

**Iberia, Líneas Aéreas de
España, S.A. Operadora
(Sociedad Unipersonal)**

Cuentas Anuales del ejercicio 2012 e
Informe de Gestión, junto con el
Informe de Auditoría Independiente

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES

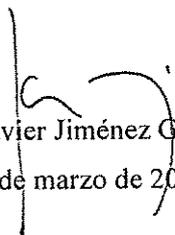
Al Accionista de
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora (Sociedad Unipersonal):

Hemos auditado las cuentas anuales de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora (Sociedad Unipersonal), en adelante la "Sociedad", que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 2012 y la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha. Los Administradores de la Sociedad son responsables de la formulación de sus cuentas anuales, de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad, que se identifica en la Nota 2.1 de la memoria adjunta y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, que requiere el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de si su presentación, los principios y criterios contables utilizados y las estimaciones realizadas están de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación.

En nuestra opinión, las cuentas anuales del ejercicio 2012 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. Operadora (Sociedad Unipersonal) al 31 de diciembre de 2012, así como de los resultados de sus operaciones y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

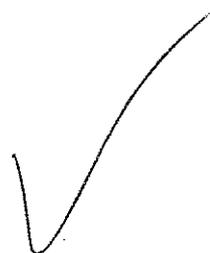
El informe de gestión del ejercicio 2012 adjunto contiene las explicaciones que los Administradores de la Sociedad consideran oportunas sobre la situación de la misma, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2012. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la Sociedad.

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


Javier Jiménez García
1 de marzo de 2013

**Iberia, Líneas Aéreas de
España, S.A. Operadora
(Sociedad Unipersonal)**

Cuentas Anuales del
ejercicio 2012 e
Informe de Gestión



IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A. OPERADORA (SOCIEDAD UNIPERSONAL)

BALANCE DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 2012
(Millones €)

ACTIVO	Notas de la Memoria	31-12-2012	31-12-2011	PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Notas de la Memoria	31-12-2012	31-12-2011
ACTIVO NO CORRIENTE				PATRIMONIO NETO			
Inmovilizado intangible	Nota 4.1	58	43	FONDOS PROPIOS:	Nota 9	1.405	1.890
Inmovilizado material	Nota 5	1.342	1.274	Capital		743	743
Flota aérea		649	784	Prima de emisión		760	760
Otro inmovilizado material		693	490	Reservas		127	127
Inversiones en empresas del Grupo y asociadas	Nota 7	556	517	Resultados negativos de ejercicios anteriores		(62)	(62)
Instrumentos de patrimonio		530	510	Pérdidas del ejercicio		(613)	
Créditos a empresas		26	7	AJUSTES POR CAMBIOS DE VALOR-			
Inversiones financieras a largo plazo	Nota 6.1	743	540	Activos financieros disponibles para la venta		485	332
Instrumentos de patrimonio		650	431	Operaciones de cobertura		(35)	(10)
Créditos a terceros		31	41				
Derivados		16	31	PASIVO NO CORRIENTE		1.622	1.695
Otros activos financieros	Nota 8	46	37	Provisiones a largo plazo	Nota 10	933	1.008
Activos por impuesto diferido	Nota 12	633	640	Deudas a largo plazo	Nota 11	244	315
				Deudas con empresas del Grupo y asociadas a largo plazo	Notas 11 y 15.2	97	33
ACTIVO CORRIENTE				Pasivos por impuesto diferido	Nota 12	198	144
Existencias	Nota 4.6	1.730	2.540	Periodificaciones a largo plazo	Nota 4.9	150	195
Repuestos de flota		270	236				
Otras existencias		213	199	PASIVO CORRIENTE		2.035	1.969
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		57	37	Provisiones a corto plazo	Nota 10	447	172
Clientes por prestaciones de servicios		647	720	Deudas a corto plazo	Nota 11	134	173
Ciudadanos, empresas del Grupo y asociadas		451	551	Deudas con empresas del Grupo y asociadas a corto plazo	Nota 15.2	11	10
Otros deudores	Nota 15.2	43	42	Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		1.440	1.610
Administraciones Públicas		117	99	Proveedores y acreedores varios	Nota 8.1	755	871
Inversiones financieras a corto plazo	Nota 12	36	28	Proveedores, empresas del Grupo y asociadas	Nota 15.2	30	20
Créditos a empresas	Nota 6.2	199	316	Remuneraciones pendientes de pago		145	144
Derivados	Notas 8 y 9.4	2	36	Deudas con las Administraciones Públicas		150	159
Otros activos financieros		173	249	Anticipos de clientes	Nota 12	360	416
Periodificaciones a corto plazo	Nota 4.5	10	12	Periodificaciones a corto plazo	Nota 4.9	3	4
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes		604	1.256	TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		5.062	5.554
Tesorería		38	36				
Otros activos líquidos equivalentes	Nota 6.2	566	1.220				
TOTAL ACTIVO		5.062	5.554				

Las Notas 1 a 17 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación al 31 de diciembre de 2012.

**IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. OPERADOR/
(SOCIEDAD UNIPERSONAL)**

**CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS
DEL EJERCICIO 2012
(Millones €)**

	Notas de la Memoria	Ejercicio 2012	Ejercicio 2011
OPERACIONES CONTINUADAS:			
Importe neto de la cifra de negocios	Nota 14.1	4.532	4.640
Trabajos realizados por la empresa para su activo	Nota 5	24	30
Aprovisionamientos	Nota 14.3	(1.764)	(1.594)
Otros ingresos de explotación	Nota 14.2	179	167
Gastos de personal	Nota 14.4	(1.474)	(1.297)
Sueldos y salarios y asimilados		(1.172)	(1.003)
Cargas sociales		(302)	(294)
Otros gastos de explotación	Nota 14.5	(1.910)	(1.928)
Amortización del inmovilizado	Notas 4.1 y 5	(167)	(171)
Excesos de provisiones	Nota 10	24	57
PÉRDIDAS ANTES DE DETERIOROS Y RESULTADOS POR ENAJENACIONES DEL INMOVILIZADO		(556)	(96)
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	Nota 5	(8)	(7)
PÉRDIDAS DE EXPLOTACIÓN		(564)	(103)
Ingresos financieros	Nota 14.6	28	51
Gastos financieros	Nota 14.7	(44)	(46)
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	Nota 8	(21)	(1)
Diferencias de cambio	Nota 13	(5)	-
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		-	1
RESULTADO FINANCIERO		(42)	5
PÉRDIDAS ANTES DE IMPUESTOS		(606)	(98)
Impuesto sobre beneficios	Nota 12	(7)	36
PÉRDIDAS DEL EJERCICIO		(613)	(62)

Las Notas 1 a 17 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2012.

IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. OPERADORA (SOCIEDAD UNIPERSONAL

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO
DEL EJERCICIO 2012
(Millones €)

A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS

	Notas de la Memoria	Ejercicio 2012	Ejercicio 2011
RESULTADO DE LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS:			
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto:			
Por valoración de instrumentos financieros		(613)	(62)
Por coberturas	Nota 6.1.1	219	(85)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 8	(48)	4
Por ganancias y pérdidas actuariales	Nota 4.1	7	(3)
Efecto impositivo		(53)	26
TOTAL INGRESOS Y GASTOS IMPUTADOS DIRECTAMENTE EN EL PATRIMONIO NETO		125	(58)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias:			
Por coberturas	Nota 8	11	(74)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 4.1	(7)	-
Efecto impositivo		(1)	22
TOTAL TRANSFERENCIAS A LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS:		3	(52)
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		(485)	(172)

Las Notas 1 a 17 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de ingresos y gastos reconocidos del ejercicio 2012.

B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO

	Capital	Prima de emisión	Reserva Legal	Reservas voluntarias	Resultados negativos de ej. anteriores	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambios de valor	Total
SALDO INICIAL DEL EJERCICIO 2011	743	760	-	66	-	63	430	2.062
Aplicación del resultado del ejercicio 2010	-	-	6	57	-	(63)	-	-
Total de ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	-	(62)	(110)	(172)
Otras variaciones de patrimonio neto	-	-	-	(2)	-	-	2	-
SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2011	743	760	6	121	-	(62)	322	1.890
Aplicación del resultado del ejercicio 2011	-	-	-	-	(62)	62	-	-
Total de ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	-	(613)	128	(485)
SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2012	743	760	6	121	(62)	(613)	450	1.405

Las Notas 1 a 17 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado total de cambios en el patrimonio neto del ejercicio 2012.

**IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. OPERADOR/
(SOCIEDAD UNIPERSONAL)**

**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO DEL
EJERCICIO 2012**
(Millones €)

	Notas de la Memoria	Ejercicio 2012	Ejercicio 2011
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN:		(411)	(192)
Resultado del ejercicio antes de impuestos		(606)	(98)
Ajustes al resultado		420	164
Amortización del inmovilizado	Notas 4.1 y 5	187	171
Correcciones valorativas por deterioro		5	11
Variación de provisiones		288	68
Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado	Nota 5	8	(1)
Ingresos financieros		(28)	(51)
Gastos financieros		44	46
Diferencias de cambio		5	-
Variación de valor razonable en instrumentos financieros		21	(1)
Otros ingresos y gastos		(90)	(79)
Cambios en el capital corriente		(110)	(164)
Existencias		(38)	(26)
Deudores y otras cuentas a cobrar		74	(165)
Otros activos corrientes		-	1
Acreedores y otras cuentas a pagar		(170)	20
Otros pasivos corrientes		(5)	3
Otros activos y pasivos no corrientes		29	3
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación		(115)	(94)
Pagos de intereses		(15)	(18)
Cobros de dividendos		17	11
Cobros de intereses		14	46
Otros cobros (pagos)		(131)	(133)
		(231)	787
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN:			
Pagos por inversiones		(380)	(204)
Empresas del Grupo y asociadas	Nota 7.1	(38)	-
Inmovilizado intangible	Nota 4.1	(26)	(14)
Inmovilizado material	Notas 4.2 y 5	(295)	(169)
Otros activos financieros	Nota 6	(21)	(21)
Cobros por desinversiones		149	991
Inmovilizado material	Nota 5	22	35
Otros activos financieros		56	954
Activos no corrientes mantenidos para venta		-	2
Otros activos		71	-
		-	(195)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN:			
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero			(195)
Emisión de deudas con entidades de crédito		6	32
Emisión de deudas con empresas del Grupo y asociadas		66	-
Devolución y amortización de deudas con entidades de crédito		(72)	(227)
		(10)	(1)
EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO			
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES		(652)	399
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes al comienzo del ejercicio		1.256	857
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes al final del ejercicio		604	1.256

Las Notas 1 a 17 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de flujos de efectivo del ejercicio 2012.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora (Sociedad Unipersonal)

Memoria del ejercicio 2012

1. Actividad de la Sociedad y otra información

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora (Sociedad Unipersonal), en adelante "Iberia" o la "Sociedad", se constituyó por tiempo indefinido el 23 de diciembre de 2009, asumiendo desde 2010 las operaciones que hasta ese momento había realizado Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Su objeto social, de acuerdo con sus estatutos, consiste en el transporte aéreo de pasajeros y mercancías así como el desarrollo de otras actividades complementarias entre las que destacan, por su importancia, la asistencia a pasajeros y aviones en aeropuertos ("handling") y el mantenimiento de aviones, propios y de terceros. Su domicilio social está en Madrid, calle Velázquez, 130.

Como transportista de pasajeros y mercancías es un operador con una amplia red, atendiendo a tres mercados fundamentales: España, Europa y América, y es miembro de pleno derecho de la alianza de líneas aéreas Oneworld, una de las más importantes del mundo, que permite la globalización de su actividad de transporte aéreo.

La Sociedad es cabecera de un grupo de sociedades, pero no ha formulado cuentas anuales consolidadas por estar dispensada de esta obligación, de acuerdo con la normativa vigente, al integrarse dicho grupo en la consolidación de un grupo superior cuya sociedad dominante es Iberia Opco Holding, S.L., que se rige por la legislación mercantil española y cuyo domicilio social está en Madrid (en adelante el "Grupo Iberia").

El Grupo Iberia es dependiente de International Consolidated Airlines Group, S.A. (en adelante "IAG"), entidad domiciliada en Madrid, c/ Velázquez, 130, y cuyas acciones cotizan en la bolsa de Londres y en las cuatro bolsas españolas desde el 24 de enero de 2011. Las cuentas anuales consolidadas de IAG del ejercicio 2011 fueron formuladas por el Consejo de Administración de IAG en su reunión de 29 de marzo de 2012 y depositadas en el Registro Mercantil de Madrid.

2. Bases de presentación de las cuentas anuales

2.1 Marco normativo de información financiera aplicable

Estas cuentas anuales del ejercicio 2012 se han formulado por los Administradores de la Sociedad de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la misma, que es el establecido en:

- El Código de Comercio y la restante legislación mercantil.
- El R.D. 1514/2007, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad.
- Las normas de obligado cumplimiento aprobadas por el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas en desarrollo del Plan General de Contabilidad y sus normas complementarias.
- El resto de la normativa contable española que resulte de aplicación.

2.2 Imagen fiel

Las cuentas anuales del ejercicio 2012 adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera detallado en la Nota 2.1 anterior, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados y de los flujos de efectivo habidos durante el ejercicio. Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por los Administradores de la Sociedad, se someterán a la aprobación de su Accionista, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna. Por su parte, las cuentas anuales del ejercicio 2011 fueron aprobadas por el Accionista el 10 de mayo de 2012.

2.3 Aspectos significativos de la valoración y estimación de la incertidumbre

En la elaboración de estas cuentas anuales del ejercicio 2012 se han utilizado estimaciones realizadas por los Administradores de la Sociedad para valorar los activos, pasivos, ingresos, gastos o compromisos recogidos en ellas. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

- La vida útil de los activos intangibles y materiales
- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de los activos fijos, existencias, activos financieros y activos por impuesto diferido
- El valor razonable de determinados instrumentos financieros
- El valor de los puntos otorgados a los titulares del programa de fidelización "Avios" y las hipótesis sobre el porcentaje de los mismos que no serán utilizados
- La evaluación de provisiones y contingencias
- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por compromisos con el personal

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

En este sentido, destacan las estimaciones realizadas por los Administradores de la Sociedad derivadas del Plan de Transformación de Iberia descritas en la Nota 2.6 siguiente.

2.4 Comparación de la información

La información contenida en esta memoria referida al ejercicio 2011 se presenta, exclusivamente, a efectos comparativos con la información del ejercicio 2012.

2.5 Agrupación de partidas

Determinadas partidas del balance de situación, de la cuenta de pérdidas y ganancias, del estado de cambios en el patrimonio neto y del estado de flujos de efectivo se presentan de forma agrupada para facilitar su comprensión, si bien, en la medida en que sea significativa, se ha incluido la información desagregada en las correspondientes notas de esta memoria.

2.6 Plan de Transformación de Iberia

El 7 de noviembre de 2012 el Consejo de Administración de la Sociedad aprobó el Plan de Transformación de Iberia, con los objetivos de frenar ya en el ejercicio 2013 los flujos netos negativos de tesorería y proporcionar a la Sociedad una base de costes competitiva que le permita retornar a una senda sostenible de crecimiento y beneficios. Los pilares del Plan de Transformación de Iberia son:

- Enfocarse en las actividades estratégicas para Iberia, reestructurando y optimizando su red
- Implementar un plan de acción comercial que configure una oferta competitiva y de calidad para los clientes
- Transformar las operaciones de corto y medio radio, posibilitando una operación competitiva y eficiente
- Desarrollar los acuerdos necesarios para posibilitar una significativa reestructuración de los costes laborales con ajustes salariales e incrementos de productividad, para alcanzar progresivamente una estructura de costes salariales flexible y competitiva
- Reestructurar aquellas actividades de mantenimiento y handling no rentables para Iberia

Determinadas acciones para la implementación del Plan de Transformación se han iniciado de forma inmediata, y otras se encuentran en curso de decisión y de desarrollo, tal y como se menciona en las Notas 10.2 y 17.

2.7 Principio de gestión continuada

En el período 2008-2012 la Sociedad ha incurrido en pérdidas de explotación continuadas, como consecuencia principal de la crisis económica en Europa, que afecta en especial a España, y con impactos muy significativos en la demanda aérea, el sostenido y alto precio del combustible y una estructura de costes salariales poco flexible y no competitiva. Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2012 el pasivo corriente es superior al activo corriente. Para revertir esta situación adversa, los Administradores de la Sociedad han aprobado en 2012 el Plan de Transformación de Iberia descrito en la Nota 2.6 anterior.

En opinión de los Administradores de la Sociedad, la implantación con éxito de dicho Plan de Transformación permitirá previsiblemente a partir de 2014 la obtención de flujos de efectivo de explotación positivos, lo que junto con la posición financiera actual y las fuentes de financiación disponibles (véase Nota 11.1) permitirán garantizar la viabilidad de Iberia. Por este motivo, los Administradores de la Sociedad han formulado estas cuentas anuales del ejercicio 2012 de acuerdo con el principio de gestión continuada.

3. Aplicación de resultados

La propuesta de aplicación de las pérdidas del ejercicio 2012 formulada por los Administradores de la Sociedad, que será sometida a la aprobación de su Accionista, consiste en destinar las mismas a "Resultados negativos de ejercicios anteriores" para su compensación en ejercicios futuros.

4. Normas de registro y valoración

Las principales normas de registro y valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de estas cuentas anuales del ejercicio 2012, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad, son las siguientes:

4.1 Inmovilizado intangible

Como norma general, el inmovilizado intangible se valora inicialmente por su precio de adquisición o coste de producción. Posteriormente se valora a su coste minorado por la correspondiente amortización acumulada y, en su caso, por las pérdidas por deterioro que haya experimentado. Dichos activos se amortizan en función de su vida útil.

Derechos de emisión

De acuerdo con la Directiva 2003/87/EC, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad Europea, en 2012 han entrado en vigor las medidas para reducir el impacto en el cambio climático de la aviación, y que suponen que las aerolíneas deberán asumir ciertos costes por las emisiones de CO₂ realizadas en vuelos con origen o destino en algún país de la Unión Europea. En este sentido, a finales de 2012 la Comisión Europea ha suspendido parcialmente y hasta el 1 de enero de 2014 esta Directiva, excluyendo del ámbito de aplicación de la misma los vuelos con origen o destino en aeropuertos situados en países de fuera de la Unión Europea que no sean miembros de la AELC (Asociación Europea de Libre Comercio), dependencias y territorios de Estados miembros del Estado Económico Europeo ni países que hayan firmado un Tratado de Adhesión a la Unión, y siempre y cuando, la aerolínea haya restituido una cantidad equivalente de derechos de emisión a los Estados miembros para su cancelación, siendo éste el caso de Iberia.

Los derechos de emisión de gases de efecto invernadero, obtenidos por la Sociedad gratuitamente en virtud del Plan Nacional de Asignación español al amparo de la Ley 1/2005 de 9 de marzo de 2005, por la que se regula el comercio de dichos derechos, se han registrado en 2012, en el momento de su asignación en la cuenta "Inmovilizado intangible – Derechos de emisión de gases de efecto invernadero" por aproximadamente 8 millones €, de acuerdo con su valor venal, reconociendo en ese momento una subvención de capital no reintegrable por el mismo importe. Los derechos adquiridos con posterioridad durante el ejercicio 2012, por importe de 4 millones €, se han registrado en el inmovilizado intangible por su coste de adquisición.

Con posterioridad a su registro inicial, los derechos de emisión se mantienen contabilizados por el valor otorgado en el momento de su recepción o adquisición, y no se amortizan.

El epígrafe "Provisiones a corto plazo" del balance de situación recoge, con cargo al epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias, el importe de los gastos asociados a los gases de efecto invernadero consumidos en el ejercicio valorados por el importe al que fueron concedidos o adquiridos si se dispone de dichos derechos, o bien valorados considerando la mejor estimación posible del coste a incurrir para cubrir el déficit de derechos.

La provisión así constituida y el activo intangible reconocido en la recepción de los derechos se cancelarán en el momento de la liquidación de los compromisos, que tendrá lugar previsiblemente antes del 30 de abril de 2013.

Por su parte, las subvenciones de carácter no reintegrable asociadas a los derechos de emisión adquiridos a título gratuito se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias conforme se reconocen los gastos derivados de las emisiones de gases relacionadas con los derechos de emisión subvencionados.

Aplicaciones informáticas

La Sociedad registra en esta cuenta los costes incurridos en la adquisición y desarrollo por terceros de programas informáticos. Los costes de mantenimiento de las aplicaciones informáticas se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren. Durante el ejercicio 2012 se han adquirido 22 millones € (14 millones € en 2011). La amortización de las aplicaciones informáticas es lineal en cinco años, y el gasto por este concepto en el ejercicio 2012 ha ascendido a 18 millones € (16 millones € en 2011).

4.2 Inmovilizado material

El inmovilizado material se presenta valorado a su coste histórico, minorado por la correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro, si las hubiera, calculadas conforme se describe en la Nota 4.3.

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

La Sociedad amortiza su inmovilizado material linealmente, distribuyendo el coste amortizable entre los años de vida útil estimada, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Años
Flota aérea	18 – 25
Edificios y otras construcciones	20 – 50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	10 – 15
Elementos de transporte terrestre	7 – 10
Mobiliario y enseres	10
Equipos para proceso de información	4 – 7
Repuestos para inmovilizado	8 – 18
Simuladores de vuelo	12 – 14

El valor residual de los aviones se estima en un porcentaje entre el 7,5% y el 12,5% del coste de adquisición, y el de los repuestos rotables de célula (aquellos asignados de forma específica a tipos o familias de aviones que se incluyen en la cuenta "Repuestos para inmovilizado"), se estima en un porcentaje entre el 10% y el 20% del coste de adquisición. En ambos casos los porcentajes de valor residual estimado varían en función de cada tipo de flota. La Sociedad amortiza íntegramente el coste del resto de los elementos del inmovilizado material.

En el momento de incorporación a la Sociedad de los aviones en propiedad y en régimen de arrendamiento financiero, ésta separa del coste de los aviones aquél correspondiente a los elementos que serán reemplazados en las paradas de mantenimiento periódico programadas. Este coste se amortiza linealmente en el período comprendido entre la incorporación de cada avión y su primera parada programada. El coste de las reparaciones realizadas en dichas paradas se activa como mayor valor del inmovilizado y se amortiza en el período que transcurre hasta la siguiente parada programada.

Para cada avión que se opera en régimen de arrendamiento operativo, y en función de lo establecido en los contratos, la Sociedad constituye una provisión por el coste total a incurrir en las revisiones de mantenimiento periódico programadas, imputando dicho coste a la cuenta de pérdidas y ganancias linealmente en el período que transcurre entre dos revisiones sucesivas (véase Nota 10). Asimismo, se constituye una provisión para hacer frente a los costes estimados a los que deberá hacer frente la Sociedad para realizar las reparaciones necesarias en cada avión en el momento de su devolución, y dejarlo así en las condiciones de uso pactadas con el arrendador.

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

4.3 Deterioro de valor de los activos intangibles y materiales

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

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

Como consecuencia del Plan de Transformación de Iberia descrito en la Nota 2.6 de esta memoria, la Dirección de la Sociedad ha realizado un análisis de deterioro de sus activos basado en un Plan de Negocio con el horizonte 2013 -2017, sobre la base de su mejor estimación a la fecha de formulación de estas cuentas anuales del ejercicio 2012 del resultado final de las medidas de reestructuración de plantilla, reducciones salariales e incrementos de productividad, en el marco de la legislación laboral vigente.

El Plan de Negocio contempla a la Sociedad en su conjunto como una unidad generadora de efectivo, habida cuenta de la interrelación de sus negocios. Los principales componentes de dicho Plan son las proyecciones de resultados, así como de las inversiones y las variaciones del capital circulante.

Las proyecciones son preparadas sobre la base de la experiencia pasada y en función de las mejores estimaciones disponibles, siendo éstas consistentes con la información procedente del exterior y que asumen una reducción de capacidad del Grupo Iberia de alrededor del 15% en 2013, un precio del combustible de entre 100 \$ y 110 \$ por barril y un tipo de cambio del \$ de 1,25 frente al €.

El Plan de Negocio así preparado ha sido presentado y revisado por el Consejo de Administración.

En la determinación del valor en uso, otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:

- Tipo de descuento a aplicar, entendiéndose éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos, y que ha sido fijada en el 8,9 % (después de impuestos).
- Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones, que ha sido estimada en el 0%.

Si se estimase que el valor recuperable de los activos es inferior a su importe en libros, la Sociedad reconocería una pérdida por deterioro de valor en la cuenta de pérdidas y ganancias. Si una pérdida por deterioro revirtiese posteriormente, el importe en libros del activo se incrementaría hasta el límite del coste original por el que dicho activo estuviera registrado con anterioridad al reconocimiento de dicha pérdida de valor.

De acuerdo con los resultados de los análisis realizados, los Administradores de la Sociedad no consideran necesario el registro de provisiones por deterioro de los activos de la Sociedad al 31 de diciembre de 2012. En este sentido, se han realizado diversos análisis de sensibilidad en relación con la probable evolución de las hipótesis principales y, como consecuencia de dicho análisis, la Dirección de la Sociedad ha concluido que ningún cambio razonablemente posible en las hipótesis principales conllevaría que el valor contable de los activos superase su importe recuperable. Al realizar la prueba de deterioro (i) una reducción de los flujos de caja presupuestados del 62%, (ii) aplicar un tipo de descuento del 23% o (iii) un precio sostenido del precio del petróleo a 123\$ por barril, haría descender la holgura del análisis hasta cero.

4.4 Arrendamientos

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

Para concluir sobre el fondo económico y la naturaleza del arrendamiento (financiero u operativo) la Dirección de la Sociedad considera los siguientes aspectos al inicio del contrato: si se transfiere la propiedad al vencimiento del contrato; si se estima ejercitar, en caso de existir, la opción de compra; si el plazo del arrendamiento tiene una duración similar a la vida útil del bien arrendado; y si el valor actual de los pagos comprometidos es equivalente a la práctica totalidad del valor razonable del bien arrendado. Si se cumple cualquiera de estas cuatro condiciones se clasifica como financiero y, en caso contrario, como operativo.

Arrendamiento financiero

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

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

Arrendamiento operativo

Los gastos derivados de los acuerdos de arrendamiento operativo se cargan a la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se devengan.

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

4.5 Instrumentos financieros

Activos financieros

Los activos financieros que posee la Sociedad se clasifican en las siguientes categorías:

- a. Préstamos y partidas a cobrar: activos financieros originados en la venta de bienes o en la prestación de servicios por operaciones de tráfico, o los que no teniendo un origen comercial no son instrumentos de patrimonio ni derivados y cuyos cobros son de cuantía fija o determinable y no se negocian en un mercado activo.
- b. Activos financieros mantenidos para negociar: son aquellos adquiridos con el objetivo de enajenarlos en el corto plazo o aquellos que forman parte de una cartera de la que existen evidencias de actuaciones recientes con dicho objetivo. Esta categoría incluye también los derivados financieros que no sean contratos de garantías financieras (por ejemplo avales) ni hayan sido designados como instrumentos de cobertura.
- c. Inversiones en el patrimonio de empresas del Grupo y asociadas: se consideran empresas del Grupo aquellas vinculadas con la Sociedad por una relación de control, y empresas asociadas aquellas sobre las que la Sociedad ejerce una influencia significativa.
- d. Inversiones mantenidas hasta el vencimiento: valores representativos de deuda, con fecha de vencimiento fijada y cobros de cuantía determinable, que se negocian en un mercado activo y sobre los que la Sociedad manifiesta su intención y capacidad para conservarlos en su poder hasta la fecha de su vencimiento.
- e. Activos financieros disponibles para la venta: se incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio de otras empresas que no hayan sido clasificados en ninguna de las categorías anteriores.

Los préstamos, partidas a cobrar e inversiones mantenidas hasta el vencimiento se registran inicialmente al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de la transacción que sean directamente atribuibles y, posteriormente, se valoran por su coste amortizado. La Sociedad tiene constituidas provisiones para hacer frente a los riesgos de incobrabilidad. Estas provisiones están calculadas atendiendo a la probabilidad de recuperación de la deuda en función de su antigüedad y de la solvencia de cada deudor.

Los activos financieros mantenidos para negociar se valoran a su valor razonable, registrándose en la cuenta de pérdidas y ganancias el resultado de las variaciones en dicho valor razonable.

Las inversiones en el patrimonio de empresas del Grupo y asociadas se valoran por el valor razonable de la contraprestación entregada, más los costes de la transacción que sean directamente atribuibles (excepto los honorarios satisfechos a asesores legales u otros profesionales, que se imputan directamente a la cuenta de pérdidas y ganancias), minorado, en su caso, por el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro. Dichas correcciones se calculan como la diferencia entre su valor en libros y el importe recuperable, entendido éste como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y el valor actual de los flujos de efectivo futuros derivados de la inversión. Salvo mejor evidencia del importe recuperable, se toma en consideración el patrimonio neto de la entidad participada, corregido por las plusvalías tácitas existentes en la fecha de la valoración (incluyendo el fondo de comercio, si lo hubiera).

El efecto de la aplicación de criterios de consolidación a las participaciones en las que la Sociedad ostenta el control o tiene influencia significativa, en comparación con estas cuentas anuales, no supondría un cambio significativo respecto a la cifra de activos, reservas o resultados del ejercicio.

Por último, los activos financieros disponibles para la venta se valoran a su valor razonable, registrándose en el patrimonio neto el resultado de las variaciones en dicho valor razonable, hasta que el activo se enajena o haya sufrido un deterioro de valor de carácter permanente, momento en el cual dichos resultados acumulados reconocidos en el patrimonio neto pasan a registrarse en la cuenta de pérdidas y ganancias. En este sentido, se considera que existe deterioro de carácter permanente si se ha producido una disminución en el valor razonable del activo de más del 40% o ésta se prolonga durante un año y medio.

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

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

Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

La Sociedad clasifica en este epígrafe del balance de situación el efectivo y aquellas inversiones a corto plazo de gran liquidez que son fácilmente convertibles en efectivo, siendo el plazo de la inversión inferior a tres meses, y que no están sujetos a un riesgo relevante de cambios en su valor, así como los intereses devengados por dichas inversiones y que se encuentran pendientes de cobro al cierre del ejercicio.

Pasivos financieros

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

Las deudas se valoran inicialmente al valor razonable de la contraprestación recibida, ajustada por los costes de la transacción directamente atribuibles. Con posterioridad, se valoran de acuerdo con su coste amortizado.

La Sociedad da de baja los pasivos financieros cuando se extinguen las obligaciones que los han generado.

Instrumentos financieros derivados y operaciones de cobertura

Los derivados mantenidos por la Sociedad corresponden fundamentalmente a operaciones de cobertura de riesgo de cambio, de tipo de interés, de precios del combustible y del valor de la inversión en determinados instrumentos de patrimonio, teniendo como objetivo reducir significativamente estos riesgos en las operaciones subyacentes que son objeto de cobertura.

Los derivados se registran inicialmente por el valor razonable de la contraprestación entregada y posteriormente se realizan las correcciones valorativas necesarias para reflejar su valor razonable en cada momento, registrándose en el epígrafe "Inversiones financieras a largo plazo - Derivados" o "Inversiones financieras a corto plazo - Derivados" del balance de situación si son positivas, y como "Deudas a largo plazo - Derivados" o "Deudas a corto plazo - Derivados" si son negativas.

Para que estos instrumentos financieros se puedan calificar como de cobertura contable, son designados inicialmente como tales documentándose la relación de cobertura. Asimismo, la Sociedad verifica inicialmente y de forma periódica a lo largo de su vida (como mínimo en cada cierre contable) que la relación de cobertura es eficaz, es decir, que es esperable prospectivamente que los cambios en el valor razonable o en los flujos de efectivo de la partida cubierta (atribuibles al riesgo cubierto) se compensen casi completamente por los del instrumento de cobertura y que, retrospectivamente, los resultados de la cobertura hayan oscilado dentro de un rango de variación del 80 al 125% respecto del resultado de la partida cubierta.

La Sociedad aplica los siguientes tipos de cobertura, que se contabilizan tal y como se describe a continuación:

1. Coberturas de valor razonable: el elemento cubierto se valora por su valor razonable al igual que el instrumento de cobertura, registrándose las variaciones de valor de ambos en la cuenta de pérdidas y ganancias.
2. Coberturas de flujos de efectivo: el valor intrínseco de las coberturas de flujos de efectivo se registra en el epígrafe "Patrimonio neto - Ajustes por cambios de valor" del balance de situación, mientras que el valor temporal de los mismos se imputa en la cuenta de pérdidas y ganancias. La pérdida o ganancia acumulada en el epígrafe "Patrimonio neto - Ajustes por cambios de valor" se traspasa a la cuenta de pérdidas y ganancias a medida que el subyacente tiene impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias por el riesgo cubierto neteando dicho efecto en el mismo epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias.

La contabilización de coberturas se interrumpe cuando el instrumento de cobertura vence, o es vendido, finalizado o ejercido, o deja de cumplir los criterios para la contabilización de coberturas. En ese momento, cualquier beneficio o pérdida acumulados correspondiente al instrumento de cobertura que haya sido registrado en el patrimonio neto se mantiene dentro del patrimonio neto hasta que se produzca la operación prevista. Cuando no se espera que se produzca la operación que está siendo objeto de cobertura, los beneficios o pérdidas acumulados netos reconocidos en el patrimonio neto se transfieren a los resultados netos del periodo.

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

4.6 Existencias

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

La Sociedad efectúa las oportunas correcciones valorativas, reconociéndolas como un gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias cuando el valor neto realizable de las existencias es inferior a su precio de adquisición.

4.7 Saldos y transacciones en moneda diferente al euro

Las transacciones en moneda diferente al euro y los créditos y débitos resultantes de las mismas se registran por su contravalor en euros a la fecha en que se realiza la operación. Al cierre de cada periodo, los saldos de las cuentas a cobrar o a pagar en moneda diferente al euro se valoran al tipo de cambio en vigor a dicha fecha. Las diferencias de valoración resultantes de la comparación entre el tipo oficial de cambio al cierre del ejercicio y el tipo al que figuran registradas las cuentas a cobrar o a pagar en moneda diferente al euro, así como las diferencias de cambio que se producen en el momento del cobro o pago de los créditos y de las deudas nominadas en monedas distintas al euro, se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias en los epígrafes "Diferencias de cambio" u "Otros gastos de explotación", según su naturaleza.

De acuerdo con la práctica habitual de las compañías aéreas, el saldo correspondiente al pasivo por documentos de tráfico pendientes de utilizar se refleja en el balance de situación al tipo de cambio del mes de la venta, fijado por la "International Air Transport Association" (IATA), que corresponde al tipo de cambio medio de los últimos cinco días hábiles bancarios previos al día 25, inclusive, del mes anterior. Estos saldos no se actualizan por el tipo de cambio al cierre de cada ejercicio y solamente producen diferencias de cambio si son reembolsados, siendo este hecho poco significativo.

4.8 Impuesto sobre beneficios

El gasto o ingreso por impuesto sobre el beneficio comprende la parte relativa al gasto o ingreso por el impuesto corriente y la parte correspondiente al gasto o ingreso por impuesto diferido.

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

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

En general, se reconocen pasivos por impuesto diferido para todas las diferencias temporarias imponibles. Por su parte, los activos por impuesto diferido sólo se reconocen en la medida en que se considere altamente probable que la Sociedad vaya a disponer de bases imponibles positivas futuras con las que poder hacerlos efectivos, y en todo caso bajo el principio de prudencia valorativa.

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

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

A partir del ejercicio 2012 la Sociedad tributa en régimen de consolidación fiscal, siendo su Accionista la cabecera del grupo fiscal.

4.9 Ingresos y gastos

Los ingresos y gastos se imputan 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 esta cuenta representa la estimación del pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de cada ejercicio y que están pendientes de utilizar a dicha fecha. Los ingresos por estos billetes y documentos de tráfico, así como la estimación de los billetes vendidos que no serán utilizados, se reconocen en la fecha fijada para la prestación del transporte o servicio.

La Sociedad tiene en vigor el programa "Avios", cuyo objetivo es fidelizar clientes permitiéndoles acumular puntos avios cada vez que los participantes del mismo realizan determinados vuelos, utilizan servicios de entidades adscritas al programa o realizan compras con determinadas tarjetas de crédito. Los avios se valoran inicialmente por su valor razonable y se reconocen como un ingreso diferido. El saldo de los puntos pendientes de utilizar al 31 de diciembre de 2012 se incluye en el epígrafe "Periodificaciones a largo plazo" del pasivo del balance de situación adjunto por un importe de 130 millones € (166 millones € al 31 de diciembre de 2011).

Cuando los usuarios del programa canjean sus avios en servicios prestados por la Sociedad se cancela el saldo utilizado y se reconoce un ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias, y si son canjeados por premios ofrecidos por otras entidades adscritas al programa se contabilizan con contrapartida en una cuenta a pagar a la entidad proveedora de los premios, registrándose en la cuenta de pérdidas y ganancias la diferencia entre el valor de los puntos utilizados y el pasivo asumido por la Sociedad por los mismos.

En general, la política de la Sociedad en cuanto al tratamiento de incentivos, premios o bonificaciones, recibidos en efectivo o en especie y correspondientes a aviones 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 periodo de duración del contrato de arrendamiento o cuando se producen los consumos bonificados. Los importes pendientes de reconocer como ingresos al cierre de cada ejercicio se presentan en el capítulo "Periodificaciones a largo plazo" del pasivo del balance de situación.

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

4.10 Provisiones

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

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

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

Las provisiones se valoran por el valor actual de la mejor estimación posible del importe necesario para cancelar o transferir la obligación, teniendo en cuenta la información disponible sobre el suceso y sus consecuencias, y registrándose, en su caso, los ajustes que surjan por la actualización de dichas provisiones

como un gasto financiero conforme se va devengando. La Sociedad procede a su reversión, total o parcial, cuando dichas obligaciones dejan de existir o disminuyen.

Obligaciones con el personal

De acuerdo con los convenios colectivos vigentes, en el momento en que un Tripulante Técnico cumple los 60 años de edad tiene la opción de pasar a situación de reserva, manteniendo su relación laboral hasta los 65 años, o continuar en activo con restricciones de su actividad. 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 basados en la estimación del momento en el que cada empleado pasará a situación de reserva. En la actualidad están acogidos a este beneficio 15 empleados.

Por otra parte, los convenios colectivos vigentes prevén la posibilidad de que los Tripulantes de Cabina de Pasajeros que cumplan determinadas condiciones se retiren anticipadamente (mediante excedencia especial y hasta noviembre de 2010 mediante cese optativo), quedando obligada la Sociedad a retribuir a este personal hasta la edad de 65 años. La Sociedad constituye con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en el que se produce esta eventualidad el importe necesario, calculado actuarialmente, para complementar el fondo ya constituido por situación de reserva. En la actualidad están acogidos a este beneficio 156 empleados en excedencia especial, así como 178 empleados en concepto de cese optativo.

Los estudios actuariales utilizados han sido realizados en el mes de diciembre de 2012 por expertos independientes siguiendo el método de la unidad de crédito proyectado, empleando un tipo de interés técnico consistente con el índice iboxx, del 2,79% y 1%, en función de si se trata de personal actualmente en activo o no, las tablas de mortalidad PERM/F-2000P, y asumiendo una evolución del Índice de Precios al Consumo del 2% anual, entre otras hipótesis.

Planes de reestructuración anteriores al ejercicio 2012

La Sociedad obtuvo en diciembre de 2001 la aprobación de un Expediente de Regulación de Empleo para ser aplicado a distintos colectivos de personal, que ha ido ampliándose con las preceptivas autorizaciones, y cuya vigencia llega hasta el 31 de diciembre de 2013. Dicho Expediente contempla el pago de determinadas cantidades al personal afectado hasta la edad de 65 años.

En la estimación de los pasivos por este concepto también se han utilizado estudios actuariales realizados en el mes de diciembre de 2012 por expertos independientes, utilizando las mismas hipótesis que para la evaluación de las provisiones para obligaciones con el personal, con excepción del tipo de interés técnico, habiéndose utilizado en este caso el 1%, también consistente con el índice iboxx.

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. Al 31 de diciembre de 2012, el balance de situación al 31 de diciembre de 2012 adjunto no incluye provisión alguna en relación con este segundo Expediente, ya que no hay ningún coste comprometido en relación con el mismo.

Plan de Transformación de Iberia

Como consecuencia del Plan de Transformación de Iberia descrito en la Nota 2.6, las cuentas anuales del ejercicio 2012 adjuntas incluyen provisiones derivadas de la mejor estimación de los Administradores de la Sociedad, a la fecha de formulación de las mismas, de los costes previsibles del Plan, básicamente los relativos a los costes de reestructuración de plantilla (véase Nota 10). Dado que dicho proceso de reestructuración aún no está finalizado, podrían producirse desviaciones significativas en relación con los costes finales de implantación del Plan, que serían, en su caso, registradas en el próximo ejercicio 2013.

4.11 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 2012 las aportaciones de la Sociedad por este concepto han ascendido a 24 millones € (24 millones € en 2011), y se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal – Cargas sociales" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2012 adjunta.

4.12 Transacciones con vinculadas

La Sociedad realiza todas sus operaciones con vinculadas a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados por lo que los Administradores de la Sociedad consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

4.13 Corriente / no corriente

En el balance de situación 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, aquéllos cuyo vencimiento o liquidación será posterior a dicho plazo.

4.14 Actividades con incidencia en el medio ambiente

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 registradas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se llevan a cabo, siguiendo los criterios descritos en las Notas 4.2 y 4.4.

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

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

4.15 Estado de flujos de efectivo

En el estado de flujos de efectivo, preparado 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; entendiéndose 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 Sociedad, 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. Inmovilizado material

Los movimientos habidos durante los ejercicios 2012 y 2011 han sido los siguientes:

Ejercicio 2012

	Millones €				Saldo al 31-12-2012
	Saldo al 31-12-2011	Adiciones o Dotaciones	Trasposos	Retiros	
Coste:					
Flota aérea	1.790	50	7	(190)	1.657
	1.790	50	7	(190)	1.657
Otro inmovilizado material-					
Terrenos	3	-	-	-	3
Edificios y otras construcciones	151	-	-	-	151
Maquinaria, instalaciones y utillaje	448	9	1	(3)	455
Elementos de transporte terrestre	31	1	-	-	32
Mobiliario y enseres	20	-	-	-	20
Equipos para proceso de información	92	4	-	(1)	95
Repuestos para inmovilizado	231	19	1	(17)	234
Simuladores de vuelo	3	-	-	-	3
Inmovilizado en curso y anticipos	216	236	(9)	-	443
	1.195	269	(7)	(21)	1.436
Amortizaciones:					
Flota aérea	(944)	(107)	1	96	(954)
	(944)	(107)	1	96	(954)
Otro inmovilizado material-					
Edificios y otras construcciones	(123)	(3)	-	-	(126)
Maquinaria, instalaciones y utillaje	(345)	(18)	-	1	(362)
Elementos de transporte terrestre	(29)	(2)	-	-	(31)
Mobiliario y enseres	(16)	(1)	-	-	(17)
Equipos para proceso de información	(76)	(7)	-	-	(83)
Repuestos para inmovilizado	(114)	(11)	-	3	(122)
Simuladores de vuelo	(2)	-	-	-	(2)
	(705)	(42)	-	4	(743)
Provisiones:					
Flota aérea	(62)	-	8	-	(54)
	(62)	-	8	-	(54)
Total neto	1.274				1.342

Ejercicio 2011

	Millones €				31-12-2011
	31-12-2010	Adiciones o Dotaciones	Trasposos	Retiros	
Coste:					
Flota aérea	1.634	54	212	(110)	1.790
	1.634	54	212	(110)	1.790
Otro inmovilizado material-					
Terrenos	3	-	-	-	3
Edificios y otras construcciones	151	-	-	-	151
Maquinaria, instalaciones y utillaje	474	8	2	(36)	448
Elementos de transporte terrestre	32	-	-	(1)	31
Mobiliario y enseres	20	1	-	(1)	20
Equipos para proceso de información	89	4	-	(1)	92
Repuestos para inmovilizado	224	15	1	(9)	231
Simuladores de vuelo	3	-	-	-	3
Inmovilizado en curso y anticipos	101	129	(14)	-	216
	1.097	157	(11)	(48)	1.195
Amortizaciones:					
Flota aérea	(794)	(109)	(113)	72	(944)
	(794)	(109)	(113)	72	(944)
Otro inmovilizado material-					
Edificios y otras construcciones	(120)	(3)	-	-	(123)
Maquinaria, instalaciones y utillaje	(360)	(20)	-	35	(345)
Elementos de transporte terrestre	(27)	(2)	-	-	(29)
Mobiliario y enseres	(16)	(1)	-	1	(16)
Equipos para proceso de información	(68)	(8)	-	-	(76)
Repuestos para inmovilizado	(106)	(12)	-	4	(114)
Simuladores de vuelo	(2)	-	-	-	(2)
	(699)	(46)	-	40	(705)
Provisiones:					
Flota aérea	(24)	(8)	(40)	10	(62)
	(24)	(8)	(40)	10	(62)
Total neto	1.214				1.274

5.1 Flota aérea

5.1.1 Flota operativa

A continuación se detalla la flota operativa de la Sociedad al 31 de diciembre de 2012:

Flota	Número de Aviones			Total
	En Propiedad	En Arrendamiento Financiero	En Arrendamiento Operativo (*)	
A-319	-	-	20	20
A-320	-	1	24	25
A-321	1	4	14	19
A-340-300	6	1	9	16
A-340-600	-	2	15	17
	7	8	82	97

(*) Se incluyen siete aviones parados en proceso de devolución al arrendador.

Como consecuencia del Plan de Transformación de Iberia descrito en la Nota 2.6 de esta memoria, el Grupo Iberia prevé disminuir su volumen de operaciones, reduciendo la oferta de AKO's (Asientos por Kilómetro Ofertados) en 2013 en aproximadamente un 15%, lo que supone dejar de operar en 2013 un total neto de 23 aviones (3 aviones de la flota de largo radio y 20 aviones de la flota de corto y medio radio), considerando los nuevos aviones que entrarán en la operación el año próximo (7 de corto y medio radio, y 5 de largo radio).

Los Administradores de la Sociedad no estiman ninguna necesidad de provisión por deterioro ni contingencia alguna relacionada con la flota que dejará de operar ya que se pretende alcanzar la mencionada reducción de capacidad a través de las siguientes medidas:

Corto y medio radio

- 13 aviones en régimen de arrendamiento operativo finalizan sus contratos en 2013 y serán devueltos a los arrendadores al término del mismo.
- 6 aviones serán subarrendados a otras aerolíneas sin que ello suponga penalizaciones o quebrantos patrimoniales significativos.
- 8 aviones que estaban parados al cierre de 2011, y que en 2012 han sido operados por Iberia Express, está previsto que vuelvan a ser parados temporalmente.

Largo radio

- 5 aviones dejarán de estar en operación durante 2013, y serán devueltos al finalizar los contratos de arrendamiento (4 en 2013 y uno a comienzos de 2014).
- 3 aviones en propiedad que están cerca de alcanzar el fin de su vida útil serán parados temporalmente.

a. Flota en propiedad y en arrendamiento financiero:

Los principales movimientos habidos durante los ejercicios 2012 y 2011, han sido los siguientes:

- Adiciones:

Las adiciones de los ejercicios 2012 y 2011 corresponden a:

	Millones €	
	2012	2011
Flota aérea	24	17
Motores	24	30
Remodelaciones	2	7
	50	54

La Sociedad ha ejercido la opción de compra de un avión que operaba en régimen de arrendamiento operativo, de la flota A-321 con sus respectivos motores por importe de 23 millones de €, y ha adquirido un motor de la flota A-320 por un importe de 3 millones €.

Adicionalmente, se han realizado trabajos para el inmovilizado que ha activado como mayor coste de adquisición de la flota, motores y remodelaciones, con contrapartida al epígrafe "Trabajos realizados por la empresa para su activo" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2012 por un importe de 24 millones € (30 millones € en 2011).

- Retiros:

Durante 2012 se ha ejercitado la opción de compra de un avión de la flota A-320 que posteriormente ha sido vendido por un importe de 20 millones €, generando una pérdida de un millón € registrados en el epígrafe "Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2012 adjunta.

Asimismo, han expirado las opciones de compra recogidas en los contratos de tres aviones en régimen de arrendamiento financiero y que continuarán siendo operados bajo un acuerdo de arrendamiento operativo hasta su devolución, entre 2015 y 2017 (véase Nota 5.1.b). Consecuentemente, la Sociedad ha dado de baja los mencionados aviones por un valor neto contable de 63 millones €, así como la deuda financiera asociada a los mismos, sin que se hayan producido impactos significativos en la cuenta de pérdidas y ganancias.

b. Flota en arrendamiento operativo:

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

Flota	Año										Nº de aviones (*)
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
A-319	5	4	2	1	-	2	6	-	-	-	20
A-320	7	2	3	4	2	-	6	-	-	-	24
A-321	1	-	2	2	2	1	6	-	-	-	14
A-340-300	5	3	1	-	-	-	-	-	-	-	9
A-340-600	-	-	3	2	3	4	-	-	1	2	15
	18	9	11	9	7	7	18	-	1	2	82

(*) En este cuadro se incluyen los aviones parados pendientes de devolución al arrendador, cuyos contratos vencen en 2012, y no se incluyen los vencimientos de los aviones que se encuentran subarrendados a Iberia Express.

En 2012 se han incorporado a la flota en arrendamiento operativo tres aviones A-320 que anteriormente se encontraban en régimen de arrendamiento financiero (véase Nota 5.1.1.a anterior).

Asimismo, durante el ejercicio 2012 la Sociedad ha devuelto un avión de la flota A-319 y tres aviones de la flota A-340-300. Al cierre del ejercicio una aeronave de la flota A-319, dos de la flota A-320 y tres de la flota A340-300 se encuentran parados en proceso de su devolución al arrendador.

Gasto por arrendamiento operativo:

Las rentas devengadas durante 2012 y 2011 por los contratos de arrendamiento operativo de aviones han ascendido a 289 millones € y 300 millones €, respectivamente, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias (véase Nota 14.5). El importe total aproximado de las futuras cuotas a pagar derivadas de los contratos de arrendamiento operativo, incluyendo las cuotas contingentes estimadas con los tipos de interés y tipos de cambio vigentes a 31 de diciembre de 2012 y 2011, respectivamente, se detalla a continuación:

	Millones € (*)	
	31-12-2012	31-12-2011
Hasta un año	413	283
Entre uno y cinco años	578	896
Más de cinco años	102	207
	1.093	1.386

(*) Equivalen a 1.442 millones \$ y 1.793 millones \$ a tipo de cambio de cierre de los ejercicios 2012 y 2011. La fluctuación de los tipos de cambio e interés sobre estas rentas está parcialmente cubierta con productos derivados (véase Nota 8).

c. Compromisos y otras garantías sobre flota:

La Sociedad garantiza la utilización de diecinueve aviones en régimen de alquiler operativo o arrendamiento financiero durante un período de entre 9 y 14 años, frente a los suscriptores de una emisión de bonos de los cuales, al 31 de diciembre de 2012, quedan pendientes de amortizar 35 millones \$ y 114 millones € (66 millones \$ y 120 millones € al 31 de diciembre de 2011).

Tres contratos de arrendamiento operativo y un contrato de arrendamiento financiero contienen cláusulas de cancelación anticipada que exigen la adquisición inmediata de aviones en el supuesto de incumplimiento de determinados ratios financieros del Grupo Iberia. Uno de los mencionados ratios no se cumple al 31 de diciembre de 2012 y, consecuentemente, la Sociedad ha clasificado en el corto plazo la deuda asumida por el avión en régimen de arrendamiento financiero, por importe de 64 millones €. A la fecha de formulación de estas cuentas anuales, los arrendadores de los aviones en régimen de arrendamiento operativo no han solicitado la ejecución de los contratos, ni los Administradores de la Sociedad estiman que se vaya a ejercer dicho derecho y, por tanto, mantienen dichos aviones clasificados como arrendamientos operativos, de acuerdo con la normativa vigente.

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-330. Con las actualizaciones habidas en el contrato con Airbus, los aviones pendientes de recibir al 31 de diciembre de 2012 y el año previsto de incorporación de los mismos se detallan a continuación:

Flota	Nº de Aviones		
	Año 2013	Año 2014	Total
A-319	-	2	2
A-320	7	-	7
A-330	5	3	8
	12	5	17

Para atender este plan de renovación la Sociedad mantiene el compromiso de constituir depósitos por un importe de 449 millones €, de los cuales al 31 de diciembre de 2012 y 2011 ya se habían entregado 387 millones € y 199 millones €, respectivamente, según el siguiente detalle:

	Millones €			
	31-12-2012		31-12-2011	
	En Firme	En Opción	En Firme	En Opción
A-330	183	3	77	3
Familia A-320	201	-	118	-
Motores	-	-	1	-
	384	3	196	3

El calendario previsto para la entrega del importe pendiente, considerando la modificación que en 2012 se ha realizado en el contrato con Airbus, es el siguiente:

	Millones €	
	31-12-2012	31-12-2011
2012	-	246
2013	69	63
	69	309

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 2012 asciende, aproximadamente, a 1.621 millones €. La Sociedad mantiene 8 opciones de compra de aviones de la flota A-330 y 4 aviones de la familia A-320.

5.1.2. Flota no operativa

Como consecuencia de la reducción del tráfico aéreo, al cierre de 2011 había parados temporalmente ocho aviones en propiedad de la flota A-320. Estos aviones junto con dos aeronaves más que han sido operadas por Vueling Airlines S.A. durante el ejercicio 2012, tienen un valor neto contable al cierre del ejercicio de 32 millones €. Ocho de los mencionados aviones han sido operados en 2012 por Iberia Express y se espera que, en el marco del Plan de Transformación detallado en la Nota 2.6, sean nuevamente parados temporalmente durante 2013. Las rentas que la Sociedad ha recibido por el alquiler de dichos aviones durante 2012 han ascendido a 9 millones €.

Asimismo, la Sociedad mantiene registrados en el epígrafe "Inmovilizado material" del balance de situación determinados activos, fundamentalmente diversos aviones y motores, de flotas que no están operativas, cuyo coste, está cubierto casi en su totalidad por su amortización y las provisiones registradas.

5.3 Otro inmovilizado material

La cuenta "Inmovilizado en curso y anticipos" recoge las cantidades satisfechas en el marco de los acuerdos de renovación de flota mencionados en la nota 5.1.1.c) anterior, así como altas de boletines y la configuración de las nuevas cabinas de los aviones que van a ser entregados en 2013.

Asimismo, durante el ejercicio 2012 se han producido bajas, fundamentalmente, repuestos para el inmovilizado, por un valor de 17 millones € registrándose 5 millones € en el epígrafe "Aprovisionamientos" y 7 millones € en el epígrafe "Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2012 adjunta.

Los edificios e instalaciones construidos sobre terrenos propiedad del Estado Español, en su mayoría en aeropuertos nacionales, presentan un valor neto contable al 31 de diciembre de 2012 de 26 millones € (29 millones € al 31 de diciembre de 2011). 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.

En relación con el Plan de Transformación de Iberia descrito en la Nota 2.6 de esta memoria, que contempla reestructurar ciertas actividades de mantenimiento y handling no rentables para Iberia, no se ha identificado la necesidad de provisión de deterioro alguno en las cuentas anuales del ejercicio 2012 adjuntas en relación con el otro inmovilizado material afecto a dichas actividades (básicamente elementos de transporte terrestre y maquinaria, instalaciones y utillaje).

5.4 Bienes en régimen de arrendamiento financiero

Al 31 de diciembre de 2012 existen elementos del inmovilizado material adquiridos mediante contratos en arrendamiento financiero, fundamentalmente aviones, por un importe de 458 millones € de coste y 145 millones € de amortización acumulada (611 millones € de coste y 183 millones € de amortización acumulada al 31 de diciembre de 2011).

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 2012, incluyendo, en su caso, el importe de las opciones de compra, se detalla en la Nota 11.2.

5.5 Elementos totalmente amortizados

Al 31 de diciembre de 2012 y 2011 el coste de los bienes operativos totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado material asciende a 492 millones € y 445 millones €, respectivamente, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Millones €	
	31-12-2012	31-12-2011
Flota aérea	89	70
Edificios y otras construcciones	60	60
Maquinaria, instalaciones y utillaje	248	232
Mobiliario y enseres	12	12
Equipos para proceso de información	62	53
Otro inmovilizado	21	18
	492	445

5.6 Cobertura de seguros

La Sociedad mantiene suscritas pólizas de seguro sobre los elementos del inmovilizado material que cubren suficientemente el valor neto contable de los mismos al 31 de diciembre de 2012. Asimismo, la Sociedad mantiene suscritas pólizas de seguro sobre los aviones arrendados a terceros.

6. Inversiones financieras

6.1 Inversiones financieras a largo plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe "Inversiones financieras a largo plazo" al cierre de los ejercicios 2012 y 2011 es el siguiente:

31 de diciembre de 2012

	Millones €				
	Instrumentos de Patrimonio	Créditos a Terceros	Derivados (Nota 8)	Otros Activos Financieros	Total
Préstamos y partidas a cobrar	-	31	-	46	77
Activos disponibles para la venta:					
Valorados a valor razonable	640	-	-	-	640
Valorados a coste	10	-	-	-	10
Derivados	-	-	16	-	16
	650	31	16	46	743

31 de diciembre de 2011

	Millones €				
	Instrumentos de Patrimonio	Créditos a Terceros	Derivados (Nota 8)	Otros Activos Financieros	Total
Préstamos y partidas a cobrar	-	41	-	37	78
Activos disponibles para la venta:					
Valorados a valor razonable	421	-	-	-	421
Valorados a coste	10	-	-	-	10
Derivados	-	-	31	-	31
	431	41	31	37	540

6.1.1 Instrumentos de patrimonio

Los movimientos registrados en esta cuenta del balance de situación durante los ejercicios 2012 y 2011 se detallan a continuación:

Ejercicio 2012

	% de Participación al 31-12-2012	Millones €		
		Saldo al 31-12-2011	Ajustes por Cambio de Valor (Nota 9.4)	Saldo al 31-12-2012
Activos financieros disponibles para la venta:				
Valorados a valor razonable- Amadeus IT Holding, S.A.	7,50	421	219	640
Valorados a coste- Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,90	9	-	9
Otros	-	1	-	1
		431	219	650

Ejercicio 2011

	% de Participación al 31-12-2011	Millones €			
		Saldo al 31-12-2010	Traspasos	Ajustes por Cambio de Valor (Nota 9.4)	Saldo al 31-12-2011
Préstamos y cuentas a cobrar:					
Sociedades Iberbús	40,00-45,00	6	(6)	-	-
Activos financieros disponibles para la venta:					
Valorados a valor razonable-					
British Airways Plc (Nota 7.1)	9,99	364	(385)	21	-
Amadeus IT Holding, S.A.	7,50	527	-	(106)	421
Valorados a coste-					
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,90	9	-	-	9
Otros	-	1	-	-	1
		907	(391)	(85)	431

Amadeus IT Holding, S.A.

Al 31 de diciembre de 2012 la Sociedad mantiene una inversión representativa del 7,5% del capital de Amadeus IT Holding, S.A (Amadeus) cuyo coste de adquisición ascendió a 1 millón €. El valor razonable de dicha inversión al 31 de diciembre de 2012, de acuerdo con la cotización bursátil de dicha sociedad, asciende a 640 millones € (421 millones € al 31 de diciembre de 2011) y la variación del valor razonable respecto al coste de adquisición ha sido registrada, neto de su efecto fiscal, con abono al epígrafe "Ajustes por cambios de valor" del balance de situación al 31 de diciembre de 2012 (véase Nota 9.4).

Con fecha 7 de agosto de 2012 la Sociedad concertó con la entidad financiera Nomura International Plc ("Nomura") una operación de derivados financieros "collar" sobre la totalidad de su participación en Amadeus (véase Nota 8.2). Dicha operación tiene una finalidad meramente financiera, protegiendo el valor de la participación de Iberia y manteniendo ésta su presencia y relación con Amadeus.

En garantía de sus obligaciones bajo el mencionado "collar", la Sociedad ha otorgado una garantía financiera sobre la totalidad de sus acciones en Amadeus que incorpora un derecho de disposición a favor del acreedor pignoraticio. Las disposiciones de acciones que ha realizado el acreedor pignoraticio (equivalentes al 6,6% del capital social) previsiblemente tendrán carácter temporal y la Sociedad tiene derecho a solicitar la devolución de las acciones dispuestas en cualquier momento, de forma que mantiene su participación en el Consejo de Administración de Amadeus y mantendrá su poder de representación en las Juntas Generales de Accionistas.

Durante el ejercicio 2012 la Sociedad ha recibido dividendos correspondientes a su participación en Amadeus IT Holding, S.A. por un importe de 12 millones €, que han sido contabilizados en la cuenta "Dividendos" del epígrafe "Ingresos financieros" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2012 adjunta (véase Nota 14.6).

6.1.2 Créditos a terceros

Los movimientos en esta cuenta del balance de situación durante los ejercicios 2012 y 2011 son los siguientes:

Ejercicio 2012

	Millones €		
	Saldo al 31-12-2011	Retiros	Saldo al 31-12-2012
Créditos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (a)	26	-	26
Créditos a Iberlease 2004 Ltd.	41	(10)	31
Total coste	67	(10)	57
Provisiones	(26)	-	(26)
Total neto	41	(10)	31

(a) Los créditos concedidos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA), proceden de ejercicios anteriores y están provisionados al 31 de diciembre de 2012.

Ejercicio 2011

	Millones €				
	Saldo al 31-12-2010	Retiros	Diferencias de Cambio	Trasposos	Saldo al 31-12-2011
Créditos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (a)	26	-	-	-	26
Créditos a sociedades Iberbus	33	-	(1)	(32)	-
Créditos a Aerolíneas Argentinas, S.A.	36	(36)	-	-	-
Créditos a Iberlease 2004 Ltd.	40	-	1	-	41
Total coste	135	(36)	-	(32)	67
Provisiones	(62)	36	-	-	(26)
Total neto	73	-	-	(32)	41

(a) Los créditos concedidos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA), proceden de ejercicios anteriores y están provisionados al 31 de diciembre de 2011.

Iberlease 2004 Ltd.

Iberlease 2004 Ltd., sociedad arrendadora de tres aviones adquiridos por la Sociedad en régimen de arrendamiento financiero, es a su vez la beneficiaria de tres préstamos otorgados por la Sociedad 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 41 millones \$ y su tipo de interés está comprendido entre el 6% y el 6,5% anual pagadero trimestralmente.

6.1.3 Otros activos financieros

En los ejercicios 2012 y 2011 los movimientos de las partidas que componen esta cuenta del balance de situación, son los siguientes:

	Millones €	
	2012	2011
Saldo inicial	37	27
Adiciones	20	21
Retiros o aplicaciones	(5)	(6)
Trasposos	(5)	(5)
Diferencias de cambio	(1)	-
Saldo final	46	37

6.2 Inversiones financieras a corto plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo" al cierre de los ejercicios 2012 y 2011 es el siguiente:

	Millones €	
	31-12-2012	31-12-2011
Préstamos y partidas a cobrar:		
Créditos a empresas	2	36
Otros activos financieros	173	249
Derivados (Nota 8)	24	31
	199	316

La cuenta "Otros activos financieros" recoge, fundamentalmente, inversiones en diversos productos financieros, fundamentalmente depósitos, imposiciones a plazo fijo y pagarés. Por las inversiones recogidas en esta cuenta, así como por las inversiones registradas en el epígrafe "Otros activos líquidos equivalentes" del balance de situación, la Sociedad ha obtenido una rentabilidad de mercado.

7. Inversiones en empresas del Grupo y asociadas

Los movimientos habidos durante los ejercicios 2012 y 2011 en este epígrafe del balance de situación han sido los siguientes:

Ejercicio 2012

	Millones €				
	Instrumentos de Patrimonio			Créditos a empresas (Nota 15.2)	Total
	Coste	Provisión	Neto (Nota 15.2)		
Saldo al 31-12-2011	512	(2)	510	7	517
Altas	20	-	20	19	39
Saldo al 31-12-2012	532	(2)	530	26	556

Ejercicio 2011

	Millones €				
	Instrumentos de Patrimonio			Créditos a empresas (Nota 15.2)	Total
	Coste	Provisión	Neto (Nota 15.2)		
Saldo al 31-12-2010	127	(3)	124	8	132
Traspasos (Nota 6.1.1)	385	-	385	-	385
Retiros o aplicaciones	-	1	1	(1)	-
Saldo al 31-12-2011	512	(2)	510	7	517

7.1 Instrumentos de patrimonio

La información más significativa relacionada con las empresas del Grupo y asociadas al cierre del ejercicio 2012, obtenida de sus estados financieros no auditados, es la siguiente:

Denominación Domicilio Social Objeto Social	Participación (%)		Millones €						Deterioro acumulado	
	Directa	Indirecta	Capital	Beneficios/(Pérdidas)		Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	Valor en Libros al 31 de diciembre de 2012		
				Explotación	Neto			Coste		Deterioro del ejercicio
Empresas del Grupo:										
British AirwaysPlc Waterside PO BOX 365 Harmondsworth UK Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	9,98	-	355,3	295,0	(74,0)	2.901,6	3.183,4	385,4	-	-
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. Centro de Carga Aérea Parcela 2 p.5 nave 6; Madrid Transporte de mercancías	75,00	-	0,2	(0,7)	(0,1)	2,6	2,7	0,7	-	-
Cargosur, S.A. Velázquez, 130; Madrid Transporte aéreo de mercancías	100,00	-	6,1	-	0,1	-	6,2	8,7	0,1	(2,5)
Iber-AmericaAerospace, LLC Miami, Florida Compra-venta de piezas y motores de Aeronaves	65,33	-	0,7	-	-	-	0,7	0,6	0,1	-
Iberia Tecnología, S.A. Velázquez, 130; Madrid Servicios de mantenimiento aéreos.	100,00	-	1,4	-	0,7	0,3	2,4	1,4	-	-
Iberia México, S.A. Ejército Nacional 436-9º. México Servicios almacenaje, guardia, y custodia	100,00	-	0,1	1,1	0,5	0,5	1,1	0,1	-	-
Compañía operadora de corto y medio radio Iberia Express, S.A. Alcañiz, 23; Madrid Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	100,00	-	20,1	1,3	0,7	-	20,8	20,1	-	-
BinterFinance B. V. PrinsBernhardplein 200 1097 JB Ámsterdam Financiación y Tesorería	100,00	-	0,5	-	-	0,1	0,6	0,3	-	-
VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. Velázquez 130, Madrid Mantenimiento de Aeronaves	-	100,00	0,6	-	0,5	5,2	6,3	1,3	-	-
Campos Velázquez, S.A. Velázquez, 130; Madrid Adquisición y tenencia de fincas urbanas	-	100,00	0,9	-	-	0,4	1,3	1,1	-	-
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A. Centro de Carga Aérea Parcela 2 p 5 nave 6; Madrid Transporte de mercancías	-	75,00	0,2	(0,3)	0,2	0,4	0,8	0,2	-	-
Consultores Hansa, S.A. Velázquez, 130; Madrid Consultoría de mercados	-	100,00	0,1	-	-	-	0,1	0,1	-	-
Iberia Desarrollo Barcelona, S.L.R. Bergara, 3; Barcelona Promoción y desarrollo de infraestructuras aeroportuarias	-	75,00	6,0	1,7	0,9	(0,5)	6,4	4,5	(0,5)	(0,5)
Handling Guinea Ecuatorial S.A. (HANGESA) Malabo (Guinea Ecuatorial) Handling	-	51,00	0,3	-	2,1	0,2	2,6	0,2	-	-

Denominación Domicilio Social Objeto Social	Participación (%)		Beneficios/(Pérdidas)					Valor en Libros al 31 de diciembre de 2012				
	Directa	Indirecta	Capital	Explotación	Neto	Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	Coste	Deterioro del ejercicio	Deterioro acumulado		
											Millones €	
Empresas asociadas:												
Serpista, S.A.	39,00	-	1,2	1,1	0,8	5,7	7,7	0,5	-	-	-	-
Marcéio Espinola, 10. Madrid Mantenimiento de equipos aeroportuarios	43,50	-	6,0	1	0,7	16,1	22,8	4,5	-	-	-	-
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.	22,50	2,50	0,1	2,5	0,3	6,9	7,3	0,5	-	-	-	-
José Ortega y Gasset, 22; Madrid Emisión y gestión de medios de pago	49,00	-	0,1	1,6	0,7	6,7	7,5	0,1	-	-	-	-
Grupo Air Miles España, S.A. Avda. Bruselas 20, Alcobendas, Madrid Fidelización multisectorial	-	50,00	0,3	0,1	0,1	0,8	1,2	0,2	-	-	-	-
Multiservicios Aeroportuarios, S.A. Avenida de Manoleras, 46; Madrid Realización servicios auxiliares en ámbito aeroportuario	-	50,00	0,1	1,1	0,7	0,2	1,2	0,1	-	-	-	-
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. (ELCA) Aeropuerto Jose Martí. Ciudad de La Habana Explotación de una terminal de carga	49,00	-	1,1	0,4	0,1	(0,1)	1,1	0,5	0,3	-	-	-
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibica, S.A. Aeropuerto Jose Martí. Ciudad de La Habana Mantenimiento de Aeronaves	40,00	-	0,1	-	-	(0,2)	(0,1)	-	-	-	-	-
International Supply Management, S.L. Pozuelo de Alarcón. Madrid Comercialización de productos químicos	-	40,00	-	-	-	0,2	0,2	-	-	-	-	-
NoamarAirhandling Holdco N.V. Amsterdam Tenencia y financiación de Sociedades	-	40,00	-	-	-	0,2	0,2	-	-	-	-	-
AerohandlingLtd Aeropuerto Ben Gurion - Tel Aviv, Israel Servicios Handling	45,85	-	29,9	33,2	28,3	179,0	237,2	109,4	-	-	-	-
Vueling Airlines, S.A. Parque de Negocios Mas Blau, Barcelona Transporte de pasajeros y mercancías	-	50,00	3,4	(0,3)	(0,3)	(0,8)	2,3	2,3	(1,1)	(1,1)	(1,1)	(1,1)
Madrid AerospaceServices, S.L. Pol. Ind. Las Morijas - C/Verano, 9 Mantenimiento de trenes de aterrizaje	-	50,00	2,1	(0,3)	(0,2)	(0,6)	1,3	0,8	-	-	-	-
Cojjet Maintenance Europe S.L. Aeropuerto de Barajas, Avda. de la Hispanidad s/n Madrid Trabajos de mantenimiento y asistencia técnica	-	50,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
								543,6	(1,1)	(4,1)	(4,1)	(4,1)

British Airways Plc

El 21 de enero de 2011, fecha en que se creó el Grupo IAG – del que forman parte tanto la Sociedad como British Airways Plc, la Sociedad mantenía una inversión representativa del 9,98% del capital de British Airways Plc cuyo coste de adquisición ascendió a 331 millones € y cuyo valor razonable en dicha fecha, de acuerdo con la cotización bursátil, ascendía a 385 millones €.

Con motivo de la creación del Grupo IAG, la Sociedad traspasó el saldo de su participación en British Airways Plc al epígrafe "Inversiones en empresas del Grupo y asociadas", manteniendo los ajustes de valoración por un importe de 54 millones € contabilizados, neto de su efecto fiscal, en el patrimonio neto (véase Nota 9.4).

Compañía operadora de corto y medio radio Iberia Express, S.A. ("Iberia Express")

En 2011 se constituyó esta sociedad participada íntegramente por Iberia y que opera determinadas rutas de corto y medio radio. Comenzó sus operaciones en marzo de 2012, arrendando diversos aviones a Iberia, (véase Nota 5) y, paulatinamente ha ido incrementando su volumen de actividad con otros aviones arrendados a Iberia y a terceros.

La constitución de esta sociedad supuso que el colectivo de pilotos iniciara un proceso de huelgas que originaron que el 27 de abril de 2012 el Consejo de Ministros exigiera el inicio de un procedimiento arbitral que ha culminado con la emisión de un laudo el 21 de diciembre de 2012 que ha declarado legal la constitución de Iberia Express. El contenido del laudo ha sido recurrido por la Sociedad y, en todo caso, el mismo estará sometido a las decisiones que puedan pactar entre el Grupo Iberia y sus empleados en el marco del Plan de Transformación de Iberia descrito en la Nota 2.6.

El 28 de febrero de 2012 y el 20 de junio de 2012, la Sociedad aprobó sendas ampliaciones de capital en Iberia Express por importes de 15 millones € y 5 millones €, respectivamente, que fueron inscritas en el Registro Mercantil.

Adicionalmente, la Sociedad ha concedido un crédito a Iberia Express por importe de 18,5 millones € (véase Nota 15.2) que devenga un tipo de interés de Euribor un año más 0,5 p.b. y tiene su vencimiento fijado en junio de 2015.

Vueling Airlines, S.A.

Con fecha 8 de noviembre de 2012 Veloz Holdco, S.L. (Sociedad Unipersonal), una sociedad íntegramente participada por IAG, presentó ante la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) la solicitud de autorización de la Oferta Pública de Adquisición de acciones voluntaria de Vueling, que fue admitida a trámite por la CNMV el 20 de diciembre de 2012.

Iberia ha manifestado a Veloz Holdco, S.L.U su compromiso incondicional e irrevocable de no aceptar la mencionada oferta respecto de ninguna de las 13.711.221 acciones que posee de Vueling, representativas del 45,85% de su capital social y, en garantía de dicho compromiso, ha inmovilizado dichas acciones. En consecuencia, la oferta de Veloz Holdco, S.L.U. se dirige de modo efectivo a 16.193.297 acciones de Vueling representativas del 54,15% de su capital e igual porcentaje de derechos de voto, por un precio de 113 millones € (7 € por acción ordinaria de Vueling).

A la fecha de formulación de estas cuentas anuales del ejercicio 2012 aún no han finalizado las preceptivas autorizaciones de la CNMV en relación con esta oferta de adquisición de acciones, estando previsto que el proceso de la oferta finalice en la primera mitad de 2013.

Al 31 de diciembre de 2012 la valoración de la participación de la Sociedad en Vueling Airlines, S.A., de acuerdo a su cotización bursátil, ascendía a 99,7 millones € (53 millones € al 31 de diciembre de 2011). En opinión de los Administradores de la Sociedad, tras realizar un análisis de deterioro a partir de los flujos de efectivo esperados de Vueling, y en base al estudio de un experto independiente de reconocido prestigio, han concluido que no es necesario registrar deterioro de valor alguno en relación con dicha participación.

8. Información sobre naturaleza y nivel de riesgo de los instrumentos financieros

8.1 Políticas de gestión de riesgos

La Sociedad tiene procedimientos y sistemas que permiten identificar y mitigar los riesgos que afectan a sus distintas actividades.

Las políticas en materia de riesgos se enfocan en las áreas claves de gestión de la Sociedad, como son: la cuenta de pérdidas y ganancias, el endeudamiento, las inversiones y las desinversiones, de manera que permitan optimizar los resultados y el endeudamiento, así como adoptar decisiones equilibradas en términos de rentabilidad y riesgo para las nuevas inversiones.

En lo relativo a riesgos financieros la Sociedad, en coordinación con la política del Grupo IAG, mantiene un programa de gestión con la finalidad de controlar y disminuir el potencial impacto negativo en los resultados de los movimientos en los tipos de cambio, tipos de interés y precio de combustible, así como de preservar la liquidez necesaria para sus operaciones corrientes, de inversión y de financiación.

Riesgo de tipo de cambio

Debido a su actividad global, la Sociedad genera cobros y pagos en monedas distintas del euro. El riesgo mayor corresponde a la revalorización del dólar americano frente al euro, ya que la Sociedad tiene previsiones de pagos en dólares mayores que de ingresos.

Este riesgo se gestiona mediante la acumulación progresiva de coberturas, con un horizonte temporal de dos años. El perfil de cobertura a lo largo de ese tiempo es decreciente, mostrando un porcentaje mayor de cobertura en los trimestres inmediatos. La ejecución de la estrategia de cobertura se revisa mensualmente de acuerdo con las decisiones del Comité de Gestión de Riesgos. Los instrumentos utilizados son, principalmente, "forwards" y "opciones". En el caso de las coberturas de alquiler de flotas se utilizan "swaps" de divisa ("cross currency swaps"), que pueden alcanzar periodos temporales más largos, hasta cinco años.

Riesgo de tipo de interés

Debido a la posición neta acreedora (incluyendo las operaciones de arrendamiento operativo de aviones) la Sociedad tiene una exposición a la subida de tipos de interés de las monedas en que denomina su deuda a corto y largo plazo.

Para gestionar este riesgo, la Sociedad mantiene como mínimo un porcentaje de su deuda a tipos fijos o con protección. De forma mensual se revisa la evolución de este riesgo en el Comité de Riesgos correspondiente.

Riesgo de precio de combustible

Es el riesgo ocasionado por un aumento del coste de las compras de combustible para aviones debido al aumento de los precios del índice de combustible de referencia.

Este riesgo se gestiona mediante la acumulación progresiva de coberturas, que alcanzan también un horizonte temporal de dos años. El perfil de cobertura a lo largo de ese tiempo es decreciente, mostrando un porcentaje mayor de cobertura en los trimestres inmediatos. La ejecución de la estrategia de cobertura se revisa mensualmente de acuerdo a la decisión del Comité de Gestión de Riesgos. Los instrumentos contratados son principalmente "swaps" y "opciones".

Riesgo de liquidez

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

Esta posición de tesorería está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo como "repos" de deuda, eurodepósitos y pagarés bancarios a través de entidades financieras de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo de contrapartida vigente primando, dada la actual situación de los mercados financieros, la liquidez y la seguridad frente a la rentabilidad.

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

En relación con los recursos de liquidez necesarios en 2013 para financiar las diferentes acciones contempladas en el Plan de Transformación de Iberia mencionadas en la Nota 2.6 de esta memoria, y en especial los derivados de las acciones de reestructuración de la plantilla, la Dirección de la Sociedad ha elaborado sus proyecciones financieras del Grupo Iberia para el período 2013-2017 que, sujetas al cumplimiento de determinadas variables (principalmente la reducción de costes operativos) así como la obtención de recursos financieros adicionales (véase Nota 11.1), aseguran la solvencia financiera de la Sociedad.

A continuación se detalla la información requerida sobre pagos realizados y pendientes de pago correspondientes a 2012 por la Disposición adicional tercera de la Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales:

	2012		2011	
	Millones €	%	Millones €	%
Pagos realizados dentro del plazo máximo legal	1.863	96	2.236	96
Resto	77	4	93	4
Total pagos del ejercicio	1.940	100	2.329	100
PMPE	6		34	
Aplazamientos que a la fecha de cierre sobrepasan el plazo máximo legal	4		19	

Los datos expuestos en el cuadro anterior sobre pagos a proveedores hacen referencia a aquellos que por su naturaleza son acreedores comerciales por deudas con suministradores de bienes y servicios, de modo que incluyen los datos relativos a los epígrafes "Proveedores y acreedores varios" y "Proveedores, empresas del Grupo y asociadas" del pasivo corriente del balance de situación.

El plazo medio ponderado excedido (PMPE) de pagos se ha calculado como el cociente formado en el numerador por el sumatorio de los productos de cada uno de los pagos a proveedores realizados en el ejercicio con un aplazamiento superior al respectivo plazo legal de pago y el número de días de aplazamiento excedido del respectivo plazo, y en el denominador por el importe total de los pagos realizados en el ejercicio con un aplazamiento superior al plazo legal de pago.

El plazo máximo legal de pago aplicable a la Sociedad en el ejercicio 2012 según la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, es de 75 días.

Riesgo de crédito

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

Los deudores y cuentas a cobrar a terceros representan, principalmente, los saldos pendientes de cobro a agencias de viaje y carga por el transporte de pasajeros y mercancías, así como por los servicios de asistencia en aeropuertos y mantenimiento prestados a clientes. Para las operaciones con compañías aéreas y agencias de viaje nacionales, la Sociedad tiene establecida la política de constitución de garantías bancarias materializadas en avales que dan cobertura parcial a los créditos mantenidos con las mismas. Asimismo, la mayor parte de las transacciones de la Sociedad con agencias de viaje y mercancía así como con compañías aéreas se realiza a través de un sistema de liquidación gestionado por la "International Air Transportation Association" (IATA), que impone igualmente condiciones crediticias, en cada país, a las entidades participantes en dicho sistema.

La Sociedad no tiene una concentración significativa del riesgo de crédito con terceros, como consecuencia de la distribución del riesgo comercial entre un gran número de entidades. La provisión por deterioro de créditos por operaciones comerciales al 31 de diciembre de 2012 asciende a 35 millones € (36 millones € al 31 de diciembre de 2011).

8.2 Instrumentos financieros derivados

De acuerdo con la política de gestión de riesgos descrita en la Nota 8.1 anterior, la Sociedad realiza contrataciones de derivados principalmente de tipo de cambio, tipo de interés y precio de combustible de aviación, así como otros cuyo objetivo es asegurar el valor de sus inversiones financieras.

Entre los derivados de tipo de cambio, los más empleados son los "forwards", opciones y "swaps" de divisa ("cross currency swaps"). 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 contratados son principalmente "swaps" y opciones.

La Sociedad clasifica sus derivados en tres tipos:

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

Coberturas de tipo de cambio

Al 31 de diciembre de 2012 los derivados que cubrían las variaciones de tipo de cambio por traslación, pero que no han sido designados específicamente como cobertura (ya que se compensan de forma natural en la cuenta de pérdidas y ganancias) y los activos y pasivos subyacentes cubiertos, son los siguientes:

	Millones \$
Subyacente:	
Activos-	
Préstamo a sociedades Iberbus	1
Anticipos para flota y motores	510
Fondos Venezuela	63
Equitys A-320	41
Otros	42
Pasivos-	
Anticipos recibidos para flota y motores	(128)
Deuda A-320/321	(63)
Deuda A-340	(167)
	299
Derivado:	
Fx Swaps	(299)
	(299)

El valor razonable de estos derivados al 31 de diciembre de 2012 no es significativo y no ha sufrido cambios relevantes durante el ejercicio.

Al 31 de diciembre de 2012 el importe nacional total de las coberturas de flujo de efectivo por riesgo de tipo de cambio es el siguiente:

Subyacente	Millones \$ Salidas de Flujos de Caja y Capex 2013 Esperadas	Tipo de Cobertura	Flujos Cubiertos (Millones \$)				
			2013	2014	2015	2016	2017
Gastos en divisa y Capex	1.452	Cross Currency Swaps	165	93	33	12	4
		Opciones: USD "Four Ways"	643	215	-	-	-
		Fx Forwards	233	21	-	-	-

Valoración de FX forwards y opciones de tipo de cambio

El valor de mercado al 31 de diciembre de 2012 de los derivados de tipo de cambio ("FX forwards" y opciones) es negativo y asciende a 3 millones € (a 31 de diciembre 2011 fue de 28 millones € positivos). El importe neto está compuesto por 15 millones € registrados en los epígrafes "Inversiones financieras – Derivados" a corto y largo plazo, y de 18 millones € registrados en los epígrafes "Deudas a largo plazo" y "Deudas a corto plazo" del pasivo del balance de situación a 31 de Diciembre de 2012 adjunto. Estas coberturas están vinculadas a flujos que se producirán fundamentalmente en 2013 y 2014.

El cambio acumulado de valor razonable de los derivados de tipo de cambio que son eficaces como coberturas de flujos de efectivo asciende a 32 millones € negativos antes de considerar su efecto impositivo, que se difiere y se ha registrado en el patrimonio neto, neto de su efecto fiscal.

Los cambios acumulados en el valor razonable de la parte inefectiva de "forwards" y "opciones" (valor temporal), por importe positivo de 0,3 millones €, se han imputado como gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2012.

Valoración de CCS de tipo de cambio y tipo de interés

Coberturas de flujos de los alquileres de flota

Instrumento	Sociedad		Millones (*)						
	Recibe	Paga	31-12-2012	31-12-2013	31-12-2014	31-12-2015	31-12-2016	31-12-2017	31-12-2018
Cross currency swaps:									
De flotante a fijo	\$	€	404	160	107	-	-	-	-
De flotante a flotante	\$	€	-	-	-	-	-	-	-
De flotante a flotante	€	\$	-	-	-	-	-	-	-
De fijo a fijo	\$	€	275	211	134	64	3	-	-

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

El valor razonable de las permutas financieras ("Cross Currency Swaps") formalizadas al 31 de diciembre de 2012 asciende a 4 millones € negativos (a 31 de diciembre 2011 fue de 7 millones € negativos). El importe neto al 31 de diciembre de 2012 se compone de 8 millones € en cuentas de activo y 12 millones € en cuentas de pasivo. Estas coberturas están vinculadas a flujos que se producirán en los ejercicios 2013 a 2016.

Las variaciones de valor acumuladas por la parte eficaz de las permutas financieras ("cross currency swaps") durante el ejercicio 2012 suponen 11 millones € negativos, que han sido registradas en el patrimonio neto, netas de su impacto fiscal.

Los cambios acumulados en el valor razonable de la parte inefectiva de las permutas financieras ("cross currency swaps") durante el ejercicio 2012 no han sido significativas.

El efecto de una variación del tipo de cambio de más 10% en el €/€ (depreciación \$) sobre el valor de todas las coberturas de tipo de cambio a 31 de diciembre de 2012 es de 90 millones € negativos, aproximadamente. En el caso de que la variación del tipo de cambio fuera de menos 10% (apreciación \$), el cambio de valor de la posición de cobertura a 31 de diciembre de 2012 sería de 105 millones € positivos, aproximadamente.

Coberturas sobre tipos de interés

La Sociedad utiliza permutas financieras ("Interest Rate Swap" y "Opciones sobre tipo de interés") sobre tipos de interés para gestionar su exposición a fluctuaciones en los tipos de interés de sus operaciones de financiación de la flota aérea, de acuerdo con el siguiente detalle al 31 de diciembre de 2012:

Instrumento	Moneda		Millones \$						
	Recibe	Paga	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Interest Rate Swaps:									
CAP-FLOOR (*)	\$	\$	63	-	-	-	-	-	-
IRS	\$	\$	350	329	307	283	60	-	-

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

El valor razonable de las permutas financieras ("Interest Rate Swap") formalizadas al 31 de diciembre de 2012 asciende a 23 millones € negativos, registrados en cuentas de pasivo (a 31 de diciembre 2011 fue de 25 millones € negativos). Estas coberturas están vinculadas a flujos que se producirán en los ejercicios 2012 a 2016.

Durante el ejercicio 2012 las variaciones de valor acumuladas por la parte eficaz de las permutas financieras en las coberturas de flujo de efectivo de tipos de interés, que suponen 3 millones € positivos, han sido registradas en el patrimonio neto, netas de su impacto fiscal. No ha habido cambios de valor acumulados por la parte ineficaz imputados al resultado del ejercicio.

El efecto de una variación de +50 puntos básicos de la curva de tipos del euro sobre el valor de las coberturas (todos los CCS e IRS) a 31 de diciembre de 2012 es de 1,5 millones € positivos, aproximadamente. En el caso de considerar una variación de -50 puntos básicos, el cambio de valor de la posición de cobertura a 31 de diciembre de 2012 sería de 1,5 millones € negativos, aproximadamente.

Un movimiento de +/-50 puntos básicos sobre la curva de tipos de interés del \$ tendría los siguientes efectos: + 50 puntos básicos impactaría en el valor de las coberturas en 5 millones € positivos, aproximadamente. Por el contrario, una variación de -50 puntos básicos tendría un efecto de 5 millones € negativos, aproximadamente. A efectos de estos cálculos, la Sociedad considera como escenario más probable un movimiento en las curvas de tipos de interés de esta magnitud en el transcurso de 2013. No obstante, a efectos de la simplificación del análisis, se ha considerado que la variación de los tipos de interés se produciría al cierre de 2012 y se mantendría estable durante 2013.

Coberturas sobre precio de combustible

Subyacente	Commodity	Tm	Coberturas		
		Combustible 2013	Tipo	Tm 2013	Tm 2014
Compras combustible "JET Keroseno"	JET Kero CIF-NWE	1.447.984	SWAPS	819.000	219.000
			OPCIONES	99.000	-

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

El valor de mercado de los derivados de combustible asciende a 6 millones € positivos al 31 de diciembre de 2012, registrados 18 millones € positivos en cuentas de activo y 12 millones € negativos en cuentas de pasivo del balance de situación. Al 31 de diciembre 2011 el valor de los derivados de combustible fue de 29 millones € negativos. Estas coberturas están vinculadas a flujos que se producirán en los ejercicios 2013 y 2014.

Las variaciones de valor acumuladas por la parte eficaz de los derivados de combustible, que ascienden a 33 millones € positivos antes de considerar su efecto impositivo, han sido registradas en el patrimonio neto netas de su impacto fiscal. Los cambios acumulados de valor por la parte ineficaz, por un millón € positivos, se han imputado al resultado del ejercicio.

El efecto de una variación del precio del combustible de +10% sobre el valor de las coberturas a 31 de diciembre de 2012 es 77 millones € positivos. En el caso de considerar una variación del precio de combustible de -10%, el cambio de valor de la posición de cobertura a 31 de diciembre de 2012 sería de 77 millones € negativos.

Otras coberturas

La Sociedad ha formalizado en agosto de 2012 un "collar" para proteger el valor de su inversión en Amadeus (véase Nota 6.1.1.). Mediante dicho "collar", formado por dos opciones "europeas" y cuyo vencimiento está fijado entre agosto y diciembre de 2014, Iberia tiene el derecho de vender su inversión a un precio determinado, así como el compromiso de entregar sus acciones de Amadeus IT Holding, S.A. a Nomura a un precio también fijado, si bien, en ambos casos, Iberia tiene la opción de decidir si la transacción se liquida en efectivo o mediante el intercambio físico de acciones.

La variación del valor razonable de la cobertura ha sido contabilizada en su parte eficaz directamente en el patrimonio neto por un importe de 30 millones € negativos (21 millones después de su efecto fiscal), y 22 millones €, que corresponde a la variación del valor temporal, como un gasto en el epígrafe "Variación del valor razonable en instrumentos financieros" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2012 adjunta.

9. Patrimonio neto y Fondos propios

9.1 Capital social

Al 31 de diciembre de 2012 el capital social de la Sociedad asciende a 743.420.346 euros representado por 953.103.008 acciones de 0,78 € de valor nominal cada una, todas ellas de la misma clase y se encuentran totalmente suscritas y desembolsadas, siendo su único accionista Iberia Opco Holding, S.L.

Las acciones de la Sociedad no cotizan en bolsa y, de acuerdo con la legislación vigente, la Sociedad mantiene inscrita la condición de unipersonalidad en el Registro Mercantil, no teniendo contratos suscritos con su Accionista.

9.2 Prima de emisión

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

9.3 Reserva legal

De acuerdo con la Ley de Sociedades de Capital, la Sociedad debe destinar a la reserva legal una cifra igual al 10% del beneficio del ejercicio 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 del 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.

9.4 Ajustes por cambio de valor

Los movimientos habidos durante los ejercicios 2012 y 2011 en este capítulo del balance de situación son los siguientes:

Ejercicio 2012

	Millones €			
	Saldo al 31-12-2011	Ingresos y gastos imputados directamente en Patrimonio Neto	Transfe-rencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	Saldo al 31-12-2012
Instrumentos financieros de cobertura	(16)	(48)	11	(53)
Activos financieros disponibles para la venta (Nota 6.1.1)	421	219	-	640
British Airways Plc (Nota 7.1)	54	-	-	54
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 4.1)	-	7	(7)	-
Efecto impositivo (Nota 12.3)	(137)	(53)	(1)	(191)
	322	125	3	450

Ejercicio 2011

	Millones €				
	Saldo al 31-12-2010	Ingresos y gastos imputados directamente en Patrimonio Neto	Otros movimientos de Patrimonio Neto	Transfe-rencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	Saldo al 31-12-2011
Instrumentos financieros de cobertura	54	4	-	(74)	(16)
Activos financieros disponibles para la venta (Nota 6.1.1)	527	(106)	-	-	421
British Airways Plc (Nota 7.1)	33	21	-	-	54
Por cambio de hipótesis actuariales	-	(3)	3	-	-
Efecto impositivo (Nota 12.3)	(184)	26	(1)	22	(137)
	430	(58)	2	(52)	322

10. Provisiones a corto y largo plazo

Los principales movimientos registrados en estas provisiones durante el ejercicio 2012, así como la clasificación del saldo al cierre de 2012 entre el corto y largo plazo, son los siguientes:

	Millones €						Millones €	
	Saldo al 31-12-2011	Adiciones	Aplica-ciones a la finalidad	Trasposos	Excesos de Provisiones	Saldo al 31-12-2012	Corto plazo	Largo Plazo
Obligaciones por prestaciones al personal	583	53	(8)	(80)	-	548	8	540
Provisiones por reestructuración	297	207	(91)	80	-	493	353	140
Provisiones para grandes reparaciones	198	78	(29)	9	(24)	232	77	155
Otras provisiones	102	10	(3)	(2)	-	107	9	98
	1.180	348	(131)	7	(24)	1.380	447	933

10.1 Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal

Las adiciones a la cuenta "Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal" incluyen la dotación anual del coste normal, así como la correspondiente a los rendimientos financieros de la provisión ya constituida y que se recogen en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2012 en los epígrafes "Gastos de personal – Cargas sociales" por importe de 37 millones € y "Gastos financieros" por importe de 16 millones € (véase Nota 14.7), respectivamente.

10.2 Provisión por reestructuración

El saldo de la cuenta "Provisión por reestructuración" recoge el valor actual de los pasivos por un Expediente de Regulación de Empleo anteriores a 2012 (véase Nota 4.10), que afecta a 2.202 empleados al 31 de diciembre de 2012. Durante el ejercicio 2012 el importe total de los pagos efectuados por este concepto ha sido de 91 millones €. Asimismo, la Sociedad ha dotado gastos financieros por importe de 5 millones € (véase Nota 14.7), correspondiente a la actualización financiera de la provisión. Los desembolsos relacionados con esta provisión se producirán a lo largo de los próximos años en función de la edad de las personas que se han acogido o que finalmente se acojan al Expediente.

Adicionalmente, en el marco del Plan de Transformación de Iberia descrito en la Nota 2.6, a la fecha de formulación de estas cuentas anuales la Sociedad tiene intención de desarrollar una reestructuración de su plantilla que, entre otras medidas, incluye la reducción del número de empleados, así como diversas medidas para reorganizar sus actividades con el objetivo de mejorar los niveles de productividad.

De acuerdo con el mencionado Plan, la Sociedad ha contabilizado con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2012 una provisión por un importe total de 202 millones €, por la mejor estimación posible de los costes que se derivarán del mencionado Plan. Dicha estimación se ha realizado considerando el escenario que en la fecha de formulación se considera el más probable respecto a las decisiones de reducción de capacidad en las operaciones de la Sociedad, y que incluyen la reducción de la plantilla, que se realizarán a través de un Expediente de Regulación de Empleo, todo ello en el marco de la legislación laboral vigente (véase Nota 17).

10.3 Provisiones para grandes reparaciones

En esta cuenta la Sociedad incluye el coste estimado de las revisiones de mantenimiento periódico programadas de sus aviones en régimen de arrendamiento operativo, así como el de las reparaciones necesarias a realizar en cada uno de estos aviones en el momento de la devolución, y dejarlos así en las condiciones de uso pactadas con cada arrendador (véase Nota 4.2).

10.4 Otras provisiones

Esta cuenta recoge el importe previsto para hacer frente a responsabilidades probables de diversa naturaleza, relacionadas fundamentalmente con litigios y actas fiscales en curso de resolución.

11. Deudas a largo y corto plazo

El saldo de las "Deudas a largo plazo" y "Deudas a corto plazo" al 31 de diciembre de 2012 y 2011 es el siguiente:

	Millones €					
	31-12-2012			31-12-2011		
	Corto Plazo	Largo Plazo	Total	Corto Plazo	Largo Plazo	Total
Valorados a coste amortizado:						
Deudas con entidades de crédito	7	20	27	16	26	42
Arrendamiento financiero	90	132	222	102	245	347
Otros pasivos financieros	9	100	109	17	35	52
Valorados a valor razonable:						
Derivados (Nota 8)	28	89	117	38	42	80
	134	341	475	173	348	521

11.1 Deudas con entidades de crédito

La composición de las deudas con entidades de crédito al 31 de diciembre de 2012 y 2011, correspondientes a préstamos y líneas de crédito, clasificadas de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

31 de diciembre de 2012

Moneda	Millones €						
	Deudas con vencimiento en:						Total
	2013	2014	2015	2016	2017	2018 y siguientes	
Euros	7	6	3	2	2	7	27
	7	6	3	2	2	7	27

31 de diciembre de 2011

Moneda	Millones €						
	Deudas con vencimiento en:						Total
	2012	2013	2014	2015	2016	2017 y siguientes	
Euros	4	6	5	3	2	10	30
Dólar USA	12	-	-	-	-	-	12
	16	6	5	3	2	10	42

En 2012 el tipo de interés medio ponderado anual de estos préstamos y créditos indicados anteriormente ha sido del 3,87% para los préstamos en euros y del 4,86% para los préstamos en dólares (3,78% para los préstamos en euros y del 4,82% para los préstamos en dólares en 2011).

Las principales características de las pólizas de crédito formalizadas por la Sociedad, al 31 de diciembre de 2012, son las siguientes:

Vencimiento	Millones €	
	Límite disponible	Importe dispuesto
2013	130	-
2014	520	-
	650	-

La Sociedad garantiza un préstamo recibido por la sociedad dependiente Iberia Desarrollo Barcelona, S.L. cuyo capital pendiente al 31 de diciembre de 2012 asciende a 15 millones €, y mantiene dispuestos avales por un importe de 225 millones €, que son exigidos, fundamentalmente, en el ejercicio de su actividad ordinaria.

11.2 Acreedores por arrendamiento financiero

Al cierre de los ejercicios 2012 y 2011 la Sociedad tenía contratadas con los arrendadores las siguientes cuotas de arrendamiento mínimas, incluyendo, si procede, las opciones de compra:

	Millones €					
	31-12-2012			31-12-2011		
	Deudas Nominadas en Euros	Deudas Nominadas en \$ (*)	Total	Deudas Nominadas en Euros	Deudas Nominadas en \$ (*)	Total
Menos de un año	7	83	90	44	58	102
Entre dos y cinco años	39	63	102	50	111	161
Más de cinco años	-	30	30	1	83	84
Total valor actual	46	176	222	95	252	347

(*) Convertidos a euros a tipo de cambio de cierre del ejercicio.

Los arrendamientos financieros más significativos mantenidos por la Sociedad corresponden a aviones (véase Nota 5.4) y devengan intereses referenciados a índices como el Euribor o el Libor, más un diferencial de mercado.

La duración de los arrendamientos financieros de aviones desde su origen oscila entre 7 y 16 años. Uno de los contratos de arrendamiento financiero de los aviones establece la necesidad de cumplir determinados ratios financieros asociados a las cuentas anuales del Grupo Iberia (véase Nota 5.1.c).

12. Situación fiscal

12.1 Saldos con Administraciones Públicas

La composición de los saldos deudores con Administraciones Públicas al 31 de diciembre de 2012 y 2011 es la siguiente:

	Millones €	
	31-12-2012	31-12-2011
Saldos no corrientes:		
Activos por impuesto diferido	633	640
	633	640
Saldos corrientes:		
Haciendas Públicas extranjeras	10	8
Por el Impuesto sobre el Valor Añadido	17	13
Por otros conceptos	9	7
	36	28

Por su parte, el desglose de los saldos acreedores con Administraciones Públicas al 31 de diciembre de 2012 y 2011, es el siguiente:

	Millones €	
	31-12-2012	31-12-2011
Saldos no corrientes:		
Pasivos por impuesto diferido	198	144
	198	144
Saldos corrientes:		
Por tasas de salida y seguridad de Aeropuertos	40	37
Haciendas Públicas extranjeras	59	74
Organismos de la Seguridad Social	19	19
Retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	31	29
Otros saldos acreedores	1	-
	150	159

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

La conciliación del resultado contable de los ejercicios 2012 y 2011 con la base imponible del Impuesto sobre Sociedades así como con el gasto o ingreso por el Impuesto sobre Sociedades del ejercicio, es como sigue:

	Millones €			
	2012		2011	
	Cuenta a Pagar / (Cobrar)	Gasto / (Ingreso)	Cuenta a Pagar / (Cobrar)	Gasto / (Ingreso)
Resultado contable del ejercicio antes de impuestos	(606)	(606)	(98)	(98)
Diferencias permanentes:				
Aumentos	3	3	1	1
Disminuciones	(1)	(1)	(3)	(1)
Diferencias temporarias:				
Con origen en el ejercicio-				
Aumentos (a)	280	-	84	-
Con origen en ejercicios anteriores-				
Disminuciones (a)	(141)	-	(172)	-
Base imponible (resultado fiscal)	(465)	(604)	(188)	(98)
Cuota fiscal al 30%	(140)	(181)	(56)	(29)
Deducciones	(7)	(7)	(2)	(2)
Ajustes a la imposición	(5)	(5)	(4)	(5)
Activo por impuesto diferido reconocido	12	-	62	-
Gasto / (Ingreso) por Impuesto sobre Sociedades	-	7	-	(36)

(a) Estos importes corresponden, 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 por adquisición de aviones y otros incentivos cuyo reconocimiento contable como ingresos se difiere y que en ejercicios posteriores se revierten, generando diferencias temporarias de signo contrario.

La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar las inversiones. La Sociedad se ha acogido a la deducción por reinversión de beneficios extraordinarios en diversos momentos. En relación con las mismas, los importes reinvertidos y las deducciones correspondientes desde 2005 son los siguientes:

	Millones €	
	Reinversión	Deducción
2005 (*)	825	129
2006 (*)	2	-
2007 (*)	123	16
2008 (*)	3	-
2009 (*)	8	1
2010	116	12
2011	8	1
2012	-	-

(*) Acreditadas por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (véase Nota 1).

Al 31 de diciembre de 2012 quedan pendientes de aplicar 14 millones € de las deducciones anteriores, así como 30 millones € por otras deducciones, fundamentalmente de doble imposición internacional y de I+D, de las que la Sociedad ha previsto acreditar 7 millones € en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2012.

12.3 Impuestos reconocidos en el patrimonio neto

El detalle de los impuestos registrados en 2012 y 2011 con impacto directamente en el patrimonio neto, y su movimiento durante dichos ejercicios, es el siguiente:

31 de diciembre de 2012

	Millones €			
	Saldo al 31-12-2011	Ajustes por cambios de valor	Transfe-rencias a la Cuenta de pérdidas y ganancias	Saldo al 31-12-2012
Instrumentos financieros de cobertura	5	15	(3)	17
Activos financieros disponibles para la venta	(126)	(66)	-	(192)
British Airways Plc	(16)	-	-	(16)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	(2)	2	-
Total (Nota 9.4)	(137)	(53)	(1)	(191)

31 de diciembre de 2011

	Millones €				
	Saldo al 31-12-2010	Ajustes por cambios de valor (Nota 9.4)	Otros movimientos de Patrimonio Neto	Transfe-rencias a la Cuenta de pérdidas y ganancias	Saldo al 31-12-2011
Instrumentos financieros de cobertura	(16)	(1)	-	22	5
Activos financieros disponibles para la venta	(158)	32	-	-	(126)
British Airways Plc	(10)	(6)	-	-	(16)
Por cambios en hipótesis actuariales	-	1	(1)	-	-
Total (Nota 9.4)	(184)	26	(1)	22	(137)

12.4 Desglose del gasto o (ingreso) por Impuesto sobre Sociedades

El desglose del gasto o ingreso por Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2012 y 2011 es el siguiente:

	Millones €	
	2012	2011
Impuesto corriente:		
Por operaciones continuadas	-	-
Impuesto diferido:		
Por operaciones continuadas	12	(31)
Ajustes a la imposición sobre beneficios	(5)	(5)
	7	(36)

Los ajustes a la imposición corresponden, fundamentalmente, a diferencias entre la estimación del Impuesto sobre Sociedades realizada al cierre del ejercicio anterior y la declaración del mencionado impuesto finalmente presentada.

12.5 Activos y pasivos por impuesto diferido

Los activos y pasivos por impuestos diferido que están registrados en el balance de situación en los epígrafes "Activos por impuesto diferido" y "Pasivos por impuesto diferido" tienen el siguiente detalle:

	Millones €			
	2012		2011	
	Activos por Impuesto Diferido	Pasivos por Impuesto Diferido	Activos por Impuesto Diferido	Pasivos por Impuesto Diferido
Diferencias temporarias	329	198	346	144
Crédito fiscal por bases imponibles negativas	260	-	260	-
Deducciones pendientes de aplicar	44	-	34	-
	633	198	640	144

Activos por impuesto diferido registrados

Los movimientos habidos durante los ejercicios 2012 y 2011 en la cuenta "Activos por impuesto diferido" son como sigue:

Ejercicio 2012

	Millones €			
	Por Diferencias Temporarias	Por bases Imponibles Negativas	Por Deducciones Pendientes de Aplicación	Total
Saldo al 31 de diciembre de 2011	346	260	34	640
Altas	23	-	7	30
Bajas	(42)	-	-	(42)
Ajustes a la imposición	2	-	3	5
Saldo al 31 de diciembre de 2012	329	260	44	633

Ejercicio 2011

	Millones €			
	Por Diferencias Temporarias	Por bases Imponibles Negativas	Por Deducciones Pendientes de Aplicación	Total
Saldo al 31 de diciembre de 2010	369	209	27	605
Altas	25	56	2	83
Bajas	(52)	-	-	(52)
Ajustes a la imposición	4	(5)	5	4
Saldo al 31 de diciembre de 2011	346	260	34	640

Los activos por impuesto diferido se han generado, principalmente, por las dotaciones efectuadas para atender a las obligaciones con el personal y otras provisiones que serán fiscalmente deducibles durante los próximos ejercicios, por los ingresos recibidos por créditos por compras de aviones y otros incentivos relacionados con la flota aérea cuyo reconocimiento contable como ingresos se difiere, y por los créditos fiscales por bases imponibles negativas.

Al cierre del ejercicio 2012, una vez considerada la estimación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2012, el detalle de los créditos fiscales por bases imponibles negativas reconocidas en el balance de situación así como su plazo máximo para su compensación es el siguiente:

Año de origen	Millones €		Hasta
	Base Imponible	Efecto Fiscal	
2008	90	27	2026
2009	571	171	2027
2010	19	6	2028
2011	188	56	2029
	868	260	

El calendario estimado de aplicación de los activos por impuestos diferidos al 31 de diciembre de 2012 es el siguiente:

	Millones €
2013	43
2014	37
2015 y siguientes	553
	633

Los activos por impuesto diferido indicados anteriormente han sido registrados en el balance de situación por considerar los Administradores de la Sociedad que, conforme a la mejor estimación sobre los resultados futuros de la Sociedad, dichos activos previsiblemente serán íntegramente recuperados en los plazos legalmente establecidos.

Activos por impuesto diferido no registrados

La Sociedad, de acuerdo con un criterio de prudencia, no ha reconocido en el balance de situación al 31 de diciembre de 2012 activos por impuesto diferido relativos a las pérdidas del ejercicio 2012 así como las surgidas de diferencias temporarias. Así, no se han reconocido en el balance de situación activos fiscales por un importe de 201 millones €.

Pasivos por impuesto diferido

Los movimientos habidos durante el ejercicios 2012 y 2011 en la cuenta "Pasivos por impuesto diferido" son como sigue:

	Miles €	
	2012	2011
Saldo inicial	144	191
Altas	54	-
Bajas	-	(47)
Saldo final	198	144

Los pasivos por impuesto diferido corresponden, fundamentalmente, al efecto fiscal de la variación en la valoración de la inversión en Amadeus IT Holding, S.A. (véase Nota 6.1.1).

12.6 Inspecciones fiscales

En 2010 la Sociedad asumió por sucesión universal todos los derechos y obligaciones de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., entre ellos los de índole fiscal (véase Nota 1).

Actualmente, la Sociedad mantiene presentado un recurso ante la Administración Tributaria por las actas incoadas en relación al Impuesto sobre la Renta de no Residentes, así como al Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas de los ejercicios 2003 y 2004.

Los Administradores y los asesores fiscales de la Sociedad no esperan que de la resolución de los distintos recursos antes mencionados se deriven pasivos adicionales a los registrados en la cuenta "Provisiones a largo plazo – Otras provisiones" (véase Nota 10).

Asimismo, la Sociedad fue notificada en febrero de 2012 del inicio de actuaciones de comprobación por parte de la Administración Tributaria que afectan al Impuesto sobre Sociedades correspondiente a los ejercicios 2007 a 2010, así como al Impuesto sobre el Valor Añadido, al Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, al Impuesto sobre la Renta de no Residentes y a otros impuestos correspondientes a los periodos 2008 a 2010.

En relación con estas comprobaciones y a los ejercicios no prescritos los Administradores no esperan que se materialicen pasivos contingentes.

12.7 Otra información

Con fecha 20 de enero de 2011 escrituró la segregación total de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a favor de la Sociedad, con efectos contables 1 de enero de 2010, la cual se acogió al régimen fiscal especial previsto en el Capítulo VIII del Título VII del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades. Las Notas 12 y 17 de las cuentas anuales de la Sociedad del ejercicio 2010 contienen la información requerida por el artículo 93 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D. Legislativo 4/2004 de 5 de marzo).

Adicionalmente, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 84 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D. Legislativo 4/2004 de 5 de marzo), en el ejercicio 2009 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. participó como accionista en la fusión de Vueling Airlines, S.A. y Clickair, S.A., habiéndose considerado como no imputable a efectos fiscales la plusvalía obtenida por importe de 21 millones €, generando un impuesto diferido de 6 millones €. La información relativa a esta transacción se incluyó en la Nota 7.1 de las cuentas anuales de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. del ejercicio 2009.

13. Moneda diferente al Euro

El detalle de las transacciones en moneda diferente al Euro más significativas habidas durante los ejercicios 2012 y 2011, valoradas en euros, son las siguientes:

	Millones €	
	2012	2011
Importe neto de la cifra de negocios	1.952	1.703
Servicios prestados	32	36
Compras	1.570	1.593
Servicios recibidos	813	858

La partida "Compras" incluye transacciones en Euros, fundamentalmente combustible, cuyo precio está referenciado al dólar.

Los saldos en moneda diferente al Euro más significativos corresponden fundamentalmente a anticipos de flota, cuentas a cobrar por venta de billetes y servicios de mantenimiento prestados y cuentas a pagar por compras de combustible y repuestos de flota, básicamente denominados en Dólares.

El importe de las diferencias de cambio reconocidas en el resultado del ejercicio 2012, por importe de 5 millones € corresponden, fundamentalmente, a derivados y a la actualización de las deudas con entidades de crédito.

14. Ingresos y gastos

14.1 Importe neto de la cifra de negocios

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a la actividad de la Sociedad en los ejercicios 2012 y 2011 es como sigue:

	Millones €	
	2012	2011
Ingresos de pasaje (a)	3.509	3.645
Ingresos de carga	285	311
Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuerto)	307	296
Asistencia técnica a compañías aéreas	410	364
Otros ingresos	21	24
	4.532	4.640

(a) Incluye otros ingresos (recuperaciones de billetes caducados, acuerdos comerciales, etc.) por importe de 282 millones € (273 millones € en 2011).

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

Red	Millones €	
	2012	2011
Doméstico	395	516
Medio radio	752	796
Largo radio	2.080	2.060
	3.227	3.372

La Sociedad participa junto con otras aerolíneas en la explotación de determinadas rutas, según el siguiente detalle:

Rutas	Participantes
Atlántico Norte Madrid – Londres España – Ecuador y Perú	American Airlines, British Airways e Iberia British Airways e Iberia LAN e Iberia

Estos acuerdos, que no suponen la explotación conjunta de activos, contemplan la distribución de los ingresos y márgenes generados en estas rutas de acuerdo con unos criterios de reparto previamente acordados, en función de las operaciones realizadas por cada una de las aerolíneas participantes.

14.2 Otros ingresos de explotación

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

	Millones €	
	2012	2011
Ingresos accesorios, subvenciones y otros ingresos de gestión corrientes:		
Ingresos por comisiones	63	68
Ingresos por alquileres	35	28
Otros ingresos diversos	81	71
	179	167

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

14.3 Aprovisionamientos

El epígrafe "Aprovisionamientos" de la cuenta de pérdidas y ganancias, presenta la siguiente composición:

	Millones €	
	2012	2011
Consumos de:		
Combustible de aviones	1.478	1.333
Repuestos para la flota aérea	255	223
Material de mayordomía	18	21
Otros aprovisionamientos	13	17
	1.764	1.594

La composición de dicho epígrafe, distinguiendo entre los importes de compras y las variaciones y deterioros de existencias, es como sigue:

	Millones €	
	2012	2011
Compras	1.794	1.615
Variación de existencias	(35)	(25)
Deterioro de existencias	5	4
Consumos	1.764	1.594

El detalle de las compras efectuadas por la Sociedad durante el ejercicio 2012 y 2011 de acuerdo con su procedencia es el siguiente:

	Millones €	
	2012	2011
Nacionales	749	799
Intracomunitarias	255	170
Importaciones	790	646
	1794	1.615

14.4 Plantilla

El número de empleados, medido en términos de plantilla media equivalente, por categoría profesional durante los ejercicios 2012 y 2011, ha sido el siguiente:

	2012	2011
Alta Dirección	9	9
Tierra:		
Grupo Superior de Gestores y Técnicos	1.102	1.076
Cuerpo General Administrativo	4.976	5.066
Servicios Auxiliares	4.195	4.399
Técnico de Mantenimiento Aeronáutico	2.953	2.972
Otros	1.225	1.249
	14.451	14.762
Vuelo:		
Tripulantes técnicos	1.439	1.509
Tripulantes de cabina de pasajeros	3.456	3.577
	4.895	5.086
	19.355	19.857

Al 31 de diciembre de 2012 y 2011 la distribución por sexos y por categoría profesional del personal en plantilla a dicha fecha es la siguiente:

	2012		2011	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Alta Dirección	1	8	1	8
Tierra:				
Grupo Superior de Gestores y Técnicos	463	684	434	649
Cuerpo General Administrativo	3.576	1.769	3.632	1.813
Servicios Auxiliares	401	4.133	437	4.326
Técnico de Mantenimiento Aeronáutico	39	3.001	41	3.135
Otros	469	763	513	791
	4.948	10.350	5.057	10.714
Vuelo:				
Tripulantes técnicos	59	1.436	58	1.520
Tripulantes de cabina de pasajeros	2.811	995	2.891	1.007
	2.870	2.431	2.949	2.527
	7.819	12.789	8.007	13.249

14.5 Otros gastos de explotación

La composición del epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias es la siguiente:

	Millones €	
	2012	2011
Servicios de tráfico aéreo	332	340
Alquiler flota aérea (Nota 5.1.1):		
Dry lease (alquiler sin tripulación)	289	300
Carga	19	15
Otros	1	1
Tasas de navegación	175	216
Mantenimiento de flota aérea	294	256
Gastos comerciales	169	170
Gastos sistema de reservas	78	80
Otros alquileres	70	70
Servicios a bordo	67	73
Otro mantenimiento	41	44
Gastos de escala	34	35
Indemnizaciones de pasajeros, equipajes y carga	17	21
Cánones	23	23
Gastos de incidencias	22	23
Otros gastos de explotación	279	261
	1.910	1.928

El gasto por "Mantenimiento de flota aérea" incluye los gastos de mantenimiento subcontratados y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones de aviones en arrendamiento operativo (véase Nota 4.2).

Durante los ejercicios 2012 y 2011 los honorarios relativos a los servicios de auditoría de cuentas y a otros servicios prestados por el auditor de la Sociedad, Deloitte, S.L., o por una empresa vinculada al auditor por control, propiedad común o gestión han sido los siguientes:

Tipos de Servicio	Miles €	
	2012	2011
Servicios de auditoría de cuentas y otros servicios relacionados con la auditoría:		
Auditoría y revisiones limitadas	660	700
Otros trabajos de verificación	175	95
	835	795
Otros servicios	202	88
Total servicios	1.037	883

La cuenta "Trabajos de verificación" recoge, entre otros, los trabajos de revisión del acuerdo de explotación conjunta de la ruta Atlántico Norte entre Iberia, British Airways y American Airlines, que se efectúa cada dos años según el acuerdo entre compañías.

14.6 Ingresos financieros

El desglose del saldo de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias es el siguiente:

	Millones €	
	2012	2011
Dividendos	17	11
Intereses de imposiciones a corto plazo	6	27
Intereses de créditos	3	4
Otros ingresos financieros	2	9
	28	51

La cuenta dividendos recoge, fundamentalmente, los recibidos por la Sociedad por su participación en Amadeus IT Holding, S.A. (véase Nota 6.1.1).

14.7 Gastos financieros

El desglose del saldo de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias es el siguiente:

	Millones €	
	2012	2011
Intereses por arrendamientos financieros	16	15
Intereses por actualización de provisiones para riesgos y gastos (Nota 10)	28	31
	44	46

15. Saldos y transacciones con partes vinculadas

15.1 Operaciones con partes vinculadas

Durante el ejercicio 2012 y 2011 se han producido las siguientes transacciones entre la Sociedad y entidades vinculadas:

Gastos e Ingresos	Millones €					
	2012			2011		
	Sociedades o Entidades del Grupo y Asociadas	Otras Sociedades o Entidades Vinculadas	Total	Sociedades o Entidades del Grupo y Asociadas	Otras Sociedades o Entidades Vinculadas	Total
Gastos:						
Gastos financieros	-	2	2	-	3	3
Arrendamientos	-	20	20	-	18	18
Recepción de servicios	95	41	136	72	46	118
Compra de bienes	-	-	-	-	3	3
	95	63	158	72	70	142
Ingresos:						
Ingresos financieros	-	-	-	-	5	5
Contratos de gestión o colaboración	46	-	46	-	37	37
Dividendos recibidos	4	-	4	1	-	1
Prestación de servicios	236	-	236	175	23	198
	286	-	286	176	65	241

Otras transacciones	Millones €					
	2012			2011		
	Administra- dores y Directivos	Otras Sociedades o Entidades Vinculadas	Total	Administra- dores y Directivos	Otras Sociedades o Entidades Vinculadas	Total
Compras de activos materiales, intangibles u otros activos	-	1	1	-	2	2
Acuerdos de financiación	-	96	96	-	107	107
Garantías y avales recibidos	-	26	26	-	40	40
Otras operaciones	3	-	3	6	-	6
	3	123	126	6	149	155

Las principales transacciones realizadas con sociedades del Grupo y asociadas corresponden a operaciones relacionadas con la actividad principal del Grupo Iberia, así como actividades de handling y mantenimiento. Asimismo, IAG presta a la Sociedad diversos servicios de gestión y repercute otros costes y entre ellos, el coste del programa de opciones sobre acciones para directivos, que ha supuesto un gasto en el ejercicio 2012 por importe de 2.047miles € (1.023 miles € en 2011).

En cuanto a las operaciones realizadas con British Airways Plc, éstas corresponden, fundamentalmente a los acuerdos de explotación conjunta mencionados en la Nota 14.1, a comisiones de pasaje cobradas y pagadas a esta compañía, por los billetes emitidos por una compañía y volados por la otra, cobros y pagos derivados de los programas de fidelización, y a cobros y pagos por servicios de handling prestados.

Por su parte, las principales transacciones con otras entidades vinculadas son las siguientes:

En el caso del grupo El Corte Inglés, que mantiene una participación indirecta en la Sociedad a través de IAG, las transacciones fundamentales corresponden a aprovisionamiento de vestuario para el personal de vuelo, comisiones e incentivos de ventas de pasaje y desarrollo de aplicaciones y equipos.

Asimismo, las operaciones con Bankia, que mantiene una participación indirecta en la Sociedad a través de IAG, corresponden, básicamente, a intereses por operaciones de financiación de flota y garantías prestadas para aviones, rentas por el alquiler de aviones, así como las rentabilidades de las inversiones financieras.

Adicionalmente a la información anterior, el derivado contratado descrito en las Notas 6.1.1 y 8.2, que ha tenido un coste de 24 millones €, así como la línea de crédito recibida y pendiente de disposición, con vencimiento en 2014 por importe de 520 millones €, desglosada en la Nota 11.1, ha sido realizada con Nomura, entidad vinculada a la Sociedad a través de un Administrador de IAG, sociedad dominante última de Iberia.

15.2 Saldos con partes vinculadas

El importe de los saldos al 31 de diciembre de 2012 y 2011 en balance de situación con entidades vinculadas es el siguiente:

	Millones €					
	31-12-2012			31-12-2011		
	Sociedades o Entidades del Grupo y Asociadas	Otras Sociedades o Entidades Vinculadas	Total	Sociedades o Entidades del Grupo y Asociadas	Otras Sociedades o Entidades Vinculadas	Total
Inversiones a largo plazo:						
Instrumentos de patrimonio (Nota 7)	530	-	530	510	-	510
Créditos a empresas (Nota 7)	26	-	26	7	-	7
Deudores comerciales	43	1	44	42	7	49
Inversiones a corto plazo	-	7	7	-	280	280
Tesorería	-	4	4	-	-	-
Deudas a largo plazo (Notas 5.1.1-c y 11)	97	-	97	33	-	33
Deudas a corto plazo	11	-	12	10	-	10
Acreeedores comerciales	30	9	39	20	3	23

Al 31 de diciembre de 2012 la Sociedad tiene comprometidas cuotas por arrendamiento de aviones con sociedades del grupo Bankia por importe de 119 millones € (144 millones al 31 de diciembre de 2011).

15.3 Retribuciones y otras prestaciones a los Administradores y a la Alta Dirección

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2012 y 2011 por los Administradores de la Sociedad, clasificadas por conceptos, han sido las siguientes:

	Miles €	
	2012	2011 (*)
Asignaciones fijas y otras retribuciones	392	372
Retribuciones en especie	14	35
	406	407

(*) "Otras retribuciones" incluidas en la memoria de 2011 por importe de 288 miles € se incluyen, para una mejor comprensión de estas cuentas anuales, dentro de la Nota 15.4.

Por otra parte, durante 2012 la Sociedad ha incurrido en gastos relacionados con el desempeño de las funciones de sus Administradores no ejecutivos por importe de 2 miles € (3 miles € en 2011) y, adicionalmente, tanto en 2012 como en 2011 se han asumido gastos repercutidos por IAG por las labores de determinados Administradores (véase Nota 15.1).

En el cuadro anterior no se incluyen las retribuciones de tres de los Administradores de la Sociedad que han ocupado en 2012 y 2011 un puesto ejecutivo de los que tres formaban parte también del Comité de Dirección. En el cuadro siguiente se detallan dichas retribuciones:

	Miles €	
	2012	2011
Retribuciones fijas	755	840
Retribuciones variables	84	1.732
Retribuciones en especie	29	45
Seguridad Social y otras cargas sociales	32	37
	900	2.654

Adicionalmente, durante 2012 se han realizado aportaciones a una póliza de seguro para los Administradores Ejecutivos por importe de, aproximadamente, 63 miles € (1.504 miles € en 2011).

Durante el ejercicio 2012 no se han concedido anticipos o créditos a los Administradores.

15.4 Retribuciones al Comité de Dirección

La remuneración al Comité de Dirección de la Sociedad, percibida durante 2012 y 2011 - excluidos quienes, simultáneamente, tienen la condición de Administrador (cuyas retribuciones han sido desglosadas anteriormente) – se detalla de la forma siguiente:

	Miles €	
	2012	2011
Retribuciones salariales (fijas y variables)	1.498	2.418
Remuneración en especie	71	66
Seguridad Social y otras cargas sociales	74	67
	1.643	2.551

Adicionalmente, durante 2012 se han realizado aportaciones a una póliza de seguro y a planes de pensiones por importe de 100 miles € (102 miles € en 2011).

Durante el ejercicio 2012 no se han concedido anticipos o créditos a los miembros de la Alta Dirección.

15.5 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 229 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, se indican a continuación las participaciones y las actividades realizadas por los Administradores de la Sociedad así como determinadas personas vinculadas a los mismos según se define en la Ley de Sociedades de Capital, en sociedades del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social la Sociedad:

Consejero	Sociedad Objeto	Actividad	% Participación al 31-12-2012	Cargo o Funciones
D. Antonio Vázquez	Garanair, S.L.	Tenedora de acciones especiales de Ib Opco Holding, S.L.	-	Vocal del Consejo
	International Consolidated Airlines Group, S.A.	Transporte aéreo	-	Presidente del Consejo
	Ib Opco Holding, S.L.	Tenedora de acciones de Iberia, LAE, S.A. Operadora	< 0,05%	Presidente del Consejo
D. Jorge Pont Sánchez	Vueling Airlines, S.A.	Transporte aéreo	-	Vocal de Consejo
	Garanair, S.L.	Tenedora de acciones especiales de Ib Opco Holding, S.L.	-	Vocal del Consejo
	Ib Opco Holding, S.L.	Tenedora de acciones de Iberia, LAE, S.A. Operadora	-	Vicepresidente del Consejo
D. Rafael Sánchez - Lozano	International Consolidated Airlines Group, S.A.	Transporte aéreo	< 0,05%	-
	Garanair, S.L.	Tenedora de acciones especiales de Ib Opco Holding, S.L.	-	Vocal del Consejo
	Ib Opco Holding, S.L.	Tenedora de acciones de Iberia, LAE, S.A. Operadora	< 0,05%	Vocal del Consejo
D. Enrique Dupuy de Lôme	Amadeus IT Holding, S.A.	Gestión y operación de sistemas computerizados de reservas	-	Vocal del Consejo
	British Airways Plc. Ib. Opco Holding, S.L.	Transporte aéreo	-	Vicepresidente del Consejo
D. José María Fariza	Ib. Opco Holding, S.L.	Tenedora de acciones de Iberia, LAE, S.A. Operadora	-	Vocal del Consejo
	Vueling Airlines, S.A.	Transporte aéreo	-	Vocal del Consejo
D. Manuel Galarza Pont	Ib. Opco Holding, S.L.	Tenedora de acciones de Iberia, LAE, S.A. Operadora	-	Vocal del Consejo
	Garanair, S.L.	Tenedora de acciones especiales de Ib Opco Holding, S.L.	-	Vocal del Consejo
D. Fernando Manzanedo González	Ib. Opco Holding, S.L.	Tenedora de acciones de Iberia, LAE, S.A. Operadora	-	Vocal del Consejo
Dª Julia Simpson	Ib. Opco Holding, S.L.	Tenedora de acciones de Iberia, LAE, S.A. Operadora	-	Vocal del Consejo
	British Airways Plc.	Transporte aéreo	-	Vocal del Consejo
	International Consolidated Airlines Group, S.A.	Transporte aéreo	< 0,05%	-
D. Carlos Stilianopoulos Ridruejo	Garanair, S.L.	Tenedora de acciones especiales de Ib Opco Holding, S.L.	-	Vocal del Consejo
	Ib. Opco Holding, S.L.	Tenedora de acciones de Iberia, LAE, S.A. Operadora	-	Vocal del Consejo
D. Sergio Turrión Barbado	Ib. Opco Holding, S.L.	Tenedora de acciones de Iberia, LAE, S.A. Operadora	-	Vocal del Consejo
	International Consolidated Airlines Group, S.A.	Transporte aéreo	< 0,05%	-
D. Marco Sansavini	Ib. Opco Holding, S.L.	Tenedora de acciones de Iberia, LAE, S.A. Operadora	-	Vocal del Consejo

Por último, los Administradores (o personas que actúen por su cuenta), no han realizado con la Sociedad, operaciones ajenas a su tráfico ordinario de las sociedades ni operaciones en condiciones distintas a las habituales del mercado.

16. Información sobre medio ambiente

En el marco de la política ambiental, se han desarrollado durante 2012 diversas actividades y proyectos con el fin de garantizar una correcta gestión de los principales impactos sobre el entorno derivados del conjunto de la actividad de transporte aéreo.

Durante 2012 y 2011 se ha incurrido en gastos de naturaleza medioambiental de acuerdo con el siguiente detalle:

	Millones €	
	2012	2011
Reparaciones y conservación medioambientales	1	1
Gastos de personal asociados a gestión ambiental	1	1
Derechos de emisión (Nota 4.1)	12	-
Tributos medioambientales y otros	4	3
	18	5

Por otra parte, los activos de naturaleza medioambiental, que incluyen derechos de emisión, depuradoras, almacenes de residuos peligrosos, sistemas de filtros y recarga de gases e infraestructuras para la recirculación de aguas, entre otros, presentan un coste de adquisición de 91 millones € y una amortización acumulada de 66 millones € al 31 de diciembre de 2012 (78 millones € y una amortización acumulada de 63 millones € de amortización acumulada al 31 de diciembre de 2011).

En lo referente a la flota aérea, la Sociedad mantiene una política de renovación, en la que el medio ambiente es fundamental (minimización del impacto acústico y atmosférico), incorporando nuevos modelos que reducen el consumo de combustible en torno al 20% frente a aviones de generaciones anteriores. En este sentido, en 2012 ha entrado en vigor para las aerolíneas la normativa europea en materia de emisiones de CO₂ que persigue la reducción del nivel de emisiones, y por la que las compañías aéreas estarán obligadas a entregar derechos de emisión por sus vuelos con origen o destino a aeropuertos europeos.

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

Asimismo, la Sociedad forma parte del programa europeo SESAR para la reordenación del espacio aéreo que pretende disminuir la congestión de aviones, así como su impacto en el medio ambiente.

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

Por último, las inversiones realizadas por motivos medioambientales durante el ejercicio 2012 han ascendido a 1 millón € de elementos del inmovilizado material y 12 millones € en derechos de emisión, 8 de ellos a título gratuito (véase Nota 4.1) (2 millones € en total en 2011).

17. Hechos posteriores

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2012, y en relación con el Plan de Transformación de Iberia mencionado en la Nota 2.6 de esta memoria, es de destacar que el 12 de febrero de 2013 la Sociedad ha presentado ante la Dirección General de Empleo del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, en el marco de la legislación laboral vigente, un Expediente de Regulación de Empleo, que afectará previsiblemente a un máximo de 3.807 trabajadores.

El mencionado Expediente, que ha sido presentado por Iberia a sus empleados y representantes sindicales, incluye medidas sociales de acompañamiento cuyo objetivo es reducir sensiblemente el número de despidos.

Por otro lado, con fecha 8 de febrero de 2013 el Gobierno de Venezuela decidió la devaluación del Bolívar en un 32% respecto al dólar americano. La Sociedad mantiene al 31 de diciembre de 2012 saldos deudores netos en dicha moneda. El impacto estimado de esta devaluación, que no se estima que sea significativo, se reconocerá en 2013, de acuerdo con la normativa aplicable.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora (Sociedad Unipersonal)

Informe de Gestión del ejercicio 2012

Situación de la Sociedad y evolución de los negocios

Principales hechos del ejercicio

El resultado después de impuestos de 2012 registró unas pérdidas de 613 millones €, frente a un resultado negativo de 62 millones € alcanzado el año anterior, que refleja la debilidad del mercado nacional español, el encarecimiento del combustible y los conflictos sindicales.

El importe neto de la cifra de negocios se reduce un 2% respecto al año anterior. Los ingresos de transporte (pasaje y carga) descienden un 4%, ya que la debilidad de la demanda y las huelgas que tuvieron lugar en la primera parte del año tuvieron un impacto negativo en los ingresos de pasaje. Asimismo, el negocio de carga se vio afectado por la caída de la demanda (especialmente en América Centro y Sur y, en menor medida, Europa).

El ingreso de pasaje unitario (por AKO) aumentó un 3% respecto a 2011, especialmente en el largo y medio radio, tras descender los AKO un 7%. El coeficiente de ocupación experimentó un incremento de 0,5 puntos hasta alcanzar el 81,8%. El yield, medido como ingreso medio por PKT, subió un 2%, tras un descenso registrado en la demanda del 6%.

El coste unitario de explotación aumento un 10% respecto al ejercicio 2011 afectado fundamentalmente por el mayor coste de combustible (+11%) que ya supone un 28% de los gastos de explotación de la compañía. El coste unitario ex fuel se incrementó un 7% respecto a 2011.

La plantilla media descendió un 2,5% respecto al ejercicio precedente. La utilización media de la flota se redujo un 4,2%, hasta alcanzar las 10,1 horas por avión y día. La productividad de la plantilla, medida en AKO por empleado, empeoró un 4,4%.

La posición patrimonial de la Sociedad se situó en 1.411 millones € a 31 de diciembre de 2012, lo que supone un descenso del 25% respecto al cierre de 2011.

Iberia Express, la nueva filial creada por Iberia, comenzó a volar el 25 de marzo de 2012. La nueva aerolínea, participada al cien por cien por Iberia, nace con el objetivo de rentabilizar los vuelos de corto y medio radio, para poder así desarrollar un negocio eficiente en las rutas destinadas a alimentar el crecimiento de las operaciones de largo radio. La contención de costes en la que se fundamenta, es básica a la hora de hacer frente a las compañías de bajo coste con las que compite directamente Iberia. Iberia Express operó inicialmente con cuatro aviones rutas domésticas y europeas hasta finalizar el año con 14 aparatos de la familia A320 y operando alrededor de 20 destinos de España y resto de Europa.



Tras las numerosas jornadas de huelga convocadas por el Sindicato de Pilotos (SEPLA) por la creación de Iberia Express y que supusieron importantes pérdidas económicas para la compañía, el Consejo de Ministros aprobó un arbitraje del conflicto de obligado cumplimiento para ambas partes. De esta forma, se ponía fin a la huelga mantenida por este colectivo desde enero hasta el mes de abril que implicó significativos ajustes de capacidad. Tras un análisis exhaustivo de la resolución vinculante en el proceso de arbitraje entre Iberia y sus pilotos, en el mes de junio la compañía impugnó la decisión del árbitro al considerar que éste se excedió respecto a los términos de su mandato, tomando una decisión que afecta negativamente a las facultades de los gestores para alcanzar una adecuada base de costes para el negocio, dificultando así el crecimiento futuro del mismo.

En el mes de septiembre, Iberia lanzó un nuevo producto para sus clientes Iberia Plus, coincidiendo con su 21 aniversario: "Avios & Money", que permite realizar las reservas de vuelos con pago parcial en Avios (moneda del programa de fidelización de la aerolínea) y dinero. Este servicio está disponible para las reservas realizadas desde la web de la compañía o en los Centros de Servicio Iberia Plus y se puede utilizar para los vuelos de Iberia, Iberia Express, Iberia Regional Air Nostrum, Vueling y British Airways, aunque estos últimos, solo para reservas que se realicen en los centros de servicios Iberia Plus.

Durante el ejercicio, la compañía anunció un Plan de Transformación que se extiende hasta 2015. Su principal objetivo es solucionar los problemas estructurales que aquejan a Iberia con la finalidad de que vuelva a registrar beneficios en todas sus unidades de negocio.

Estadísticas operativas

Estadísticas operativas (a)	2012	2011	%
Pasaje			
AKO (millones)	58.754	63.042	-6,8
Doméstico	4.671	6.100	-23,4
Medio radio	12.250	13.478	-9,1
Europa	10.272	11.510	-10,8
África y Oriente Medio (b)	1.978	1.969	0,5
Largo radio	41.833	43.463	-3,7
PKT (millones)	48.068	51.268	-6,2
Doméstico	3.632	4.535	-19,9
Medio radio	9.437	10.309	-8,5
Europa	7.931	8.821	-10,1
África y Oriente Medio (b)	1.506	1.488	1,2
Largo radio	35.000	36.425	-3,9
Coefficiente de ocupación (%)	81,8	81,3	0,5 p.
Doméstico	77,7	74,3	3,4 p.
Medio radio	77,0	76,5	0,6 p.
Europa	77,2	76,6	0,6 p.
África y Oriente Medio (b)	76,1	75,6	0,6 p.
Largo radio	83,7	83,8	-0,1 p.
Carga			
TKO (millones)	1.790	1.997	-10,3
TKT (millones)	1.190	1.363	-12,7
Coefficiente de ocupación (%)	66,5	68,3	-1,8 p.
Ingresos de pasaje (c)			
Ingresos (millones de €)	3.168	3.314	-4,4
Ingreso medio / AKO (cts. €)	5,39	5,26	2,6
Ingreso medio / PKT (cts. €)	6,59	6,46	2,0

(a) Estadísticas de tráfico comercial de Iberia, L.A.E.

(b) Excepto Sudáfrica, que está incluida en el sector "Largo Radio".

(c) Calculados como la suma de los ingresos de pasaje generados por los vuelos operados durante el periodo (que no incluyen los ingresos derivados de la cancelación de anticipos de clientes y otras regularizaciones contables de menor cuantía) y de los ingresos procedentes de las compensaciones JBA y de otros acuerdos.

AKO: Asientos-kilómetro ofertados; PKT: Pasajeros-kilómetro transportados;

TKO: Toneladas-kilómetro ofertadas; TKT: Toneladas-kilómetro transportadas.

Las variaciones del coeficiente de ocupación están expresadas en puntos porcentuales.

Pese a la incertidumbre reinante en la zona euro y al elevado precio del combustible, la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), mejoró sus previsiones de ganancias del sector aéreo para el cierre de 2012. Según las últimas previsiones realizadas en el mes de diciembre por IATA, el volumen de pasajeros aumentó un 5,3 % respecto a 2011, mientras que el volumen de carga descendía un 2% afectado por el entorno económico adverso. Según los últimos datos del Route Tracker de IATA del mes de noviembre de 2012, el tráfico internacional de pasajeros en primera clase y Bussines acumulado a noviembre de 2012, mejoró un 4,6% en relación al mismo periodo de 2011.

Según el informe de IATA publicado en diciembre, las compañías aéreas concluirán 2012 con unos beneficios de 6.700 millones de dólares (5.212 millones de euros), revisando así al alza sus previsiones iniciales debido a los buenos resultados observados en el tercer trimestre del año. La búsqueda de eficiencia y las reestructuraciones acometidas han ayudado a combatir parcialmente el débil crecimiento económico y los altos precios del combustible. El sector aéreo está sabiendo hacer frente a la difícil situación actual invirtiendo en nuevas flotas, adoptando procesos más eficientes y manejando cuidadosamente la capacidad. Según indica la asociación, se está avanzando en la dirección correcta, aunque reconoce que será otro año duro para el sector. Por regiones, las aerolíneas europeas alcanzaron un punto de equilibrio. La industria más rentable fue la de Asia-Pacífico, con beneficios de 3.000 millones de dólares (2.334 millones de euros). Las aerolíneas estadounidenses ganaron unos 2.400 millones de dólares (1.867 millones de euros), mientras que en Oriente Próximo registraron beneficios por valor de 800 millones de dólares (622 millones de euros). En Latinoamérica los beneficios fueron de 400 millones de dólares (311 millones de euros).

La demanda de Iberia medida en pasajeros-kilómetro transportados (PKT), se redujo un 6,2% respecto a 2011, descendiendo el volumen de oferta medido en asientos-kilómetro ofertados (AKO) en una proporción similar (-6,8%). De esta forma el coeficiente de ocupación se mantuvo relativamente estable situándose en el 81,8%, tras mejorar 0,5 puntos respecto al año anterior. La actividad aérea de la compañía se vio afectada por las huelgas llevadas a cabo por el Sindicato de Pilotos (SEPLA) y por el colectivo de tripulantes de cabina (STAVLA), afectando en mayor medida al corto y medio radio.

El siguiente cuadro refleja las variaciones interanuales de oferta y tráfico de los cuatro trimestres para el conjunto de la red:

Var. 2012/2011	Ene - Mar	Abr - Jun	Jul - Sep	Oct - Dic
AKO (en %)	-7,84	-5,27	-4,94	-9,35
PKT (en %)	-5,33	-4,34	-4,45	-11,25

En el sector de largo radio, que representa el 71,2% de la capacidad total ofertada en el ejercicio 2012 (+2,3 puntos porcentuales respecto al año anterior) las mayores frecuencias a destinos como Miami (+10,1%) y Los Ángeles (+10,3%) no compensaron la menor actividad registrada en Colombia (-12,3%), México (-4,4%), Perú (-9,4%), Puerto Rico (-5,3%), Argentina (-10,7%) (cierre de la ruta a Córdoba) y Brasil (-13,4%) (cancelación de los vuelos a Recife y Fortaleza y la ruta Barcelona - Sao Paulo). Aunque con menor peso, también baja la oferta en Sudáfrica tras el cierre de la ruta a Johannesburgo en el mes de abril. El coeficiente de ocupación del sector de largo radio se mantuvo estable (-0,1 puntos porcentuales) situándose en el 83,7%.

En el medio radio internacional oferta y demanda descendieron un 9,1% y un 8,5% respectivamente, situándose el coeficiente de ocupación en el 77,0% (+0,6 puntos respecto al año anterior). Mencionar el recorte de oferta en destinos tradicionales de la compañía como Alemania, Bélgica, Francia, Grecia, Holanda, Rusia, Suiza y Turquía, que se enmarcan dentro del plan de ajuste de capacidad de la compañía.

En el sector doméstico, afectado por las jornadas de huelga, el nivel de ocupación se situó en el 77,7%, mejorando 3,4 puntos respecto a 2011, con disminuciones en el volumen de oferta y demanda del 23,4% y 19,9% respectivamente. La compañía ha realizado importantes ajustes de capacidad entre Madrid y Canarias (-13,3%) y entre Madrid y otros destinos peninsulares (-45,5%).

El tráfico de carga, medido en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), decreció un 12,7% respecto al año anterior en el conjunto de la red. El incremento producido en América Norte (+4,3%) no fue suficiente para compensar el fuerte descenso registrado en los sectores de América Centro (-10,3%) y América Sur (-15,8%). El coeficiente de ocupación de carga descendió 1,8 puntos porcentuales hasta situarse en el 66,5%.



Principales riesgos e incertidumbres y evolución previsible de la Sociedad en 2013

La evolución del sector aéreo está directamente relacionada con el crecimiento económico. Así, uno de los principales riesgos para la compañía está ligado a la consolidación de la recuperación de la demanda aérea en sus mercados estratégicos, que depende de los niveles de empleo, de la confianza por parte de consumidores y empresas, de la disponibilidad de créditos y de la progresión del comercio. El tráfico de negocios es especialmente sensible a la evolución de las condiciones económicas.

Según los últimos datos del FMI (Fondo Monetario Internacional) el crecimiento del PIB mundial será en 2012 de un 3,2%, inferior en 0,7 puntos al registrado en el año anterior. Esta reducción de los crecimientos mundiales de la economía ha tenido un impacto directo en los tráficos aéreos, que según IATA habrán crecido casi un punto menos que en 2011 (3,2% versus 4,0%).

El año 2012 se caracterizó, al igual que 2011, por una recuperación económica muy desigual por regiones. Las regiones de Asia-Pacífico y Latino-América han experimentado un fuerte desarrollo, aunque en ambos casos claramente inferiores que el año anterior, basado en el fortalecimiento de sus economías domésticas como respuesta al empeoramiento de la demanda externa. Frente a ello, el resto de países de la OCDE ha experimentado un debilitamiento progresivo de sus tasas de crecimiento. Según el FMI es probable que en 2013 continúe esta pauta de recuperación a dos velocidades. Los mercados emergentes seguirán registrando un notable crecimiento, en tanto que el crecimiento de las economías avanzadas será muy moderado si no negativo.

Las últimas proyecciones del FMI prevén un crecimiento del PIB mundial para 2013 del 3,5%, ligeramente mejor que el de 2012. Sin embargo, las previsiones son muy desiguales por área geográfica: mientras que los países englobados en Asia crecerán entorno al 7,1% (6,6% en 2012) y los latinoamericanos lo harán en un 3,6% (3,0% en 2012), USA caerá del 2,3% al 2,0%, la Zona Euro mantendrá tasas negativas (-0,2%) y España registrará una evolución del PIB incluso peor que en 2012 (1,5% versus 1,4%).

Las perspectivas de ese desigual crecimiento económico tienen su reflejo en la evolución esperada de la demanda de transporte aéreo. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) prevé para el 2012 un crecimiento económico débil que se verá traducido en un aumento del tráfico de pasajeros y carga de un 3,7% para el conjunto de la industria aérea comercial. La IATA prevé que los mayores crecimientos continuaran correspondiendo a las aerolíneas de las principales economías emergentes de Oriente Medio, África y América Latina. Por el otro lado, las compañías aéreas europeas probablemente generen los menores incrementos de tráfico, que seguirá afectado por la débil recuperación de la demanda interna en Europa. Así, la previsión de incremento de tráfico en Europa es de un 2,2%, inferior al 2,8% estimado para 2012.

La demanda de transporte aéreo también puede resultar afectada por posibles atentados terroristas, conflictos bélicos, catástrofes naturales, epidemias, pandemias o inclemencias climáticas. Asimismo, la industria aérea es sensible a decisiones políticas, cambios normativos y aumentos de impuestos. La amplia red de vuelos y la sólida posición financiera de IAG permite amortiguar el impacto que pueda tener sobre sus cuentas un eventual suceso de carácter local o regional.

La rentabilidad de las aerolíneas depende de un adecuado equilibrio entre oferta y demanda en el mercado. Las actuales perspectivas indican una cierta moderación en el aumento de la capacidad ofertada en 2013, aunque crece por encima del aumento de 2012 a nivel mundial. Es probable que los ingresos por pasajero en 2012 registren niveles similares a los alcanzados en 2011.

La rentabilidad también es muy sensible a otros factores, como son la evolución del precio del combustible y de los tipos de cambio de monedas, en especial del dólar americano. El precio medio del queroseno de aviación en los mercados (JET CIF NWE) se situó en torno a los 1.033 dólares por tonelada métrica en 2012. Se prevé que el precio del combustible mantenga los altos precios actuales.

Las últimas previsiones de IATA (publicadas en diciembre de 2011) apuntan que los resultados de la industria aérea alcanzarán un beneficio neto en torno a 3.500 millones \$ en 2012, muy por debajo de los beneficios estimados para el año 2011 (6.900 \$), teniendo en cuenta las dificultades de algunas economías europeas. IATA prevé un precio medio del barril de petróleo Brent de 99 dólares en 2012 (alrededor de un 11,6% por debajo del año anterior).

A primeros de noviembre de 2012 Iberia presentó su Plan de Transformación para corregir sus debilidades y, apoyándose en su fortaleza competitiva, permitir garantizar la viabilidad y sostenibilidad de la compañía. Los objetivos del Plan de Transformación se pueden resumir en:

- Mantener el liderazgo en un mercado estratégico con un tamaño relevante.
- Ser competitivos en costes.
- Ganar en flexibilidad para adaptarse a un entorno en continuo cambio.
- Asegurar la rentabilidad de los negocios de mantenimiento y handling.

El Plan se desarrolla a través de cinco pilares clave:

- Centrarse en la red estratégica, manteniendo una sólida posición competitiva cerrando el diferencial de costes, flota y producto respecto a sus competidores.

- Lanzar un plan comercial potente y renovado que proporcione una propuesta de valor competitiva y de calidad para el cliente.
- Transformar la operación de corto y medio radio, reduciendo el diferencial de costes con la competencia, consiguiendo una operación interna eficiente y asegurando la alimentación de la red de largo radio.
- Conseguir unos niveles de productividad diferenciales y ajustar los costes laborales.
- Reestructurar los negocios auxiliares al transporte aéreo no rentables.

Como uno de los primeros pasos previos al Plan, Iberia puso en operación el 25 de marzo de 2012 su filial de bajo coste Iberia Express. Su operación ha sido un éxito, tanto desde el punto de vista de la calidad de su operación (ha conseguido puntualidad media cercana al 90%), como desde la óptica de la eficiencia económica: en un primer ejercicio de actividad ha presentado resultados positivos, aportando al Grupo Iberia una notable reducción de los márgenes negativos que tenía en la explotación de las rutas operadas por Iberia Express. Lamentablemente el laudo dictado en diciembre puede influir muy negativamente en la evolución y desarrollo de Iberia Express.

Adicionalmente, Iberia desarrolla múltiples actuaciones en el ámbito del control y gestión de riesgos, estableciendo sistemas que permiten identificar, evaluar, gestionar y mitigar los riesgos principales que afectan a sus distintas actividades. En particular, Iberia mantiene un programa de gestión de sus riesgos financieros, con el fin de controlar y disminuir el impacto potencial de las oscilaciones del precio de combustible, de los tipos de cambio y de los tipos de interés en los resultados, y de preservar la liquidez necesaria para sus necesidades de funcionamiento y de tesorería. La compañía tiene fijadas posiciones de cobertura del precio del queroseno para el 52,3% de los consumos previstos en 2013.

Los principales objetivos estratégicos de IAG son aumentar los beneficios para los clientes de Iberia y de British Airways, reforzar el liderazgo en sus principales hubs (London Heathrow y Madrid Barajas) y en las rutas transatlánticas; mejorar su posición en los enlaces de Europa con África y Asia y tener unos costes competitivos. Además, IAG ha establecido como objetivo lograr unas sinergias anuales de aproximadamente 500 millones € (antes de impuestos) a partir de la finalización del quinto año posterior a la ejecución de la fusión. Se prevé que las sinergias sean de aproximadamente el 40% en mejora de ingresos y del 60% en ahorro de costes.

Finalmente, uno de los grandes objetivos de Iberia para los próximos años es convertir la T4 del aeropuerto Madrid-Barajas en un hub de primer nivel mundial. Bajo el nombre de Ágora, dicho proyecto pretende alcanzar unos objetivos claros como son: una puntualidad del 85%, mejorar la calidad y el servicio al cliente y hacer de la T4 un hub más eficiente y productivo.



Gestión de riesgos y uso de instrumentos financieros

La Sociedad tiene procedimientos y sistemas que permiten identificar y mitigar los riesgos principales que afectan a sus distintas actividades.

La actuación en materia de riesgos se extiende a los parámetros y palancas claves de gestión de la Sociedad, como son: la cuenta de pérdidas y ganancias, el endeudamiento, las inversiones y las desinversiones, de manera que permitan optimizar los resultados y el endeudamientos y adoptar decisiones equilibradas en términos de rentabilidad y riesgo para las nuevas inversiones.

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

Siguiendo esta política de gestión de riesgos, la Sociedad realiza contrataciones de derivados principalmente de tipo de cambio, de 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.

Responsabilidad medioambiental

Durante 2012 la Sociedad continuó desarrollando medidas dirigidas a asegurar la mejora permanente en el ámbito de la gestión medioambiental, como elemento fundamental de su Política de Responsabilidad Corporativa.

También está en marcha un nuevo sistema de gestión medioambiental para dar cumplimiento al régimen europeo de derechos de emisión. El objetivo de este sistema es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero; este mecanismo de mercado fija un techo máximo que limita la cantidad total de emisiones del sector. Así, los operadores aéreos que sobrepasen la cuota máxima de emisiones establecida, deberán comprar permisos a otros operadores o a instalaciones ya sujetas a la normativa. De esta forma, el mercado incentiva económicamente a los más limpios y penaliza a los más contaminantes. La Sociedad, a través de un grupo de trabajo interno creado al efecto, ha adaptado sus procedimientos a la normativa.

Respecto a las operaciones en vuelo, la renovación de las aeronaves menos eficientes, la adopción de nuevas medidas operacionales, así como el ajuste de la programación de vuelos a la nueva demanda, permitieron, un año más, reducir las emisiones acústicas y las que afectan al cambio climático. En este sentido destaca además la participación de Iberia en el programa europeo SESAR para la reordenación del espacio aéreo que, a iniciativa de la Comisión Europea y Eurocontrol, pretende disminuir la congestión de aviones, así como su impacto sobre el medio ambiente. La nueva red de comunicación permitirá reducir el consumo de combustible, y por tanto las emisiones de CO₂, entre un 6% y un 12%.

Una información más detallada sobre la gestión de la sostenibilidad de la compañía se recoge en la Memoria de Responsabilidad Corporativa.

Otros aspectos

Recursos humanos

El número de empleados, medido por sexos y categoría profesional al 31 de diciembre 2012 y 2011, ha sido el siguiente:

	2012		2011	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Alta Dirección	1	8	1	8
Tierra:				
Grupo Superior de Gestores y Técnicos	463	684	434	649
Cuerpo General Administrativo	3.576	1.769	3.632	1.813
Servicios Auxiliares	401	4.133	437	4.326
Técnico de Mantenimiento Aeronáutico	39	3.001	41	3.135
Otros	469	763	513	791
	4.948	10.350	5.057	10.714
Vuelo:				
Tripulantes técnicos	59	1.436	58	1.520
Tripulantes de cabina de pasajeros	2.811	995	2.891	1.007
	2.870	2.431	2.949	2.527
	7.819	12.789	8.007	13.249

Acontecimientos producidos con posterioridad al cierre del ejercicio

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2012, y en relación con el Plan de Transformación de Iberia, es de destacar que el 12 de febrero de 2013 la Sociedad ha presentado ante la Dirección General de Empleo del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, en el marco de la legislación laboral vigente, un Expediente de Regulación de Empleo, que afectará previsiblemente a un máximo de 3.807 trabajadores.

El mencionado Expediente, que ha sido presentado por Iberia a sus empleados y representantes sindicales, incluye medidas sociales de acompañamiento cuyo objetivo es reducir sensiblemente el número de despidos.

Por otro lado, con fecha 8 de febrero de 2013, el Gobierno de Venezuela decidió la devaluación del Bolívar en un 32% respecto al dólar americano. La Sociedad mantiene al 31 de diciembre de 2012 saldos deudores netos en dicha moneda. El impacto estimado de esta devaluación, que no se estima que sea significativo, se reconocerá en 2013, de acuerdo con la normativa aplicable.

Actividades en materia de I+D

No hay nada relevante que constatar.

Adquisiciones de acciones propias

No se han realizado.

Diligencia de Firma

Las presentes cuentas anuales, formadas por el balance de situación al 31 de diciembre de 2012, y la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, y el Informe de Gestión, de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora (Sociedad Unipersonal), han sido formulados por el Consejo de Administración en su reunión de 26 de febrero de 2013. Las cuentas anuales están extendidas en 60 folios, páginas de la 1 a la 60, y el Informe de gestión está extendido en 8 páginas, todas ellas visadas por la Secretaria del Consejo, y en prueba de su conformidad lo firman a continuación:

D. Antonio Vázquez
Presidente

D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo
Consejero Delegado

D. Jorge Pont Sánchez
Vicepresidente

D. José María Fariza Batanero
Vocal

D. Enrique Dupuy de Lôme Chávarri
Vocal

Dª Julia Simpson
Vocal

D. Manuel Galarza Pont
en representación de INMOGESTIÓN Y
PATRIMONIOS, S.A.
Vocal

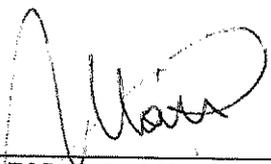
D. Carlos Stilianopoulos Rídruejo
en representación de VALORACIÓN Y
CONTROL, S.L.
Vocal

D. Fernando Manzanedo González
en representación de SECTOR DE
PARTICIPACIONES INTEGRALES, S.L.
Vocal

D. Sergio Turión Barbado
Vocal

D. Marco Sansavini
Vocal

Dª. Lourdes Máiz en mi calidad de Secretaria del Consejo de Administración de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora (Sociedad Unipersonal) certifico que las cuentas anuales y el informe de gestión adjuntos han sido formulados por el Consejo de Administración de Administración de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora (Sociedad Unipersonal) en su reunión del 26 de febrero de 2013, estando todas las hojas visadas por mi en señal de identificación



D^a Lourdes Máiz Carro
Secretaria del Consejo (No Consejera)