en arrendamiento operativo.
- 1 A340 / 300 en *wet lease*.

Retiros

- 9 A320 en arrendamiento operativo.
- 5 B757 en *wet lease*.
- 1 A340 / 600 en arrendamiento operativo.
- 9 MD87 en propiedad.
- 1 MD88 en propiedad.

Adicionalmente, se han producido modificaciones en el régimen de seis A320 que se encontraban en arrendamiento financiero y fueron adquiridos en propiedad, para pasar a operar en diciembre en régimen de arrendamiento operativo.

Desde mediados de 2006, todos los vuelos de largo radio de IBERIA son operados con una única familia de aviones, el Airbus A340, en sus dos versiones: la 300, que cuenta con 260 asientos, y la 600, que dispone de 352 plazas. La compañía dispone de una de las flotas de largo radio más modernas del sector, con una edad media de 6,7 años.

A finales de 2007 IBERIA operaba en propio sólo dos tipos de flota (familias A320 y MD87/88) en los vuelos internacionales de medio radio y domésticos, mientras que las dos últimas aeronaves B757 operaban en régimen de *wet lease*.

La modalidad de *wet lease* otorga a la compañía una mayor flexibilidad para ajustar su capacidad a la evolución del mercado. Como muestra de ello, en el año 2007 IBERIA aumentó el número de horas bloque en *wet* un 50,9% en las rutas de largo radio (aviones A340), y lo disminuyó un 36,8% en los vuelos de corto y medio radio (flota B757).

De acuerdo con el plan de renovación y homogeneización de la flota de corto y medio radio, la compañía incorporó a lo largo de 2007 nueve aviones nuevos, procedentes de la fábrica Airbus, en arrendamiento operativo (un A321 y ocho A319). Además, en julio se incorporó a la flota operativa de IBERIA un A320 en arrendamiento financiero, que había estado alquilado a otra compañía. La flota A320 cuenta con los últimos avances tecnológicos que permiten ofrecer un mejor servicio a sus clientes y son más eficientes en costes de operación y en aspectos medioambientales.



Dentro del marco de este plan de renovación de la flota de corto y medio radio, en febrero de 2007 IBERIA firmó un contrato con *Tiger & Engine Support* para la venta de toda la flota MD87 y MD88. De acuerdo con el calendario previsto en el contrato, entre abril de 2007 y septiembre de 2009 serán entregados de forma escalonada –uno cada mes aproximadamente– un total de 30 aviones (incluyendo sus motores). Durante 2007 un total de diez aviones (nueve MD87 y un MD88) fueron retirados de la operación.

La utilización media del conjunto de la flota de pasaje, medida en horas bloque por avión y día, se situó en 9,6 horas en 2007, superando en un 5,3% a la obtenida en 2006. La utilización de la flota operada en propio mejoró un 5,5% en el caso de los aviones de largo radio, aumentando un 3,6% en el caso del corto y medio radio.

HB / avión/ día	2007	2006
Utilización media flota de corto y medio radio	8,2	7,9
Utilización media flota de largo radio	14,3	13,5
Utilización media flota propia	9,5	9,1
Utilización media flota en <i>wet lease</i> (a)	10,7	9,4
Utilización media flota total	9,6	9,1

(a) Durante 2007 operaron en régimen de *wet lease* para IBERIA tres A340/300, uno de ellos desde abril y los otros dos todo el año; y siete aviones B757, de los que cinco fueron retirados entre enero y septiembre.

3.2. Personal

3.2.1. Plantilla

El siguiente cuadro muestra el número de empleados del Grupo Iberia, medido en términos de plantilla media equivalente, en los ejercicios 2007 y 2006.

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
IBERIA	16.662	17.999	5.638	5.866	22.300	23.865
CACESA	125	131			125	131
ALAER	87	53			87	53
BINTER FINANCE	2	4			2	4
GRUPO IBERIA	16.877	18.187	5.638	5.866	22.515	24.053
Variación 2007 / 2006 (%)		(7,2)		(3,9)		(6,4)

A partir de enero de 2007 se han modificado los criterios utilizados en el cálculo de la plantilla equivalente con la finalidad de obtener unos datos más representativos. Las plantillas del año 2006 han sido recalculadas de acuerdo a los nuevos criterios.

La plantilla media del Grupo disminuyó un 6,4% respecto al año anterior, situándose en 22.515 empleados equivalentes. La plantilla de la compañía IBERIA, que representa más del 99% del total, descendió un 6,6%.

El Personal de Tierra de IBERIA disminuyó un 7,4% respecto al año anterior, con descensos en todas las áreas de gestión y tanto en España como en el extranjero, gracias a la implantación de las iniciativas de mejora de la productividad incluidas en el Plan Director 2006/07. Destacó la reducción de 822 empleados equivalentes en el área de Handling (un 8,8% con relación a 2006), debido principalmente a jubilaciones anticipadas producidas en el marco de los Expedientes de Regulación de Empleo (ERE), y al proceso de subrogación de personal en varios aeropuertos, tras la entrada de nuevos operadores de handling.

El número de empleados equivalentes del Personal de Vuelo, que representó un 25% del total del Grupo en 2007, descendió un 3,9% respecto al año anterior. La plantilla media del Colectivo de Tripulantes Técnicos disminuyó un 3,2%, descendiendo un 4,2% en el caso de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP), a pesar de verse afectada la evolución de la plantilla de este último Colectivo por la mayor participación de los vuelos de largo radio en el conjunto de la operación, que requieren una dotación de tripulantes superior a la correspondiente a las rutas de corto y medio radio.

En diciembre de 2004, la Dirección General de Trabajo autorizó la prórroga del ERE 72/01 hasta el 31 de diciembre de 2007 para los Colectivos de Tierra, Tripulantes de Cabina Pasajeros y Oficiales Técnicos de a Bordo de IBERIA. Además, en octubre de 2005 la Dirección General de Trabajo autorizó el ERE 35/05, de aplicación específica al personal que presta sus servicios en el área de Handling. Este último Expediente supone una herramienta adicional para que la compañía pueda realizar los ajustes de plantilla necesarios ante la reordenación del mercado de handling en España.



En el año 2007, 1.092 empleados del Colectivo de Tierra de IBERIA y 260 del Colectivo de TCP causaron baja en IBERIA, acogiéndose a alguna de las modalidades contempladas en los ERE, tratándose en su mayoría de jubilaciones anticipadas. Además, en el Colectivo de Tierra 36 empleados en España se acogieron al Acuerdo Nacional de Empleo (ANE), y otros 73 empleados en el extranjero también causaron baja. Por lo tanto, en el marco de las iniciativas contempladas por el Plan Director, el número total de bajas realizadas durante el año 2007 ascendió a 1.461 empleados.

Con fecha 27 de noviembre de 2007, la Dirección General de Trabajo ha autorizado la prórroga del ERE 72/01 de IBERIA hasta el 31 de diciembre de 2010 para el Colectivo de Tierra. Asimismo, con la misma fecha se ha autorizado la prórroga del ERE 35/05 hasta el 31 de diciembre de 2014.

3.2.2. Productividad

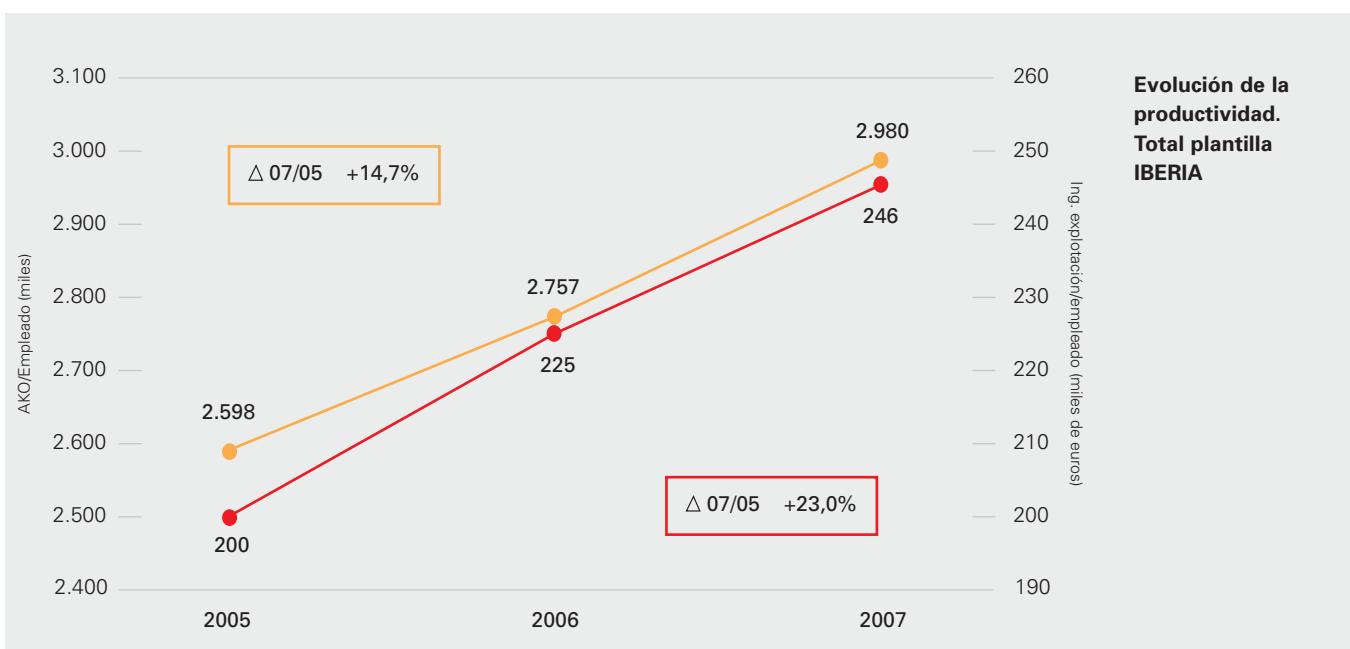
En términos de asientos-kilómetro producidos, la productividad de la plantilla de la compañía IBERIA aumentó un 8,1% respecto al año anterior, ascendiendo a 2,98 millones de AKO por empleado en el ejercicio 2007. En el caso del personal de Tierra, la productividad se incrementó un 9,1%, debido principalmente al descenso producido en el número de empleados equivalentes a lo largo de los dos últimos años. La productividad, en términos de horas bloque por tripulante, aumentó un 0,7% en el Colectivo de Tripulantes Técnicos, y un 1,0% en el caso de los TCP.

El siguiente cuadro desglosa la evolución de la productividad por colectivos:

Productividad del personal de IBERIA (*)	2007	2006	% s/ a.a.
Total Plantilla (miles de AKO por empleado)	2.980	2.757	8,1
Plantilla Tierra (miles de AKO por empleado)	3.988	3.656	9,1
Tripulación Técnica (HB por tripulante)	275,1	273,3	0,7
Tripulación Auxiliar (HB por tripulante)	121,4	120,2	1,0

(*) Datos de productividad calculados de acuerdo a los datos de plantillas equivalentes obtenidos con los nuevos criterios. Las cifras de 2006 han sido recalculadas para mantener un criterio homogéneo.

La productividad –medida en términos de AKO por empleado– de la plantilla total de IBERIA registró un incremento acumulado del 14,7% en los últimos dos años desde el inicio del Plan Director 2006/08. En el acumulado de 2006 y 2007 su productividad económica –medida en ingresos de explotación por empleado– se incrementó un 23%, manteniendo en 2007 un significativo crecimiento respecto al año anterior, un 9,7%.





4. Evolución financiera

4.1. Aplicación de las NIIF

Los estados financieros consolidados del ejercicio 2007 que se presentan en este Informe han sido elaborados de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). La aplicación de la NIC 39 (Instrumentos Financieros: reconocimiento y valoración) ha tenido una particular incidencia en los resultados del Grupo Iberia en los dos últimos ejercicios.

IBERIA utiliza distintos instrumentos derivados para desarrollar su política de cobertura de riesgos. En el caso de las coberturas aplicadas a los arrendamientos operativos de flota, el objeto de los derivados es la cobertura de los riesgos de divisa (dólar) y de tipo de interés. Igualmente, la compañía realiza coberturas de precio y tipo de cambio en las compras de combustible.

La compañía registró a 1 de enero de 2006 el valor de mercado de todas sus operaciones de cobertura, de acuerdo con la norma de primera aplicación. Posteriormente, estos instrumentos financieros han sido valorados al cierre de cada trimestre, contabilizándose los cambios de valor de los mismos. La mayor parte de los derivados utilizados por la compañía son efectivos desde el punto de vista de las NIIF, y sus diferencias de valor a lo largo del tiempo no afectan a los resultados, registrándose en cuentas de reservas del balance. Pero aquellos derivados que se consideran "inefectivos" sí generan impactos en las partidas de la cuenta de resultados.

La valoración actual de los derivados tuvo un efecto negativo de 7,2 millones de euros en los resultados antes de impuestos del ejercicio 2007, que se desglosa del siguiente modo: 12,8 millones de euros como mayor gasto correspondiente a la valoración de los instrumentos financieros vinculados a los arrendamientos operativos de flota; 5,4 millones de euros de menor gasto derivado de la "ineficiencia" (según terminología de las NIIF) temporal y estadística de parte de las coberturas de combustible; y 0,2 millones de euros como menor gasto en la valoración de otros instrumentos financieros. En el año 2006, la aplicación de la NIC 39 tuvo un efecto negativo de 29,1 millones de euros en los resultados antes de impuestos. De aquella cifra, 24,6 millones correspondían al mayor gasto derivado de las coberturas aplicadas a los arrendamientos de flota.

Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2007, la variación en el valor de los derivados ha disminuido el saldo de la cuenta de reservas del balance consolidado en 41 millones de euros con relación al cierre del año anterior.

4.2. Resultados de explotación

En el ejercicio 2007, el beneficio de explotación del Grupo Iberia, sin contar las partidas no recurrentes, ascendió a 283,5 millones de euros, superior en 161,6 millones de euros a la cifra alcanzada en 2006, lo que supone un incremento del 132,5%. El margen del beneficio operativo respecto a los ingresos de explotación fue del 5,1%, frente al 2,3% registrado en 2006.

El EBITDAR (resultado de explotación antes de amortizaciones y alquileres de flota) generado por el Grupo Iberia fue de 932 millones de euros en 2007, aumentando un 17,9% respecto al obtenido en el ejercicio anterior. El margen de EBITDAR sobre ingresos se situó en el 16,9%, mejorando 2,2 puntos porcentuales respecto a 2006.

El siguiente cuadro muestra el desglose por compañías del resultado de explotación del Grupo Iberia en los dos últimos ejercicios de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF):

Resultados de Explotación	2007	2006
IBERIA	275.468	114.924
CACESA	1.339	1.351
ALAER	168	132
BINTER FINANCE	21	30
GRUPO IBERIA (a)	283.544	121.954

(a) Las cifras totales del Grupo Iberia incluyen los ajustes de consolidación.

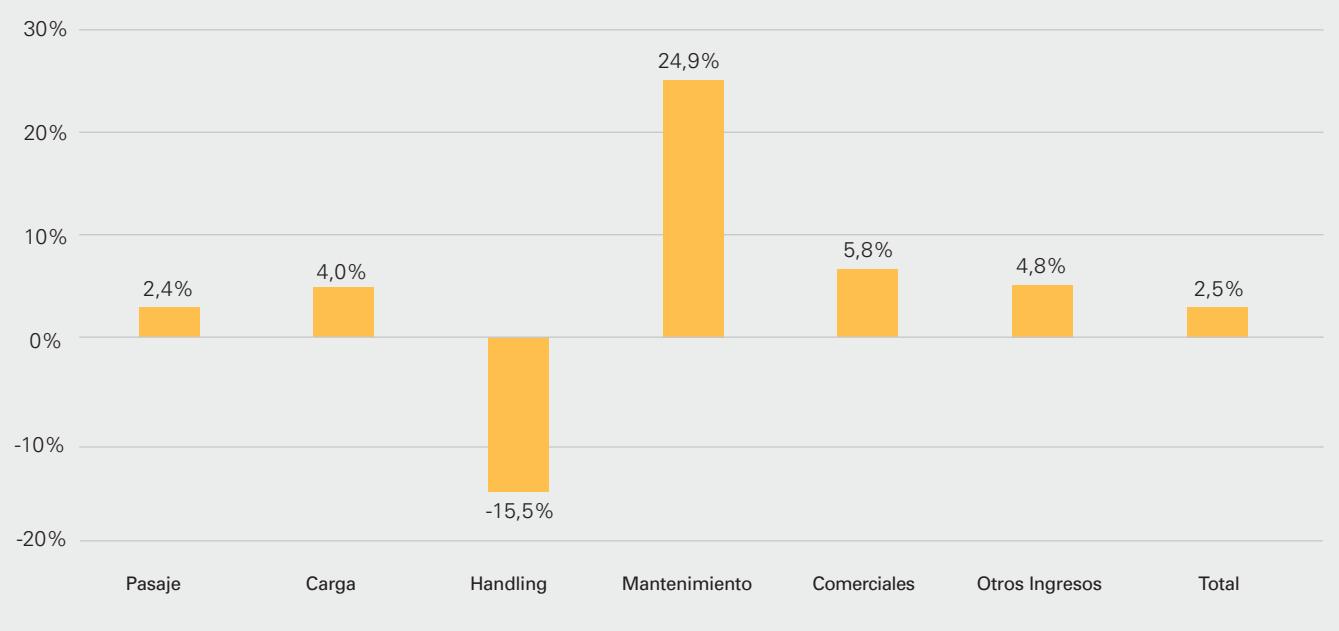
A continuación se presenta la cuenta de explotación de gestión del Grupo Iberia que difiere de la cuenta de pérdidas y ganancias auditada debido exclusivamente a que se agregan algunos conceptos de ingresos y gastos con criterios de gestión.

GRUPO IBERIA	2007	2006	Dif. s/ a.a.	Millones de euros % s/ a.a.
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN				
Pasaje	4.275,6	4.174,9	100,6	2,4
Carga	348,3	334,9	13,3	4,0
Handling	280,0	331,2	(51,2)	(15,5)
Mantenimiento	273,6	219,0	54,5	24,9
Comerciales	84,8	80,1	4,6	5,8
Otros ingresos de explotación	259,6	247,6	12,0	4,8
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	5.521,8	5.387,8	134,0	2,5
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				
Personal	1.380,6	1.395,2	(14,6)	(1,0)
Combustible	1.145,2	1.177,5	(32,3)	(2,7)
Servicios de tráfico	446,9	451,8	(4,9)	(1,1)
Alquiler de flota	433,3	449,2	(15,9)	(3,5)
Mantenimiento de flota aérea	409,0	337,8	71,3	21,1
Tasas de navegación	274,1	285,8	(11,7)	(4,1)
Comerciales	242,6	246,1	(3,5)	(1,4)
Amortizaciones	215,2	219,4	(4,2)	(1,9)
Sistemas de reservas	144,5	147,8	(3,2)	(2,2)
Servicio a bordo	93,9	87,4	6,5	7,4
Indemnizaciones pasajeros y equipajes	37,0	51,6	(14,7)	(28,4)
Seguros	18,4	29,7	(11,3)	(38,0)
Otros gastos de explotación	397,6	386,7	10,8	2,8
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	5.238,2	5.265,8	(27,6)	(0,5)
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	283,5	122,0	161,6	132,5
EBITDAR	932,0	790,5	141,6	17,9
EBITDA	498,8	341,3	157,4	46,1

4.2.1. Ingresos de explotación

Los ingresos de explotación (recurrentes) del Grupo Iberia se situaron en 5.521,8 millones de euros en 2007, aumentando un 2,5% respecto al ejercicio anterior. Este mismo incremento se registró en los ingresos por transporte de pasajeros y carga, cuya cifra ascendió a 4.623,9 millones de euros, que representa el 83,7% del total de los ingresos operativos. Como ya sucedió en el pasado ejercicio, destaca en 2007 el fuerte incremento obtenido en los ingresos generados por los servicios de mantenimiento a terceros, un 24,9% con relación al año anterior.

Variación de los ingresos de explotación 2007/2006 (%)





Pasaje

Los ingresos de pasaje ascendieron a 4.275,6 millones de euros, aumentando en 100,6 millones con relación a 2006, lo que supone un incremento del 2,4%, a pesar de verse penalizados por la significativa devaluación del dólar frente al euro, que le restó más de dos puntos porcentuales a la subida interanual.

La diferencia entre la cifra de ingresos de pasaje que figura en la cuenta de explotación y la reflejada en los cuadros de "Principales Parámetros" y de "Ingresos de tráfico" (apartado 2.1.2.) proviene de la vinculación de ésta última a la producción real de cada ejercicio, sin incluir ajustes y regularizaciones de carácter contable, ni tampoco los ingresos derivados del proceso de recuperación de BPU (billettes pendientes de utilizar), que sí están incluidos en la cifra que aparece en la cuenta de explotación.

En el conjunto de la red, los ingresos por tráfico de pasajeros procedentes de los billetes efectivamente volados ascendieron a 4.034,2 millones de euros en 2007, aumentando en 71 millones de euros respecto al año anterior. Una parte de esta subida (17,8 millones de euros) procede del incremento del volumen de tráfico (un 3,3%), que estuvo impulsado principalmente por la mejora del coeficiente de ocupación (1,8 puntos). La evolución del ingreso medio se vio afectada por el crecimiento de la etapa media de pasaje (un 6,9%) y por la devaluación del dólar. La variación de los tipos de cambio de las distintas monedas frente al euro generó una disminución de 90,8 millones de euros respecto al año anterior. El ingreso unitario de pasaje se situó en 6,07 céntimos de euro por AKO, un 0,8% por encima del registrado en 2006.

El importe agregado de los otros ingresos de pasaje (no vinculados a la actividad) se situó en 241,3 millones de euros en 2007, 29,6 millones por encima del importe obtenido en 2006, en parte originado por el aumento de los ingresos por recuperación de BPU (18,5 millones de euros).

Carga

Los ingresos de carga del Grupo Iberia (que incluyen la facturación por transporte de mercancía y correo, tasas o sobrecargos de combustible y de seguridad, así como los ingresos por exceso de equipaje) se situaron en 348,3 millones de euros en el ejercicio 2007, aumentando un 4,0% respecto al año anterior. El número de toneladas-kilómetro transportadas por IBERIA se incrementó un 9,5%, creciendo principalmente en las rutas entre España y América del Sur, disminuyendo el ingreso medio (por TKT) un 5,1% en el conjunto de la red, perjudicado por la depreciación del dólar y el crecimiento de la etapa media de carga.

Handling

Los ingresos generados por los servicios de asistencia en tierra a pasajeros y aviones de terceras compañías se situaron en 280 millones de euros, descendiendo un 15,5% con relación a 2006 debido a la menor actividad y al descenso del ingreso unitario, como consecuencia del nuevo marco competitivo y del fuerte incremento de la competencia, producidos ambos tras la adjudicación de las nuevas licencias de handling de rampa.

Mantenimiento

Los ingresos por servicios de mantenimiento a terceros alcanzaron los 273,6 millones de euros, superando en 54,5 millones a la cifra del año anterior, lo que significa una subida del 24,9%. El aumento de los ingresos correspondió principalmente a los trabajos por asistencia técnica en talleres, debido a un mayor volumen de actividad. Destacó el aumento de ingresos por revisiones de motor, especialmente de los RB211 y CFM 56.

Comerciales

Los ingresos por comisiones de pasaje y carga, junto a otras comisiones diversas, se situaron en 84,8 millones de euros en el ejercicio 2007, 4,6 millones de euros por encima del año anterior, lo que supone un incremento del 5,8%.

Otros ingresos de explotación

El importe agregado del resto de los ingresos de explotación ascendió a 259,6 millones de euros en 2007, aumentando en 12 millones respecto al año anterior, lo que representa un incremento del 4,8%.

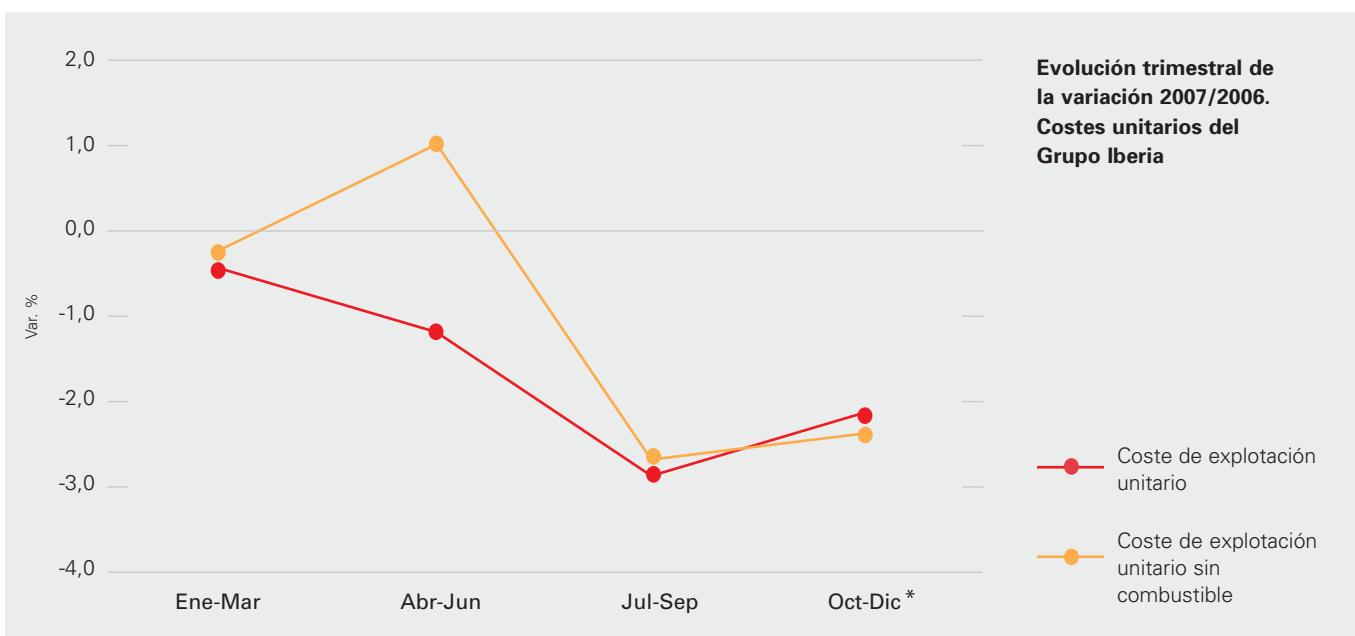
Entre las partidas incluidas destacaron las siguientes: los ingresos por utilización del sistema de reservas Amadeus, que alcanzaron un importe de 50,2 millones de euros; los ingresos derivados del programa Iberia Plus y de los acuerdos de *Frequent Flyer* firmados con otras compañías aéreas, en su mayoría pertenecientes a la alianza **oneworld**, cuyo importe total superó los 41 millones de euros; los ingresos por alquileres (principalmente aviones y motores) que ascendieron a 24,4 millones de euros en 2007; y, finalmente, es significativa la contabilización de los nuevos ingresos por recuperación de los gastos correspondientes a la cesión de personal de IBERIA a la Unión Temporal de Empresas (UTE) que realiza servicios de handling en el aeropuerto de Barcelona (con un saldo de 13,4 millones de euros).

En el epígrafe "Otros ingresos de explotación" están incluidas las cuentas "Regularización de ingresos de tráfico no imputables a líneas" (RITNIL) y "Otros ingresos de tráfico", que figuran como "Ingresos por pasaje" en las notas de la Memoria. Igualmente, en este epígrafe está incluida la cuenta RITNIL de carga, que figura como "Ingresos por carga" en las notas de la Memoria.

4.2.2. Gastos de explotación

Los gastos de explotación recurrentes del Grupo Iberia ascendieron a 5.238,2 millones de euros en el ejercicio 2007, disminuyendo un 0,5% respecto a la cifra alcanzada en el año anterior. La mayor parte de los conceptos de gasto registraron descensos, principalmente producidos por la ejecución de las medidas establecidas en el Plan Director 2006/2008, destacando los ahorros derivados de la reducción de la plantilla de personal y de la reestructuración de la red. La depreciación del dólar frente al euro (alrededor de un 9,5% respecto al cambio medio de 2006) también tuvo un efecto favorable sobre la evolución de los costes.

El coste de explotación unitario se situó en 7,88 céntimos de euro por AKO en 2007, descendiendo un 1,5% respecto al registrado por el Grupo Iberia en el ejercicio anterior. A lo largo de 2007, el coste unitario siempre se mantuvo en niveles inferiores a los del año anterior. Si excluimos el gasto de combustible en ambos ejercicios, el descenso anual se sitúa en un 0,9%.



(*) Sin incluir los gastos anuales de las UTE, contabilizados en su totalidad en el cuarto trimestre de 2007.

Personal

Los gastos de personal del Grupo Iberia, que representan un 26,4% del total de gastos de explotación recurrentes, se situaron en 1.380,6 millones de euros, descendieron un 1,0% respecto al mismo periodo de 2006, como consecuencia de una reducción del 6,4% en la plantilla media del Grupo, gracias principalmente a la implantación de las iniciativas incluidas en el Plan Director 2006/2008. De esa cantidad, 1.044,3 millones corresponden a sueldos, salarios y asimilados; y los restantes 336,3 millones a Seguridad Social, dotaciones a los fondos para el personal y otras cargas sociales.

En el ejercicio 2007 la plantilla media del Personal de Tierra del Grupo disminuyó un 7,2% respecto al año anterior, descendiendo el número de empleados de los Colectivos de Vuelo en un 3,9%. El ahorro derivado de la reducción de plantilla fue parcialmente contrarrestado por el impacto de las medidas contempladas en los Convenios Colectivos y otros acuerdos con el Personal: revisión salarial según Índice de Precios al Consumo para el colectivo de Tierra (que supuso un 2,1% del total de gastos de personal), paga por consecución de resultados no consolidable (2,5%) y deslizamientos.

El coste unitario de personal (por AKO) descendió un 2,0%, cumpliéndose así uno de los objetivos fundamentales definidos en el Plan Director 2006/2008.



Combustible

El gasto de combustible disminuyó un 2,7% respecto al año anterior, elevándose a 1.145,2 millones de euros en el ejercicio 2007, importe que representa un 21,9% de los costes de explotación recurrentes del Grupo Iberia (y casi un 25% de los gastos del negocio de transporte). El siguiente cuadro ofrece un desglose de los elementos que intervinieron en ese descenso:

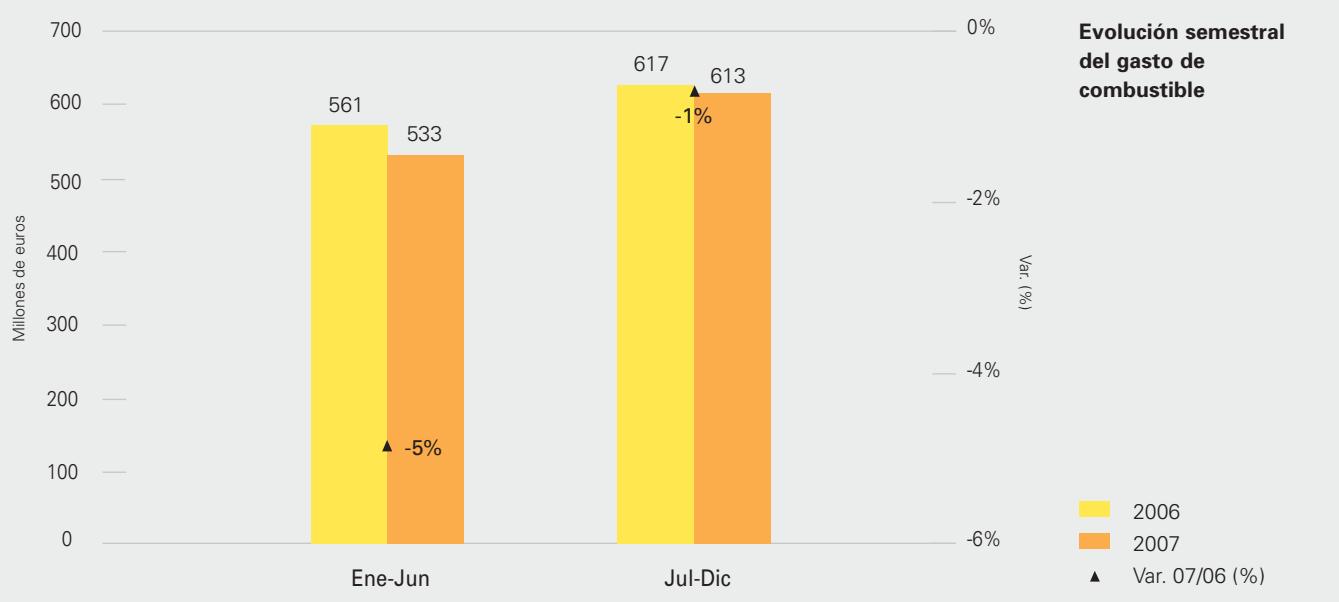
	Causas de la variación del gasto de combustible					Millones de euros Variación Total s/ 2006
	Precio ^(*)	Volumen	Tipo de cambio ^(*)	Eficiencia	Otros	
	IBERIA	68,6	9,5	(75,7)	(25,6)	(9,1) (32,3)
IBERIA	68,6	9,5	(75,7)	(25,6)	(9,1)	(32,3)

(*) Las variaciones por precio y tipo de cambio incluyen los efectos de las coberturas.

Dos factores contribuyeron a esta disminución de 32,3 millones de euros respecto al gasto contabilizado en 2006: la depreciación del dólar frente al euro, que supuso casi 76 millones de menor gasto (una vez incluido el efecto de las coberturas de tipo de cambio); y el menor consumo unitario de la flota, cuya mayor eficiencia permitió reducir el coste en 25,6 millones de euros. Estos efectos positivos fueron parcialmente contrarrestados por el impacto de la subida del precio del queroseno de aviación después de coberturas (68,6 millones) y, en menor medida, por el incremento de actividad (9,5 millones).

Por otra parte, la valoración de las coberturas de precio de combustible "no eficaces" (en terminología de las NIIF) disminuyó el gasto de combustible en 5,4 millones de euros en 2007 (frente a un mayor gasto de 3,7 millones en 2006).

Los precios del crudo de referencia en los mercados internacionales se incrementaron paulatinamente durante el primer semestre del ejercicio 2007, si bien se movieron en niveles inferiores a los registrados en el mismo periodo de 2006. Sin embargo, los precios aceleraron su escalada a partir de julio, registrando un fuerte incremento interanual en el último trimestre del año.



IBERIA gestiona el coste de combustible de aviación mediante políticas activas de control de riesgos, que se concretan en coberturas de los precios del combustible. Estas coberturas también amortiguaron una parte del impacto de la subida del precio en los mercados internacionales, permitiendo reducir el gasto en 17,8 millones de euros en el acumulado de los doce meses de 2007.

Con todo ello, en el ejercicio 2007 el coste unitario del combustible se situó en 1,72 céntimos de euro por AKO, descendiendo un 3,7% respecto al año anterior.



Servicios de tráfico

En el año 2007, el gasto de los servicios de tráfico se situó en 446,9 millones de euros, descendiendo ligeramente respecto al año anterior (1,1%). El gasto por despacho de aviones se incrementó un 4,5% (cinco millones de euros) debido, en parte, a la prestación del servicio por terceros en los aeropuertos de Barcelona, Lanzarote y Fuerteventura a partir de febrero de este año, como consecuencia de las nuevas concesiones, mientras que en 2006 el coste de esos servicios, al realizarse en propio, quedaba recogido en más del 80% en los gastos de personal. Este hecho también influyó parcialmente en el aumento del coste de pasarelas, estacionamientos y otros servicios aeroportuarios (tres millones de euros respecto al año anterior). Estos incrementos fueron compensados por los descensos registrados en las tasas de aterrizaje (un 5,7%), debido a un menor número de vuelos, y en otros costes operativos, entre los que destacó la reducción obtenida en los gastos derivados de incidencias (viajes interrumpidos, pérdidas de conexión y entrega de equipajes) cuyo importe disminuyó un 20,4% con relación al registrado en 2006.

El coste unitario de los servicios de tráfico se situó en 0,67 céntimos de euro por AKO, descendiendo un 2,0% respecto al año anterior.

Alquiler de flota

El gasto de alquiler de flota se situó en 433,3 millones de euros, disminuyendo en 15,9 millones (un 3,5%) con relación al gasto contabilizado en 2006. El coste por alquiler de la flota de pasaje fue un 4,2% inferior al del año anterior, debido a: la disminución del coste del *wet lease* en un 10,3%, derivado de la reducción del número de horas bloque operadas y a la reestructuración de la operación bajo este tipo de contratos; el descenso del 1,4% en el gasto de los arrendamientos operativos, al reducirse el número de aeronaves arrendadas; y, además, el menor impacto que tuvo la aplicación de la NIC 39 en este concepto, con un aumento del gasto de 12,8 millones de euros en 2007, frente a 24,6 millones en 2006. Estos descensos se vieron parcialmente compensados por el incremento en el coste por alquiler de aviones de carga, que aumentó en 2,6 millones de euros (un 20,3%) respecto a 2006, debido a un aumento del 3,0% en el número de horas bloque arrendadas, en parte para suplir la retirada de un A340 en las rutas a Canarias desde junio, y por haber sustituido el tipo de avión carguero alquilado, operando un modelo más eficiente en el consumo de combustible.

El coste unitario del alquiler de flota se situó en 0,65 céntimos de euro por AKO, descendiendo un 4,5% respecto al año precedente.

Mantenimiento de flota

El gasto de mantenimiento de flota ascendió a 409 millones de euros en el ejercicio 2007, aumentando en 71,3 millones (un 21,1%) respecto a 2006, motivado principalmente por los mayores trabajos realizados para flotas de terceros, cuya facturación subió un 24,9%. El desglose por naturalezas de este aumento del gasto es el siguiente: los repuestos de flota se situaron 15 millones de euros por encima de la cifra contabilizada en 2006; los servicios externos de reparación y conservación de flota se incrementaron en 55,1 millones de euros; y la dotación a la provisión para grandes reparaciones subió 1,2 millones de euros.

En el gasto de mantenimiento de la cuenta de explotación de gestión está incluida una dotación por obsolescencia de repuestos de flota por importe de 4,1 millones de euros en 2007, que en la Memoria del Grupo Iberia queda recogida en el epígrafe "Otros gastos de explotación – Otros".

Si hacemos referencia al coste de mantenimiento unitario de la flota propia, se incrementó un 9,9% con relación a 2006, debido en buena medida al aumento de trabajos relacionados con la devolución de aviones en la primera parte del año, que coincidió con la realización, parcialmente anticipada, de un elevado número de revisiones de aviones y motores, lo que motivó un fuerte incremento temporal de la contratación de servicios externos.

Tasas de navegación

El gasto agregado de los servicios de control de tráfico aéreo disminuyó en 11,7 millones de euros con relación a 2006, lo que supone un descenso del 4,1% hasta situarse en 274,1 millones de euros en el ejercicio 2007. El coste de los servicios de ayuda a la navegación en ruta descendió 7,4 millones de euros, y el coste de las tasas de aproximación se redujo en 4,3 millones de euros, en ambos casos favorecido por el menor número de vuelos operados. Las tasas unitarias de aproximación de los aeropuertos españoles en 2007 se incrementaron un 3% respecto a 2006. El incremento medio de las tasas de navegación de Eurocontrol para los diez principales países que sobrevuela IBERIA fue del 1,2% respecto al año anterior. El coste unitario por AKO descendió un 5,0%, situándose en 0,41 céntimos de euro.

Comerciales

En el ejercicio 2007 los costes comerciales (comisiones, gastos de publicidad y de promoción y desarrollo) se situaron en 242,6 millones de euros, disminuyendo un 1,4% respecto al ejercicio anterior, gracias al descenso del 10,7% alcanzado en el gasto de las comisiones, debido principalmente a la reducción de la comisión fija a las agencias nacionales al 0,4% a partir de enero de 2007 (frente al 1% en el año anterior), y a la extensión a la mayoría de los mercados internacionales del modelo de comisión cero. El importe agregado del resto de los costes comerciales (gastos de publicidad, promoción y desarrollo de acuerdos), se incrementó un 6,2% respecto a 2006.

El coste comercial unitario disminuyó un 2,4% respecto al año anterior, situándose en 0,37 céntimos de euro por AKO en 2007. La relación de los gastos comerciales netos sobre los ingresos de tráfico se situó en el 3,4%, descendiendo 0,2 puntos porcentuales respecto al ejercicio 2006.



Servicios a bordo

El gasto del servicio a bordo aumentó en 6,5 millones de euros respecto a 2006, lo que supone un incremento del 7,4%, motivado por el aumento del número de pasajeros de las rutas de largo radio (un 8,1%) y, en particular, por el aumento del número de pasajeros en la *Clase Business Plus* (un 18,8%).

Amortización

El importe de las dotaciones a la amortización descendió un 1,9% (4,2 millones de euros) con relación a 2006, siendo el menor número de aviones la causa más relevante de este descenso.

Indemnizaciones a pasajeros y equipajes

La compañía logró reducir el gasto por indemnizaciones a pasajeros y equipajes en un 28,4% respecto a la cifra de 2006, situándose en 37 millones de euros (14,7 millones por debajo del ejercicio anterior). En los primeros meses de 2006 el coste se había visto afectado por las dificultades operativas iniciales, tras la apertura de la Terminal T4 del aeropuerto de Madrid-Barajas.

Seguros

El gasto de los seguros descendió un 38,0% respecto al año anterior (11,3 millones de euros), situándose en 18,4 millones, gracias a la disminución del volumen en las variables que determinan el riesgo, a la reducción del número de aviones en operación y, en menor medida, a la depreciación del dólar. La tendencia del mercado en cuanto a primas y capacidad, y la estrategia de colocación de riesgos, han permitido conseguir una mejora en los costes y coberturas de las pólizas de aviación.

4.3. Otros resultados

El Grupo Iberia obtuvo unos resultados de las operaciones de 412,5 millones de euros en el ejercicio 2007, aumentando en 277,3 millones respecto al año 2006, gracias al significativo incremento de los beneficios de explotación (recurrentes), y a la mejora de los resultados positivos no recurrentes, tal y como se refleja en el siguiente cuadro:

Grupo Iberia	2007	2006	Millones de euros	
			Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
Resultado de Explotación	283,5	122,0	161,6	132,5
Ingresos no recurrentes	218,0	77,6	140,4	180,9
Gastos no recurrentes	89,0	64,4	24,6	38,2
Resultados no recurrentes	129,0	13,2	115,8	n.s.
Resultado de las operaciones	412,5	135,2	277,3	205,2
Ingresos financieros	126,2	88,0	38,2	43,4
Gastos financieros	59,9	60,6	(0,7)	(1,2)
Resultado por diferencias de cambio	(3,0)	(1,1)	(1,9)	(173,7)
Otros ingresos y gastos	0,2	(0,8)	0,9	118,9
Resultado financiero	63,5	25,5	37,9	148,7
Part. rdos. soc. puestas equivalencia	(29,5)	4,5	(34,0)	n.s.
Resultado antes de impuestos	446,4	165,2	281,2	170,3
Impuesto de Sociedades	(118,8)	(108,2)	(10,6)	(9,8)
Resultado consolidado del ejercicio	327,6	57,0	270,6	n.s.
Rdo. atribuible a minoritarios	0,3	0,2	0,0	9,7
Rdo. de la Sociedad Dominante	327,3	56,7	270,6	n.s.
Rdo. consolidado (sin ajustes créditos fiscales)	327,6	116,1	211,5	182,2

n.s.: no significativo.

4.3.1. Ingresos y gastos no recurrentes

Los ingresos no recurrentes ascendieron a 218 millones de euros, aumentando en 140,4 millones respecto al ejercicio anterior. Esta cifra del año 2007 incluye beneficios por enajenación de activos no corrientes por un importe de 204 millones de euros. Cerca de la mitad de ese importe (94,4 millones de euros en las cuentas consolidadas) corresponde a la plusvalía obtenida por la devolución de aportaciones a los socios y venta de una parte de la participación de IBERIA en Wam Acquisition, S.A., consecuencia de la operación de recapitalización en esta última compañía. El resto de los beneficios procede en su mayor parte (alrededor de 70 millones) de distintas operaciones relacionadas con la flota: plusvalías por operaciones de *sale and lease back*; la venta de las primeras unidades MD87 (de acuerdo con el contrato



firmado en febrero de 2007, que contempla la venta escalonada de la totalidad de la flota MD a lo largo de 30 meses); y los beneficios por enajenación de varios motores de las flotas B757 y B747. Adicionalmente, en el mes de noviembre se contabilizó un beneficio no recurrente de 25,4 millones de euros, correspondiente a la venta de una parte de los terrenos de IBERIA en la zona industrial de La Muñoz (expropiadados por AENA en 1999). Otro ingreso no recurrente de cuantía relevante fue una plusvalía de 5,5 millones de euros por la liquidación final de la venta de la marca SAVIA producida dos años antes.

Los ingresos no recurrentes del ejercicio 2006 (77,6 millones de euros) incluían 53,3 millones por la recuperación del fondo de amortización de reparables de motor, y una plusvalía de 14,7 millones procedente de la liquidación final por la venta de la participación en Musini (antigua compañía aseguradora de la SEPI participada por IBERIA).

Los gastos no recurrentes se situaron en 89 millones de euros en 2007, superando en 24,6 millones a la cifra alcanzada en 2006. De estos 89 millones de euros, 64 corresponden a una dotación extraordinaria destinada a cubrir la previsión realizada por la compañía de eventuales gastos para la prórroga y actualización del Expediente de Regulación de Empleo (ERE). Otros 10,4 millones están vinculados a la devolución de aviones en el marco del plan de renovación de flota de corto y medio radio. La cifra del ejercicio anterior recoge unas dotaciones extraordinarias de 25,8 millones de euros para el ERE, y 26,4 millones por obsolescencia de existencias (reparables de motor).

4.3.2. Resultados financieros

En el ejercicio 2007 el resultado financiero se situó en 63,5 millones de euros de beneficios, superando en 37,9 millones a los registrados en el año anterior, debido al aumento de los ingresos financieros en un 43,4%, hasta alcanzar los 126,2 millones de euros. Este incremento de los ingresos estuvo motivado por el aumento de los intereses de las imposiciones a corto plazo, derivado del incremento del saldo medio disponible y del alza de los tipos de interés. Por su parte, los gastos financieros descendieron un 0,7% respecto a 2006, situándose en 59,9 millones de euros en 2007.

4.3.3. Resultado neto

La compañía logró un beneficio consolidado antes de impuestos de 446,4 millones de euros en el ejercicio 2007, frente a los 165,2 millones de beneficios registrados en 2006, lo que supone un incremento del 170,3%.

El 28 de noviembre de 2006 fue aprobada la Ley 35/2006, que incluye una modificación parcial del Impuesto de Sociedades, en la cual se establece la reducción del tipo de gravamen general de dicho impuesto, del 35% al 32,5% en 2007 y al 30% a partir de 2008. La compañía registró un gasto correspondiente al Impuesto de Sociedades por un importe de 118,8 millones de euros en 2007, frente a los 108,2 millones registrados en 2006, que incluían 59,1 millones de euros derivados de un ajuste fiscal por regularización de los créditos fiscales.

El resultado consolidado después de impuestos se situó en 327,6 millones de euros en 2007, aumentando en 270,6 millones respecto al año 2006, año en el que la compañía alcanzó un resultado neto de 57 millones de euros.

4.4. Inversiones

La inversión neta (descontadas las desinversiones) del Grupo Iberia en elementos del activo material e inmaterial se situó en -2,7 millones de euros en el ejercicio 2007.

Las operaciones de inversión en flota efectuadas se refieren a modificaciones de interiores de aviones A340/300, A340/600, A320, A321 y A319 (20 millones de euros en total), y a la activación de revisiones y boletines de A320 en propiedad (16,2 millones de euros), y de A320 y A321 en régimen de arrendamiento (6 millones). También se ha comprado un motor de repuesto para la flota A321 (2,5 millones de euros) y dos para la flota A340-600 (21,8 millones de euros). Por otra parte, la compañía realizó la venta de algunos aviones MD87 (3,6 millones de valor neto contable), de acuerdo con el contrato de venta firmado, y de un motor de B757 (un millón de valor neto contable). Se ha cancelado el leasing financiero de seis aviones A320 del año 1999, traspasándose estos aviones a leasing operativo (123,4 millones de valor neto contable).

Las principales inversiones efectuadas en otros activos fueron: equipos para handling y mantenimiento (23,0 millones de euros), construcciones e instalaciones (4,9 millones), equipos y aplicaciones informáticas (27,8 millones) y rotables y reparables de flota (20,0 millones de euros).

En referencia a las inmovilizaciones financieras, las inversiones más relevantes por su cuantía fueron la entrega de anticipos de flota de los modelos A340 (79 millones), A320 (34,4 millones) y A319 (16,2 millones de euros). En marzo de 2007 IBERIA realizó un desembolso de 8,8 millones de euros por la participación que posee de Clickair Líneas Aéreas, de acuerdo con las ampliaciones de capital previstas en el Plan de Negocios de la compañía participada, inversión que se añade a los 15,2 millones de euros desembolsados en la fase de lanzamiento de la compañía durante el año 2006.

Las desinversiones financieras más importantes se corresponden a los siguientes hechos: devolución de anticipos de flota A319, A320 y A321 (200 millones de euros en total) y de motores A340/600 (14,5 millones); al traspaso a corto plazo de préstamos a sociedades Iberbus Concha, Chacel, Rosalía y Arenal (62,9 millones de euros) que vencen en 2008 y financian cuatro A340/300; a la actualización por tipo de cambio de los citados préstamos Iberbus; a la cancelación del préstamo otorgado por IBERIA a Wam Acquisition, S.A., habiéndose procedido a su cobro (47,5 millones de euros), junto con la venta del 0,5% de su participación (6,8 millones de euros de valor en libros).

4.5. Balance de situación

El siguiente cuadro muestra las principales partidas del Balance de Situación Consolidado a 31 de diciembre de 2007 y 2006:

Grupo Iberia	2007	2006	Millones de euros	
			Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Inmovilizaciones materiales e intangibles	1.184,0	1.399,8	(215,7)	(15,4)
Activos financieros no corrientes	420,8	640,1	(219,4)	(34,3)
Resto activos no corrientes	481,7	451,4	30,3	6,7
Deudores y otros activos corrientes	927,6	806,8	120,8	15,0
Inversiones financieras corrientes	859,8	1.489,3	(629,6)	(42,3)
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	2.142,9	963,7	1.179,2	122,4
Total Activo	6.016,8	5.751,3	265,6	4,6
Patrimonio neto	2.005,9	1.738,6	267,3	15,4
Provisiones a largo plazo	1.377,0	1.359,1	17,9	1,3
Pasivo remunerado no corriente	304,2	481,3	(177,1)	(36,8)
Otros acreedores no corrientes	214,9	116,1	(98,8)	85,1
Pasivo remunerado corriente	162,9	238,3	(75,5)	(31,7)
Otros pasivos corrientes	1.952,0	1.817,9	134,1	7,4
Total Pasivo	6.016,8	5.751,3	265,6	4,6

El patrimonio neto del Grupo Iberia asciende a 2.005,9 millones de euros a 31 de diciembre de 2007, aumentando en 267,3 millones respecto a la cifra alcanzada en 2006, debido principalmente al significativo aumento de los beneficios consolidados del ejercicio, que en 2007 superaron en 270,6 millones a los alcanzados en 2006.

Las provisiones para riesgos y gastos a largo plazo se sitúan en 1.377,0 millones de euros al cierre del ejercicio 2007, aumentando un 1,3% respecto al año anterior. El desglose del saldo a 31 de diciembre de 2007 es el siguiente: 64,3 millones de euros de provisiones para grandes reparaciones de flota; 640,7 millones de provisiones para obligaciones con el personal, entre las que se incluyen los fondos dotados para el personal de vuelo en situación de reserva; y 672,0 millones de euros de provisiones para responsabilidades, que incluyen los fondos dotados para la reestructuración de la plantilla (ERE en curso y su extensión prevista). La aplicación de las provisiones más significativas corresponde a los pagos por los distintos ERE, que ascendieron a 79,3 millones de euros en 2007. Durante 2007 se dotaron 64 millones de euros destinados a eventuales gastos correspondientes a la prórroga de los ERE.

La deuda remunerada a corto y largo plazo (emisión de obligaciones, deudas con entidades de crédito y obligaciones por arrendamientos financieros) se sitúa en 467,1 millones de euros al cierre de 2007, descendiendo en 252,6 millones de euros (un 35,1%) con relación a la deuda del año anterior.

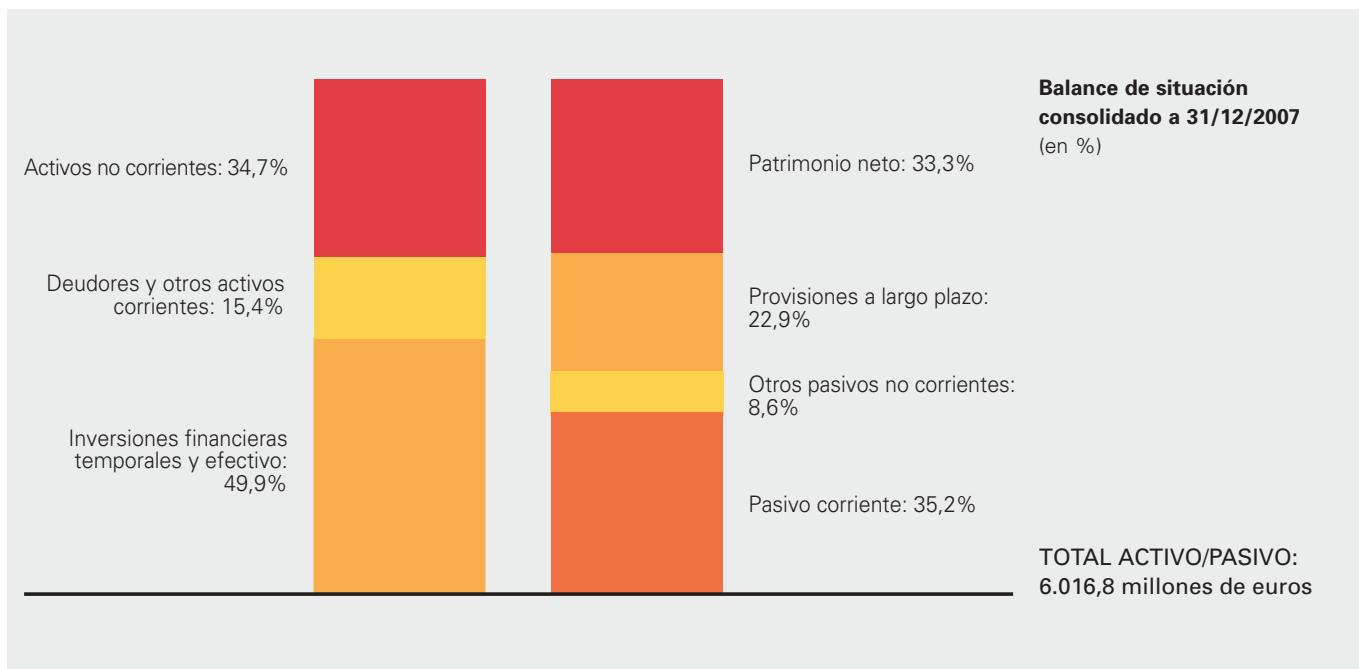
El saldo de disponible (inversiones financieras temporales a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes) se sitúa en 3.002,7 millones de euros al finalizar el ejercicio 2007, aumentando en 549,6 millones de euros respecto al cierre de 2006. Aquella cifra incluye la valoración de las operaciones de cobertura (en aplicación de la NIC 39) que a 31 de diciembre de 2007 supone un aumento de 35,3 millones de euros en el saldo de las inversiones financieras temporales en el balance, frente a los 11,3 millones contabilizados a cierre del ejercicio 2006.

El endeudamiento neto de balance del Grupo Iberia continúa mejorando y siendo claramente negativo, esto es, el saldo de las cuentas financieras del activo a corto plazo (una vez excluida la valoración de las coberturas) supera al total de las deudas remuneradas. Así, el endeudamiento neto se sitúa en -2.500,4 millones de euros a 31 de diciembre de 2007, frente a los -1.722,2 millones de euros al cierre del año precedente. Esta importante mejora de 778,2 millones de euros (un 45,2%) respecto a 2006, fue posible por el aumento registrado en el saldo de disponible (sin valoración de coberturas), que superó en 525,6 millones al saldo contabilizado a 31 de diciembre de 2006. También contribuyó en este notable incremento la ya mencionada disminución de la deuda remunerada.

La deuda neta ajustada, que incluye la transformación a deuda equivalente de las cuotas del arrendamiento operativo (sin incluir el efecto de la valoración de las coberturas a cierre de ambos períodos) y otros ajustes de balance, asciende a 581,7 millones de euros, descendiendo en un 56,8% respecto a la cifra del año anterior.

Las ya comentadas desinversiones efectuadas en elementos de flota son el motivo principal de la disminución registrada en el saldo de las "Inmovilizaciones materiales e intangibles" a 31 de diciembre de 2007 (-215,7 millones de euros respecto al cierre de 2006).

El saldo de los "Activos financieros no corrientes" disminuye en 219,4 millones de euros con relación al cierre del ejercicio anterior, debido principalmente a los siguientes hechos: la desinversión correspondiente a los préstamos Iberbus que vencen en 2008 y financian cuatro A340/300 (en parte, traspasados al corto plazo); la actualización por tipo de cambio del saldo de los citados préstamos; la cancelación del préstamo otorgado por IBERIA a Wam Acquisition, S.A. por valor de 47,5 millones de euros, y la venta de un 0,5% de su participación.



4.6. Estado de flujo de efectivo

El siguiente cuadro refleja las principales magnitudes del estado de flujo de efectivo consolidado correspondiente a los ejercicios 2007 y 2006.

Grupo Iberia	Millones de euros	
	2007	2006
Resultados antes de impuestos	446,4	165,2
Dotaciones a la amortización y pérdidas por deterioro de activos	215,3	219,3
Dotaciones a provisiones (neto)	156,8	107,4
Aplicaciones de provisiones (a)	(146,7)	(129,7)
Ganancias / pérdidas por ventas de activos y de participaciones (b)	(196,3)	(24,3)
Otros ajustes a los flujos de efectivo	(25,4)	(107,4)
Pagos / devoluciones de impuestos	(137,4)	101,1
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	312,6	546,4
 Inversión neta en activos materiales, intangibles e invers. inmobiliarias	182,7	(116,0)
Inversión neta en invers. financieras y otros activos no corrientes	120,0	23,6
Inversión neta en invers. financ. y otros activos financieros corrientes (c)	734,9	(294,1)
Dividendos e intereses cobrados	101,7	55,5
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	1.139,4	(331,1)
 Dividendos pagados	(33,3)	(18,7)
Aumento de capital y prima de emisión	7,8	7,9
Variación en las deudas e intereses pagados	(242,2)	(76,8)
Variación neta en acciones propias	(5,2)	14,5
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	(272,8)	(73,1)
 Aumento / disminución neta del efectivo o equivalentes	1.179,2	142,3
 Saldo de efectivo o equivalentes al inicio del periodo	963,7	821,4
Saldo de efectivo o equivalentes al final del periodo	2.142,9	963,7

(a) En su mayor parte por pagos asociados al ERE en ambos ejercicios.

(b) En 2007 corresponde principalmente a las ventas de flota y a la operación de recapitalización en Wam Acquisition S.A.

(c) Corresponde casi en su totalidad a la variación del saldo en las inversiones financieras temporales a un plazo superior a tres meses e inferior a un año (que bajo NIIF no tiene la consideración de efectivo).

4.7. Gestión de riesgos no operativos

Con el propósito de controlar y disminuir el impacto potencial de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio de combustible en los resultados de la compañía, IBERIA mantiene un programa de gestión global de sus Riesgos no Operativos.

Para lograr este objetivo y dentro del marco establecido para la contratación de coberturas de acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad, IBERIA utiliza un modelo *Value at Risk* con el fin de evaluar probabilísticamente el posible efecto de las variables de mercado en sus resultados, y define los objetivos máximos de volatilidad y el Programa de Coberturas necesario para alcanzarlo.

En los siguientes tres apartados se describe el mencionado Programa de Coberturas de la compañía.

4.7.1. Riesgo de tipo de cambio

Debido a la naturaleza de sus actividades, IBERIA está expuesta a un riesgo de tipo de cambio, tanto a nivel operativo (flujos) como de balance. A continuación se detallan las principales operaciones de cobertura en dólares.

Flujos

La compañía registró una posición corta en dólares de aproximadamente 925 millones en el ejercicio 2007, al ser los ingresos en esa divisa (22,8% del total) inferiores a los gastos (37,2% del total).

De acuerdo con el Programa de Coberturas, esta posición se cubre:

- Hasta un 50% con coberturas estratégicas de hasta cinco años de plazo, mediante *swaps* de rentas de alquileres de flota denominados en dólares a euro.
- El porcentaje restante se gestiona en operaciones tácticas de horizonte temporal entre uno y tres años, que permiten adaptarse a la tendencia del mercado, y que también están asociadas a movimientos reales de pagos en dólares de la compañía.

A 31 de diciembre de 2007, IBERIA mantenía cubierto el 70% de su posición de flujos en dólares del ejercicio 2008 y el 45% de la posición del 2009.

Balance

La compañía mantiene activos en dólares por importe de 571 millones, debido a los préstamos concedidos a las sociedades Iberbus, los pagos anticipados a los proveedores de flota y motores, los *equities* de aviones A320 y las fianzas. Asimismo, mantiene una posición de pasivo en dólares por importe de 421 millones que, junto a coberturas *swaps* contratadas, permiten neutralizar el efecto de las diferencias de cambio por traslación.

Entrada de flota

Con el fin de acotar la volatilidad de los mercados de cambios y su impacto en la financiación o adquisición de nuevos aviones, la compañía cubre el cambio de entrada adquisición/financiación de los aviones, mediante la contratación de operaciones de compra a plazo y estructuras de opciones que permiten asegurar un nivel o rango determinado. La entrada de nueva flota prevista en 2008 genera una posición corta de 78 millones de dólares a cierre del ejercicio 2007, que se encuentra cubierta en un 45%.

4.7.2. Riesgo de tipo de interés

Aunque IBERIA tiene una deuda neta de balance negativa, si incorporamos la deuda nocional correspondiente a los arrendamientos operativos (multiplicando por ocho las cifras de rentas por alquiler de aviones), la deuda neta total ajustada asciende a 608 millones de euros en sus cuentas individuales. A 31 de diciembre de 2007, el porcentaje de la deuda bruta ajustada que la compañía mantiene a tipo fijo es el 55%, a tipo de interés flotante con protección un 5% y el 40% restante a tipo variable.

La sensibilidad a un incremento de un punto porcentual en los tipos de interés del euro es positiva en 24,4 millones de euros, debido a la posición de caja que mantiene la compañía. Sin embargo, la sensibilidad a un incremento de un punto porcentual en los tipos de dólar es negativa en 10,2 millones de euros.

Riesgo de liquidez

La compañía IBERIA mantiene a 31 de diciembre de 2007 una posición de caja equivalente que asciende a 2.934,1 millones de euros (tesorería más inversiones financieras temporales) en sus cuentas individuales, y está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo, repos de deuda, eurodepósitos y papel comercial contratados a través de entidades financieras de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo vigente. La cartera tiene un vencimiento máximo siete meses.

Además de las inversiones a corto plazo y de la posición de caja, la compañía dispone de pólizas de crédito por importe de 190 millones de euros que garantizan sus necesidades de liquidez.



4.7.3. Riesgo de precio de combustible

IBERIA controla el coste del combustible de aviación, que está directamente ligado a la variación de los precios del petróleo, mediante políticas activas de gestión de riesgos, con el fin de mitigar el efecto de las oscilaciones que sufre la cotización del precio del queroseno en el mercado internacional y reducir las desviaciones sobre el presupuesto de la compañía en este concepto.

La compañía ha mantenido la política de cubrir directamente el precio del queroseno, y emplea para ello una combinación de herramientas financieras como *swaps* y opciones como *caps* y *collars*, entre otras.

Durante 2007 el precio del combustible tuvo una trayectoria ascendente, volviendo a superar los máximos históricos ya alcanzados en el año 2006. Así, el precio del crudo de referencia Brent se movió por encima de los 80 dólares durante el último trimestre del ejercicio, llegando a superar los 96 dólares por barril. Las coberturas que aseguran el precio del combustible estuvieron en el entorno del 50% del volumen consumido a lo largo del año. En el conjunto del ejercicio, el precio medio final para IBERIA, después de coberturas, fue del orden de 68 dólares por barril equivalente.

IBERIA consume algo más de dos millones de toneladas métricas anuales equivalentes a más de 2.500 millones de litros de queroseno con la producción actual. Ese volumen, valorado al precio medio del año 2007, significó un gasto de 1.145,2 millones de euros en las cuentas del Grupo. Las coberturas de precios realizadas permitieron aminorar el gasto de combustible en 17,8 millones de euros en 2007, dejando el coste por AKO en 1,72 céntimos de euro.

4.8. Perspectivas

4.8.1. Evolución previsible

Las proyecciones sobre el crecimiento económico mundial en 2008 han sido revisadas a la baja a principios de año, como consecuencia de las perturbaciones en los mercados financieros, iniciadas en el ecuador del año 2007, y a la vista de diversos indicadores que confirman una marcada desaceleración en la expansión económica de algunos países desarrollados, principalmente Estados Unidos. Se prevé, sin embargo, que las principales economías emergentes mantendrán un fuerte dinamismo. Según las últimas previsiones del Fondo Monetario Internacional, el crecimiento de la economía mundial, en términos de producto interior bruto, se reducirá al 4,1% en 2008, desde el 4,9% estimado para el año anterior.

Afectado por esa desaceleración económica, el tráfico aéreo de pasajeros continuará creciendo en 2008, pero a un ritmo inferior al que se registró en 2007. Según las últimas previsiones de IATA, el tráfico internacional tendrá un incremento medio de alrededor del 5% en 2008 (frente al 7,4% en el año anterior). Además, IATA considera difícil que el sector aéreo pueda continuar mejorando el coeficiente de ocupación de pasaje, que fue uno de los factores que llevó a un aumento de los ingresos en 2007, porque el ritmo de entregas de nuevos aviones probablemente será incrementado en los dos próximos años.

En referencia al tráfico aéreo internacional de carga, IATA prevé un crecimiento en torno a un 4-4,5% en el conjunto del año 2008, similar al 4,3% registrado en 2007.

IATA prevé que el crecimiento de los ingresos del sector aéreo se aminore en 2008, situándose en el 4,7%. Durante 2006 y 2007 el fuerte crecimiento económico permitió a las compañías incrementar los ingresos unitarios y compensar el impacto de la subida del combustible. Pero será difícil mantener los incrementos de *yield* si el crecimiento de la demanda se debilita y la capacidad ofertada aumenta a mayor ritmo. Así, IATA prevé que el sector obtenga, por segundo año consecutivo, beneficios en 2008, si bien se situarán en torno a 5.000 millones de dólares, por debajo de los estimados para el año 2007.

Un hecho relevante para las compañías aéreas europeas y norteamericanas es la entrada en vigor del acuerdo de liberalización de las rutas internacionales entre la Unión Europea (UE) y Estados Unidos (EE.UU.) el 31 de marzo de 2008. Este acuerdo de "Cielos abiertos", al reconocer el concepto de "operador comunitario", va a permitir que cualquier compañía de los veintisiete estados de la UE pueda volar a los EE.UU. desde cualquier punto de la UE, y viceversa. Hasta ahora, España y algunos otros países de la UE tenían derechos de tráfico restringidos para volar a EE.UU.; por ello, el acuerdo resultará favorable para el desarrollo del tráfico entre España y Norteamérica. A medio plazo se espera un aumento de la competencia en las rutas del Atlántico, y es posible que este nuevo marco regulatorio facilite eventuales acuerdos de fusión o adquisición entre compañías aéreas.

En el negocio de transporte, la compañía continuará fortaleciendo la operación de red en el *hub* de Madrid-Barajas, y finalizará el proceso de reestructuración de la red de corto/medio radio. Así, aunque IBERIA prevé mantener en 2008 un volumen total de oferta (medido en AKO) similar al del año anterior, se producirá un incremento significativo en la capacidad ofertada en los vuelos desde/a Madrid, principalmente en los enlaces europeos que proporcionan tráfico al sector de largo radio. Éste último tendrá un crecimiento de oferta moderado (en torno a un 2,6% respecto a 2007).

Para aprovechar el beneficio potencial que ofrece el mencionado acuerdo de "Cielos abiertos", IBERIA y American Airlines firmaron un acuerdo de intenciones en julio de 2007, con el objetivo de ampliar su colaboración comercial y operativa en el Atlántico Norte. Al mismo tiempo, ambas compañías y sus aliadas de oneworld Finnair, Malev y Royal Jordanian firmaron un acuerdo marco de cooperación multilateral de similar alcance. Ambos acuerdos han sido presentados ante el Departamento de Transportes de Estados Unidos con la finalidad de conseguir la inmunidad antimonopolio de cara a la coordinación de tales actividades.



IBERIA, de acuerdo al plan de renovación de su flota de corto y medio radio, tiene previsto seguir incorporando nuevos aviones de la familia Airbus A320 a lo largo del año 2008, dando continuidad al proceso de sustitución de los aviones más antiguos y facilitando la retirada de la flota MD. La compañía estima que tendrá un total de 126 aviones operativos al finalizar el ejercicio, con un aumento significativo en la productividad media de la flota. En todo caso, IBERIA mantiene distintas opciones en el acuerdo firmado con Airbus, que junto a los aviones contratados en *wet lease*, le otorgan una amplia flexibilidad para ajustar su capacidad a la evolución del mercado.

En referencia al negocio de mantenimiento a terceros, IBERIA prevé seguir aumentando la producción y la facturación, superando los objetivos establecidos en el Plan Director.

Durante 2008 el área de Handling continuará desarrollando tanto acciones comerciales como de optimización del uso de los recursos y de reducción de gastos, para compensar el impacto del fuerte aumento de la competencia experimentado desde febrero de 2007, con la consiguiente reducción de márgenes.

4.8.2. Descripción de los principales riesgos e incertidumbres

Ante la creciente incertidumbre sobre la evolución del entorno económico y del mercado, la gestión de la compañía continuará basada en tres aspectos clave: la orientación al cliente, la capacidad de adaptación al cambio, y el permanente esfuerzo en la reducción de costes.

El precio del petróleo y sus derivados continuará siendo un factor condicionante de la rentabilidad de las compañías aéreas. La mayoría de los analistas especializados consideran que la demanda mundial de petróleo seguirá aumentando a un ritmo vigoroso en 2008, suponiendo que las principales economías emergentes (en especial, China, India y países de Oriente Medio) mantengan su dinamismo, mientras que el incremento de la producción continuará limitado por diversas condiciones. Así, se prevé que los precios del combustible seguirán probablemente altos e inestables en los próximos meses. La compañía ha desarrollado una compleja estructura de coberturas de precio del combustible para los próximos trimestres, utilizando diversos instrumentos financieros.

La situación de fuerte competencia en el mercado aéreo europeo y, especialmente en España, ha afectado a la situación financiera de algunas compañías competidoras, lo que puede facilitar eventuales acuerdos de adquisición o de fusión en el sector.

También es destacable el actual desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad en España. En diciembre de 2007 entraron en funcionamiento los corredores que unen Madrid con Málaga y Valladolid, y desde febrero de 2008 el tren de alta velocidad ya une Barcelona y Madrid. Se prevé que especialmente esta última línea tendrá un impacto en el importante volumen de tráfico aéreo entre las dos ciudades. Por ello, IBERIA va a reordenar la capacidad total ofertada en este trayecto (Puente Aéreo y vuelos con reserva) manteniendo una estructura de frecuencias similar a la actual, y utilizando aviones de menor capacidad en algunas de ellas. Adicionalmente, la compañía desarrollará un plan comercial que mejorará el atractivo del producto para los clientes. Este plan se verá apoyado por la ubicación que tendrá el Grupo en la nueva área terminal (T-Sur) del aeropuerto de El Prat a partir del primer trimestre de 2009.

El 31 de diciembre de 2007 finalizó la vigencia del Convenio del Colectivo de Tierra de IBERIA. Por lo tanto, durante el año 2008 la Dirección de la compañía tendrá que llegar a acuerdos con los representantes sindicales para renovar dicho Convenio. Igualmente, mantendrá negociaciones con los nuevos representantes del Colectivo de Tripulantes Técnicos para acordar los términos del nuevo Convenio. El objetivo prioritario de estas negociaciones seguirá siendo el aumento de la productividad y la moderación salarial. Respecto al Colectivo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros, el XV Convenio ha quedado prorrogado hasta finales de 2008.

5. Evolución de las compañías participadas

5.1. Compañías consolidadas por integración global

5.1.1. CACESA

La sociedad Compañía Auxiliar al Cargo Express, S.A. (CACESA), que opera como transitario y consignatario de carga, fue constituida en 1987 por IBERIA, que tiene una participación del 75% en su capital, y la Sociedad Marítimas Reunidas S.A. (MARESA) que tiene el restante 25%. La compañía también desarrolla actividades de transporte, almacenaje y distribución de mercancías, así como actividades auxiliares en el ámbito aeroportuario.

Los ingresos de explotación de CACESA se elevaron a 48,5 millones de euros en el ejercicio 2007, experimentando un descenso del 4,1% con relación al año anterior.

Las ventas por transporte urgente de paquetería (producto Ibexpress) se situaron en 21,0 millones de euros en 2007, experimentando un descenso del 2,8% respecto al año 2006. En el tráfico internacional las ventas disminuyeron un 3,8%. En el doméstico, el mercado carguero a Canarias se vio afectado por la competencia de las dos ofertas cargueras, lanzadas en los últimos meses del año anterior, una desde Madrid y otra desde Zaragoza, experimentando una disminución del 4,2%.

Las ventas del producto transitario (Ibertrás) ascendieron a 24,3 millones de euros en 2007, lo que supone un descenso del 6,2% respecto al ejercicio anterior. La exportación disminuyó un 12,6%, en línea con el comportamiento general de la exportación en España. La importación ha tenido un comportamiento aceptable con un crecimiento del 3,5% respecto al año anterior, atribuible al incremento en la importación de fruta de Latinoamérica. Las ventas en el conjunto del tráfico doméstico disminuyeron un 7,1% debido a la pérdida de un importante contrato en el producto Canario a finales de 2006, negocio que ha sido recuperado a finales de 2007.

Los gastos de explotación de CACESA se situaron en 47,1 millones de euros en 2007, disminuyendo un 4,2% con relación a la cifra del año anterior. Los costes de transporte disminuyeron un 4,4% respecto a 2006, y los gastos de personal lo hicieron en un 2,4%, gracias a la continuidad de la política de contención de plantilla, que disminuyó un 4,5% respecto al año anterior, situándose en 125 empleados equivalentes en 2007.

CACESA (como compañía individual, sin consolidar con ALAER) obtuvo unos beneficios de explotación de 1,34 millones de euros en 2007, disminuyendo un 0,8% respecto al ejercicio anterior. El beneficio antes de impuestos fue de 1,47 millones de euros, mejorando un 3,2% con relación al de 2006, debido a los mejores resultados financieros obtenidos, que aumentaron debido a la subida de los tipos de interés y a las diferencias positivas de cambio.

En febrero de 2007 se superó con éxito la auditoría de revisión anual del Sistema de Calidad ISO 9001 de CACESA.

5.1.2. ALAER

La sociedad Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A. (ALAER) fue constituida por CACESA en junio de 2002. IBERIA participa a través de CACESA en el 75% de ALAER, formando parte ambas compañías del conjunto consolidado por integración global del Grupo Iberia. A través de esta sociedad se realizan diversos servicios auxiliares logísticos, y se lleva a cabo la explotación y gestión de terminales de carga.

En el ejercicio 2007 los ingresos de explotación ascendieron a 9,3 millones de euros, aumentando un 13,4% respecto al año anterior. Este incremento se debió esencialmente a dos factores, por un lado a la ampliación de los contratos con IBERIA en Madrid y Barcelona, y también por el aumento de los negocios con otros clientes, como la gestión de la logística de materiales de sistemas de Savia, que ya se desarrolla en almacenes propios, y la realización de servicios de transporte para Serpista.

Los gastos de explotación fueron de 9,1 millones de euros en 2007, incrementándose un 13,2% respecto al año anterior. Cabe destacar el aumento de los gastos de personal por los incrementos de plantilla (básicamente a través de ETT) para cubrir el crecimiento de actividad. La plantilla media equivalente se situó en 87 empleados equivalentes en 2007, aumentando un 65% respecto al año anterior.

Se alcanzó un beneficio de explotación de 0,17 millones de euros, lo que supone una mejora del 26,6% respecto al año anterior. El resultado antes de impuestos mejoró un 18,7%, hasta situarse en ciento cincuenta y cuatro mil euros (de acuerdo a las NIIF).

Durante el año 2007 han comenzado los trabajos de implantación de la norma ISO 9001:2000.

5.1.3. Binter Finance

La sociedad holandesa Binter Finance B.V., propiedad 100% de IBERIA, inició sus operaciones en noviembre de 1991. A través de su Establecimiento Permanente en España, ejerce las funciones propias de la tesorería internacional de IBERIA. La compañía gestiona y optimiza los flujos de fondos denominados en divisa generados por IBERIA en el extranjero. Igualmente, asesora en la gestión y ejecuta las operaciones de cobertura de los riesgos de tipo de cambio y tipo de interés de IBERIA en los mercados internacionales. En el ejercicio 2007 obtuvo un resultado neto antes de impuestos de 21 mil euros.

5.2. Compañías consolidadas por puesta en equivalencia

5.2.1. Iberia Cards

La Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. (en adelante Iberia Cards), es un Establecimiento Financiero de Crédito que realiza actividades relacionadas con la emisión y gestión de tarjetas de crédito y otros medios de pago. Emite la tarjeta Visa Iberia, cuyo principal atractivo es la participación en el programa de fidelización Iberia Plus. Fue constituida en abril de 2002 por IBERIA, quién posee un 43,5% del capital, y las entidades financieras Banco Popular, BBVA y Caja Madrid.

A final del ejercicio 2006 la Sociedad aprobó un Plan Estratégico donde se establecía un nuevo modelo de negocio. Por lo tanto el año 2007 debe considerarse como un año de transición entre el modelo original de la Sociedad, basado en las tarjetas de pago de fin de mes y la tasa de intercambio, y el nuevo modelo de negocio.

En lo que se refiere al negocio tradicional, el año comenzó con la reducción del ratio de obtención de puntos Iberia Plus en la tarjeta Visa Iberia, por la bajada de la tasa de intercambio, que fue pactada entre el sector financiero y el sector de los comercios. Este hecho disminuye el atractivo del producto, aunque se ha tratado de reducir el impacto sobre los clientes mediante el lanzamiento de distintas promociones a lo largo del año, obteniéndose buenos resultados y poniendo de manifiesto la fortaleza del producto y la fidelidad de la base de clientes de Iberia Cards.

El nuevo modelo de negocio pretende una transformación, tanto de los productos comercializados por la sociedad como del modelo de ingresos de la misma. En el mes de noviembre se lanzó la tarjeta MasterCard Iberia MAX, especialmente diseñada para competir en el negocio de las tarjetas de crédito *revolving*, con excelentes resultados en el comienzo de su comercialización. Por otra parte, en el mes de junio se firmó un acuerdo con American Express que permitirá a la Sociedad la emisión de productos de pago fin de mes más rentables y con mayor valor añadido, que deberán permitirnos crecer en cuota de mercado en los próximos años.

En cuanto a la evolución de variables externas, la mencionada bajada de la tasa de intercambio seguirá produciéndose en los próximos años. Por otra parte, la morosidad en el crédito dentro del sector financiero ha repuntado en los últimos meses del año y será una variable muy a tener en cuenta, especialmente en lo que se refiere al crecimiento del negocio *revolving*.

Iberia Cards obtuvo en el ejercicio 2007 un beneficio antes de impuestos de 3,2 millones de euros, situándose 1,5 millones por debajo del resultado del año anterior.

5.2.2. MASA

La Sociedad Multiservicios Aeroportuarios S.A. (MASA) fue constituida en abril de 2002 por ZENIT Servicios Integrales S.A., que posee una participación del 51% del capital, e IBERIA, que participa con el 49% restante. Esta compañía se dedicó inicialmente a prestar el servicio de limpieza a aeronaves e instalaciones aeroportuarias nacionales, y actualmente realiza todo tipo de servicios auxiliares en el ámbito aeroportuario: asistencia de limpieza interna y externa de aeronaves e instalaciones, asistencia de equipajes, asistencia de carga y correo, asistencia de operaciones en pista, asistencia administrativa en tierra y supervisión. A través de esta empresa IBERIA ha desarrollado un importante negocio complementario al handling. Entre sus clientes se encuentran la propia IBERIA, AENA, Air Nostrum y Vueling.

Durante el año 2007 MASA ha seguido diversificando su cartera mediante la incorporación de nuevas actividades y clientes. En enero incorporó el servicio de carretero, consistente en el desplazamiento de aviones desde un punto a otro del aeropuerto con la ayuda de un push-back de arrastre. En febrero comenzó a prestar el servicio de limpieza de aviones a *Groundforce* Barcelona UTE (Globalia) y a la UTE CleceEvergreen en los aeropuertos de Málaga, Lanzarote y Fuerteventura. En marzo también comenzó a prestar el servicio de atención al público y atención de Salas VIP en el aeropuerto de Lanzarote.

La compañía obtuvo un beneficio antes de impuestos de 0,14 millones de euros en el ejercicio 2007.

5.2.3. Clickair

Clickair es una compañía aérea de nueva generación, que realiza vuelos punto a punto de corto y medio radio. La compañía combina las ventajas de los operadores de bajo coste, como son unos precios reducidos y una elevada productividad, con algunos servicios de valor añadido de las compañías tradicionales, tales como la flexibilidad, el volar a los principales aeropuertos europeos (por ejemplo, Londres Heathrow), la utilización de los principales sistemas de reservas (GDS), o el ofrecer a sus clientes la posibilidad de acumular puntos en el programa de fidelización Iberia Plus.

Los accionistas de la empresa son IBERIA y otras cuatro importantes empresas españolas (Nefinsa, S.A., Iberostar Hoteles y Apartamentos, S.L., Cobra Ingeniería de Montajes, S.A. y Agrolimen Inversiones S.C.R., S.A.), teniendo cada socio una participación accionarial del 20%, y existiendo un pacto de permanencia hasta el año 2010. Los socios habían realizado una inversión conjunta de 50 millones de euros a diciembre de 2007, y otros 27 millones fueron desembolsados en enero de 2008.

Clickair, que tiene su sede y su principal base de operaciones en El Prat-Barcelona, inició sus vuelos en octubre de 2006 con tres aviones. Desde entonces ha tenido un crecimiento vertiginoso. Así, a finales de 2007 la compañía ya tenía 23 aviones, todos ellos Airbus A320, y una plantilla de 720 empleados. Con estos recursos operaba medio centenar de rutas, enlazando 42 ciudades de España, resto de Europa y África. Clickair transportó 4,5 millones de pasajeros en su primer ejercicio completo.

Todos los vuelos de Clickair son operados en código compartido con IBERIA (serie de código IB5000). Con esta inversión, IBERIA desarrolla una estrategia diferencial que le permite participar en la fuerte expansión del sector europeo de compañías de bajo coste, y defender el liderazgo del Grupo en el aeropuerto barcelonés.

5.2.4. Otras participadas

Otras empresas en las que IBERIA tiene una participación significativa son las siguientes:

IBECA, constituida en marzo de 2001 por IBERIA, que participa en un 50% a través de Iberia Tecnología, y Cubana de Aviación, que tiene el restante 50% del capital. La empresa presta servicios de mantenimiento en línea de aeronaves en aeropuertos cubanos.

ELCA, fue creada en octubre de 2001 por Cargosur, a través de la cual IBERIA tiene una participación del 50%, y por Aerovaradero, que posee el capital restante. Desarrolla la actividad de comercialización y almacenamiento de carga aérea en tránsito en la República de Cuba.

SERPISTA, sociedad que se creó en Madrid en junio de 2004. Esta participada por Cobra (51%), IBERIA (39%) y TEMG (filial de talleres electromecánicos GORRIS) con un 10%. La empresa desarrolla las labores de mantenimiento y reparación de equipos para asistencia en tierra (handling) en entornos aeroportuarios españoles.

HANGESA, empresa constituida en octubre del año 2000 para la realización del handling de pasajeros y carga en el aeropuerto de Malabo. Está participada por IBERIA, a través de Viva Air, en un 51%, y por socios locales en un 49%.

ISM (Internacional Supply Management) fue constituida en marzo de 2006 por IBERIA, que posee el 49% del capital, y por GECI Española Levante S.A., que tiene el 51% restante. La actividad principal de ISM es la compra-venta de productos químicos, maquinaria industrial, recambios y accesorios, destinados a los sectores de la aeronáutica principalmente.

6. Información de Gobierno Corporativo

Los siguientes apartados ofrecen información relativa a varios aspectos relacionados con el gobierno de la Sociedad, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 116 bis del Texto refundido de la Ley del Mercado de Valores.

Los accionistas e inversores de IBERIA también tienen a su disposición el Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio 2007, que facilita una amplia información sobre la estructura de la propiedad de la Sociedad, la estructura de la Administración, operaciones vinculadas, sistemas de control de riesgos, funcionamiento de la Junta General de Accionistas, grado de seguimiento de las recomendaciones gobierno corporativo y otros aspectos relevantes para conocer la gestión de la compañía.

Con la finalidad de mejorar la transparencia, desde el ejercicio económico 2002 IBERIA viene publicando el Informe Anual de Gobierno Corporativo junto con el Informe Financiero y la Memoria de Responsabilidad Corporativa.

6.1. Estructura del capital

A 31 de diciembre de 2007, el capital social de IBERIA ascendía a 743,3 millones de euros, estaba íntegramente suscrito y desembolsado, e integrado por 952.908.815 acciones de 0,78 euros de valor nominal cada una de ellas, representadas por medio de anotaciones en cuenta. No existen distintas clases de acciones con diferentes derechos asociados.

Durante el ejercicio 2007 ha habido dos ampliaciones de capital aprobadas por el Consejo de Administración en ejecución de las facultades delegadas por la Junta General de Accionistas de 6 de junio de 2002, como consecuencia del ejercicio del Plan de Opciones de directivos.

6.2. Restricciones a la transmisibilidad de valores

No hay restricciones estatutarias a la adquisición o transmisión de participaciones en el capital, por lo que las acciones son libremente transmisibles de conformidad con lo previsto en las disposiciones vigentes y en los propios Estatutos, sin otra obligación que la de comunicar a la Sociedad toda adquisición o transmisión de acciones que directa o indirectamente suponga la adquisición de una participación superior al 0,5% del capital social, con mención expresa de la nacionalidad del transmitente y del adquirente, así como la constitución de gravámenes sobre las mismas, a efectos del ejercicio de los derechos que aquéllas confieren.

Hay que considerar las limitaciones por razón de la nacionalidad de los titulares del capital social, por cuanto que, de acuerdo con la Ley de Navegación Aérea y el Reglamento CEE 2407/1992, del Consejo, el capital social de las compañías aéreas españolas titulares de una licencia de explotación ha de ser mayoritariamente comunitario.

De otra parte, existen restricciones para el ejercicio de los derechos de tráfico derivados de los convenios aéreos bilaterales suscritos por España, en los casos en que estos convenios establecen que la propiedad y/o el control efectivo del transportista designado deben ser españoles.

En relación con esto, el artículo 86 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de *Medidas fiscales, administrativas y del orden social*, establece que el capital social de las compañías aéreas españolas estará representado por participaciones o acciones nominativas en las que debe constar expresamente la nacionalidad del accionista, y dispone los procedimientos para asegurar el cumplimiento los requisitos de nacionalidad establecidos por la legislación y convenios antes citados.

6.3. Participaciones significativas en el capital

El cuadro que figura a continuación refleja las participaciones significativas en el capital social de IBERIA a cierre del ejercicio 2007, entendidas de acuerdo con el concepto amplio que establece el Real Decreto 1362/2007, de 19 de octubre, por lo que se destacan tanto las participaciones con un porcentaje igual o superior al 3%, como las participaciones de aquellos accionistas que, aún teniendo una participación inferior a dicho porcentaje, tienen suscrito un pacto accionarial por el que se comprometen a actuar concertadamente.

(a 31 diciembre 2007)

Titulares de participaciones significativas	Nº de derechos de voto directos	Nº de derechos de voto indirectos*	% sobre total derechos de voto
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid (CAJA MADRID)	219.097.719	800 (1)	22,99
British Airways PLC.	-	94.309.090 (2)	9,90
El Corte Inglés, S.A.	27.387.215	-	2,87
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja (IBERCAJA)	3.231.693	26.000 (3)	0,34
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Ronda, Cádiz, Almería, Málaga y Antequera (UNICAJA)	991.763	-	0,10
Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)	49.212.526	-	5,16
State Street Bank	43.512.185	-	4,57
Total titulares participaciones significativas	437.768.991		45,94
Resto (accionistas y autocartera)	515.139.824		54,06
Total acciones IBERIA	952.908.815		100,00

* A través de:

Titular directo de la participación significativa	Nº de derechos de voto directos	% sobre total derechos de voto
(1) Valoración y Control, S.L.	400	0,000042
(1) Inmogestión y Patrimonios, S.A.	400	0,000042
(2) British Airways Holdings B.V.	94.309.090	9,90
(3) Ibercaja Gestión	26.000	0,002728

6.4. Restricciones al derecho de voto

Los Estatutos Sociales no exigen ningún otro requisito o condición para admitir la asistencia a la Junta General y el ejercicio de los derechos de voto distinto a que el accionista, de forma individualizada o agrupadamente con otros, sea titular de 400 acciones y que las tenga inscritas en el correspondiente Registro con cinco días de antelación a su celebración.

6.5. Pactos parasociales

A la Sociedad le consta únicamente la existencia del Pacto de Accionistas, que fue firmado el 15 de diciembre de 1999 entre los accionistas del llamado Núcleo Estable, tal y como se describe a continuación.

Pacto de Accionistas de 15 de diciembre de 1999

En relación con los accionistas de control, debe significarse que, con fecha de 17 de marzo de 2000, mediante la elevación a público de un contrato privado de compraventa de acciones, entran en el capital de IBERIA Caja Madrid, BBVA, El Corte Inglés, Logista, Participaciones Aeronáuticas y BA & AA Holdings Limited, que, adquiriendo un 40% del capital de la Sociedad, son los llamados "accionistas del Núcleo Estable", ya que adquirieron frente a SEPI los siguientes compromisos de permanencia como accionistas de la Sociedad:

- Caja Madrid: un plazo mínimo de seis años,
- BBVA, un plazo mínimo de cinco años,
- Logista: un plazo mínimo de cinco años,
- El Corte Inglés: un plazo mínimo de cinco años,
- Participaciones Aeronáuticas; un plazo mínimo de tres años, y
- BA & AA Holdings Limited: un plazo mínimo de tres años.

Los citados accionistas asumieron entre ellos el compromiso de no ceder, enajenar o transmitir a ningún tercero las acciones adquiridas, salvo a sociedades de sus respectivos grupos, durante los plazos indicados.

Participaciones Aeronáuticas, S.A. vendió su participación en el capital social de IBERIA a las siguientes entidades, que, en consecuencia, quedan obligadas por los compromisos asumidos por Participaciones Aeronáuticas en el contrato de compraventa y, formando parte del Grupo Ahorro Corporación, actúan de forma conjunta:

- Corporación Financiera de Galicia, S.A.
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja (IBERCAJA)
- Caja de España de Inversiones (CAMP)
- Caja Castilla - La Mancha
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Ronda, Cádiz, Almería, Málaga y Antequera (UNICAJA)
- Caja de Ahorros de Murcia
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Huelva y Sevilla

Por otro lado, BA & AA Holdings Limited vendió a British Airways and American Airlines Holdings B.V. la participación que ostentaba en el capital social de IBERIA, por lo que la sociedad adquirente queda obligada por los compromisos asumidos por la transmitente.

Los accionistas de control suscribieron un Pacto de Accionistas de fecha 15 de diciembre de 1999, que regula las relaciones entre ellos con la finalidad de crear un núcleo estable de accionistas de IBERIA, comprometidos en la gestión social, al objeto de dar coherencia a los criterios de gestión y con el fin de dar estabilidad a la Sociedad en el medio y largo plazo, todo ello en defensa de los intereses sociales. Para ello se constituyó un sindicato de accionistas integrando en el mismo las participaciones del socio industrial (British Airways and American Airlines Holdings B.V.) y de los socios institucionales.

Las acciones sindicadas son aquéllas que en el momento del Pacto eran de titularidad de los accionistas del Núcleo Estable y que totalizaban un 40%, por lo que el acuerdo no se aplica a las acciones adicionales de IBERIA que dichos accionistas pudieran adquirir posteriormente, salvo aquéllas que se adquieran mediante el ejercicio del derecho de suscripción preferente o por el derecho de adquisición preferente que se establece en el propio acuerdo de accionistas.

A estos efectos, las acciones que poseían los accionistas del Núcleo Estable objeto del acuerdo eran las siguientes:

(a 15 de diciembre 1999)

Intervinientes en el pacto parasocial	Nº acciones concertadas	% del capital social afectado
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid (Caja Madrid)	91.290.716	10,00
British Airways and American Airlines Holdings B.V.	91.290.716	10,00
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. (BBVA)	66.642.223	7,30
Compañía de Distribución Integral, S.A. (Logista)	61.164.780	6,70
El Corte Inglés, S.A.	27.387.215	3,00
Corporación Financiera de Galicia, S.A.	18.457.254	2,02
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja (IBERCAJA)	2.480.772	0,27
Caja de España de Inversiones (CAMP)	1.984.891	0,22
Caja Castilla- La Mancha	1.489.009	0,16
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Ronda, Cádiz, Almería, Málaga y Antequera (UNICAJA)	991.763	0,11
Caja de Ahorros de Murcia	991.763	0,11
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Huelva y Sevilla	991.763	0,11
Total acciones concertadas	365.162.865	40,00

Se comprometen también los accionistas a actuar de forma concertada en la eventualidad de que la adquisición de nuevas acciones pudiera obligar a la formulación de una Oferta Pública de Acciones.

El acuerdo se entiende inmediatamente terminado y sin efecto si:

- (a) British Airways and American Airlines Holdings B.V. redujera su participación en el capital social de IBERIA por debajo del porcentaje menor entre el 7% o aquel otro porcentaje que coincida con la media aritmética de los porcentajes accionariales mantenidos por los otros Accionistas sujetos al acuerdo, o
- (b) todas las partes del acuerdo así lo acordaran por escrito.

En las reuniones del sindicato se discuten las materias que deben ser tratadas en el Consejo de Administración, en las Comisiones del Consejo y en la Junta General de Accionistas. Los accionistas sindicados se comprometen a votar en los órganos competentes de IBERIA, en el mismo sentido que se haya decidido en la reunión del sindicato.

Transcurridos los primeros tres años de vigencia del pacto, en el caso de que un accionista desee vender sus acciones, se establece un derecho de adquisición preferente para el resto de los accionistas miembros del sindicato y sólo podrán transmitirse a un tercero en el caso de que no se ejerzte este derecho de adquisición preferente. El régimen de adquisición preferente es aplicable igualmente para ventas entre miembros del sindicato y para cualquier otra operación jurídica que implique la adquisición por un tercero de los derechos políticos de las acciones sindicadas.

En el supuesto de que la persona o entidad que adquiera o pretenda adquirir (actuando directa o indirectamente o de forma concertada con un tercero) de un accionista vendedor un paquete de acciones de, al menos, el 3,5% (en uno o varios tramos dentro de un período de doce meses) o, en su caso, cualquiera de los otros accionistas que adquiera todas o parte de las acciones (sin ningún límite mínimo) debe comprometerse a aceptar todos los términos y condiciones de este acuerdo en la posición jurídica del accionista vendedor en relación con las acciones ofrecidas.

El acuerdo entre los accionistas del Núcleo Estable de IBERIA contiene una serie de garantías para evitar los posibles conflictos de intereses. En todo caso, si se determinase que uno o varios de los accionistas tienen un conflicto de intereses, dichos accionistas deberán abstenerse de votar respecto de dicha materia.

El resto de los términos del acuerdo es de acceso público al encontrarse registrado el Folleto Informativo Completo de la Oferta Pública de Venta de 2001 en el Registro Oficial de la CNMV e inscrito en el Registro Mercantil.

Situación del Pacto de Accionistas al cierre del ejercicio 2007

El 15 de noviembre de 2006 British Airways compró la participación de American Airlines en la sociedad British Airways and American Airlines Holdings, B.V., la cual pasó a ser al 100% de British Airways y cambió su denominación por la de British Airways Holdings B.V.

Durante el ejercicio 2007, Caja Castilla-La Mancha y Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Huelva y Sevilla se desprendieron de sus participaciones accionariales.

Caja Madrid, haciendo uso del derecho de suscripción preferente contemplado en el Pacto de Accionistas, ha adquirido las participaciones accionariales que tenían BBVA y Logista, por lo que su participación en IBERIA se ha elevado hasta un 22,99%.

A 31 de diciembre de 2007 las acciones que poseen los accionistas del Núcleo Estable y que están sujetas al Pacto de Accionistas (acciones concertadas) son las siguientes:

Intervinientes en el pacto parasocial	Nº acciones concertadas	% del capital social afectado
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid (Caja Madrid)	219.097.719	22,99
British Airways Holdings B.V.	94.303.602	9,90
El Corte Inglés, S.A.	27.387.215	2,87
Caja de Ahorros y Monte de Zaragoza, Aragón y Rioja (IBERCAJA)	2.480.772	0,26
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Ronda, Cádiz, Almería, Málaga y Antequera (UNICAJA)	991.763	0,10
Total acciones concertadas	344.261.071	36,13

A la Sociedad no le consta que existan otros pactos o acciones concertadas distintas de las que se han descrito.

6.6. Nombramiento y sustitución de los Consejeros y modificación de los Estatutos Sociales

Las propuestas de nombramiento de Consejeros que someta el Consejo de Administración a la consideración de la Junta General y las decisiones de nombramiento que adopte el Consejo en virtud de las facultades de cooptación que tiene legalmente atribuidas, deberán recaer en personas que, además de cumplir los requisitos legales y estatutarios que el cargo exige, gocen de reconocido prestigio y posean los conocimientos y experiencia profesionales adecuados al ejercicio de sus funciones. La Comisión de Nombramientos y Retribuciones informará sobre tales extremos. Todos los Consejeros de IBERIA cumplen los requisitos exigidos y todos los nombramientos realizados desde la entrada en vigor del Reglamento se han hecho conforme con dicho procedimiento.

Por otra parte, y con vistas a la posible reelección de los Consejeros, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones es el órgano del Consejo encargado de evaluar la calidad del trabajo y la dedicación al cargo de los Consejeros propuestos durante el mandato precedente y ha de informar con carácter preceptivo sobre la propuesta de reelección de Consejeros que el Consejo de Administración decida presentar a la Junta General.

El Reglamento del Consejo de Administración prevé los supuestos en que los Consejeros deberán poner su cargo a disposición del Consejo de Administración, para garantizar que, en todo momento, cumplen con los requisitos exigidos a su condición de Consejeros y, de otra parte, no incurren en conflictos de interés o en cualquier otra conducta que pueda perjudicar a la Sociedad.

Para que la Junta General de Accionistas de IBERIA pueda acordar válidamente cualquier modificación de los Estatutos Sociales de la compañía será necesaria, en primera convocatoria, la concurrencia de accionistas presentes o representados que posean, al menos, el 50% del capital suscrito con derecho a voto, y en segunda convocatoria será suficiente la concurrencia del 31% de dicho capital.

Los acuerdos sociales se adoptan por mayoría, es decir, por los socios que representen la mayoría del capital presente o representado en la Junta General. Como excepción, en los Estatutos Sociales se prevé, al igual que en la Ley de Sociedades Anónimas, que cuando concurren accionistas que representen menos del 50% del capital suscrito con derecho a voto, la modificación de los Estatutos Sociales sólo podrá adoptarse válidamente con el voto favorable de los dos tercios del capital presente o representado en la Junta.

6.7. Poderes de los Consejeros

El Consejo de Administración tiene encomendadas las facultades que le atribuye el Reglamento del Consejo de Administración en su artículo 3. Dichas facultades se encuentran delegadas con carácter permanente en el Presidente del Consejo y en la Comisión Ejecutiva, salvo las que el Consejo ha de ejercer directamente por imperativo legal o estatutario.

En particular, los miembros del Consejo de Administración de IBERIA no tienen poderes para emitir o recomprar acciones.

6.8. Acuerdos significativos afectados en caso de cambio de control de la Sociedad

Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (en adelante, Amadeus), es una compañía multinacional de tecnología de la información, cuyos servicios están destinados a cubrir las necesidades de marketing, ventas y distribución de la industria mundial de viajes y turismo.

IBERIA mantiene un acuerdo con Amadeus, en virtud del cual la compañía utiliza el sistema de distribución global (GDS) que gestiona y explota Amadeus para llevar a cabo la comercialización de sus vuelos. El GDS de Amadeus es el más importante para IBERIA, por volumen de reservas, entre los distintos sistemas empleados por la compañía.

El contrato estándar firmado por IBERIA y Amadeus incluye una cláusula que establece lo siguiente: en caso de que el partícipe (IBERIA) adquiera o asuma el control de otra entidad dedicada al transporte aéreo, o se fusione o sea adquirida o llegue a estar controlada por otra persona o entidad dedicada al transporte aéreo, que no sea la que tiene la propiedad o el control del partícipe a la firma del acuerdo, entonces Amadeus tendrá la opción de dar por finalizado el contrato sin ninguna obligación, excepto todas aquellas responsabilidades asumidas por cada parte antes de la terminación del acuerdo.

Por otro lado, existen tres contratos de prestación de servicios de asistencia en tierra (handling) que incluyen cláusulas estándar que dan derecho a los clientes a rescindir su contrato anticipadamente, si se produce un cambio significativo en la estructura de la propiedad o en el control de IBERIA.

Igualmente, los acuerdos marco de concesiones administrativas de AENA incluyen cláusulas estándar que establecen, en caso de cambio de titularidad jurídica o de control del concesionario, la necesidad de solicitar autorización al organismo público para que éste confirme la continuidad de dichas concesiones.

Por último, los instrumentos de cobertura de riesgos de tipo de cambio y tipo de interés que utiliza la compañía incluyen cláusulas estándar, habituales en este tipo de contratos internacionales, que podrían llevar a la renegociación de algunos parámetros del instrumento financiero en caso de cambio en el control de la Sociedad. Se estima que el eventual impacto de esa renegociación no sería significativo.

6.9. Cláusulas de garantía a favor de los Directivos y Consejeros Ejecutivos

En los contratos de los directivos de la Sociedad, se establece una cláusula de garantía para el supuesto de cese. En el caso de los miembros de la alta dirección de la Sociedad, la garantía oscila entre los nueve meses y los tres años y medio de las retribuciones.

En cuanto al Consejero Ejecutivo, el 9 de enero de 2002 el Consejo de Administración de la Sociedad, a propuesta de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, aprobó una indemnización para determinados supuestos de extinción de la relación laboral de hasta un máximo de dos años y medio de las retribuciones fijas. Por otra parte, el Consejo también aprobó una compensación por el pacto de no concurrencia con la Sociedad una vez que se extinga la relación de alta dirección con ésta, y que alcanza a un año y medio de las retribuciones fijas. Dichas cuantías están cubiertas por una póliza de seguros, figurando en las Cuentas de Resultados de cada año el coste correspondiente a la prima del seguro.

7. La acción de IBERIA

7.1. Evolución de la cotización

Cotización a 31-diciembre-2007	3,00
Cotización a 31-diciembre-2006	2,76
Variación anual	8,7%
Cotización media anual	3,45
Máximo	4,11
Mínimo	2,82
Volumen medio diario (núm. acciones)	11.752.606

Todos los valores de la cotización están expresados en euros

2007 ha sido un año marcado por la volatilidad y el constante encarecimiento del precio del petróleo. Adicionalmente, en la segunda mitad del año se produjo una fuerte restricción del crédito como consecuencia de la crisis de las hipotecas en Estados Unidos y surgieron los primeros temores de desaceleración económica. A pesar del entorno poco favorable, la acción de IBERIA se revalorizó un 8,7%, y fue la única de entre sus comparables europeas que terminó el año con signo positivo. La evolución del valor reflejó el buen comportamiento del negocio de la compañía durante el ejercicio, y también estuvo influida en gran parte por las noticias relativas a la posibilidad de una oferta de adquisición por distintos consorcios interesados. El volumen medio diario de negociación se incrementó un 32,7% con relación al del año anterior.

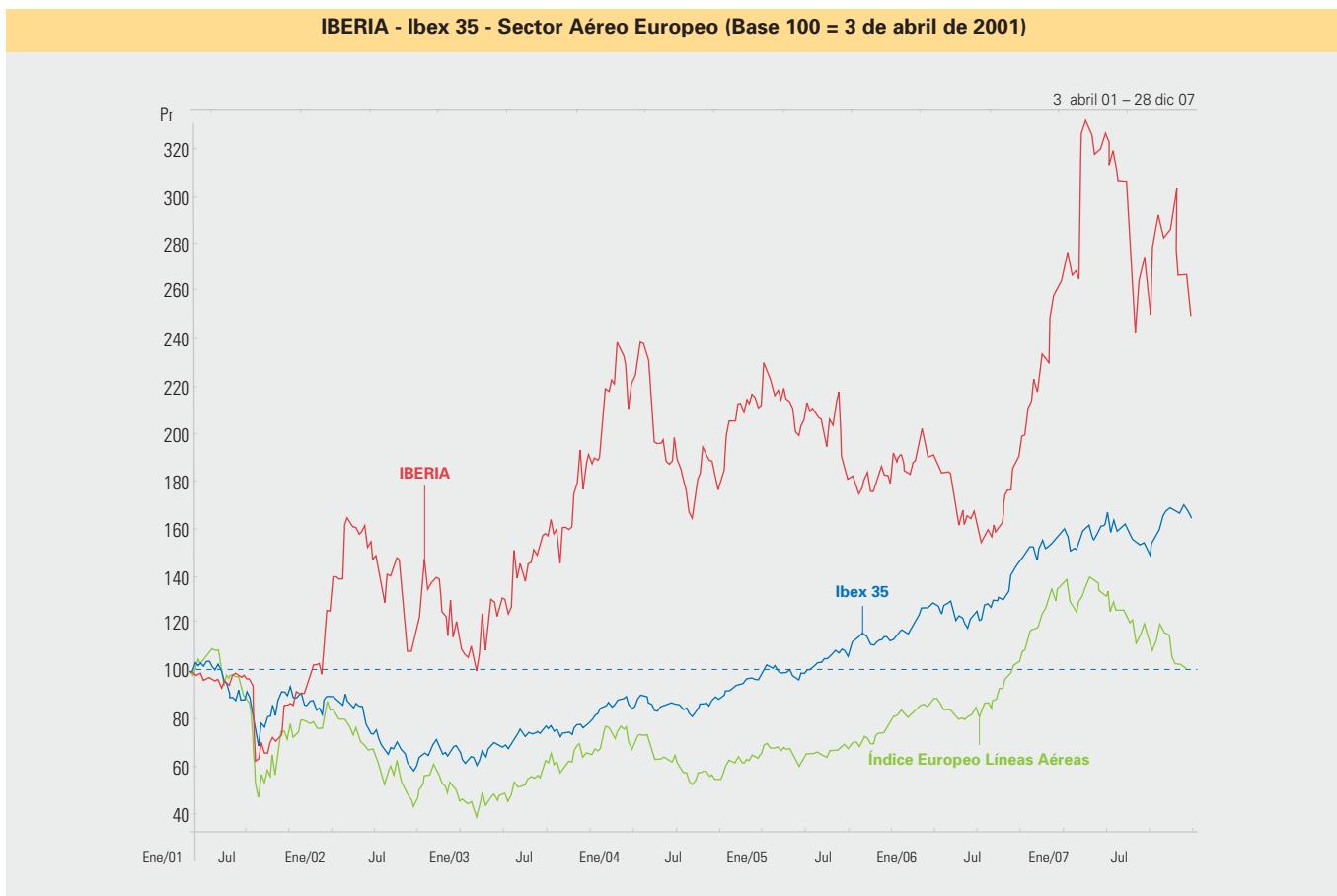
Evolución bursátil IBERIA - IBEX 35 - Sector Aéreo Europeo (Base 100 = 1 de enero de 2007)



Como consecuencia del Plan de Opciones sobre Acciones para Directivos, empezaron a cotizar 4.842.183 nuevas acciones en 2007, por lo que al final del ejercicio el número total ascendía a 952.908.815 acciones.

Por otro lado, la compañía remuneró a sus accionistas con un dividendo de 0,035 euros por acción el pasado mes de julio con cargo a los beneficios del ejercicio 2006.

La acción de IBERIA es la que más se ha revalorizado entre sus comparables europeas desde su salida a Bolsa en abril de 2001, con una subida acumulada del 152,1% hasta final del 2007.



7.2. Autocartera

A 31 de diciembre de 2007 el balance consolidado de la Sociedad dominante recoge un saldo de 19,1 millones de euros correspondiente a 8.050.000 acciones propias contabilizadas, representativas del 0,845% del Capital Social, con un valor nominal global de 6,3 millones de euros y un precio medio de adquisición de 2,3728 euros por acción.

Adicionalmente, 5.338.628 acciones fueron registradas a principios de enero de 2008, totalizando 13.388.628 acciones en autocartera.