

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Cuentas Anuales del
ejercicio 2009 e
Informe de Gestión

IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.

BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 2009 Y 2008 (Millones de Euros)

ACTIVO	Notas de la Memoria	31-12-2009	31-12-2008	PASIVO	Notas de la Memoria	31-12-2009	31-12-2008
ACTIVO NO CORRIENTE:							
Inmovilizado intangible	Nota 4.1	2.338	2.438	PATRIMONIO NETO:	Nota 10	1.504	1.525
Inmovilizado material-	Nota 5	50	53	FONDOS PROPIOS-			
Flota aérea		1.031	1.111	Capital		743	743
Otro inmovilizado material		713	773	Prima de emisión		120	120
Inversiones en empresas del grupo y asociadas		318	338	Reservas		1.058	1.058
Instrumentos de patrimonio	Nota 7	130	44	Acciones propias		(64)	(64)
Créditos a empresas		124	44	Resultado del ejercicio		(281)	25
Inversiones financieras a largo plazo-		6	-	AJUSTES POR CAMBIOS DE VALOR-			
Instrumentos de patrimonio	Nota 6.1	490	635	Activos financieros disponibles para la venta		(62)	(80)
Créditos a terceros		267	245	Operaciones de cobertura	Nota 8	(10)	(277)
Derivados		76	93				
Otros activos financieros		4	70				
Activos por impuesto diferido	Nota 13	143	227	PASIVO NO CORRIENTE:		1.758	1.791
		637	595	Provisiones a largo plazo	Nota 11	1.235	1.309
				Deudas a largo plazo	Nota 12	301	403
				Pasivos por impuesto diferido	Nota 13	7	1
				Periodificaciones a largo plazo	Nota 4.10	215	78
ACTIVO CORRIENTE:							
Activos no corrientes mantenidos para la venta	Nota 5	2.682	3.176	PASIVO CORRIENTE:		1.758	2.298
Existencias-	Nota 4.7	19	21	Deudas a corto plazo	Nota 12	295	639
Repuestos de flota		215	224	Deudas con empresas del Grupo y asociadas a corto plazo	Nota 16	10	9
Otras existencias		170	176	Anticipos de clientes	Nota 4.10	390	394
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	Nota 9	480	589	Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar-		1.062	1.243
Inversiones financieras a corto plazo-	Nota 6.2	1.085	1.748	Proveedores y acreedores varios		774	942
Créditos a empresas		31	34	Proveedores, empresas del Grupo y asociadas		23	19
Derivados	Nota 8	55	79	Remuneraciones pendientes de pago		147	158
Otros activos financieros		999	1.635	Deudas con las Administraciones Públicas		118	124
Periodificaciones de activo a corto plazo		10	13	Periodificaciones a corto plazo	Nota 13	1	13
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes-	Nota 4.5	873	581	TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		5.020	5.614
Tesorería		40	58				
Otros activos líquidos equivalentes	Nota 6.2	833	523				
TOTAL ACTIVO		5.020	5.614				

Las Notas 1 a 19 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación al 31 de diciembre de 2009.

IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.

Cuentas de Pérdidas y Ganancias de los Ejercicios 2009 y 2008

(Millones de Euros)

	Notas de la Memoria	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008
OPERACIONES CONTINUADAS:			
Importe neto de la cifra de negocios	Nota 15.1	4.212	5.188
Trabajos realizados por la empresa para su activo		14	15
Aprovisionamientos	Nota 15.3	(1.409)	(1.864)
Otros ingresos de explotación-	Nota 15.2	158	233
Ingresos accesorios, subvenciones y otros de gestión corriente		154	198
Otros ingresos de explotación no recurrentes		4	35
Gastos de personal-	Nota 15.4	(1.339)	(1.313)
Sueldos y salarios y asimilados		(1.041)	(995)
Cargas sociales		(298)	(318)
Otros gastos de explotación	Nota 15.5	(1.988)	(2.133)
Amortización del inmovilizado	Notas 4.1 y 5	(175)	(198)
Excesos de provisiones	Nota 11	55	44
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado-	Nota 5	(3)	24
Deterioros y pérdidas		1	(3)
Resultados por enajenaciones y otros		(4)	27
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN		(475)	(4)
Ingresos financieros	Nota 15.6	64	137
Gastos financieros	Nota 15.7	(40)	(52)
Variación del valor razonable en instrumentos financieros		4	(28)
Diferencias de cambio	Nota 14	(17)	(1)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	Nota 7	21	(26)
RESULTADO FINANCIERO		32	30
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		(443)	26
Impuestos sobre beneficios	Nota 13	162	(1)
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		(281)	25
RESULTADO DEL EJERCICIO		(281)	25

Las Notas 1 a 19 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2009

IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.

ESTADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008 (Millones de Euros)

A) ESTADOS DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS

	Notas de la Memoria	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008
RESULTADO DE LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (I)		(281)	25
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto:			
Por valoración de instrumentos financieros-			
Activos financieros disponibles para la venta	Nota 6.1.1	25	(114)
Por cobertura de flujos de efectivo	Nota 8	-	(335)
Efecto impositivo		(7)	135
TOTAL INGRESOS Y (GASTOS) IMPUTADOS DIRECTAMENTE EN EL PATRIMONIO NETO (II)		18	(314)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias:			
Por cobertura de flujos de efectivo	Nota 8	382	66
Efecto impositivo		(115)	(20)
TOTAL TRANSFERENCIAS A LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (III)		267	46
TOTAL INGRESOS Y (GASTOS) RECONOCIDOS (I+II+III)		4	(243)

Las Notas 1 a 19 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de ingresos y gastos reconocidos del ejercicio 2009

B) ESTADOS TOTALES DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO

	Capital	Prima de emisión	Reserva legal	Otras reservas	Acciones propias	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambios de valor	Total
SALDO AL INICIO DEL EJERCICIO 2008	743	120	148	745	(19)	323	(89)	1.971
Total de ingresos y (gastos) reconocidos	-	-	-	-	-	25	(268)	(243)
Aplicación del resultado del ejercicio 2007-	-	-	1	164	-	(165)	-	-
A reservas	-	-	-	-	-	(158)	-	(158)
A dividendos	-	-	-	-	(45)	-	-	(45)
Operaciones con acciones propias (neto)	-	-	-	-	-	-	-	-
SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2008	743	120	149	909	(64)	25	(357)	1.525
Ajustes por cambios de criterio	-	-	-	(25)	-	-	-	(25)
SALDO AJUSTADO AL INICIO DEL AÑO 2009	743	120	149	884	(64)	25	(357)	1.500
Total de ingresos y (gastos) reconocidos	-	-	-	-	-	(281)	285	4
Aplicación del resultado del ejercicio 2008-	-	-	-	25	-	(25)	-	-
A reservas	-	-	-	-	-	-	-	-
SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2009	743	120	149	909	(64)	(281)	(72)	1.504

Las Notas 1 a 19 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado total de cambios en el patrimonio neto del ejercicio 2009

IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.

ESTADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008

(Millones de Euros)

	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN:	(273)	40
Resultado del ejercicio antes de impuestos	(443)	26
Ajustes al resultado-	157	120
Amortización del inmovilizado	175	198
Correcciones valorativas por deterioro	(3)	25
Variación de provisiones	72	52
Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado	4	(24)
Resultados por bajas y enajenación de instrumentos financieros	(21)	-
Ingresos financieros	(64)	(137)
Gastos financieros	39	52
Diferencias de cambio	17	-
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	(4)	5
Otros ingresos y gastos	(58)	(51)
Cambios en el capital corriente-	74	(50)
Existencias	17	(26)
Deudores y otras cuentas a cobrar	98	133
Otros activos corrientes	3	(35)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(68)	(181)
Otros pasivos corrientes	(6)	11
Otros activos y pasivos no corrientes	30	48
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(61)	(56)
Pagos de intereses	(16)	(26)
Cobros de dividendos	1	1
Cobros de intereses	104	136
Cobros (pagos) por Impuesto sobre beneficios	14	(30)
Otros cobros (pagos)	(164)	(137)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN:	(174)	(381)
Pagos por inversiones-	(276)	(533)
Empresas del Grupo y asociadas	(65)	(56)
Inmovilizado intangible	(17)	(20)
Inmovilizado material	(107)	(127)
Otros activos financieros	(53)	(425)
Otros activos	(34)	95
Cobros por desinversiones-	102	152
Inmovilizado material	37	106
Otros activos financieros	61	46
Activos no corrientes mantenidos para venta	4	-
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN:	39	(301)
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio-		(45)
Adquisición de instrumentos de patrimonio propio	-	(46)
Enajenación de instrumentos de patrimonio propio	-	1
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero-	39	(98)
Emisión de deudas con entidades de crédito	125	56
Devolución y amortización de deudas con entidades de crédito	(86)	(154)
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio-	-	(158)
Dividendos	-	(158)
EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO	(6)	-
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES	(414)	(642)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio (*)	2.160	2.802
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio (*)	1.746	2.160

Las Notas 1 a 19 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de flujos de efectivo del ejercicio 2009

(*) La Sociedad considera como efectivo o equivalentes los importes incluidos en el epígrafe "Efectivo y otros activos líquidos equivalentes" y los saldos correspondientes a depósitos, imposiciones a plazo fijo y pagarés incluidos en el epígrafe y "Otros activos financieros-Inversiones financieras a corto plazo" (Nota 6.2. de la Memoria adjunta).

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Memoria del ejercicio 2009

1. Actividad de la Sociedad

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

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

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

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

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es cabecera de un grupo de entidades dependientes, y de acuerdo con la legislación vigente, está obligada a formular separadamente cuentas consolidadas. Las cuentas anuales consolidadas del Grupo Iberia del ejercicio 2008 fueron formuladas por los Administradores de la Sociedad, en reunión de su Consejo de Administración celebrado el día 26 de febrero de 2009. Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008, fueron aprobadas por la Junta General de Accionistas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. celebrada el 3 de junio de 2009 y depositadas en el Registro Mercantil de Madrid.

2. Bases de presentación de las cuentas anuales

2.1 Imagen fiel

Las cuentas anuales del ejercicio 2009 han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con el R.D. 1514/2007 por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados de la Sociedad y de los flujos de efectivo habidos durante el ejercicio. Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por los Administradores de la Sociedad, se someterán a la aprobación por la Junta General Ordinaria de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

2.2 Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre

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

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos.
- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por compromisos con el personal.
- La vida útil de los activos materiales e intangibles.
- Los criterios empleados en la valoración de determinados activos.
- El importe de los billetes y documentos de tráfico vendidos que no serán finalmente utilizados.

- El cálculo del pasivo devengado al cierre del ejercicio correspondiente a la valoración de los puntos otorgados a los titulares de la tarjeta de fidelización “Iberia Plus” pendientes de utilizar.
- La evaluación de las provisiones y contingencias.
- El valor razonable de determinados instrumentos financieros.
- La evaluación de las condiciones de los contratos de arrendamiento.

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

Pérdidas del ejercicio

El resultado del ejercicio 2009 muestra unas pérdidas de 281 millones de euros. Estas pérdidas son consecuencia, básicamente, de la caída de la demanda y la reducción del ingreso medio.

El presupuesto de la Sociedad para el ejercicio 2010 prevé alcanzar beneficios, y las proyecciones elaboradas por la Dirección de la Sociedad para los siguientes 5 años, consideran la obtención de resultados positivos crecientes. Asimismo, la materialización del proceso en curso de fusión con British Airways Plc que se describe en la Nota 6.1.1 mejoraría esa expectativa de beneficios por la consecución de las sinergias consideradas como resultado de dicha fusión.

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

2.3 Comparación de la información

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

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha aplicado este criterio de forma prospectiva a partir del 1 de enero de 2009, por no ser posible evaluar todos los efectos de aplicarla retroactivamente. El impacto a dicha fecha ha supuesto un cargo al epígrafe “Reservas” por importe de 36 millones de euros, aproximadamente. El impacto fiscal correspondiente se ha registrado con un abono a este mismo epígrafe, por importe de 11 millones de euros, aproximadamente.

3. Aplicación de resultados

La propuesta de aplicación de las pérdidas del ejercicio 2009 formulada por los Administradores de la Sociedad para ser sometida a la aprobación de la Junta General de Accionistas, consiste en destinar la totalidad de las mismas a resultados negativos de ejercicios anteriores.

4. Normas de registro y valoración

Las principales normas de registro y valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de las cuentas anuales del ejercicio 2009, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad, son las siguientes:

4.1 Inmovilizado intangible

Los activos intangibles incluyen aplicaciones informáticas que, principalmente, han sido adquiridas a terceros. La Sociedad registra en este epígrafe los costes incurridos en la adquisición y desarrollo de programas informáticos. Los costes de mantenimiento de las aplicaciones informáticas se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren. La amortización de las aplicaciones informáticas se realiza linealmente en cinco años y el gasto por este concepto correspondiente al ejercicio 2009 ha ascendido a 19 millones de euros (18 millones de euros en 2008).

4.2 Inmovilizado material

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

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

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

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

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

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

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

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

Para cada avión que se opera en régimen de arrendamiento operativo, y en función de lo establecido en los contratos, la Sociedad constituye una provisión por el coste total a incurrir en las revisiones programadas, imputando dicho coste a la cuenta de pérdidas y ganancias linealmente en el periodo que transcurre entre dos revisiones sucesivas (véase Nota 11).

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

4.3 Deterioro de valor de los activos intangibles y materiales

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

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

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

4.4 Arrendamientos

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

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

Arrendamiento financiero

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

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

Arrendamiento operativo

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

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

4.5 Activos financieros

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

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

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

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

Las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo y asociadas se valoran por su coste, minorado, en su caso, por el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro. Dichas correcciones se calculan como la diferencia entre su valor en libros y el importe recuperable, entendido éste como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y el valor actual de los flujos de efectivo futuros derivados de la inversión. Salvo mejor evidencia del importe recuperable, se toma en consideración el patrimonio neto de la entidad participada, corregido por las plusvalías tácitas existentes en la fecha de la valoración (incluyendo el fondo de comercio, si lo hubiera).

No obstante lo anterior, el coste de adquisición de las participaciones en el capital social de las sociedades *Iberbus* (véase Nota 6.1.1) no se corrige en función de su valor de mercado debido a que en virtud de los acuerdos adoptados, el otro socio participe en las mismas, Airbus, ha garantizado a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. la recuperación íntegra de la inversión realizada.

El efecto de la aplicación de criterios de consolidación de acuerdo con normas internacionales de información financiera adoptadas por la Unión Europea a las participaciones en las que la Sociedad posee mayoría o tiene influencia significativa, en comparación con estas cuentas anuales, supondría un aumento de los activos y de las reservas por importe de 26 millones de euros y 36 millones de euros, respectivamente, así como una disminución de las pérdidas del ejercicio por importe de 8 millones de euros.

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

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

La Sociedad da de baja los activos financieros cuando expiran o se han cedido los derechos sobre los flujos de efectivo del correspondiente activo financiero y se han transferido sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad.

Por el contrario, la Sociedad no da de baja los activos financieros, y reconoce un pasivo financiero por un importe igual a la contraprestación recibida, en las cesiones de activos financieros en las que se retenga sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad.

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

Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

La Sociedad clasifica en este epígrafe el efectivo y aquellas inversiones a corto plazo de gran liquidez que son fácilmente convertibles en efectivo, siendo el plazo de la inversión inferior a tres meses, y que no están sujetos a un riesgo relevante de cambios en su valor. Los intereses asociados a estas operaciones se registran como ingreso a medida que se devengan, y aquellos que al cierre del ejercicio están pendientes de vencimiento se incluyen en este epígrafe del balance de situación.

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

Acciones propias

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

4.6 Pasivos financieros

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

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

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

4.7 Existencias

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

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

4.8 Saldos y transacciones en moneda diferente al euro

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

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

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

4.9 Impuestos sobre beneficios

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

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

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

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

En general, se reconocen pasivos por impuestos diferidos para todas las diferencias temporarias imponibles. Por su parte, los activos por impuestos diferidos sólo se reconocen en la medida en que se considere probable que la Sociedad vaya a disponer de ganancias fiscales futuras con las que poder hacerlos efectivos.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos, originados por operaciones con cargos o abonos directos en cuentas de patrimonio, se contabilizan también con contrapartida en Patrimonio Neto.

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

4.10 Ingresos y gastos

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

La venta de billetes así como la de los documentos de tráfico por carga y otros servicios se registran, inicialmente, con abono al epígrafe “Anticipos de clientes” del balance de situación. El saldo de este epígrafe representa la estimación del pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de 2009 y que están pendientes de utilizar a dicha fecha. Los ingresos por estos billetes y documentos de tráfico se reconocen en el momento de realizarse el transporte o servicio.

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

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

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

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

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

4.11 Provisiones a largo plazo

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

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

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

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

Provisiones para planes de reestructuración

La Sociedad obtuvo en diciembre de 2001 la aprobación por parte de las autoridades laborales de un Expediente de Regulación de Empleo para ser aplicado a distintos colectivos de personal, que ha ido ampliándose con las preceptivas autorizaciones, la última en noviembre de 2007, y cuya vigencia llega hasta el 31 de diciembre de 2010 para el colectivo de tierra y para el colectivo de los tripulantes de cabina de pasajeros. El 20 de abril de 2009, la Sociedad aprobó una extensión del plazo de acogimiento y aplicación del mencionado Expediente de Regulación de Empleo, hasta el 31 de diciembre de 2013, para el colectivo de tripulantes pilotos en los mismos términos y condiciones. El expediente prevé el pago de determinadas cantidades hasta alcanzar la edad reglamentaria de jubilación a aquellos empleados que cumpliendo ciertas condiciones decidan solicitar el retiro anticipado. Los estudios actuariales utilizados para la determinación del pasivo contraído con aquellos empleados que han optado por la jubilación anticipada bajo estas condiciones emplean hipótesis similares a las descritas en la norma de valoración de "Obligaciones con el personal". Los sucesivos pagos a que dan lugar estas situaciones se deducen de las provisiones constituidas.

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

Obligaciones con el personal

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

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

El epígrafe “Provisiones a largo plazo – Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal” incluye los pasivos por estos conceptos (véase Nota 11).

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

4.12 Montepío de Previsión Social Loreto

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

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

Tanto en el ejercicio 2009 como en el ejercicio 2008, las aportaciones de la Sociedad por este concepto han ascendido a 24 millones de euros y 22 millones de euros, respectivamente, y se han registrado en el epígrafe “Gastos de personal – Cargas sociales” de las cuentas de pérdidas y ganancias adjuntas.

4.13 Transacciones con vinculadas

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

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

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

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

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

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

4.15 Instrumentos financieros derivados y operaciones de cobertura

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

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

1. Coberturas de valor razonable: el elemento cubierto se valora por su valor razonable al igual que el instrumento de cobertura, registrándose las variaciones de valor de ambos en la cuenta de pérdidas y ganancias, compensando los efectos en el mismo epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias.
2. Coberturas de flujos de efectivo: los cambios en el valor razonable de los derivados se registran en el epígrafe “Patrimonio neto – Ajustes por cambios de valor, operaciones de cobertura”. La pérdida o ganancia acumulada en dicho epígrafe se traspasa a la cuenta de pérdidas y ganancias a medida que el subyacente tiene impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias por el riesgo cubierto neteando dicho efecto en el mismo epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias.

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

4.16 Actividades con incidencia en el medio ambiente

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

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales son valoradas a su coste de adquisición y activadas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se llevan a cabo, siguiendo los criterios descritos en la Nota 4.2.

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

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

5. Inmovilizado material

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

Ejercicio 2009

	Millones de Euros				
	31-12-2008	Adiciones o dotaciones	Traspasos	Retiros	31-12-2009
Coste:					
Flota aérea	1.541	46	25	(161)	1.451
	1.541	46	25	(161)	1.451
Otro inmovilizado material-					
Terrenos	3	-	-	-	3
Edificios y otras construcciones	157	-	-	(3)	154
Maquinaria, instalaciones y utillaje	449	16	4	(4)	465
Elementos de transporte terrestre	31	1	-	-	32
Mobiliario y enseres	20	2	-	-	22
Equipos para proceso de información	110	6	-	(2)	114
Repuestos para inmovilizado	216	22	-	(29)	209
Simuladores de vuelo	3	-	-	-	3
Inmovilizado en curso	21	18	(12)	(16)	11
	1.010	65	(8)	(54)	1.013
Amortizaciones:					
Flota aérea	(729)	(105)	-	113	(721)
	(729)	(105)	-	113	(721)
Otro inmovilizado material-					
Edificios y otras construcciones	(118)	(4)	-	1	(121)
Maquinaria, instalaciones y utillaje	(328)	(22)	-	4	(346)
Elementos de transporte terrestre	(22)	(3)	-	-	(25)
Mobiliario y enseres	(15)	(1)	-	-	(16)
Equipos para proceso de información	(80)	(11)	-	2	(89)
Repuestos para inmovilizado	(105)	(10)	-	18	(97)
Simuladores de vuelo	(1)	-	-	-	(1)
	(669)	(51)	-	25	(695)
Provisiones:					
Flota aérea	(39)	(2)	-	24	(17)
Otro inmovilizado material	(3)	-	-	3	-
	(42)	(2)	-	27	(17)
Total neto	1.111				1.031

Ejercicio 2008

	Millones de Euros				
	01-01-2008	Adiciones o dotaciones	Traspasos	Retiros	31-12-2008
Coste:					
Flota aérea	2.072	137	(303)	(365)	1.541
	2.072	137	(303)	(365)	1.541
Otro inmovilizado material-					
Terrenos	3	-	-	-	3
Edificios y otras construcciones	159	-	-	(2)	157
Maquinaria, instalaciones y utillaje	463	10	1	(25)	449
Elementos de transporte terrestre	35	-	-	(4)	31
Mobiliario y enseres	20	1	-	(1)	20
Equipos para proceso de información	99	15	-	(4)	110
Repuestos para inmovilizado	207	18	-	(9)	216
Simuladores de vuelo	3	-	-	-	3
Inmovilizado en curso	8	21	(6)	(2)	21
	997	65	(5)	(47)	1.010
Amortizaciones:					
Flota aérea	(1.129)	(128)	258	270	(729)
	(1.129)	(128)	258	270	(729)
Otro inmovilizado material-					
Edificios y otras construcciones	(116)	(4)	-	2	(118)
Maquinaria, instalaciones y utillaje	(329)	(22)	-	23	(328)
Elementos de transporte terrestre	(23)	(3)	-	4	(22)
Mobiliario y enseres	(13)	(2)	-	-	(15)
Equipos para proceso de información	(72)	(11)	-	3	(80)
Repuestos para inmovilizado	(99)	(10)	-	4	(105)
Simuladores de vuelo	(1)	-	-	-	(1)
	(653)	(52)	-	36	(669)
Provisiones:					
Flota aérea	(139)	-	54	46	(39)
Otro inmovilizado material	(3)	-	-	-	(3)
	(142)	-	54	46	(42)
Total neto	1.145				1.111

5.1 Flota aérea

Adiciones

Las adiciones de cada ejercicio corresponden a:

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

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

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

Traspasos

Los traspasos del ejercicio 2009, corresponden fundamentalmente a los depósitos previamente constituidos para la adquisición de aviones y motores, y que se encontraban registrados en el epígrafe "Inversiones financieras a largo plazo-Otros activos financieros" (véase Nota 6.1.3), así como traspasos del inmovilizado en curso.

En el ejercicio 2008 la Sociedad reclasificó los aviones de la flota MD, con los que ya no operaba y para los cuales existen acuerdos de venta que prevén su entrega durante los próximos ejercicios, al epígrafe "Activos no corrientes mantenidos para la venta" por importes de 333 millones de euros de coste, 258 millones de euros de amortización acumulada y 54 millones de euros de provisiones por deterioro. El resto de los traspasos correspondieron, fundamentalmente, a depósitos previamente constituidos para la adquisición de aviones y motores, y que se encontraban registrados en el epígrafe "Inversiones financieras a largo plazo-Otros activos financieros".

Retiros

Los retiros de cada ejercicio corresponden a:

Flota	Millones de Euros					
	2009			2008		
	Coste	Amortización Acumulada	Provisiones	Coste	Amortización Acumulada	Provisiones
A-320	32	(8)	-	47	(10)	-
MD-87	-	-	-	152	(130)	(18)
A-340	3	(3)	-	15	(9)	-
B-747	126	(102)	(24)	148	(120)	(28)
MD-88	-	-	-	3	(1)	-
	161	(113)	(24)	365	(270)	(46)

Flota A-320

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

Durante el ejercicio 2008, la Sociedad vendió dos aviones A-320 que previamente habían sido adquiridos en ese mismo ejercicio y que no se llegaron a operar. Estos aviones fueron vendidos a entidades financieras y el resultado de la venta se recoge en el epígrafe "Resultados por enajenaciones y otros" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2008 adjunta. Asimismo, dentro del plan de revisiones de esta flota, la Sociedad procedió a ejecutar las mismas, dando de baja el coste de dichas revisiones que estaba totalmente amortizado.

Flota MD-87

Durante 2008 los retiros de las flotas MD-87 correspondieron a la venta de ocho aviones MD-87 y veinte motores de esta misma flota. Como consecuencia de estos retiros, la Sociedad obtuvo un beneficio de 5 millones de euros registrado en el epígrafe "Resultados por enajenaciones y otros" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2008 adjunta.

Flota B-747

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

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

Provisiones por deterioro

El movimiento de cada ejercicio ha sido el siguiente:

Flota	Millones de Euros							
	Saldo al 01-01-2008	Retiros	Traspasos	Saldo al 31-12-2008	Dotaciones	Retiros	Traspasos	Saldo al 31-12-2009
B-747	63	(28)	-	35	-	(24)	-	11
B-757	3	-	-	3	-	-	(3)	-
MD	72	(18)	(54)	-	-	-	-	-
A-320	-	-	-	-	2	-	3	5
Otras	1	-	-	1	-	-	-	1
	139	(46)	(54)	39	2	(24)	-	17

Compromisos y otras garantías sobre flota

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

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

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

Para atender este plan de renovación la Sociedad mantiene el compromiso de constituir depósitos por un importe de 188 millones de euros, de los cuales a 31 de diciembre de 2009 ya se habían entregado 119 millones de euros (véase Nota 6.1.3). A continuación se resume el calendario de entrega del importe pendiente:

	Millones de Euros
2010	21
2011	18
2012	29
2013	1
	69

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

Asimismo, la Sociedad tiene opciones en relación con catorce aviones de la familia A-320, que han supuesto un desembolso de 3 millones de euros en concepto de anticipos que aparecen recogidos en el balance de situación en el epígrafe "Otros activos financieros" (véase Nota 6.1.3).

Adicionalmente, en los detalles anteriores no se incluyen dos aviones A-319, un avión de la flota A-320 y dos aviones de la flota A-340-600 que a 31 de diciembre de 2009 se encuentran pendientes de ser recepcionados formalmente. Los anticipos entregados por estos aviones ascienden a 114 millones de euros registrados en el epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo-Préstamos y partidas a cobrar" del balance de situación al 31 de diciembre de 2009 adjunto (véase Nota 6.2).

Flota operativa

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

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

El cuadro anterior no incluye un avión de la flota B-747 propiedad de la Sociedad, que se encontraba parado a 31 de diciembre de 2009 a la espera de proceder a su venta o achatarramiento y cuyo valor neto contable es cero. Tampoco incluye los aviones de la flota MD a los que se hace referencia en la Nota 5.7, "Activos no corrientes mantenidos para la venta".

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

Flota en arrendamiento operativo y wet lease

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

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

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

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

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

Gasto por arrendamiento operativo

Las rentas devengadas durante 2009 y 2008 por los contratos de arrendamiento operativo y wet lease de aeronaves han ascendido a 331 millones de euros y 357 millones de euros respectivamente, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias (véase Nota 15.5). El importe total aproximado calculado con los tipos de interés y tipos de cambio vigentes a 31 de diciembre de 2009 y 2008 de las futuras cuotas a pagar derivadas de los contratos de arrendamiento operativo de estos aviones se detalla a continuación:

Ejercicio	Millones de Euros	
	31-12-2009	31-12-2008
2009	-	292
2010	256	267
2011	242	252
2012	228	239
2013	177	190
2014 y siguientes	606	588
	1.509(*)	1.828

(*) Equivalen a 2.174 millones de dólares a tipo de cambio de cierre del ejercicio. La fluctuación de los tipos de cambio e interés sobre estas rentas está parcialmente cubierta con productos derivados (véase Nota 8).

5.2 Otro inmovilizado material

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

5.3 Bienes en régimen de arrendamiento financiero

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

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 2009, incluyendo, en su caso, el importe de las opciones de compra, se detalla en la Nota 12.2.

5.4 Elementos totalmente amortizados

Al 31 de diciembre de 2009 y 2008, el coste de los bienes totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado material asciende a 405 millones de euros y 353 millones de euros, respectivamente, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Millones de Euros	
	2009	2008
Flota aérea	29	24
Edificios y otras construcciones	62	58
Maquinaria, instalaciones y utillaje	228	195
Mobiliario y enseres	8	8
Equipos para proceso de información	65	56
Otro inmovilizado	13	12
	405	353

5.5 Cobertura de seguros

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

5.6 Activos no corrientes no operativos

La Sociedad mantiene registrados en el epígrafe "Inmovilizado material" del balance de situación determinados activos, fundamentalmente aviones y motores, que no están operativos, cuyo coste, 78 millones de euros (204 millones de euros a 31 de diciembre de 2008), está cubierto por su amortización y las provisiones registradas. En estos importes no están considerados los aviones parados temporalmente durante el ejercicio 2009, que se mencionan en el apartado "Flota operativa" del punto 5.1 de esta Nota.

5.7 Activos no corrientes mantenidos para la venta

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

En el ejercicio 2009 se ha procedido a la venta de once motores de esta flota con un valor neto contable de 2 millones de Euros por la que la Sociedad se ha reconocido un beneficio de 2 millones de euros que ha sido registrado en el epígrafe "Resultado por enajenaciones y otros" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta. Adicionalmente, se ha procedido a dar de baja un motor siniestrado de dicha flota.

6. Inversiones financieras

6.1 Inversiones financieras a largo plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe de "Inversiones financieras a largo plazo" al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 es el siguiente:

31 de diciembre de 2009

	Millones de Euros				
	Instrumentos de patrimonio	Créditos a terceros	Derivados (Nota 8)	Otros activos financieros	Total
Préstamos y partidas a cobrar	10	76	-	143	229
Activos disponibles para la venta:					
- Valorados a valor razonable	243	-	-	-	243
- Valorados a coste	14	-	-	-	14
Derivados	-	-	4	-	4
Total	267	76	4	143	490

31 de diciembre de 2008

	Millones de Euros				
	Instrumentos de patrimonio	Créditos a terceros	Derivados (Nota 8)	Otros activos financieros	Total
Préstamos y partidas a cobrar	12	93	-	233	338
Activos disponibles para la venta:					
- Valorados a valor razonable	219	-	-	-	219
- Valorados a coste	14	-	-	-	14
Derivados	-	-	70	(6)	64
Total	245	93	70	227	635

6.1.1 Instrumentos de patrimonio

Los movimientos registrados en este epígrafe del balance de situación durante los ejercicios 2009 y 2008, junto con los de sus correspondientes provisiones se detallan a continuación:

Ejercicio 2009

	% de participación al 31-12-2009	Millones de euros					
		Saldo al 31-12-2008	Adiciones	Retiros	Diferencias de cambio	Ajustes por cambio de valor	Saldo al 31-12-2009
Préstamos y cuentas a cobrar: Sociedades <i>Iberbus</i>	40,00-45,00	12	-	(2)	-	-	10
Activos financieros disponibles para la venta:							
- Valorados a valor razonable							
British Airways Plc	9,99	217	-	-	-	25	242
Otros		2	-	(1)	-	-	1
- Valorados a coste							
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,90	9	-	-	-	-	9
Wam Acquisition, S.A.	11,57	5	-	-	-	-	5
		245	-	(3)	-	25	267

Ejercicio 2008

	% de participación al 31-12-2008	Millones de euros					
		Saldo al 01-01-2008	Adiciones	Retiros	Diferencias de cambio	Ajustes por cambio de valor	Saldo al 31-12-2008
Préstamos y cuentas a cobrar: Sociedades <i>Iberbus</i>	40,00-45,00	25	-	(9)	(4)	-	12
Activos financieros disponibles para la venta:							
- Valorados a valor razonable							
British Airways Plc	9,99	-	331	-	-	(114)	217
Otros		1	-	-	-	1	2
- Valorados a coste							
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,90	9	-	-	-	-	9
Wam Acquisition, S.A.	11,57	5	-	-	-	-	5
		40	331	(9)	(4)	(113)	245

Sociedades Iberbus

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

British Airways Plc

Durante el ejercicio 2008 la Sociedad adquirió acciones representativas del 9,9% del capital de British Airways Plc por importe de 331 millones de euros, cuya valoración al cierre del ejercicio ascendía a 217 millones de euros. Al 31 de diciembre de 2009 el valor razonable de las mencionadas acciones asciende a 242 millones de euros, y la variación respecto de su coste original, por importe de 89 millones de euros, ha sido registrada neto de su efecto fiscal con cargo al epígrafe de Patrimonio Neto "Ajustes por cambios de valor – Activos financieros disponibles para la venta" del balance de situación adjunto.

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

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

Wam Acquisition, S.A.

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

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

Otros activos financieros disponibles para la venta valorados a valor razonable

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

6.1.2 Créditos a terceros

Los movimientos en este epígrafe del balance de situación durante los ejercicios 2009 y 2008 son los siguientes:

Ejercicio 2009

	Millones de Euros			
	Saldo al 31-12-2008	Diferencias de cambio	Traspasos	Saldo al 31-12-2009
Créditos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (a)	26	-	-	26
Créditos a sociedades Iberbus	54	(1)	(15)	38
Créditos a Aerolíneas Argentinas, S.A. (a)	36	-	-	36
Créditos a Iberlease 2004 Ltd.	38	(1)	-	37
Total coste	154	(2)	(15)	137
Provisiones	(61)	-	-	(61)
Total neto	93			76

Ejercicio 2008

	Millones de euros			
	Saldo al 01-01-2008	Diferencias de cambio	Traspasos	Saldo al 31-12-2008
Créditos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (a)	26	-	-	26
Créditos a sociedades <i>Iberbus</i>	78	4	(28)	54
Créditos a Aerolíneas Argentinas, S.A. (a)	36	-	-	36
Créditos a Iberlease 2004 Ltd.	36	2	-	38
Otros créditos	2	-	(2)	-
Total coste	178	6	(30)	154
Provisiones	(61)	-	-	(61)
Total neto	117			93

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

Sociedades Iberbus

La Sociedad tiene concedido un préstamo a cada una de las seis sociedades Iberbus en las que participa y con las que tiene suscritos contratos de arrendamiento operativo de aviones. El principal oscila entre 11 millones de dólares USA y 20 millones de dólares USA. Estos préstamos están concedidos a un plazo igual al de la duración del contrato de arrendamiento operativo del correspondiente avión A-340-300, y a tipos de interés que oscilan entre el 4% y el 6% anual, produciéndose su amortización de una sola vez al vencimiento, que se sitúa entre 2010 y 2012. La Sociedad ha procedido a reclasificar al epígrafe "Inversiones Financieras a corto plazo – Créditos a empresas" los créditos que vencen en 2010 (véase Nota 6.2).

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

	Millones de Euros	
	31-12-2009	31-12-2008
Vencimiento en:		
2010	-	29
2011	8	8
2012	30	17
	38	54

Iberlease 2004 Ltd.

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

6.1.3 Otros activos financieros

En los ejercicios 2009 y 2008 los movimientos de las partidas que componen este epígrafe del balance de situación son los siguientes:

Ejercicio 2009

	Millones de Euros					
	Saldo al 31-12-2008	Adiciones	Retiros	Trasposos	Diferencias de cambio	Saldo al 31-12-2009
Depósitos por adquisición de flota	216	40	(33)	(98)	(3)	122
Valoración de las operaciones de cobertura	(6)	-	(9)	-	15	-
Otros depósitos	17	1	(3)	6	-	21
	227	41	(45)	(92)	12	143

Ejercicio 2008

	Millones de Euros					
	Saldo al 01-01-2008	Adiciones	Retiros	Trasposos	Diferencias de cambio	Saldo al 31-12-2008
Depósitos por adquisición de flota	201	81	(31)	(50)	15	216
Valoración de las operaciones de cobertura	3	4	-	-	(13)	(6)
Otros depósitos	16	2	-	(1)	-	17
	220	87	(31)	(51)	2	227

Las cantidades incluidas en “Depósitos por adquisición de flota” corresponden a los importes entregados a cuenta de la adquisición de aviones y de motores (véase Nota 5.1) que son susceptibles de reembolso, de acuerdo con el siguiente detalle:

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

De acuerdo con las entradas previstas de flota, la Sociedad estima que en 2010 se aplicarán depósitos por importe de 65 millones de euros.

6.2 Inversiones financieras a corto plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe “Inversiones financieras a corto plazo” al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 son los siguientes:

	Millones de Euros	
	Saldos al 31-12-2009	Saldos al 31-12-2008
Préstamos y partidas a cobrar:		
Créditos a empresas	31	34
Otros activos financieros	999	1.635
Derivados (Nota 8)	55	79
Total	1.085	1.748

Incluido en la cuenta “Otros activos financieros”, al 31 de diciembre de 2009, se recogen depósitos constituidos para adquisición de flota por importe de 114 millones de euros (24 millones de euros al 31 de diciembre de 2008) (véase Notas 5.1).

A 31 de diciembre de 2009 y 2008 la Sociedad tiene colocadas en activos financieros a corto plazo, fundamentalmente en depósitos, imposiciones a plazo fijo y pagarés, 873 millones de euros y 1.579 millones de euros, respectivamente, cuya rentabilidad media ha sido durante el ejercicio 2009, del 3,22% y del 4,74% en el ejercicio 2008.

Por otra parte, la rentabilidad media de las inversiones registradas en el epígrafe “Otros activos líquidos equivalentes” del balance de situación fue del 1,08% y del 4,70% en 2009 y 2008, respectivamente.

7. Inversiones en empresas del grupo y asociadas

Los movimientos habidos durante los ejercicios 2008 y 2009 en este epígrafe del balance de situación han sido los siguientes:

	Millones de Euros				
	Instrumentos de patrimonio			Créditos a empresas (Nota 16)	Total
	Coste	Provisión	Neto		
Ejercicio 2008:					
Saldo al inicio del ejercicio	41	(27)	14	-	14
Adiciones y dotaciones	56	(26)	30	-	30
Saldo al 31-12-2008	97	(53)	44	-	44
Ejercicio 2009:					
Adiciones o dotaciones	169	-	169	6	175
Retiros o aplicaciones	(139)	50	(89)	-	(89)
Saldo al 31-12-2009	127	(3)	124	6	130

7.1 Instrumentos de patrimonio

La información más significativa relacionada con las empresas del grupo y asociadas más relevantes al cierre de los ejercicios 2009 y 2008, obtenida de sus cuentas anuales no auditadas, es la siguiente:

Ejercicio 2009

Razón Social Dirección Objeto Social	Participación directa e indirecta	Millones de euros							
		Capital	Beneficios/(Pérdidas)		Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	Valor en libros		
			Explotación	Neto			Coste	Deterioro del ejercicio	Deterioro acumulado 31-12-2009
<u>Empresas del Grupo:</u> Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. Centro de Carga Aérea Parcela 2 p.5 nave 6; Madrid Transporte de mercancías	75,00%	-	-	-	5	5	1	-	-
Cargosur, S.A. Velázquez, 130; Madrid Transporte aéreo de mercancías	100,00%	6	-	-	-	6	9	-	(3)
Iber-America Aerospace, LLC Miami, Florida Compra-venta de piezas y motores de Aeronaves	65,33%	1	-	-	-	1	1	-	-
Iberia Tecnología, S.A. Velázquez, 130; Madrid Mantenimiento y asesoramiento	100,00%	1	-	-	-	1	1	-	-
<u>Empresas asociadas:</u> Serpista, S.A. Marcelo Espínola, 10. Madrid Mantenimiento de equipos aeroportuarios	39,00%	1	1	1	4	6	1	-	-
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. José Ortega y Gasset, 22; Madrid Emisión y gestión de medios de pago	43,50%	6	2	1	13	20	4	-	-
Air Miles Avda. Bruselas 20, Alcobendas, Madrid Fidelización multisectorial	33,33%	-	(1)	(1)	3	2	1	-	-
Vueling Airlines, S.A. Parque de Negocios Mas Blau; Barcelona Transporte de pasajeros	45,85%	30	40	28	89	147	109	-	-
							127	-	(3)

Ejercicio 2008

Razón Social Dirección Objeto Social	Participación directa e indirecta	Millones de euros							
		Capital	Beneficios / (Pérdidas)		Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	Valor en libros		
			Explotación	Neto			Coste	Deterioro del ejercicio	Deterioro acumulado 31-12-2008
Empresas del Grupo: Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. Centro de Carga Aérea Parcela 2 p.5 nave 6; Madrid Transporte de mercancías	75,00%	-	1	1	5	6	1	-	-
Cargosur, S.A. Velázquez, 130; Madrid Transporte aéreo de mercancías	100,00%	6	-	-	-	6	9	-	(3)
Iber-America Aerospace, LLC Miami, Florida Compra-venta de piezas y motores de aeronaves	65,33%	1	-	-	-	1	1	-	-
Iberia Tecnología, S.A. Velázquez, 130; Madrid Mantenimiento y asesoramiento	100,00%	1	-	-	-	1	1	-	-
Empresas Asociadas: Serpista, S.A. Marcelo Espínola, 10. Madrid Mantenimiento de equipos aeroportuarios	39,00%	1	1	1	3	5	1	-	-
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. José Ortega y Gasset, 22; Madrid Emisión y gestión de medios de pago	43,50%	6	2	1	11	18	4	-	-
Clickair, S.A. Parque de Negocios Mas Blau; Barcelona Transporte de pasajeros	20,00%	12	(46)	(33)	48	27	80	(26)	(50)
							97	(26)	(53)

Vueling Airlines, S.A. / Clickair, S.A.

En 2009 la Sociedad incrementó su participación en Clickair, S.A. hasta alcanzar el 91,70% del capital social de la misma. Este aumento de la participación se realizó mediante nuevas aportaciones al capital social de Clickair, S.A. y por la adquisición de la participación de tres de los restantes cuatro accionistas de Clickair, S.A. El importe total desembolsado por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. como consecuencia de todas estas transacciones ha ascendido a 60 millones de euros, aproximadamente.

En julio de 2009, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. aportó todas las acciones que poseía de Clickair, S.A. en la ampliación de capital llevada a cabo por Vueling Airlines, S.A., tomando así una participación del 45,85% en el capital social de dicha sociedad, valorada en 109 millones de euros. Como consecuencia de esta operación la Sociedad ha generado un beneficio por importe de 21 millones de euros registrado en el epígrafe "Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros".

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

8. Instrumentos financieros derivados

8.1 Información cualitativa

El Sociedad tiene establecidos procedimientos y sistemas que permiten identificar, evaluar, gestionar y mitigar los riesgos principales que afectan a sus distintas actividades.

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

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

Riesgo de tipo de cambio

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

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

Riesgo de tipo de interés

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

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

Riesgo de precio de combustible

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

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

Riesgo de liquidez

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

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

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

Riesgo de crédito

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

Los deudores y cuentas a cobrar a terceros representan, principalmente, los saldos pendientes de cobro a agencias de pasaje y cargo por el transporte de pasajeros y mercancías, así como por los servicios de asistencia en aeropuertos y mantenimiento prestados a clientes. Para las operaciones con compañías aéreas y agencias de pasaje nacionales, la Sociedad tiene establecida la política de constitución de garantías bancarias materializadas en avales que dan cobertura parcial a los créditos mantenidos con las mismas. Adicionalmente en el caso de ciertas agencias de pasaje nacionales, la Sociedad tiene constituida una póliza de seguros de cobertura parcial. Con carácter general la Sociedad controla los riesgos de morosidad e insolvencia mediante la fijación de límites de crédito y el establecimiento de condiciones restrictivas respecto a los plazos de cobro.

La Sociedad no tiene una concentración significativa del riesgo de crédito con terceros, como consecuencia de la distribución del riesgo comercial entre un gran número de entidades y de tasas históricas de impagos en niveles muy bajos.

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

8.2 Información cuantitativa

Siguiendo la política de gestión de riesgos descrita en la Nota 8.1 anterior, la realiza contrataciones de derivados principalmente de tipo de cambio, tipo de interés y precio del combustible de aviación.

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

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

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

Coberturas de tipo de cambio

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

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

El valor razonable de estos derivados al 31 de diciembre de 2009 asciende a 200.000 euros negativos y su cambio de valor respecto al 31 de diciembre de 2008, 6 millones de euros, se ha registrado como ingreso en el ejercicio, habiéndose compensado con el resultado negativo de la valoración de las partidas de activo y pasivo.

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

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

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

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

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

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

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

Coberturas de flujos a 31 de diciembre de 2009

Instrumento	Sociedad	Sociedad	En Millones (*)				
			Nominal a 31-12-2009	Nominal a 31-12-2010	Nominal a 31-12-2011	Nominal a 31-12-2012	Nominal a 31-12-2013
Cross Currency Swaps:							
De flotante a fijo	Recibe USD	Paga EUR	340	305	244	172	40
De flotante a flotante	Recibe USD	Paga EUR	343	126	-	-	-
De flotante a flotante	Recibe EUR	Paga USD	386	77	-	-	-
De fijo a fijo	Recibe USD	Paga EUR	246	124	116	87	44

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

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

Coberturas sobre tipos de interés

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

Instrumento	Moneda	Nominal en millones de Dólares				
		31-12-2009	31-12-2010	31-12-2011	31-12-2012	31-12-2013
Interest Rate Swaps: De flotante a flotante (*)	USD	256	235	212	63	-

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

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

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

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

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

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

Coberturas sobre precio de combustible

Subyacente	Commodity	Tm	Tipo de cobertura	Tm
				Nominal a 31-12-2009
Compras combustible "JET Keroseno"	JET Kero CIF-NWE	1.814.000	SWAPS	1.146.000

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

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

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

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

9. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

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

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

10. Patrimonio neto y fondos propios

10.1 Capital social

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

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

	2009		2008	
	Número de Acciones	Porcentaje	Número de Acciones	Porcentaje
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	219.098.519	22,99	219.098.519	22,99
British Airways Plc	125.321.425	13,15	125.321.425	13,15
Chase Nominees Ltd.	49.594.518	5,20	-	-
Sociedad Estatal de Participaciones Industriales	49.212.526	5,16	49.212.526	5,16
The Bank of New York Mellon	38.072.751	3,99	-	-
El Corte Inglés, S.A.	32.151.759	3,37	32.151.759	3,37
B. Metzler seel. Sohn & Co	-	-	28.458.106	2,99
Otros	439.651.510	46,14	498.860.673	52,34
	953.103.008	100	953.103.008	100

10.2 Reserva legal

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

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

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

10.3 Prima de emisión

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

10.4 Acciones propias

El movimiento de los ejercicios 2009 y 2008 en el epígrafe “Acciones propias” de los balances de situación adjuntos es el siguiente:

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

Las acciones propias en poder de la Sociedad al 31 de diciembre de 2009 representan el 2,93% del capital social con un valor nominal global de 22 millones de euros y un precio medio de adquisición de 2,31 euros por acción. Asimismo, el precio medio de venta de acciones propias por la Sociedad en el ejercicio 2008 fue de 2,69 euros por acción.

De acuerdo con el proceso de fusión descrito en la Nota 6.1.1 está previsto que las acciones propias sean amortizadas.

11. Provisiones a largo plazo

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

	Millones de Euros					
	Saldo al 31-12-2008	Adiciones	Aplica- ciones	Traspasos	Excesos de provisiones	Saldo al 31-12-2009
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	669	49	(20)	(55)	(45)	598
Provisión por reestructuración	433	51	(114)	55	-	425
Provisión para grandes reparaciones (Nota 4.2)	74	24	(2)	-	(10)	86
Otras provisiones	133	3	(10)	-	-	126
	1.309	127	(146)	-	(55)	1.235

11.1 Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal

Las adiciones al epígrafe “Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal” incluyen la dotación anual del coste normal, así como, la correspondiente a los rendimientos financieros de la provisión ya constituida y que se recogen en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2009 en los epígrafes “Gastos de personal – Cargas sociales” por importe de 26 millones de euros y “Gastos financieros” por importe de 23 millones de euros, respectivamente. Los desembolsos relacionados con este concepto se distribuyen de manera aproximadamente lineal entre ejercicios.

La disminución del saldo en 55 millones de euros en concepto de “Traspasos” se corresponde con el importe acumulado en esta provisión hasta el 31 de diciembre de 2008 en concepto de obligaciones por prestaciones al personal, que en 2009 se ha acogido al Expediente de Regulación de Empleo (véase Nota 4.11). Este importe de 55 millones de euros se ha traspasado al concepto “Provisión por reestructuración” donde se recoge la provisión necesaria relacionada con dicho Expediente de Regulación de Empleo.

El importe dado de baja en el ejercicio en concepto de “Excesos de provisiones”, 45 millones de euros, está relacionado con la opción de continuar en activo, que se ha abierto a partir de mayo de 2009 para el colectivo de tripulantes pilotos que cumplan 60 años de edad a partir de 2009 (véase Nota 4.11). Hasta esa fecha, el saldo del epígrafe “Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal” incluía el importe de la provisión estimada para la retribución futura del colectivo de tripulantes pilotos en situación de reserva (entre los 60 años y 65 años de edad). Al existir la opción de continuar en activo, ya no es necesaria una provisión por este concepto, ya que, la retribución de los que se acogan a esta opción tendrá la consideración de gasto de personal del ejercicio correspondiente. Al tratarse de una situación nueva y no haber precedentes que indiquen cómo se acogerá a esta opción el colectivo de tripulantes pilotos, la Sociedad ha optado por hacer, durante los próximos dos ejercicios, un seguimiento que permita contrastar las hipótesis consideradas en el estudio actuarial correspondiente, e ir ajustando la provisión que todavía ha quedado registrada al 31 de diciembre de 2009, incluida en este epígrafe del balance de situación.

Los 45 millones de euros dados de baja de esta provisión se han registrado como ingreso en el epígrafe “Excesos de provisiones” de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2009 adjunta.

11.2 Provisión por reestructuración

El saldo del epígrafe “Provisión por reestructuración”, corresponde al valor actual de los pasivos por el Expediente de Regulación de Empleo (Nota 4.11) aprobado en 2001 y prorrogado hasta 2010 (3.832 empleados al 31 de diciembre de 2009). El 20 de abril de 2009, la Sociedad aprobó una extensión del plazo de acogimiento y aplicación del mencionado Expediente de Regulación de Empleo, hasta el 31 de diciembre de 2013, para el colectivo de tripulantes pilotos en los mismos términos y condiciones.

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

11.3 Otras provisiones

Este epígrafe recoge el importe previsto para hacer frente a responsabilidades probables de diversa naturaleza, relacionadas fundamentalmente con litigios y actas fiscales en curso de resolución (véase Nota 4.11).

12. Deudas a largo y corto plazo

El saldo de las cuentas de los epígrafes “Deudas a largo plazo” y “Deudas a corto plazo” al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 es el siguiente:

	Millones de euros					
	31-12-2009			31-12-2008		
	Corto plazo	Largo plazo	Total	Corto plazo	Largo plazo	Total
Valorados a coste amortizado:						
Deudas con entidades de crédito	221	27	248	115	75	190
Arrendamiento financiero	30	224	254	55	223	278
Otros pasivos financieros	17	2	19	21	2	23
Valorados a valor razonable:						
Derivados (Nota 8)	27	48	75	448	103	551
Total	295	301	596	639	403	1.042

12.1 Deudas con entidades de crédito

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

31 -12- 2009							
Moneda	Millones de Euros						
	Deudas con vencimiento en-						Total
	2010	2011	2012	2013	2014	2015 y siguientes	
Euros	145	6	4	5	4	8	172
Dólar USA	76	-	-	-	-	-	76
	221	6	4	5	4	8	248

31-12-2008							
Moneda	Millones de euros						
	Deudas con vencimiento en -						Total
	2009	2010	2011	2012	2013	2014 y siguientes	
Euros	57	3	4	4	4	7	79
Dólar USA	58	53	-	-	-	-	111
	115	56	4	4	4	7	190

El tipo de interés medio ponderado anual de estos préstamos y créditos indicados anteriormente fueron del 4,99% y 5,23% para los préstamos en euros y del 4,70% y 4,86% para los préstamos en dólares USD para los ejercicios 2009 y 2008, respectivamente.

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

12.2 Acreedores por arrendamiento financiero

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

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

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

13. Situación fiscal

13.1 Saldos con Administraciones Públicas

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

	Millones de Euros	
	2009	2008
Saldos no corrientes:		
Activos por impuesto diferido	637	595
	637	595
Saldos corrientes:		
Haciendas Públicas extranjeras	5	7
Por el Impuesto sobre el Valor Añadido	7	17
Por otros conceptos	6	3
	18	27

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

	Millones de Euros	
	2009	2008
Saldos no corrientes:		
Pasivos por impuesto diferido	7	1
	7	1
Saldos corrientes:		
Por tasas de salida y seguridad de Aeropuertos	35	35
Haciendas Públicas extranjeras	33	35
Organismos de la Seguridad Social	20	21
Retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	30	29
Otros saldos acreedores	-	4
	118	124

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

La conciliación del resultado contable de los ejercicios 2009 y 2008 con la base imponible del Impuesto sobre Sociedades así como el importe registrado en el epígrafe "Impuesto sobre beneficios" de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2009 y 2008, es como sigue:

	Millones de euros			
	2009		2008	
	Cuenta a cobrar / (pagar)	Gasto / (Ingreso)	Cuenta a cobrar/ (pagar)	Gasto / (Ingreso)
Resultado contable del ejercicio antes de impuestos	(443)	(443)	26	26
Diferencias permanentes:				
Aumentos	2	2	2	2
Disminuciones	(1)	(1)	(10)	(10)
Diferencias temporales:				
Con origen en el ejercicio-				
Aumentos (a)	151	-	116	-
Disminuciones (b)	(57)	-	-	-
Con origen en ejercicios anteriores-				
Aumentos	1	-	-	-
Disminuciones (c)	(222)	-	(210)	-
Base imponible (resultado fiscal)	(569)	(442)	(76)	18
Cuota fiscal al 30%	(171)	(132)	(23)	5
Deducciones	(6)	(6)	(5)	(5)
Activo por impuesto diferido - Crédito fiscal	(177)	-	(28)	-
Gasto / (Ingreso) por impuesto sobre sociedades	-	(138)	-	-
Ajustes a la imposición sobre beneficios (Nota 13.4)	-	(24)	-	1
Total Gasto / (Ingreso) por impuesto sobre sociedades	-	(162)	-	1

- (a) Este importe corresponde, en su mayor parte, a dotaciones de provisiones para obligaciones con el personal y otras provisiones para riesgos y gastos, así como, a los importes recibidos durante el ejercicio por créditos memorándum y otros incentivos cuyo reconocimiento contable como ingresos se difiere.
- (b) Este importe corresponde, principalmente, a la aplicación de la provisión producida por la aportación de las acciones de Clickair, S.A. en la ampliación de capital habida en la sociedad Vueling Airlines, S.A. (véanse Notas 7.1 y 13.7), y a la consideración como gasto deducible del ejercicio de la revalorización del pasivo por el programa de puntos "Iberia Plus" habida como consecuencia del cambio de criterio mencionado en la Nota 2.3.
- (c) Este importe corresponde, fundamentalmente, a aplicaciones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores para obligaciones con el personal y al reconocimiento como ingresos del ejercicio de créditos memorándum y otros incentivos recibidos en ejercicios anteriores.

La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar las inversiones y las aportaciones a mutualidades. La Sociedad se ha acogido a determinados beneficios fiscales por dichos conceptos, teniendo previsto acreditar deducciones por importe de 4 millones de euros en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2009. Asimismo, la Sociedad ha previsto acreditar en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2009 deducciones por doble imposición interna e internacional por importe de 2 millones de euros. Por su parte, la Sociedad se ha aprovechado de determinadas deducciones por la reinversión de beneficios extraordinarios, los importes reinvertidos y las deducciones correspondientes son los siguientes:

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

13.3 Impuestos reconocidos en el Patrimonio Neto

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

	Millones de Euros						
	Saldo al 01-01-2008	Aumentos	Disminuciones	Saldo al 31-12-2008	Ajustes por cambio de criterio (Nota 2.3)	Disminuciones	Saldo al 31-12-2009
Instrumentos financieros de cobertura	38	101	(20)	119	-	(115)	4
Activos financieros disponibles para la venta	-	34	-	34	-	(7)	27
Programa "Iberia Plus"	-	-	-	-	11	(11)	-
Total	38	135	(20)	153	11	(133)	31

13.4 Desglose del gasto / (ingreso) por Impuesto sobre Sociedades

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

	Millones de euros	
	2009	2008
Impuesto corriente:		
Por operaciones continuadas	-	-
Impuesto diferido:		
Por operaciones continuadas	(138)	-
Ajustes a la imposición sobre beneficios:	(24)	1
Total	(162)	1

Los ajustes a la imposición se corresponden, fundamentalmente, con el ingreso percibido de la hacienda pública española en concepto de impuesto sobre sociedades, así como diferencias entre la estimación del Impuesto sobre Sociedades realizada al cierre del ejercicio 2008 y la declaración del mencionado impuesto finalmente presentada (véase Nota 13.5).

13.5 Activos y pasivos por impuesto diferido registrados

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

	Millones de Euros			
	2009		2008	
	Activos por impuesto diferido	Pasivos por impuesto diferido	Activos por impuesto diferido	Pasivos por impuesto diferido
Diferencias temporarias	422	7	567	1
Crédito fiscal por bases imponibles negativas	199	-	23	-
Deducciones pendientes de aplicar	16	-	5	-
Total	637	7	595	1

Los movimientos habidos durante los ejercicios 2008 y 2009 en la cuenta “Activos por impuesto diferido”, son como sigue:

	Millones de Euros			
	Activos por impuesto diferido			Total
	Por diferencias temporarias	Por bases imponibles negativas	Por deducciones pendientes de aplicación	
Saldo al 1 de enero de 2008	483	-	-	483
Altas	149	23	5	177
Bajas	(65)	-	-	(65)
Saldo al 31 de diciembre de 2008	567	23	5	595
Ajuste por cambio de criterio (Nota 2.3)	11	-	-	11
Saldo al 1 de enero de 2009	578	23	5	606
Altas	45	171	6	222
Bajas	(201)	-	-	(201)
Ajustes positivos a la imposición (Nota 13.4)	-	5	5	10
Saldos finales	422	199	16	637

Los activos por impuesto diferido se han generado, principalmente, por las dotaciones efectuadas para atender a las obligaciones con el personal y otras provisiones, que serán fiscalmente deducibles durante los próximos ejercicios, así como, por los ingresos recibidos por créditos memorándum y otros incentivos relacionados con la flota cuyo reconocimiento contable como ingresos se difiere. Adicionalmente, incluye los impuestos registrados con impacto directamente en el Patrimonio Neto (véase Nota 13.3).

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

Año de origen	Millones de Euros		Compensable hasta
	Base imponible	Efecto fiscal	
2008	94	28	2023
2009	569	171	2024
	663	199	

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

Año de recuperación	Millones de Euros
2010	82
2011	36
2012 y siguientes	519
	637

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

13.6 Inspecciones fiscales

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

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

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

Los Administradores y los asesores fiscales de la Sociedad no esperan que de la resolución de los distintos recursos antes mencionados se deriven pasivos adicionales a los registrados en la cuenta "Provisiones a largo plazo – Otras provisiones" (véase Nota 11).

En relación con los ejercicios no prescritos, 2005 y siguientes del Impuesto sobre Sociedades y los ejercicios 2006 y siguientes para los restantes impuestos aplicables a la Sociedad, los Administradores no esperan que se materialicen pasivos adicionales a los contabilizados que pudieran tener un impacto significativo en las cuentas anuales.

13.7 Pasivos por impuesto diferido

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

Asimismo, en cumplimiento de lo provisto en el artículo 84 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D. Legislativo 4/2004 de 5 de marzo), en el ejercicio la Sociedad ha participado como accionista en la fusión de Vueling Airlines, S.A. y Clickair, S.A., habiéndose considerado como imputable a efectos fiscales la plusvalía obtenida por importe de 21 millones de euros, generando un impuesto diferido de 6 millones de euros. La información relativa a esta transacción se incluye en la Nota 7.1.

14. Moneda diferente al euro

El detalle de las transacciones en moneda diferente al euro más significativas, valoradas al tipo de cambio medio, son las siguientes:

	Millones de Euros	
	2009	2008
Ventas	1.207	1.450
Servicios prestados	198	234
Compras	894	1.034
Servicios recibidos	590	629

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

Como consecuencia de la devaluación producida en el bolívar durante los primeros días de 2010 por decisión del gobierno de Venezuela, la Sociedad ha procedido a reevaluar los activos y pasivos afectados por dicha medida, reconociendo un gasto por importe de 6 millones de euros registrados en el epígrafe "Diferencias de cambio" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2009 adjunta.

El importe de las restantes diferencias de cambio reconocidas en el resultado del ejercicio, por clases de instrumentos financieros, corresponden fundamentalmente a derivados y deudas con entidades de crédito.

15. Ingresos y gastos

15.1 Importe neto de la cifra de negocios

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

	Millones de Euros	
	2009	2008
Ingresos de pasaje (a)	3.325	4.218
Ingresos de carga	224	309
Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuerto)	266	275
Asistencia técnica a compañías aéreas	310	297
Otros ingresos	87	89
	4.212	5.188

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

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

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

15.2 Otros ingresos de explotación

El desglose por conceptos de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2009 y 2008 adjunta es como sigue:

Conceptos	Millones de Euros	
	2009	2008
Ingresos accesorios, subvenciones y otros gastos de gestión corrientes:		
Ingresos por comisiones	64	80
Ingresos por alquileres	15	18
Otros ingresos diversos	75	100
	154	198
Otros ingresos no recurrentes	4	35
	158	233

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

El epígrafe “Otros ingresos no recurrentes” del ejercicio 2008 incluye, fundamentalmente, 15 millones de euros de la liquidación recibida de una compañía de seguros.

15.3 Aprovisionamientos

El epígrafe “Aprovisionamientos” de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2009 y 2008 adjunta, presenta la siguiente composición:

	Millones de Euros	
	2009	2008
Consumos de:		
Combustible de aviones	1.184	1.666
Repuestos para la flota aérea	191	160
Material de mayordomía	19	21
Otros aprovisionamientos	15	17
	1.409	1.864

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

	Millones de Euros	
	2009	2008
Compras	1.404	1.890
Variación de existencias	14	(26)
Deterioro de existencias	(9)	-
Consumos	1.409	1.864

El detalle de las compras efectuadas por la Sociedad durante el ejercicio 2009, atendiendo a su procedencia es el siguiente:

	Millones de Euros	
	2009	2008
Nacionales	383	777
Intracomunitarias	127	79
Importaciones	894	1.034
	1.404	1.890

15.4 Plantilla

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

	Número de empleados	
	2009	2008
Alta Dirección	10	10
Tierra:		
Grupo Superior de Gestores y Técnicos	1.136	1.113
Cuerpo General Administrativo	5.290	5.587
Servicios Auxiliares	4.574	4.986
Técnico de Mantenimiento Aeronáutico	2.930	2.875
Otros	1.160	1.207
	15.090	15.768
Vuelo:		
Pilotos	1.590	1.644
Tripulantes de cabina de pasajeros	3.745	3.923
	5.335	5.567
	20.435	21.345

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

	31-12-2009		31-12-2008	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Alta Dirección	1	9	1	9
Tierra:				
Grupo Superior de Gestores y Técnicos	431	676	430	714
Cuerpo General Administrativo	3.657	1.853	3.982	1.966
Servicios Auxiliares	457	4.576	479	4.941
Técnico de Mantenimiento Aeronáutico	32	2.891	31	2.894
Otros	520	640	552	679
	5.097	10.636	5.474	11.194
Vuelo:				
Pilotos	60	1.580	60	1.608
Tripulantes de cabina de pasajeros	2.935	975	3.084	1.070
	2.995	2.555	3.144	2.678
	8.093	13.200	8.619	13.881

15.5 Otros gastos de explotación

La composición del epígrafe "Otros gastos de explotación" de los ejercicios 2009 y 2008 de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta es la siguiente:

	Millones de Euros	
	2009	2008
Servicios de tráfico aéreo	342	361
Alquiler flota aérea (Nota 5.1):		
Dry lease	315	324
Wet lease	16	33
Carga	11	16
Otros	7	13
Tasas de navegación	252	258
Mantenimiento de flota aérea	202	228
Gastos comerciales	151	201
Gastos sistema de reservas	134	137
Otros alquileres	72	75
Servicios a bordo	66	72
Otro mantenimiento	46	49
Gastos de escala	34	37
Indemnizaciones de pasajeros, equipajes y carga	22	33
Cánones	24	24
Gastos de incidencias	22	16
Otros gastos de explotación	272	256
	1.988	2.133

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

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

15.6 Ingresos financieros

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

	Millones de Euros	
	2009	2008
Intereses de imposiciones a corto plazo	56	122
Intereses de créditos	6	7
Otros ingresos financieros	2	8
	64	137

15.7 Gastos financieros

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

	Millones de Euros	
	2009	2008
Intereses de préstamos	2	6
Intereses por arrendamientos financieros	14	15
Intereses de pasivos laborales	23	25
Otros gastos financieros	1	6
	40	52

16. Operaciones con partes vinculadas

Operaciones con partes vinculadas

Durante los ejercicios 2009 y 2008 se han producido las siguientes transacciones entre la Sociedad del Grupo y entidades vinculadas:

Gastos e Ingresos	Millones de Euros					
	2009			2008		
	Accionistas Significativos	Sociedades o Entidades del Grupo y asociadas	Total	Accionistas Significativos	Sociedades o Entidades del Grupo y asociadas	Total
Gastos:						
Gastos financieros	2	-	2	4	-	4
Contratos de gestión o colaboración	6	-	6	8	-	8
Arrendamientos	24	-	24	29	-	29
Recepción de servicios	22	56	78	24	61	85
Compra de bienes	4	-	4	4	-	4
	58	56	114	69	61	130
Ingresos:						
Ingresos financieros	29	-	29	22	-	22
Dividendos recibidos	-	1	1	-	-	-
Prestación de servicios	24	107	131	37	122	159
	53	108	161	59	122	181

Otras transacciones	Millones de Euros					
	2009			2008		
	Accionistas Significativos	Administradores y directivos	Total	Accionistas Significativos	Administradores y directivos	Total
Compras de activos materiales, intangibles u otros activos	3	-	3	9	-	9
Acuerdos de financiación: préstamos y aportaciones de capital (prestatario)	128	-	128	88	-	88
Garantías y avales recibidos	50	-	50	51	-	51
Otras operaciones	-	6	6	-	6	6

Durante los ejercicios 2009 y 2008 se han producido las siguientes transacciones entre la Sociedad y entidades vinculadas:

Accionistas significativos	Millones de Euros			
	2009		2008	
	Cobrado de Iberia	Pagado a Iberia	Cobrado de Iberia	Pagado a Iberia
British Airways Plc	13	24	16	37
Grupo El Corte Inglés	23	-	29	-
Caja Madrid	26	29	33	22
	62	53	78	59

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

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

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

Saldos con vinculadas

El importe de los saldos a 31 de diciembre de 2009 y 2008 en balance con entidades vinculadas es el siguiente:

	Millones de Euros					
	31-12-2009			31-12-2008		
	Accionistas Significativos	Sociedades o Entidades del Grupo y asociadas	Total	Accionistas Significativos	Sociedades o Entidades del Grupo y asociadas	Total
Inversiones a largo plazo-						
Instrumentos de patrimonio	-	124	124	-	44	44
Créditos a empresas	-	6	6	-	-	-
Deudores comerciales	12	31	43	18	36	54
Inversiones a corto plazo	372	-	372	537	-	537
Tesorería	6	-	6	13	-	13
Deudas a corto plazo	14	10	24	-	9	9
Acreedores comerciales	1	23	24	4	19	23

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

17. Retribuciones y otras prestaciones a los Administradores y a la Alta Dirección

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

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

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

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

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

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

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

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

Retribuciones a la Alta Dirección

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19. Información sobre medio ambiente

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

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

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

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

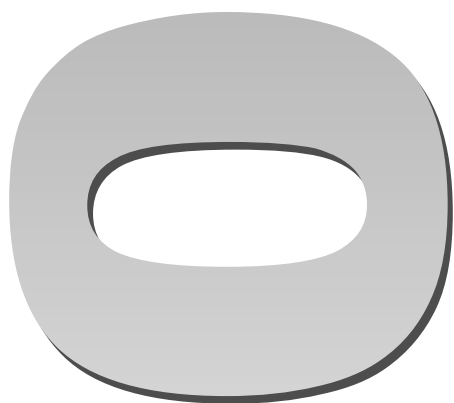
En lo referente a la flota, la compañía mantiene una política de renovación de flota, en la que el medio ambiente es un aspecto relevante a tener en cuenta (minimización del impacto acústico y atmosférico). En este sentido, la Sociedad continúa incorporando nuevos modelos que reducen el consumo de combustible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

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

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

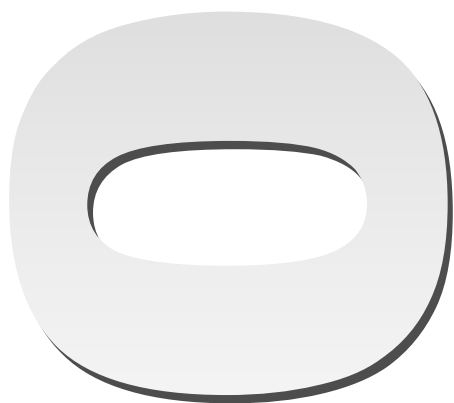
Por lo que respecta a las posibles contingencias que en materia medioambiental pudieran producirse, la Sociedad considera que éstas se encuentran suficientemente cubiertas con las pólizas de seguro de responsabilidad civil que tiene suscritas, así como con las provisiones relativas a responsabilidades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

Por último, las inversiones realizadas por motivos medioambientales durante los ejercicios 2009 y 2008 han ascendido a 1 y 1 millón de euros, respectivamente.



Informe de Gestión

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.



INFORME DE GESTIÓN INDIVIDUAL 2009

ÍNDICE

► PRINCIPALES PARÁMETROS

1. HECHOS RELEVANTES

2. EVOLUCIÓN ECONÓMICA Y OPERATIVA

2.1. ACTIVIDAD

2.1.1. TRANSPORTE

2.1.2. HANDLING

2.1.3. MANTENIMIENTO

2.2. RECURSOS

2.2.1. FLOTA

2.2.2. PERSONAL

2.3. RESULTADOS DE LA SOCIEDAD

2.3.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN

2.3.2. OTROS RESULTADOS

2.4. BALANCE DE SITUACIÓN

2.5. PERSPECTIVAS

2.5.1. EVOLUCIÓN PREVISIBLE

2.5.2. DESCRIPCIÓN DE LOS PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES

3. GESTIÓN DE RIESGOS NO OPERATIVOS

3.1. RIESGO DE TIPO DE CAMBIO

3.2. RIESGO DE TIPO DE INTERÉS

3.3. RIESGO DE PRECIO DE COMBUSTIBLE

4. RESPONSABILIDAD MEDIOAMBIENTAL

5. INFORME ANUAL DE GOBIERNO CORPORATIVO

► PRINCIPALES PARÁMETROS

IBERIA	2009	2008	% s/a.a.
Resultados (millones €)			
Ingresos de explotación recurrentes	4.389	5.415	(18,9)
BAlIAR (EBITDAR) (1)	60	496	(87,7)
Resultado de explotación recurrente	(464)	(88)	n.s.
Resultado de explotación (2)	(475)	(4)	n.s.
Resultado antes de impuestos	(443)	26	n.s.
Resultado del ejercicio	(281)	25	n.s.
Beneficio básico por acción (cts. €) (3)	(30,4)	2,7	n.s.
Tráfico de pasajeros: producción e ingresos			
Asientos-kilómetro ofertados (AKO) (millones)	62.158	66.098	(6,0)
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT) (millones)	49.612	52.885	(6,2)
Coeficiente de ocupación (%)	79,8	80,0	(0,2 p.)
Ingresos de pasaje (millones €)	3.137	3.891	(19,4)
Ingreso medio de pasaje por PKT (cts. €)	6,32	7,36	(14,1)
Ingreso medio de pasaje por AKO (cts. €)	5,05	5,89	(14,3)
Magnitudes y ratios financieros			
Patrimonio neto (millones €)	1.504	1.525	(1,4)
Endeudamiento neto de balance (millones €) (4)	(1.401)	(1.782)	(21,4)
Endeudamiento neto ajustado (millones €) (5)	1.244	1.034	20,4
Margen resultado de explotación (%) (1)	(10,6)	(1,6)	(8,9 p.)
Margen resultado del ejercicio (%)	(6,4)	0,5	(6,9 p.)
Ingresos de explotación por AKO (cts. €) (1)	7,06	8,19	(13,8)
Costes de explotación por AKO (cts. €) (1)	7,81	8,32	(6,2)
Coste explotación ex-fuel por AKO (cts. €) (1)	5,90	5,80	1,7
Recursos			
Plantilla media equivalente	20.435	21.345	(4,3)
Ingresos de explotación por empleado (miles €) (1)	215	254	(15,3)
Productividad (miles de AKO por empleado)	3.042	3.097	(1,8)
Flota operativa a 31 de diciembre	109	119	(8,4)
Utilización de la flota (horas bloque por avión y día)	10,3	10,0	3,7

GRUPO IBERIA	2009	2008	% s/a.a.
Resultados (millones €)			
Ingresos de explotación recurrentes	4.409	5.450	(19,1)
BAlIAR (EBITDAR) (1)	61	500	(87,8)
Resultado de explotación recurrente	(464)	(79)	n.s.
Resultado antes de impuestos	(435)	36	n.s.
Resultado consolidado del ejercicio	(273)	32	n.s.
Magnitudes y ratios financieros			
Patrimonio neto (millones €)	1.551	1.564	(0,8)
Endeudamiento neto ajustado (millones €) (5)	1.229	1.012	21,4
Margen EBITDAR (%) (1)	1,4	9,2	(7,8 p.)
Margen resultado de explotación (%) (1)	(10,5)	(1,5)	(9,0 p.)
Margen resultado consolidado (%)	(6,2)	0,6	(6,8 p.)

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

(2) El resultado de explotación incluye recurrentes y no recurrentes.

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

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

(5) Endeudamiento neto de balance + Alquileres de flota capitalizados – Intereses capitalizados de préstamos Iberbus (al 4% en 2009, al 6% con anterioridad).

1. HECHOS RELEVANTES

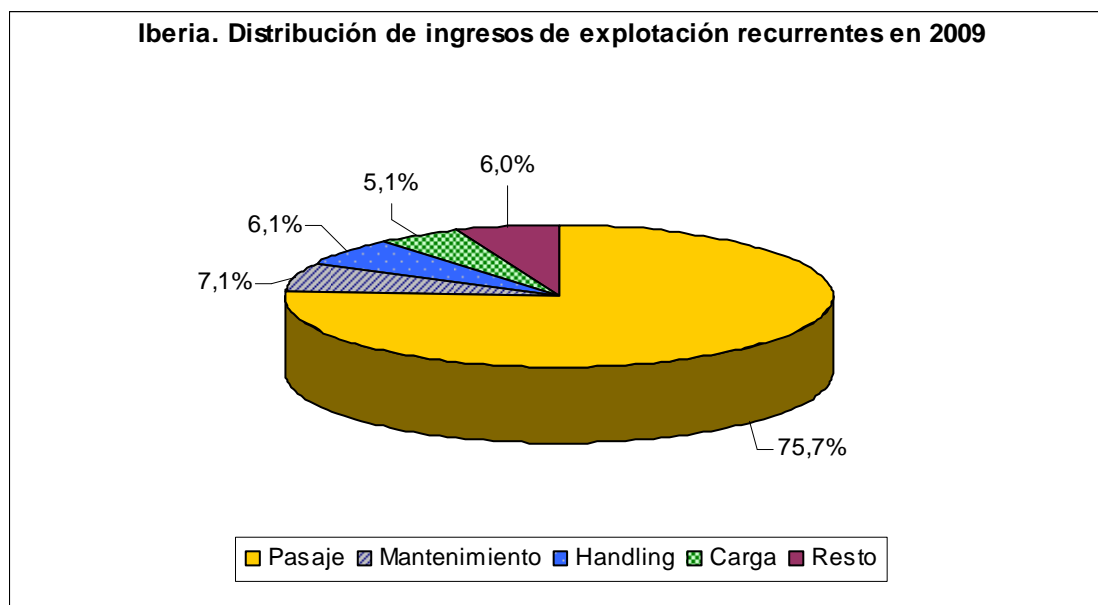
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante, Iberia) es una de las mayores compañías europeas de transporte aéreo de pasajeros y mercancías. Opera una amplia red de vuelos regulares, que en su mayoría enlazan el aeropuerto de Madrid-Barajas con 83 destinos nacionales e internacionales distribuidos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

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

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

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

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



Entorno económico

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

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

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

Fuentes: FMI, Perspectivas de la economía mundial (enero 2010).
(a) Variación anual en porcentaje del Producto Interior Bruto, precios constantes.
(b) Los agregados del crecimiento mundial y regional corresponden al PIB promedio ponderado según los niveles del poder adquisitivo.

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

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

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

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

Evolución del sector aéreo

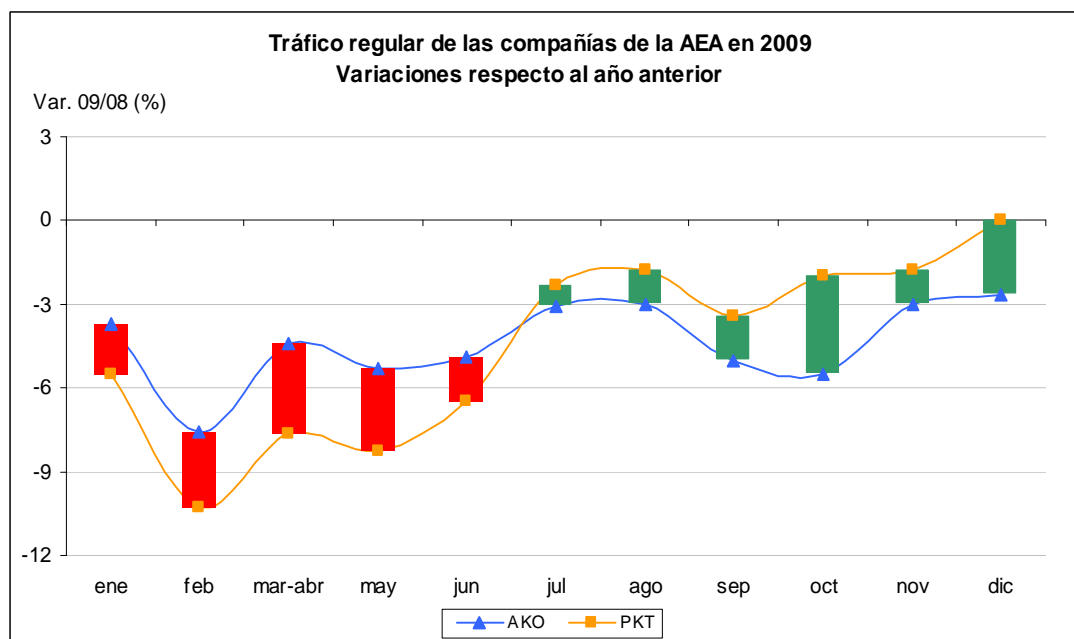
La recesión económica mundial ha tenido un fuerte impacto en el sector aéreo, uno de los más castigados por la contención del gasto de familias y empresas. El conjunto de la industria aérea registró en 2009 los mayores descensos en el volumen de tráfico, tanto de pasajeros como de carga, y en las cifras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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



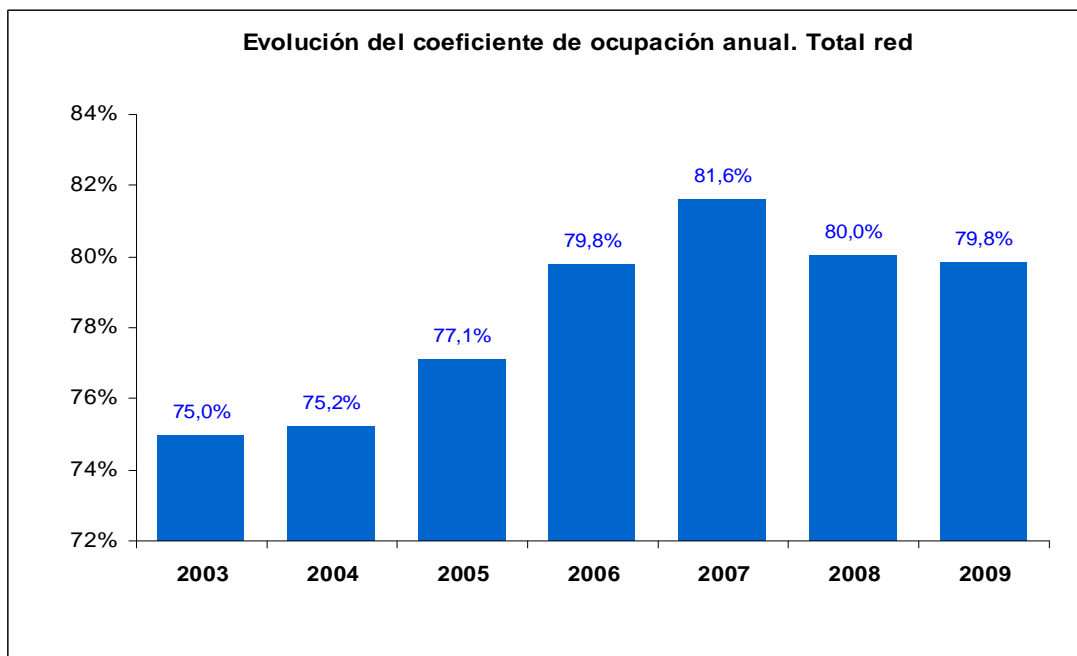
En resumen, el volumen de tráfico en el sector aéreo, tras las importantes caídas registradas en el último trimestre de 2008 y primeros meses de 2009, se fue recuperando en el segundo semestre del ejercicio, llegando a alcanzar o superar los niveles del año anterior a finales de 2009.

Evolución operativa y económica de Iberia

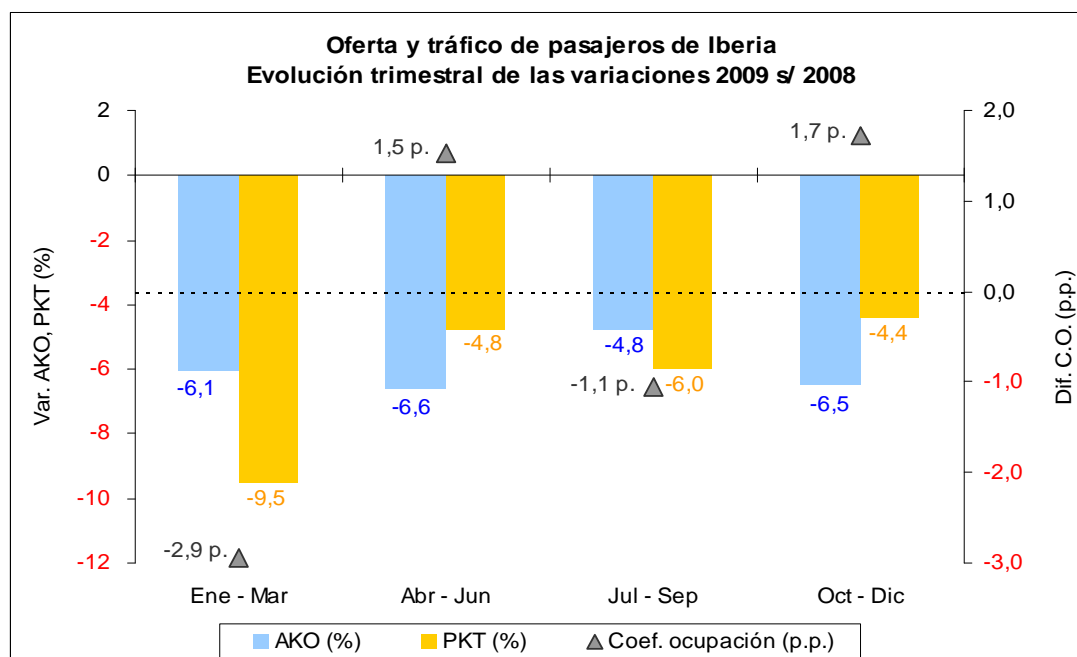
Actividad y tráfico

La situación tan adversa que afectó al conjunto de la industria aérea en el año 2009 también repercutió en la evolución de Iberia. La debilidad del tráfico y la fuerte caída de los ingresos unitarios en el transporte de pasajeros y carga tuvieron un profundo impacto en el resultado de explotación recurrente del ejercicio, que se situó en 464 millones de euros de pérdidas en las cuentas individuales de la sociedad. Los ingresos de explotación recurrentes descendieron un 18,9% respecto a 2008, y su efecto fue parcialmente compensado por una reducción del 11,8% en los gastos de explotación recurrentes, gracias a las medidas de control de costes adoptadas por la compañía y a la disminución del precio del combustible.

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



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



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

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

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

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

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

Ingresos de explotación

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

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

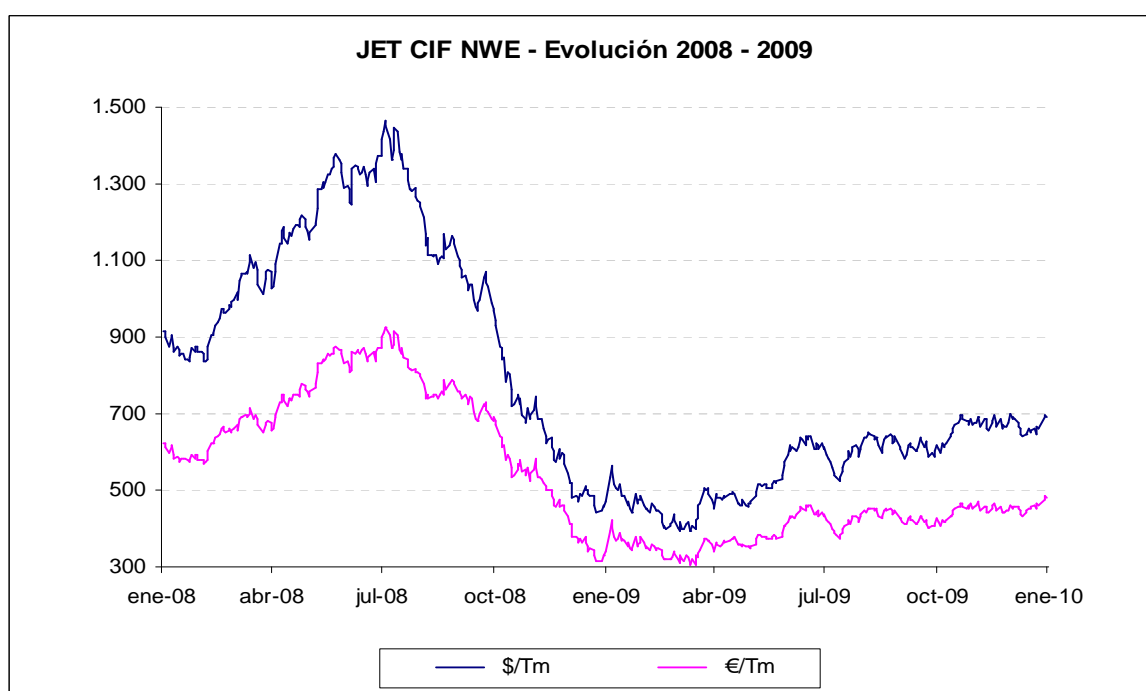
Los ingresos por servicios de asistencia en tierra (handling) de Iberia, a pesar de la reducción de actividad por parte de las compañías aéreas, descendieron de forma moderada (-3,3% respecto a 2008). Mientras que los ingresos por servicios de asistencia técnica crecieron un 4,2%, prolongando la buena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

En su conjunto, los ingresos de explotación (incluyendo las partidas no recurrentes) se situaron en 4.439 millones de euros en las cuentas individuales, disminuyendo un 19,0%.

Gastos de explotación

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

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



En 2009 el importe del resto de los gastos de explotación recurrentes se situó en 3.668 millones de euros, disminuyendo un 4,4% respecto al año anterior.

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

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

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

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

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

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

Los gastos de personal recurrentes de Iberia disminuyeron un 1,8% respecto al año anterior, hasta situarse en 1.288 millones de euros, debido a las medidas de contención salarial y, sobre todo, a la reducción de la plantilla media en un 4,3%, que se situó en 20.435 empleados equivalentes. Adicionalmente, Iberia realizó una dotación extraordinaria de 51 millones de euros en 2009, destinada a actualizar la previsión realizada por la compañía para la prórroga del ERE.

En la mayoría del resto de las partidas de gasto también se registraron descensos respecto a las cifras del año anterior, debido a la reducción de la actividad, la revisión de procedimientos, la racionalización de los consumos y la renegociación de contratos con los proveedores de bienes y servicios. En su conjunto, los gastos de explotación disminuyeron un 10,8% respecto a 2008, situándose en 4.911 millones de euros, cifra que incluye un total de 58 millones de gastos no recurrentes. El resultado de explotación en las cuentas individuales de Iberia se situó en 475 millones de pérdidas en el ejercicio 2009, frente a los 4 millones de beneficios contabilizados en el año anterior.

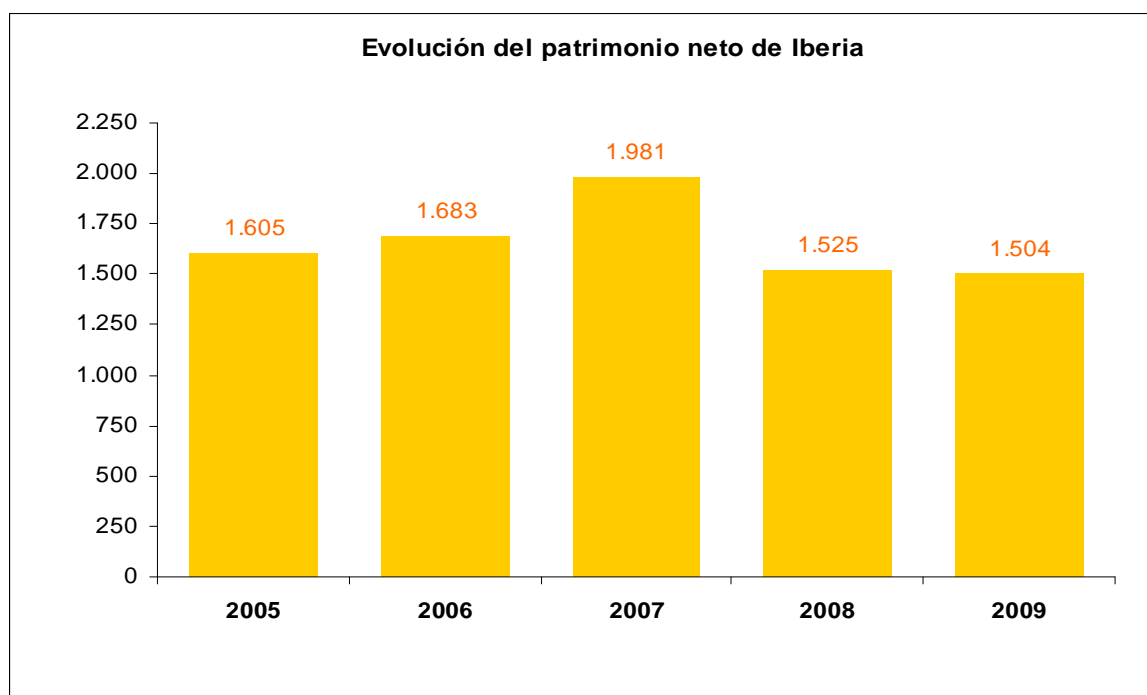
Resultados financieros

En julio de 2009 se realizó la fusión de las compañías aéreas Vueling y Clickair, adquiriendo Iberia una participación del 45,85% en el capital de la entidad fusionada. Esta operación generó unas plusvalías para Iberia cercanas a los 21 millones de euros. El resultado neto del resto de las partidas financieras se situó en 11 millones de euros en 2009, disminuyendo 19 millones con relación al año anterior, debido principalmente a la bajada de los tipos de interés.

Resultados y situación patrimonial

En el ejercicio 2009 el resultado antes de impuestos en las cuentas individuales de la compañía se situó en 443 millones de euros de pérdidas, frente a unos beneficios de 26 millones obtenidos en 2008. Los resultados netos del ejercicio se situaron en 281 millones de euros de pérdidas, frente a unos beneficios de 25 millones registrados en el año anterior.

Al finalizar diciembre de 2009, el balance de situación refleja la sólida posición financiera que mantiene la compañía, con un patrimonio neto de 1.504 millones de euros, similar al del cierre del año anterior.



El saldo de disponible ajustado (inversiones financieras a corto plazo más efectivo y otros activos líquidos equivalentes, excluyendo el valor de los derivados), se sitúa en 1.904 millones de euros a 31 de diciembre de 2009, disminuyendo un 15,4% respecto al cierre del ejercicio anterior.

El endeudamiento neto ajustado, que incluye la transformación a deuda equivalente de los costes por arrendamiento de flota, se sitúa en 1.244 millones de euros, aumentando un 20,4% respecto a la cifra del año anterior. El apalancamiento, medido como la relación entre la deuda neta ajustada y el capital total empleado (suma de recursos propios y ajenos) se sitúa en el 45,3% a cierre del ejercicio 2009, superando en 4,9 puntos porcentuales al del año anterior.

Plan 2012

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

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

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

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

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

Calidad del servicio

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

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

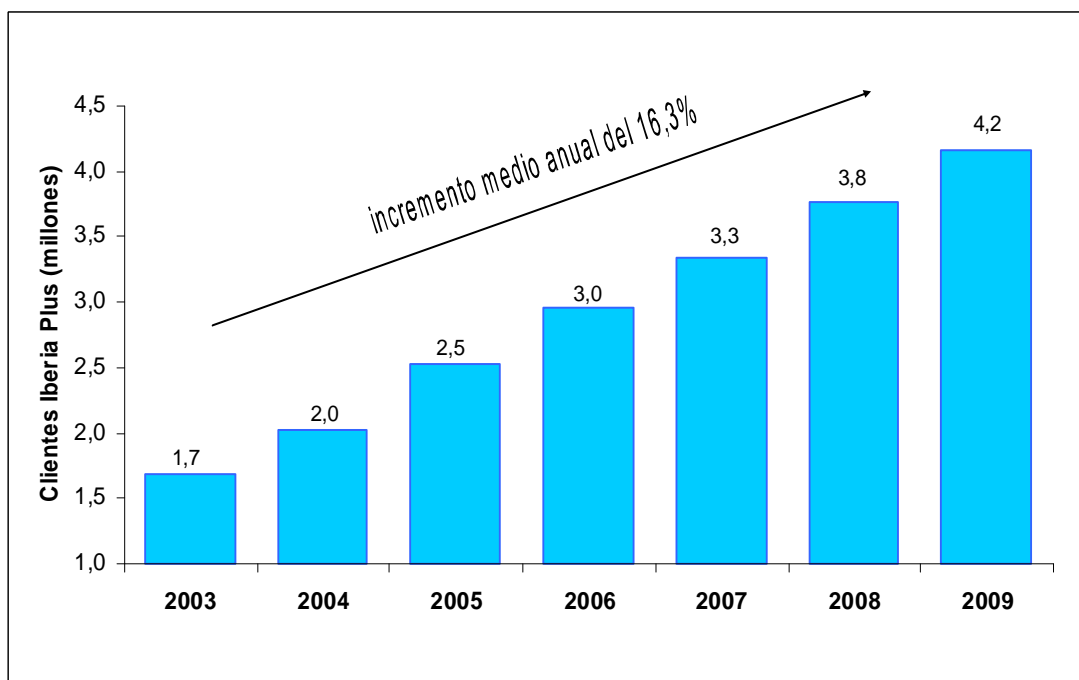
En el año 2009 Iberia inició un nuevo proyecto de transformación de las cabinas de la clase **Business Plus** en su flota de largo radio, con la finalidad de ofrecer más espacio y comodidad a sus pasajeros. A finales de febrero de 2010 todos los aviones Airbus A340 estarán modificados, y los clientes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

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

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

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

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



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

Innovación y Tecnología

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Operaciones corporativas

Acuerdo con British Airways

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

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

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

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

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

Fusión de Vueling y Clickair

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

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

Cambios en los Órganos de Gobierno de Iberia

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

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

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

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

Hechos posteriores al cierre del ejercicio

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

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

2. EVOLUCIÓN ECONÓMICA Y OPERATIVA

2.1. ACTIVIDAD

En el Informe de Gestión Consolidado del ejercicio 2009 se ofrece una descripción más detallada de la evolución operativa de Iberia, tanto en Transporte como en el resto de los negocios de la Sociedad.

2.1.1. TRANSPORTE

Transporte de pasajeros

El sector aéreo mundial sufrió un descenso abultado de la demanda en los primeros meses de 2009, que fue seguido de una pronunciada caída en los ingresos medios, debido al impacto de la crisis económica global. Según datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), en el primer semestre de 2009 el tráfico internacional, medido en pasajeros-kilómetros transportados (PKT), disminuyó un 7,5% con relación al año anterior. Durante el segundo semestre el volumen de tráfico tuvo una rápida recuperación, de manera que el descenso interanual quedó limitado al 3,5% en el acumulado de los doce meses. En el caso de las compañías europeas de red, los PKT descendieron un 4,5% respecto a 2008. Además, la caída del tráfico de negocios fue proporcionalmente mayor en casi todos los mercados del mundo, agravando la pérdida de ingresos de las compañías aéreas.

La recesión económica tuvo un fuerte impacto en el sector aéreo en España. Además, el transporte aéreo interior se enfrentó a la competencia que supone el desarrollo de las líneas ferroviarias de alta velocidad. Así, según datos de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), el tráfico comercial (medido en pasajeros) en los aeropuertos españoles en 2009 descendió un 8,0% con relación al año anterior. No obstante, el tráfico aéreo en España también siguió una tendencia positiva durante el año, y fue recortando las caídas paulatinamente, registrando en el último trimestre un descenso del 0,7% respecto al mismo periodo de 2008.

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

Transporte de pasajeros	2009	2008	% s/ a.a.
AKO (millones)	62.158	66.098	(6,0)
PKT (millones)	49.612	52.885	(6,2)
Coeficiente de ocupación (%) (a)	79,8	80,0	(0,2 p.)
Horas bloque	432.590	466.645	(7,3)
Ingresos de pasaje / PKT (cts. €)	6,32	7,36	(14,1)
Ingresos de pasaje / AKO (cts. €)	5,05	5,89	(14,3)
Ingresos de pasaje (millones de €) (b)	3.137	3.891	(19,4)

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

(b) Los ingresos incluyen únicamente los generados por los vuelos operados durante el año (excluyen otros ingresos de pasaje procedentes de la cancelación de anticipos de clientes y de otras regularizaciones contables).

Iberia logró un coeficiente de ocupación de pasaje del 79,8% en 2009, casi igual al alcanzado en el año anterior, lo que supone mantenerse como una de las compañías europeas de red con el nivel de ocupación más elevado.

La compañía fue realizando ajustes en el programa de vuelos durante el año, con el fin de adaptar el volumen de oferta a la evolución de una demanda debilitada, disminuyendo los asientos-kilómetro ofertados (AKO) un 6,0% respecto a 2008, con un descenso del volumen de tráfico, medido en PKT, del 6,2%.

La producción total de la flota de pasaje de Iberia, medida en términos de horas bloque, descendió un 7,3% respecto a la del ejercicio 2008, destacando la reducción del 66,9% en las horas bloque de los aviones contratados en *wet lease*.

En el ejercicio 2009, los ingresos por tráfico de pasaje de Iberia se situaron en 3.137 millones de euros en el conjunto de la red, descendiendo un 19,4% respecto al año anterior. El ingreso medio por PKT (o *yield*) disminuyó un 14,1% respecto a 2008 debido a: el significativo deterioro del *mix* de clases, la fuerte presión sobre los precios en la mayoría de los mercados y el efecto producido por el aumento de la etapa media de pasaje (un 4,4%). Todo ello, unido al ligero descenso del coeficiente de ocupación, llevó a una reducción del 14,3% en el ingreso medio de pasaje por AKO. El efecto de la variación en los tipos de cambio de monedas sobre el ingreso unitario fue ligeramente favorable en el conjunto del ejercicio (+0,8 puntos porcentuales).

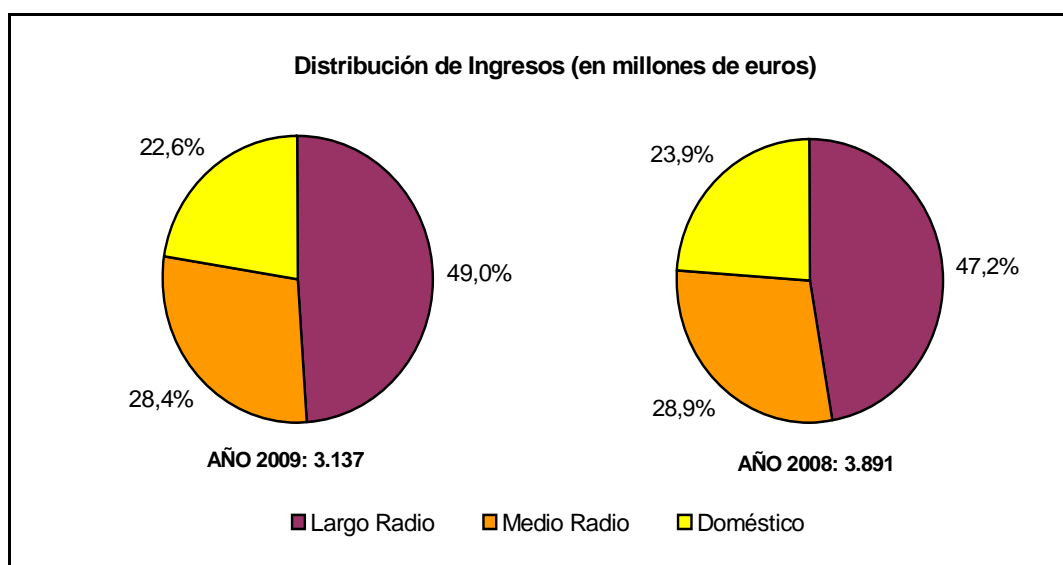
Iberia transportó 20,9 millones de pasajeros en el conjunto de la red en 2009, de los que cuatro millones corresponden a los vuelos de largo radio.

En 2009 la menor reducción de oferta (-3,3%) correspondió al sector de **largo radio**, en el que los PKT disminuyeron un 5,4% respecto al año anterior, y el coeficiente de ocupación empeoró 1,8 puntos, situándose en el 83,4%. Siguiendo la tendencia de los últimos años, la proporción del tráfico de largo radio en el conjunto de la red aumentó 0,6 puntos porcentuales, situándose en el 63,9%.

El menor descenso de actividad se registró en América del Norte, con reducciones del 2,9% en la oferta y del 3,7% en la demanda. En América Centro los AKO descendieron un 5% respecto a 2008, disminuyendo los PKT un 6,5%, debido principalmente a la caída del tráfico en los enlaces con México, que se vio impactado por la aparición de la gripe A desde finales de abril. En América del Sur la capacidad ofertada disminuyó ligeramente (-0,3%), y la demanda se redujo un 4,1%.

El *yield* del sector de largo radio descendió un 11,6% en el ejercicio 2009, como consecuencia de una mayor presión competitiva ante la debilidad de la demanda en los mercados. El ingreso unitario por AKO disminuyó un 13,5% respecto al año 2008, al añadirse el efecto del descenso en el nivel de ocupación. El descenso del 13,3% respecto a 2008 en los pasajeros de la clase Business Plus tuvo un impacto significativo en el deterioro del ingreso unitario. No obstante, desde el verano se ha producido una recuperación en el tráfico de negocios, en parte estimulada por acciones comerciales. Así, el tráfico en la clase Business Plus registró un descenso del 6,0% en el segundo semestre, frente a una caída del 20,4% en la primera mitad del año.

Los ingresos de pasaje del sector de largo radio disminuyeron un 16,4% respecto a 2008, situándose en 1.538 millones de euros, cifra que ya representa el 49% de los ingresos de pasaje de toda la red en 2009 (1,8 puntos por encima de su peso en 2008).



En el agregado de los vuelos de corto y medio radio, oferta y demanda descendieron un 9,8% y un 7,6%, respectivamente, y el coeficiente de ocupación se elevó al 74,2% en 2009 (+1,8 puntos con relación al año anterior).

En el sector de **medio radio internacional** el coeficiente de ocupación mejoró 2,5 puntos respecto al año anterior, alcanzando el 75,6%, con una subida de 3,2 puntos en el nivel de ocupación de los vuelos europeos. La compañía redujo el volumen de oferta en los vuelos internacionales de medio radio un 9,2%, debido al plan de ajustes planificado para determinadas rutas punto a punto, y a los ajustes adicionales realizados para adaptarse al descenso del tráfico (-6,0% respecto a 2008). Si consideramos los vuelos internacionales de medio radio con origen o destino Madrid, el descenso de los AKO fue del 5,0%, disminuyendo el tráfico un 2,3% respecto al año anterior, y situándose el nivel de ocupación en el 75,7% (+2,1 puntos).

El *yield* disminuyó un 15,7% en el conjunto del sector de medio radio, afectado por el desplome del tráfico en las clases business para el conjunto de las compañías en el mercado España-Europa (-32,0%), por la fuerte competencia en las rutas europeas, y por el crecimiento de la etapa media de pasaje (un 3,2%). Gracias a la mejora del coeficiente de ocupación, el descenso del ingreso medio por AKO (-12,8%) fue casi tres puntos menor que el del ingreso medio por PKT. Los ingresos de pasaje de este sector alcanzaron los 890 millones de euros en 2009, descendiendo un 20,8% respecto al año anterior.

En el sector **doméstico** el coeficiente de ocupación mejoró 0,4 puntos respecto al ejercicio anterior, situándose en el 71,7%, con un descenso del 11,0% en el número de AKO. La reducción de la capacidad fue mayor en el primer trimestre de 2009 (-20,9%) que en el resto del año (-7,3% de abril a diciembre) debido, en parte, a que la reestructuración de la oferta en los vuelos entre Barcelona y Madrid se inició en abril de 2008, como respuesta a la entrada en explotación de la línea ferroviaria de alta velocidad. En términos relativos, los enlaces entre esas dos ciudades registraron los mayores descensos de capacidad y demanda, un 20,0% y un 27,6% respectivamente. El ingreso medio por PKT en los vuelos domésticos disminuyó un 14,6% con relación al año anterior, afectado por el crecimiento de la etapa media de pasaje en este sector (un 3,3%), el fuerte deterioro del *mix* de clases y la reducción de los recargos de combustible, descendiendo el ingreso unitario por AKO un 14,2%. Los ingresos de pasaje se situaron en 709 millones de euros (-23,6%).

Transporte de carga

El número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) de mercancía y correo por Iberia se situó a 1.021,5 millones en 2009, disminuyendo un 11,6% respecto al año anterior, como consecuencia del profundo impacto que tuvo la crisis económica en el tráfico aéreo de carga a nivel mundial. En línea con la tendencia mostrada por el sector, el tráfico de Iberia registró los mayores descensos (un 24%) en el primer semestre, y se recuperó progresivamente en la segunda mitad del año. Así, el número de TKT se incrementó un 1,2% en el segundo semestre con relación al mismo periodo de 2008.

Iberia redujo el número toneladas-kilómetro ofertadas (TKO) un 1,8% respecto al ejercicio anterior. Así, el coeficiente de ocupación de carga empeoró 6,8 puntos porcentuales respecto a la media anual de 2008, situándose en el 60,7% en 2009, si bien en el último trimestre mejoró 7,9 puntos respecto al año anterior. Un 94,4% de las TKT totales del ejercicio fueron transportadas en las bodegas de la flota de pasaje de Iberia, una proporción ligeramente superior a la de 2008 (93,5%).

En 2009 los ingresos por transporte de mercancía y correo de Iberia disminuyeron un 29,9% respecto al año anterior, situándose en 208 millones de euros, si bien, gracias a la progresiva recuperación de la demanda, la caída de los ingresos en el último trimestre del ejercicio fue del 19,7%, frente al 33,4% de reducción en el acumulado de los nueve primeros meses del año.

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

Los principales parámetros de actividad son los siguientes:

Transporte de carga	2009	2008	% s/a.a.
TKO (millones)	1.683,9	1.714,2	(1,8)
TKT (millones)	1.021,5	1.156,1	(11,6)
Coeficiente de ocupación (%) (a)	60,7	67,4	(6,8 p.)
Ing. Medio por TKT (cts. € / TKT)	20,37	25,67	(20,6)
Ingresos transporte carga (millones €) (b)	208	297	(29,9)

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

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

2.1.2. HANDLING

Iberia Airport Services presta servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos españoles a terceras compañías y a la propia Iberia. Durante el año 2009 continuó operando como agente de handling de rampa en 36 aeropuertos, en virtud de las 21 licencias que explota desde 2007. La compañía también tiene presencia en los aeropuertos de Barcelona, Lanzarote y Fuerteventura a través de su participación en las UTE (Unión Temporal de Empresas) que obtuvieron las licencias, que es del 32% en el primer caso, y del 30% en las UTE de los dos aeropuertos canarios.

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

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

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

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

2.1.3. MANTENIMIENTO

La Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería (Iberia Mantenimiento) ofrece servicios de mantenimiento, reparación, y overhaul (MRO) de motores, aviones y componentes a la flota de la propia compañía y a otros operadores aeronáuticos. En el ejercicio 2009 realizó un total de 220 revisiones C y D ponderadas por valor, lo que representa un descenso del 2,3% respecto al año anterior. El porcentaje de las mismas realizadas a terceros fue del 56,6% (frente al 59,7% en 2008). En el área de motores, la producción ponderada de motores (para Iberia y terceros) se situó en 214, con un descenso del 11,9% respecto al año anterior.

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

En 2009 se firmaron importantes acuerdos comerciales con distintos operadores y fabricantes. Destacan por su relevancia económica o estratégica:

- Firma del acuerdo de mantenimiento de la flota B757 que opera en España de DHL Air. El acuerdo supone la ampliación de los servicios de mantenimiento, que la compañía ya realizaba en exclusiva a los motores Rolls Royce RB211-535 C37, en virtud de un acuerdo firmado en mayo de 2008.
- Contrato con Finnair Technical Services para la reparación de componentes y acceso a stock para la flota de A330 y A340 de Finnair.
- Acuerdo en exclusiva con SAS para realizar las revisiones mayores (C y D) de las flotas MD80 y Airbus A330 y A340 de la compañía escandinava.
- Firma de dos nuevos contratos para la reparación y mantenimiento de motores Rolls Royce RB211-535E4 con la compañía aérea rusa Yakutia, y los instalados en los B757-200 cargueros pertenecientes a la línea aérea india Blue Dart Aviation.

- Renovación del contrato con Xiamen Airlines para el overhaul de motores RB211-535E4 de la flota B757-200.
- Contrato de overhaul con Federal Express (Fedex) para los motores RB211-535E4.
- Acuerdo vinculante con SR Technics para el mantenimiento de componentes de diversas flotas.
- Acuerdo con Airbus Military para la conversión de aviones A330 con configuración pasaje a configuración Multi Role Tanker Transport (MRTT) con capacidad para reabastecimiento en vuelo.

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

La cartera de Iberia Mantenimiento está formada por prácticamente la totalidad de las compañías aéreas españolas, mercado donde es líder, y por un numeroso grupo de compañías internacionales. Podemos destacar a Air Europa, Airbus, Alitalia, Audeli, Eurofly, European Air Transport, Finnair Technical Services, Gestair, Iberworld, ILFC, Interjet, MAeS, Meridiana, Olympic Airways, Pluna, Presidencia Mexicana, Pullmantur, Spanair, SR Technics, Swiftair, Tunisair, Varig y Vueling, entre otras.

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

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

2.2. RECURSOS

2.2.1. FLOTA

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

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

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

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

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

Incorporaciones

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

Devoluciones

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

Paradas

- 8 A320 en propiedad (aparcamiento temporal).

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

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

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

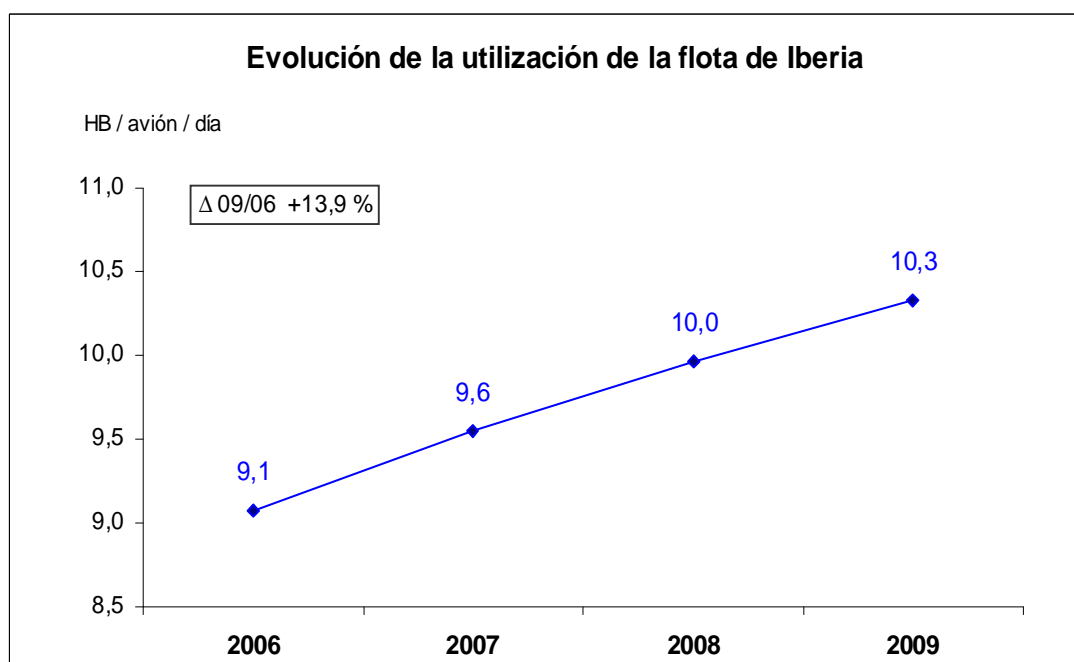
Actualmente, más del 80% de los aviones operados se encuentran en régimen de leasing operativo, lo que dota a la compañía de una mayor flexibilidad para acompañar la capacidad ofertada a la evolución de los mercados, sin que se vea penalizada su posición financiera.

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

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

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

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



2.2.2. PERSONAL

Plantilla

La plantilla media de la compañía Iberia en el año 2009 se situó en 20.435 empleados equivalentes, lo que supone una reducción del 4,3% respecto al ejercicio anterior. A 31 de diciembre, un 38% del total de empleados de la compañía eran mujeres.

El siguiente cuadro muestra la distribución de la plantilla por segmentos de negocio en los dos últimos ejercicios:

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
TRANSPORTE	2.959	3.090	5.335	5.567	8.294	8.657
HANDLING	7.132	7.769			7.132	7.769
MANTENIMIENTO	3.845	3.767			3.845	3.767
RESTO (*)	1.164	1.152			1.164	1.152
TOTAL IBERIA	15.100	15.778	5.335	5.567	20.435	21.345
Variación 2009 / 2008 (%)	(4,3)		(4,2)		(4,3)	
(*) Incluye Corporativa y Sistemas. Los empleados de la Alta Dirección de Iberia (diez en ambos ejercicios) están incluidos en Tierra.						

El número de empleados equivalentes del Personal de Tierra de Iberia disminuyó un 4,3% en 2009, con descensos en España (-4,4%) y en el extranjero (-2,6%). Destacó la disminución de 637 empleados en la Dirección General de Aeropuertos, lo que supone una reducción del 8,2% con relación a 2008, situándose su plantilla media en 7.132 empleados equivalentes en 2009 (incluyendo los 515 cedidos a la UTE de Barcelona).

La plantilla media del Personal de Vuelo de Iberia se situó en 5.335 empleados equivalentes en 2009, que representan un 26,1% del total de la compañía. La plantilla media del Colectivo de Tripulantes Técnicos descendió un 3,3% respecto al año anterior, y la de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP) disminuyó un 4,5%.

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

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

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

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

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

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

En abril de 2009, la Dirección de Iberia y la sección sindical del SEPLA en la compañía firmaron el VII Convenio Colectivo de Tripulantes Técnicos, cuya vigencia finalizó el 31 de diciembre de 2009. El XV Convenio Colectivo de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, con una vigencia inicial de tres años (2005 a 2007), fue prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2008. Asimismo, la vigencia del XVIII Convenio Colectivo del Personal de Tierra de Iberia (firmado en julio de 2008), finalizó el 31 de diciembre de 2008. Actualmente se encuentran abiertas las Comisiones Negociadoras para alcanzar acuerdos sobre los nuevos Convenios de los tres Colectivos de la compañía.

Productividad

La productividad de la plantilla de Iberia, medida en términos de AKO producidos, fue de 3,04 millones de AKO por empleado en 2009, disminuyendo un 1,8% respecto al año anterior. Este descenso se debió a la reducción de la capacidad ofertada (-6,0% respecto a 2008, en términos de AKO) que la compañía llevó a cabo para adaptarse a la caída de la demanda, cuyo impacto fue parcialmente contrarrestado con el descenso de la plantilla media equivalente.

En el caso del personal de la Dirección General de Aeropuertos (Handling), cuya plantilla media equivalente representó el 34,9% de la plantilla total en 2009, se logró mantener el nivel de productividad (medida en horas por avión medio ponderado atendido) del año anterior, al reducirse el número de horas de mano de obra en una proporción similar a la caída de la producción, a pesar de verse perjudicado el ejercicio 2009 por un mayor número de incidencias (cancelaciones y retrasos por jornadas de huelga de tripulantes, condiciones climatológicas adversas,...).

En 2009 la productividad económica de la plantilla de la Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería subió un 3,2% respecto al año anterior. El siguiente cuadro desglosa la evolución de la productividad por segmentos de negocio y por colectivos:

Productividad del personal de Iberia	2009	2008	% s/ a.a.
Total Plantilla (miles de AKO por empleado)	3.042	3.097	(1,8)
Transporte. Personal de Tierra (miles de AKO por empleado)	2.101	2.139	(1,8)
Tripulación Técnica (HB por tripulante)	267,3	270,9	(1,3)
Tripulación Auxiliar (HB por tripulante)	115,3	118,8	(3,0)
Handling (Horas totales por avión ponderado) (a)	32,68	32,75	0,2
Mantenimiento (Ingresos explotación por empleado) (miles €)	19.052	18.457	3,2

(a) Un menor número de horas por avión ponderado supone una mejora de la productividad.

2.3. RESULTADOS DE LA SOCIEDAD

A partir del ejercicio 2008 las cuentas individuales de Iberia se presentan de acuerdo con el R.D. 1514/2007 por el que se aprueba el Nuevo Plan General de Contabilidad de España (NPGC). Los cambios introducidos por el NPGC suponen un avance en el proceso de convergencia de los sistemas contables de los países de la Unión Europea, y un importante acercamiento a las normas internacionales de contabilidad NIC/NIIF, en base a las cuales se han formulado las cuentas consolidadas del Grupo Iberia desde el ejercicio 2005.

2.3.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN

Como consecuencia de la recesión económica mundial, 2009 fue uno de los peores años para el conjunto del sector aéreo, que sufrió una caída excepcional en el volumen de tráfico y una significativa reducción de los ingresos. En este escenario, los ingresos de explotación de Iberia se redujeron un 19,0% respecto al año anterior, y su impacto en los resultados fue parcialmente contrarrestado por la continua adaptación de la oferta a la débil evolución de los mercados, y por la implantación de nuevas medidas de reducción de costes.

En el ejercicio 2009 el resultado de explotación de Iberia, que incluye las partidas no recurrentes, se situó en 475 millones de euros de pérdidas. Si excluimos las partidas no recurrentes, las pérdidas de explotación ascendieron a 464 millones de euros, frente a un resultado de explotación recurrente de 88 millones de pérdidas en 2008.

Iberia generó un EBITDAR (resultados de explotación antes de amortizaciones y alquileres de flota) positivo de 60 millones de euros en 2009.

A continuación se presentan las Cuentas de Resultados de Iberia de los ejercicios 2009 y 2008, con el desglose de los conceptos más relevantes de los ingresos y gastos de explotación:

IBERIA (millones de euros)	2009	2008	% s/ a.a.
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(475)	(4)	n.s.
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	4.439	5.480	(19,0)
IMPORTE NETO CIFRA DE NEGOCIOS	4.212	5.188	(18,8)
Ingresos de pasaje	3.325	4.218	(21,2)
Ingresos de carga	224	309	(27,5)
Ingresos de handling	266	275	(3,3)
Asistencia técnica a compañías aéreas	310	297	4,2
Otros ingresos por servicios y ventas	87	89	(1,1)
OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (a)	227	292	(22,3)
Recurrentes	177	227	(21,8)
No recurrentes	50	65	(24,1)
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	4.911	5.508	(10,8)
APROVISIONAMIENTOS	1.409	1.864	(24,4)
Combustible de aviones	1.184	1.666	(28,9)
Repuestos para flota	191	160	19,0
Material de mayordomía	19	21	(6,8)
Otros aprovisionamientos	15	17	(12,7)
GASTOS DE PERSONAL	1.339	1.313	2,0
De los que: No recurrentes	51	1	n.s.
DOTACIÓN A LA AMORTIZACIÓN	175	198	(11,6)
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	1.988	2.133	(6,8)
Alquiler de flota	349	386	(9,5)
Otros alquileres	72	75	(4,5)
Mantenimiento flota	202	228	(11,5)
Gastos comerciales	151	201	(24,9)
Servicios de tráfico	399	415	(3,9)
Tasas de navegación	252	258	(2,3)
Servicio a bordo	66	72	(7,3)
Sistemas de reservas	134	137	(2,7)
Otros gastos	363	361	0,5
De los que: No recurrentes	7	4	74,9
DETERIORO Y RESULTADO POR ENAJENACIONES DEL INMOVILIZADO	(3)	24	n.s.

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN RECURRENTE	(464)	(88)	n.s.
Ingresos de explotación recurrentes	4.389	5.415	(18,9)
Gastos de explotación recurrentes	4.853	5.503	(11,8)
EBITDA	(289)	110	n.s.
EBITDAR	60	496	(87,7)

n.s.: no significativo

(a) Incluye excesos de provisiones, trabajos realizados por la empresa para su activo y otros ingresos de explotación.

Ingresos de explotación

En el ejercicio 2009 los ingresos de explotación se redujeron un 19,0% respecto al año anterior. Si excluimos las partidas no recurrentes, el descenso de los ingresos de explotación fue del 18,9%, debido fundamentalmente a la reducción de los ingresos de transporte de pasajeros y carga (-21,6%), que estuvieron muy afectados por la caída de los ingresos unitarios y el descenso del tráfico. En un escenario de fuerte reducción de las operaciones en los aeropuertos, se debe valorar positivamente el limitado descenso de los ingresos de handling (-3,3%). Los ingresos por servicios de mantenimiento aeronáutico prolongaron su crecimiento un año más, aumentando un 4,2% respecto a 2008.

El importe total de los ingresos de **pasaje** disminuyó un 21,2% respecto al año anterior, situándose en 3.325 millones de euros en el ejercicio 2009. Esta cifra, que figura en la cuenta de resultados, recoge los ingresos de pasaje vinculados a la producción real de cada ejercicio (que son los reflejados en los cuadros de “Principales Parámetros” y de “Transporte” del apartado 2.1.1.) y, adicionalmente, incluye los ingresos procedentes de la caducidad de billetes pendientes de utilización, los ingresos derivados de los programas de fidelización, así como ajustes y regularizaciones de carácter contable.

Los ingresos de pasaje por billetes volados en el año se situaron en 3.137 millones de euros, disminuyendo un 19,4% respecto a 2008, motivado por el deterioro de los precios (con un impacto del -12,6% en los ingresos) y, en menor medida, por el descenso del volumen de tráfico. Los tres sectores (largo radio, medio radio internacional y doméstico) se vieron afectados por la caída del ingreso medio por PKT, especialmente los vuelos europeos, debido a la presión de la competencia y al deterioro del *mix* de clases. La pérdida de volumen de tráfico también fue generalizada, correspondiendo el mayor descenso, en términos relativos, al sector doméstico, en el que Iberia ajustó su oferta un 11% para adaptarse a la disminución de la demanda.

El resto de los ingresos de pasaje, que en conjunto representaron un 5,6% del total de ingresos de pasaje en 2009, disminuyeron un 42,6% con relación al año anterior, en parte debido al nuevo criterio contable respecto al tratamiento de los programas de fidelización a partir del ejercicio 2009, que también implica una reducción de los gastos comerciales.

Los ingresos de **carga** de Iberia (que incluyen la facturación por transporte de mercancía y correo, tasas o sobrecargos de combustible y de seguridad, así como los ingresos por exceso de equipaje) se situaron en 224 millones de euros en el ejercicio 2009, descendiendo un 27,5% respecto al año anterior, afectados por la reducción del volumen de tráfico de carga transportada y por la fuerte caída del ingreso medio por tonelada-kilómetro transportada, que se debió, en parte, a la disminución de los recargos de combustible.

Los ingresos de **handling** (por servicios de asistencia en tierra a pasajeros y aviones de terceras compañías) disminuyeron en 9 millones de euros con relación a 2008, debido al descenso del volumen de actividad de rampa para terceras compañías (-7,3%, medida en aviones ponderados atendidos), en parte compensado por el incremento de su ingreso unitario (2,1%) y por el aumento de ingresos procedentes de otros servicios de asistencia en aeropuertos, entre los que destaca la prestación de servicios a pasajeros con movilidad reducida. En la segunda mitad de 2009 los ingresos de handling aumentaron un 1,0% respecto al año anterior, al quedar limitada la caída de actividad para terceros a un 2,9%, tras la incorporación de Vueling a la cartera de clientes.

A pesar de que la recesión económica, que también produjo una reducción de los precios en el sector de mantenimiento aeronáutico, los ingresos por **servicios de asistencia técnica** a terceros alcanzaron los 310 millones de euros, superando en 12,6 millones a la cifra del año anterior, en parte favorecidos por la apreciación del dólar respecto al tipo de cambio medio de 2008. El aumento de la facturación a terceros se produjo principalmente en revisiones de motores (sobre todo CFM56), en asistencia técnica al Ministerio de Defensa y en trabajos a trenes de aterrizaje.

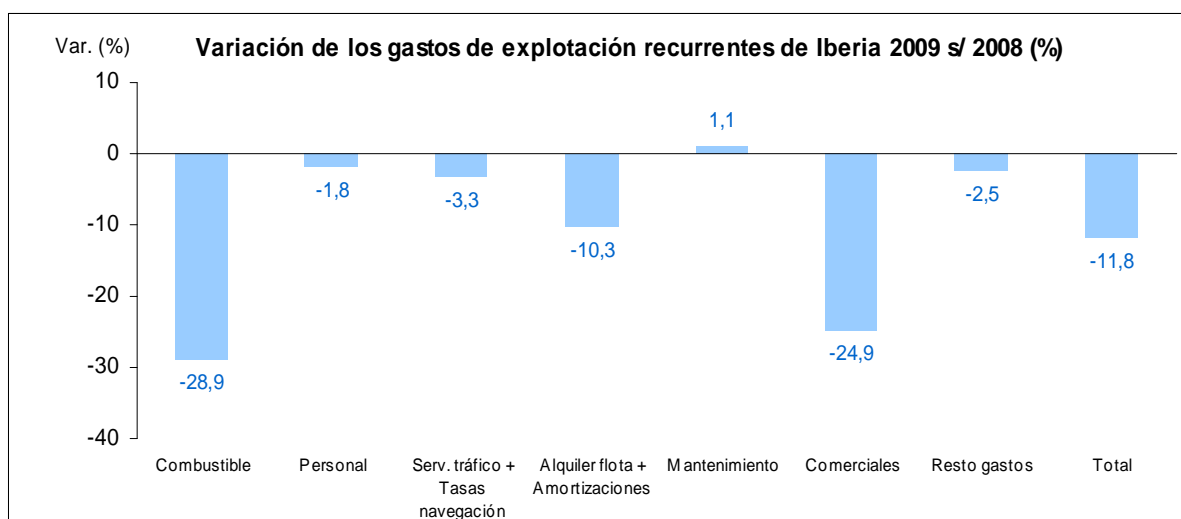
Los “**Otros ingresos por servicios y ventas**” descendieron un 1,1% respecto a 2008, pues el descenso en los ingresos derivados de la utilización de los sistemas de reservas (entre los que destacan los procedentes de Amadeus, que se situaron en 59 millones de euros, un 7,4% menos que el año anterior) se vio compensado parcialmente por el aumento en otras ventas.

Los “**Otros ingresos de explotación recurrentes**” (comisiones, ingresos diferidos, ingresos por cesión de personal a las UTE, alquileres, trabajos realizados por la empresa para su activo y otros ingresos diversos) descendieron en su conjunto un 21,8% respecto a 2008, destacando la disminución de las comisiones de pasaje y de otros ingresos diversos.

En el ejercicio 2009 se contabilizaron unos ingresos no recurrentes de 50 millones de euros, que en su mayor parte (45 millones de euros) corresponden a la recuperación de parte de las provisiones dotadas para el fondo de pensiones del Colectivo de Tripulantes Técnicos, como resultado de los estudios actuariales realizados tras la firma del VII Convenio Colectivo, que recoge la opción de prolongar la actividad de vuelo de los pilotos hasta los 65 años. En el ejercicio pasado se registraron unos ingresos no recurrentes de 65 millones de euros, que correspondían principalmente a la recuperación de diversas provisiones y del seguro de un avión.

Gastos de explotación

En el ejercicio 2009 los gastos de explotación de Iberia, que incluyen las partidas no recurrentes, se situaron en 4.911 millones de euros, descendiendo un 10,8% respecto a 2008. Si excluimos los gastos excepcionales contabilizados en ambos ejercicios, la reducción de los costes de explotación recurrentes alcanzó el 11,8%, destacando el decremento registrado en el combustible, un 28,9% respecto al año anterior. El resto de los gastos también se redujeron como consecuencia del ajuste del volumen de actividad (un 6,0% en términos de AKO) y del conjunto de iniciativas de ahorro desarrolladas por la compañía en el marco del Plan de Contingencia. El coste de explotación recurrente en términos unitarios descendió un 6,2% respecto al año anterior, hasta situarse en 7,81 céntimos de euro por AKO en 2009.



La evolución del control de los costes de explotación recurrentes fue satisfactoria durante el año 2009, con un descenso interanual del 9,4% en la primera mitad del año, que fue ampliamente superado por el ahorro registrado en la segunda mitad del ejercicio (un 14,1%).

El gasto por consumo de combustible de Iberia, que representa un 24,4% de los gastos de explotación recurrentes totales, se situó en 1.184 millones de euros en el ejercicio 2009, 482 millones por debajo del gasto registrado en el mismo periodo del año anterior. Esta disminución se debió principalmente al significativo descenso del precio del combustible en los mercados y al menor consumo (-6,6% medido en litros), derivado de la reducción del volumen de actividad y de la mayor eficiencia de la flota.

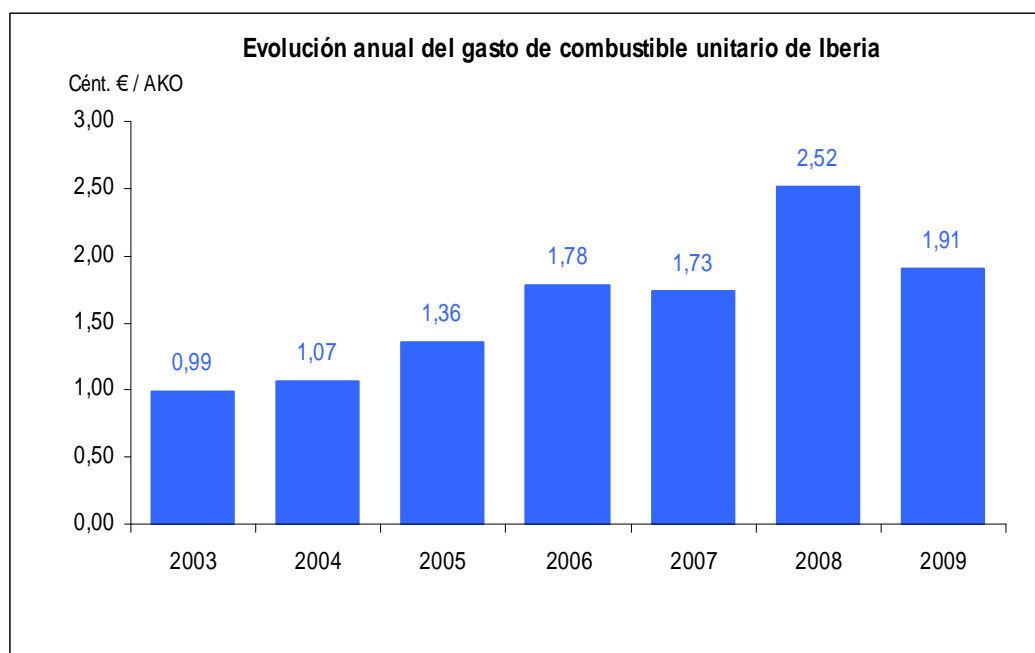
El siguiente cuadro ofrece un desglose de los elementos que intervinieron en este fuerte descenso del gasto respecto a 2008:

Millones de €	Causas de la variación del gasto de combustible				Variación total s/ 2008
	Precio (*)	Volumen	Tipo de cambio (*)	Eficiencia	
Iberia	(368)	(90)	(17)	(7)	(482)

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

El precio del queroseno de aviación (CIF NWE) en el mercado había estado subiendo durante la primera mitad de 2008, moviéndose en niveles muy altos, hasta marcar sus máximos históricos en el verano de 2008. El precio cayó bruscamente durante el segundo semestre de 2008, y continuó descendiendo en el primer trimestre de 2009, llegando a situarse en torno a los 400 dólares por tonelada métrica a mediados de marzo. A partir de entonces experimentó una rápida subida, que le llevó a situarse por encima de los 600 dólares por tonelada en junio. Durante el tercer trimestre se estabilizó alrededor de los 600 dólares, y con un nuevo impulso se situó en torno a los 665 dólares en el último trimestre. A pesar de su tendencia alcista a lo largo de 2009, el precio medio del queroseno de aviación en dólares en el mercado fue un 44% inferior a su cotización media en el año anterior. La compañía se ha beneficiado parcialmente de este descenso del precio, debido a las posiciones de cobertura contratadas a mediados de 2008.

El coste unitario del combustible se situó en 1,91 céntimos de euro por AKO en 2009, disminuyendo un 24,4% respecto al año anterior.



Los gastos de personal recurrentes de Iberia, que representan un 26,5% del total de gastos de explotación, disminuyeron un 1,8% respecto al año anterior, hasta situarse en 1.288 millones de euros, gracias a las medidas de control de gastos y a la reducción de la plantilla media equivalente en un 4,3%, a través de bajas voluntarias en el marco del Expediente de Regulación de Empleo (ERE).

Los costes del Personal de Tierra disminuyeron un 1,5% respecto al año anterior, con una reducción de la plantilla media del 4,3%. En el caso de los Colectivos de Vuelo (Tripulantes Técnicos y Tripulantes de Cabina de Pasaje), la plantilla disminuyó en una proporción similar (-4,2%), y sus costes descendieron, en conjunto, un 2,1% con relación a 2008.

La cifra total de sueldos, salarios, indemnizaciones y conceptos asimilados se situó en 990 millones de euros en 2009, disminuyendo un 0,5% respecto al año anterior, recogiendo el efecto de los deslizamientos y de los acuerdos alcanzados con los Colectivos de Vuelo en materia retributiva. El importe agregado de las cuotas a la Seguridad Social y resto de cargas sociales fue de 298 millones de euros, descendiendo un 5,9% respecto al año precedente, debido en parte al ajuste en las aportaciones a los fondos de pensiones de los tripulantes.

Los gastos de personal no recurrentes ascendieron a 51 millones de euros en el ejercicio 2009 (1,4 millones en 2008) y corresponden a una dotación extraordinaria destinada a actualizar la previsión realizada por la compañía para la prórroga del ERE.

El importe de las dotaciones a la amortización descendió un 11,6% respecto al año anterior, situándose en 175 millones de euros. De esta cifra, casi un 60% corresponde a amortizaciones de elementos de flota, cuyas dotaciones se redujeron un 18,2% debido a la reducción del número de aviones operativos en balance, principalmente por el proceso de retirada de la flota MD87/88 que concluyó en el último trimestre de 2008.

El gasto por alquiler de flota disminuyó un 9,5% respecto a 2008, situándose en 349 millones de euros. Todas las partidas de gasto contribuyeron a esta importante reducción, totalizando un ahorro de casi 37 millones con relación al año anterior. El arrendamiento operativo de los aviones de pasaje se situó en 315 millones de euros, disminuyendo en 9 millones debido, en parte, a la bajada de los tipos de interés y a una ligera reducción en el número medio de aviones. El coste de alquiler de plazas a otras compañías se situó en 7 millones, bajando 6 millones con relación al año anterior. El mayor descenso se registró en el *wet lease*, que se situó cerca de los 16 millones, frente a un coste de 33 millones en 2008, gracias a la reducción del número de aviones y de horas operadas, que descendieron un 66,9% respecto a las contratadas en 2008. Finalmente, el alquiler de aviones de carga se situó en 11 millones de euros, casi 5 millones por debajo del año anterior, debido a un descenso del 32,5% en el número de horas alquiladas, como consecuencia de la adecuación de la oferta a la fuerte caída del volumen de tráfico de carga en los mercados. En términos unitarios, el coste del alquiler de flota se situó en 0,56 céntimos de euro por AKO, descendiendo un 3,8% respecto a 2008.

El importe agregado de los gastos de mantenimiento de flota recurrentes (que incluye los servicios externos subcontratados, la dotación para grandes reparaciones y el consumo de repuestos) ascendió a 393 millones de euros en el ejercicio 2009, aumentando un 1,1% respecto al año anterior. Este aumento fue debido a un incremento del 19,0% en el consumo de repuestos, motivado principalmente por la apreciación del dólar frente al euro, y a un mayor volumen de trabajos realizados en propio. El incremento en el coste de los repuestos fue parcialmente compensado por una disminución del 11,5% en el gasto de los servicios externos.

En el ejercicio 2009 los costes comerciales disminuyeron 50 millones de euros respecto a 2008, lo que representa una reducción del 24,9%. El importe agregado de las comisiones y de los gastos de promoción y desarrollo descendió 47 millones respecto a 2008 (un 26,7%) debido, en parte, al impacto de la aplicación de la IFRIC 13 (valoración de los puntos asociados a los programas de fidelización) a partir de enero de 2009. En el año 2008 se habían contabilizado cerca de 23 millones de euros en relación con el valor de los puntos obtenidos por los clientes del programa Iberia Plus, mientras que en 2009, con la aplicación de la nueva norma, el valor de los puntos obtenidos se contabiliza como un menor ingreso. Los gastos de publicidad se redujeron 3 millones (un 12,2%).

El gasto de los servicios de tráfico disminuyó un 3,9% en 2009 respecto al año precedente, debido principalmente al menor número de vuelos operados (un 11,8% menos de despegues que en 2008), que influye en la evolución del gasto de las partidas agrupadas en este concepto: las tasas de aterrizaje, uso de pasarelas y otros servicios aeroportuarios descendieron 5 millones de euros respecto a 2008; el despacho de aviones, la Tarifa H y otros servicios de tráfico se redujeron 9 millones; los servicios de limpieza de aviones y de handling de equipos de mayordomía disminuyeron 5 millones; y el alojamiento del personal de vuelo y otros gastos en las escalas fueron inferiores en 3 millones al coste registrado en 2008. Por el contrario, los gastos de viajes interrumpidos, pérdidas de conexiones y entrega de equipajes aumentaron 6 millones de euros con relación al año anterior, debido fundamentalmente a las dificultades operativas ocasionadas por episodios de conflictividad laboral de las tripulaciones y por condiciones climatológicas adversas.

El gasto por tasas de navegación aérea descendió un 2,3% respecto a 2008, debido principalmente a la disminución de actividad durante el periodo, cuyo efecto fue parcialmente contrarrestado por la apreciación del dólar y, sobre todo, por el incremento de precios registrado. Las tasas por ayudas a la navegación en ruta experimentaron un descenso del 0,9% respecto a 2008, situándose en 208 millones de euros. El coste de las tasas de aproximación a los aeropuertos ascendió a 44 millones de euros, disminuyendo un 8,5% respecto al año anterior, debido fundamentalmente al menor número de vuelos. En 2009 las tasas unitarias de aproximación de los aeropuertos españoles incrementaron su precio un 3,0% respecto a 2008.

El gasto agregado del servicio a bordo y de los consumos de material de mayordomía se situó por encima de los 85 millones de euros en el ejercicio 2009, disminuyendo un 7,2% respecto a 2008, motivado principalmente por la reducción de la actividad de transporte y, en particular, por el descenso del número de pasajeros en las clases business, junto a los ahorros derivados del proceso de renegociación de los contratos con los proveedores.

Los gastos de los sistemas de reservas se situaron en 134 millones de euros, descendiendo un 2,7% respecto al año anterior, favorecido por el descenso en el número de reservas, consecuencia de la debilidad del tráfico, cuyo efecto fue parcialmente contrarrestado por la apreciación del dólar y el incremento del precio medio.

El importe de "Otros gastos recurrentes" se situó en 356 millones de euros en 2009, descendiendo un 0,4% respecto al año anterior. Entre las principales partidas incluidas en este epígrafe destacan los descensos correspondientes a los gastos por indemnizaciones, mantenimiento equipos tierra, otros gastos de mecanización, servicios de vigilancia y seguridad, tributos y transportes.

En el año 2009 se contabilizaron 7 millones de euros de gastos no recurrentes, que corresponden principalmente a varias provisiones, multas y sanciones. En el ejercicio 2008 los gastos no recurrentes, que incluían diversas provisiones, se situaron en 4 millones de euros.

En el ejercicio 2009 el “Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado” presenta un saldo negativo de 3 millones de euros, frente a un saldo positivo de 24 millones registrado el año anterior, que procedía prácticamente en su totalidad de la venta de flota.

2.3.2. OTROS RESULTADOS

La siguiente tabla refleja el resto de partidas de la Cuenta de Resultados de Iberia:

IBERIA (millones de euros)	2009	2008	% s/ a.a.
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(475)	(4)	n.s.
RESULTADO FINANCIERO	32	30	8,2
Ingresos financieros	64	137	(53,7)
Gastos financieros	(40)	(52)	(24,5)
Resultado por diferencias de cambio	(17)	(1)	n.s.
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	4	(28)	n.s.
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	21	(26)	n.s.
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(443)	26	n.s.
IMPUESTOS SOBRE BENEFICIOS	162	(1)	n.s.
RESULTADO DEL EJERCICIO	(281)	25	n.s.

n.s.: no significativo.

En el ejercicio 2009 el saldo neto financiero se situó en 24 millones de euros, disminuyendo 61 millones respecto al año anterior, tras descender los ingresos financieros un 53,7% respecto a 2008, debido al menor saldo medio de las inversiones financieras temporales y a la reducción de los tipos de interés de las imposiciones a corto plazo. Los gastos financieros descendieron un 24,5% respecto a la cifra de 2008, fundamentalmente por la disminución de los intereses de los préstamos.

El saldo neto de las diferencias de cambio se situó en 17 millones de euros de pérdidas en 2009, empeorando 16 millones respecto al año anterior. Debido a una devaluación del 50% del valor de la moneda de Venezuela (Bolívar) respecto al dólar norteamericano, Iberia se ha visto obligada a dotar una provisión de 6 millones de euros al cierre de 2009, para cubrir el impacto sobre los depósitos de dinero procedentes de los ingresos obtenidos en este país, que estaban pendientes de recepción.

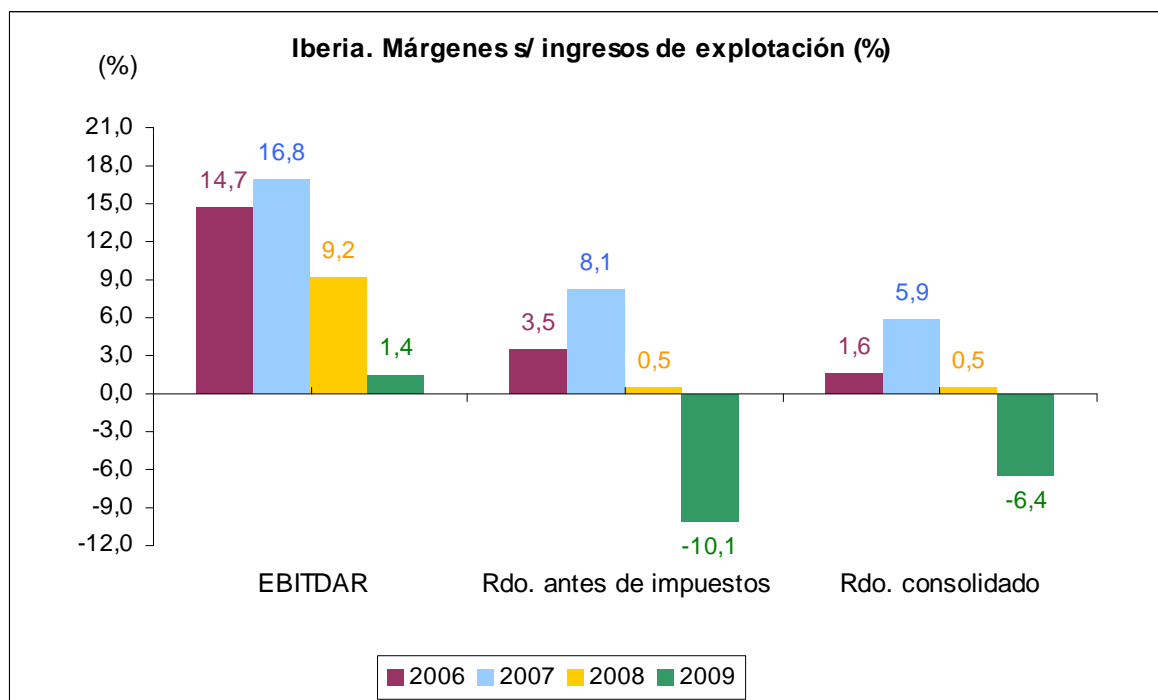
La “Variación del valor razonable en instrumentos financieros” incluye la valoración de los instrumentos financieros para coberturas, que registró un saldo positivo de 4 millones de euros en 2009, frente a un efecto negativo de 29 millones en el ejercicio 2008. Éste último reflejaba principalmente la pérdida de valor de las coberturas de combustible consideradas “ineficaces” (-23 millones de euros).

En 2009 el epígrafe “Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros” de la cuenta de resultados incluye la plusvalía resultante del canje de acciones de Clickair y Vueling en la operación de fusión de ambas sociedades (20,5 millones). En 2008 esta partida incluía las variaciones en las provisiones por inversiones en empresas del grupo y asociadas, con un efecto neto negativo de 26 millones de euros, que en su mayor parte estaba relacionado con la participación de la sociedad en su filial Clickair.

El resultado antes de impuestos de la compañía se situó en 443 millones de euros de pérdidas en el ejercicio 2009, debido principalmente a la caída de los ingresos, afectados por el impacto que sufrió el sector aéreo debido a la crisis económica global. En el año 2008 la compañía registró un beneficio antes de impuestos de 26 millones.

En el año 2009 los Impuestos sobre Sociedades recogen el crédito fiscal correspondiente a la base imponible negativa del ejercicio, junto a regularizaciones de cuotas pagadas en ejercicios anteriores. El resultado después de impuestos se situó en 281 millones de euros de pérdidas en 2009, frente a un beneficio neto de 25 millones obtenido en el ejercicio anterior.

El siguiente gráfico refleja los márgenes sobre ingresos de explotación recurrentes del EBITDAR, del resultado antes de impuestos y del resultado después de impuestos de Iberia en los cuatro últimos ejercicios:



2.4. BALANCE DE SITUACIÓN

El patrimonio neto de Iberia se sitúa en 1.504 millones de euros a 31 de diciembre de 2009, disminuyendo un 1,4% respecto a la cifra alcanzada en 2008. El impacto de las pérdidas registradas en el resultado del ejercicio (-281 millones) fue compensado casi en su totalidad por la mejora en la valoración de las operaciones de cobertura y, en menor medida, por el efecto de la revalorización de las acciones de British Airways.

Durante el ejercicio 2009 no hubo movimientos en la autocartera. En consecuencia, a 31 de diciembre de 2009 el balance de la Sociedad mantiene un saldo de 64 millones de euros correspondiente a 27.898.271 acciones propias contabilizadas, representativas del 2,927% del Capital Social, con un valor nominal global de 22 millones de euros, y un precio medio de adquisición de 2,313 euros por acción.

Las provisiones para riesgos y gastos a largo plazo se sitúan en 1.235 millones de euros a cierre del ejercicio 2009, disminuyendo un 5,7% respecto al año anterior. El desglose de este saldo es el siguiente: 598 millones de provisiones para obligaciones con el personal, que descendieron un 10,6%, entre las que se incluyen los fondos dotados para el personal de vuelo en situación de reserva; 86 millones de provisiones para grandes reparaciones de flota; y 551 millones de provisiones para responsabilidades, que incluyen los fondos dotados para la reestructuración de la plantilla.

La deuda remunerada a corto y largo plazo (deudas con entidades de crédito y obligaciones por arrendamientos financieros) asciende a 502 millones de euros a cierre de 2009, aumentando un 7,2% respecto al cierre del año anterior.

El saldo de disponible ajustado (inversiones financieras temporales a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes, sin incluir la valoración de los derivados) se situó en 1.904 millones de euros a 31 de diciembre de 2009, disminuyendo 347 millones de euros respecto al cierre del ejercicio anterior.

El endeudamiento neto de balance de Iberia continúa siendo negativo, esto es, el saldo de las cuentas financieras del activo a corto plazo (una vez excluida la valoración de las coberturas) supera al total de las deudas remuneradas, y se sitúa en -1.401 millones de euros a 31 de diciembre de 2009, frente a los -1.782 millones de euros registrados al cierre del año precedente.

El endeudamiento neto ajustado, que incluye la transformación a deuda equivalente de los costes por arrendamiento de flota (considerando el ajuste de los intereses capitalizados de los préstamos a las sociedades Iberbus), se sitúa en 1.244 millones de euros, aumentando un 20,4% respecto a la cifra del año anterior.

Posición de Balance (millones de euros)	2009	2008	% s/a.a.
Saldo de disponible ajustado (a)	1.904	2.250	(15,4)
Deuda remunerada de balance	502	468	7,2
Endeudamiento neto de balance	(1.401)	(1.782)	(21,4)
Capitalización del alquiler de flota (x8) (b)	2.646	2.816	(6,0)
Endeudamiento neto ajustado	1.244	1.034	20,4

(a) Inversiones financieras temporales a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes, excluida la valoración de las operaciones de cobertura.

(b) Rentas capitalizadas por ocho años, y ajustadas con los intereses capitalizados de los préstamos a las sociedades Iberbus.

2.5. PERSPECTIVAS

2.5.1. EVOLUCIÓN PREVISIBLE

Tras la peor crisis económica de la historia reciente, se ha vuelto a reactivar el **crecimiento económico** gracias, en gran medida, a una amplia intervención de los gobiernos y bancos centrales, que ha conseguido disminuir la incertidumbre en los mercados financieros y ha impulsado la demanda. Las últimas proyecciones del Fondo Monetario Internacional (FMI) indican que la economía mundial tendrá un crecimiento en torno al 3,9% de media en el año 2010, después de una contracción del 0,8% en 2009.

No obstante, se prevé que el crecimiento económico tendrá un ritmo muy distinto entre regiones, pudiendo incluso variar mucho entre países de una misma zona, dependiendo de las condiciones iniciales, los desequilibrios estructurales y las medidas de política adoptadas. En la mayoría de las economías avanzadas la recuperación será más lenta que en otros periodos anteriores que han seguido a una recesión, con un crecimiento del producto interior bruto (PIB) en torno al 2,1% en 2010, mientras que en muchas economías emergentes y en desarrollo la actividad será relativamente vigorosa, con tasas de crecimiento en torno al 6,0%. Las previsiones del FMI para la Zona Euro apuntan a tasas de crecimiento ligeramente positivas en 2010, alrededor de un 1%, y para Latinoamérica estiman un crecimiento en torno al 3,7%.

La economía española continuaba en recesión en el cuarto trimestre de 2009, si bien su evolución en los últimos meses ha sido algo mejor de lo esperado, gracias a un comportamiento más favorable del consumo y de la formación bruta de capital fijo. A partir de esta relativa mejora en la evolución reciente de los indicadores económicos nacionales e internacionales, el FMI, en sus proyecciones de enero de 2010, estimó que el PIB español descenderá un 3,6% en 2009, y un 0,6% en 2010.

Aunque los hogares españoles han reducido su nivel de endeudamiento, este sigue siendo alto, lo que unido a una tasa de desempleo muy elevada va a limitar el potencial de crecimiento del consumo. Dicho potencial también se va a ver mermado por la falta de crédito, que no volverá a circular con fluidez hasta que el sector financiero, también inmerso en su propio proceso de desapalancamiento y de absorción de las pérdidas causadas por la crisis inmobiliaria, recomponga sus balances. Este mismo motivo también va a frenar durante algún tiempo la capacidad de crecimiento de la inversión empresarial. Además, la necesidad de sanear las cuentas públicas va a imponer un sesgo restrictivo de la política fiscal en los próximos años, que también va a tener su reflejo en las tasas del crecimiento económico español.

La evolución del **sector aéreo** está directamente relacionada con el crecimiento económico. Así, tras el fuerte deterioro sufrido en la primera mitad de 2009, el volumen de tráfico aéreo mundial, se fue recuperando durante el segundo semestre de 2009, primero el de carga y después el de pasaje, pero con una progresión desigual por regiones. Así, la demanda ha experimentando un fuerte crecimiento en Asia-Pacífico, Latinoamérica y Oriente Medio, en línea con el rápido crecimiento de las economías emergentes de dichas regiones. Mientras que la recuperación del tráfico en Europa y Norteamérica está avanzando a menor ritmo. Las últimas previsiones de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) para el año 2010 apuntan a un incremento del tráfico global (doméstico e internacional), medido en toneladas-kilómetro transportadas totales (pasaje y carga), del 5,2%.

Los ingresos unitarios del sector aéreo sufrieron una profunda caída en la primera mitad de 2009, pero también han mostrado una relativa recuperación en los vuelos de largo radio desde mediados de año, que se espera que continúe en 2010. En el caso de las compañías europeas de red, se mantiene una tendencia de lenta recuperación del tráfico, con mejoras en los coeficientes de ocupación. Se espera que las aerolíneas continúen con recortes de capacidad, buscando un equilibrio con la demanda que permita mejorar el ingreso unitario. La recuperación del gasto a nivel corporativo, mayor que la del gasto individual, liderará la mejora del tráfico de negocios, que ya empieza a dar muestras de recuperación. Se prevé que el mercado business en las rutas transatlánticas será el primero en recuperarse.

Por otro lado, se espera que continúe la tendencia alcista en los precios del petróleo, como consecuencia de la mayor demanda derivada del crecimiento económico. Su impacto en las cuentas de las compañías aéreas podría llegar a contrarrestar la reducción de los costes internos y los ajustes de capacidad. En consecuencia, las previsiones realizadas por IATA en diciembre de 2009 señalan que los ingresos del sector aéreo mundial se incrementarán un 4,9%, pero esto no será suficiente para obtener beneficios, estimando unas pérdidas netas en torno a 5.600 millones de dólares.

En el ejercicio 2009 Iberia tomó importantes decisiones que tendrán una incidencia decisiva en su evolución en el futuro.

El 12 de noviembre de 2009 los Consejos de Administración de Iberia y British Airways aprobaron la firma de un acuerdo vinculante que fija las bases para una fusión de las dos compañías, con el fin de crear la tercera compañía aérea europea por volumen de ingresos. Se prevé que la fusión se complete a finales de 2010. Tanto British Airways como Iberia conservarán sus respectivas marcas y sus operaciones, pero la combinación de ambas mejorará su posición estratégica en el sector de la aviación mundial, apoyará su crecimiento potencial al optimizar sus dos importantes centros de conexión de tráfico de Madrid y Londres, y creará sinergias a medio plazo.

Por otra parte, Iberia espera obtener en el primer semestre de 2010 una respuesta afirmativa por parte de las autoridades norteamericanas y europeas a la solicitud de inmunidad antimonopolio (presentada en agosto de 2008) para comercializar conjuntamente con British Airways y American Airlines las rutas entre Europa y Norteamérica, un proyecto multilateral que permitirá mejorar la posición competitiva de las tres compañías en este importante mercado.

Ante la negativa evolución del entorno, la debilidad de la demanda y la caída de la rentabilidad, Iberia aprobó en octubre de 2009 el Plan 2012. El nuevo Plan va a profundizar en la generación de ingresos y en la búsqueda de la eficiencia en los costes, para asegurar la solidez y viabilidad de la empresa.

La gestión de la compañía estará encaminada a superar el impacto de la crisis económica y reforzar su liderazgo en los mercados estratégicos. Para ello, Iberia va a continuar centrando sus esfuerzos e inversiones en mejorar la calidad y atención al cliente mediante la implantación de medidas enmarcadas en el Plan Integral de Servicio al Cliente.

La compañía seguirá apostando por el crecimiento de su red de vuelos intercontinentales. Además, el Plan 2012 prevé realizar un profundo cambio en la estrategia de operación en los mercados de corto y medio radio, donde la compañía es menos competitiva frente a la expansión de los operadores aéreos de bajo coste y el tren de alta velocidad.

Para el año 2010 Iberia prevé una reducción del volumen de oferta del 1,8% respecto a 2009 en el conjunto de la red. No obstante, dispone de flexibilidad para adaptarse a la evolución del mercado, y podría responder a un crecimiento de la demanda mayor del esperado. En 2010 Iberia va a continuar renovando su flota de aviones, incorporando dos nuevas unidades para el corto/medio radio y hasta cinco para el largo radio.

En los negocios de Mantenimiento y Handling, la compañía espera consolidar su posición, aprovechar nuevas oportunidades para aumentar los ingresos, y mejorar la productividad manteniendo un férreo control de los costes.

2.5.2. DESCRIPCIÓN DE LOS PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES

Las perspectivas sobre el crecimiento de la economía mundial siguen estando sujetas a riesgos significativos. Por el lado positivo, es posible que la resolución de la crisis de confianza y la menor incertidumbre sigan propiciando una mejora mayor de la prevista en los mercados financieros, y repuntes mayores de lo esperado en los flujos de capital, el comercio y la demanda privada.

Por el lado negativo, un riesgo clave es que una retirada prematura de las políticas de apoyo público lastre el crecimiento mundial. Otro riesgo importante es que el deterioro de los sistemas financieros y los mercados de la vivienda o el aumento del desempleo en las principales economías avanzadas, frenen más de lo previsto la recuperación del gasto de los hogares. Además, las crecientes preocupaciones por el déficit presupuestario en algunos países podrían desestabilizar los mercados financieros y asfixiar la recuperación al elevarse los costos de endeudamiento de los hogares y las empresas. Y otro riesgo a la baja es que el repunte de los precios de las materias primas frene la recuperación en las economías avanzadas.

Un factor clave para el futuro es la incertidumbre sobre el retorno de la demanda de la clase business. La pérdida de este tipo de pasajeros ha sido muy significativa durante el año 2009 con el consiguiente impacto en los *yield*.

Otro riesgo importante al que se enfrenta la industria es la incertidumbre en torno a la volatilidad y a los precios del petróleo. Estos crecieron de forma continuada a lo largo de 2009 y se espera que continúen con una tendencia al alza, respondiendo a la percepción de mejoría de la actividad económica. La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) estima un precio medio del barril de crudo *Brent* para 2010 de 75 dólares por barril. A medio plazo, la previsión sobre la evolución del precio del petróleo y los riesgos de un renovado ascenso del mismo, dependerá del equilibrio entre la oferta y la demanda, teniendo en cuenta que se espera que la demanda de petróleo vuelva a tener un importante crecimiento en las economías emergentes, pero permanecerá estable en las economías avanzadas.

Existe también incertidumbre acerca de la evolución del tipo de cambio del dólar. Los analistas piensan que el tipo de cambio del euro con el dólar se encuentra apreciado, y esperan que la tendencia sea hacia una depreciación del euro en los próximos meses. Un posible fortalecimiento del dólar aumentaría los ingresos y también los gastos de Iberia, dado que alrededor del 41% de los costes de la compañía y un 22% de los ingresos están vinculados a la moneda norteamericana.

Iberia mantiene un programa de gestión global de sus riesgos financieros, con el propósito de controlar y disminuir el impacto potencial de las oscilaciones del precio de combustible, de los tipos de cambio y de los tipos de interés en los resultados. En particular las coberturas de precio de queroseno de aviación cubrían a principios de 2010 el 65% de los consumos previstos para este año.

Durante el año 2010 la Dirección de Iberia buscará alcanzar acuerdos con los representantes de los tres Colectivos para renovar sus respectivos Convenios, estando abiertas las Comisiones Negociadoras. El 20 de abril de 2009, la Dirección de Iberia y la sección sindical del SEPLA en la compañía firmaron el VII Convenio Colectivo de Tripulantes Técnicos, con vigencia hasta diciembre de 2009. El XV Convenio Colectivo de lo Tripulantes de Cabina de Pasajeros fue prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2008. Igualmente, la vigencia del XVIII Convenio Colectivo del Personal de Tierra finalizó en diciembre de 2008.

3. GESTIÓN DE RIESGOS NO OPERATIVOS

Iberia mantiene un programa de gestión de sus riesgos no operativos con el fin de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio del combustible en los resultados, y de preservar la liquidez necesaria para sus necesidades de funcionamiento y sus inversiones.

A tal efecto, la contratación de derivados financieros se realiza de manera que neutraliza total o parcialmente dichas variaciones de precios, buscando que la cobertura sea altamente eficaz, de manera congruente con la estrategia de la gestión del riesgo inicialmente documentada para cada relación de cobertura, adecuándose a los criterios de las Normas Internacionales de Información Financiera y del Nuevo Plan General de Contabilidad para la designación de contabilidad de cobertura.

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

3.1. RIESGO DE TIPO DE CAMBIO

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

- Flujos

La compañía registró una posición corta en dólares de aproximadamente 1.417 millones en el ejercicio 2009, al ser los ingresos en esa divisa (22% del total) inferiores a los gastos (41% del total).

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

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

A 31 de diciembre de 2009, Iberia mantenía cubierto el 77% de su posición de flujos en dólares del ejercicio 2010.

- Balance

La compañía mantiene activos en dólares por importe de 551 millones, destacando los préstamos concedidos a las sociedades Iberbus, los pagos anticipados a los proveedores de flota y motores, los *equities* de aviones A340 y las fianzas. Asimismo, mantiene una posición de pasivo en dólares por importe de 254 millones que, junto a las coberturas contratadas, permiten neutralizar el efecto de las diferencias de cambio por traslación.

3.2. RIESGO DE TIPO DE INTERÉS

Aunque Iberia tiene una deuda neta de balance negativa, si incorporamos la deuda nocial correspondiente a los arrendamientos operativos (se obtiene multiplicando por ocho la cifra de rentas por alquiler de aviones), la deuda neta total ajustada asciende a 1.244 millones de euros en sus cuentas individuales. A 31 de diciembre de 2009, el porcentaje de la deuda bruta ajustada que la compañía mantiene a tipo fijo es el 49%, a tipo de interés flotante con protección un 6%, y el 45% restante a tipo variable.

La sensibilidad a un incremento de un punto porcentual en los tipos de interés del euro es positiva en 11 millones de euros, debido a la posición de caja que mantiene la compañía. Sin embargo, la sensibilidad a un incremento de un punto porcentual en los tipos de interés del dólar es negativa en 6,1 millones de euros.

Riesgo de liquidez

La compañía Iberia mantiene una posición de caja equivalente (efectivo y activos líquidos equivalentes más inversiones financieras temporales con vencimiento inferior a tres meses, sin incluir los derivados ni créditos a empresas) que asciende a 1.746 millones de euros en sus cuentas individuales a 31 de diciembre de 2009, que está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo; repos de deuda, eurodepósitos y papel comercial contratados a través de entidades financieras españolas de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo vigente, que exige un mínimo nivel de solvencia a corto plazo P1.

3.3. RIESGO DE PRECIO DE COMBUSTIBLE

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

La compañía ha mantenido la política de cubrir directamente el precio del queroseno, y emplea para ello una combinación de herramientas financieras como *swaps* y estructuras de opciones de coste cero.

Tras el *shock* de precios del año 2008, el precio del petróleo ha mantenido una tendencia alcista durante el primer semestre del 2009, recuperándose desde los 40 dólares por barril del primer trimestre del año, para estabilizarse en un rango de 65-75 dólares por barril, acompañando las expectativas de recuperación económica. Durante el último trimestre del año los precios se han movido en el entorno de los 70-80 dólares por barril. Las coberturas que aseguran el precio del combustible alcanzaron el entorno del 60% del volumen consumido al final del año, limitando la volatilidad de los flujos de caja debidos al combustible, permitiendo a su vez beneficiarse en cierta medida de los precios de mercado.

Iberia consume prácticamente dos millones de toneladas métricas anuales, volumen que mantiene en la previsión para el ejercicio 2010. A 31 de diciembre de 2009, Iberia tenía cubierto el 65% aproximadamente de su posición de combustible, pudiendo derivarse de estas coberturas impactos positivos o negativos en la cuenta de resultados del Grupo en función de la evolución del precio del combustible a lo largo del ejercicio 2010.

4. RESPONSABILIDAD MEDIOAMBIENTAL

Durante 2009 Iberia continuó desarrollando acciones dirigidas a asegurar la mejora permanente en el ámbito de la gestión medioambiental, un elemento fundamental de su política de responsabilidad corporativa.

Respecto a las operaciones en vuelo, la renovación de las aeronaves menos eficientes, la adopción de nuevas medidas operacionales y el ajuste de la programación de vuelos a la evolución de la demanda, permitieron, un año más, reducir las emisiones acústicas y las emisiones de gases, especialmente las asociadas al cambio climático.



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

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

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

En relación con las operaciones en tierra, durante 2009 Iberia continuó implantando medidas de protección del medio ambiente a través de los Sistemas de Gestión Medioambiental certificados en sus áreas de servicios aeroportuarios y de mantenimiento de aeronaves.

En septiembre de 2009 Iberia fue seleccionada, por cuarto año consecutivo, para formar parte del Dow Jones Mundial de Sostenibilidad (*Dow Jones Sustainability Index*), prestigioso índice que reconoce las mejores prácticas en materia económica, social y medioambiental de las mayores empresas del mundo. La compañía forma parte así de un selecto grupo, al que tan solo pertenecen tres compañías aéreas. En la evaluación realizada en 2009 Iberia obtuvo la máxima puntuación en la dimensión medioambiental. Igualmente, por segundo año consecutivo, la compañía forma parte del *FTSE4Good*. La inclusión de Iberia en estos índices bursátiles demuestra que es valorada objetivamente en el grupo de empresas con mejores prácticas de negocio responsable.

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

5. INFORME ANUAL DE GOBIERNO CORPORATIVO

De conformidad con las modificaciones introducidas en el artículo 49 del Código de Comercio y en el artículo 202 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas por la Ley 16/2007, de 4 de julio, de reforma y adaptación de la legislación mercantil en materia contable para su armonización internacional con base en la normativa de la Unión Europea, las sociedades que hayan emitido valores admitidos a negociación en un mercado regulado de la Unión Europea deben incluir el Informe de Gobierno Corporativo en una sección separada de sus Informes de Gestión.

El Informe de Gobierno Corporativo de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. del ejercicio 2009 queda recogido en el capítulo 6 del Informe de Gestión Consolidado de la Sociedad correspondiente a este ejercicio.