

## RESUMEN DEL EJERCICIO 2009

### 1. Principales parámetros

Indicadores económicos (millones de €)	4º Trimestre (Oct-Dic)			Acumulado (Ene-Dic)		
	2009	2008	%	2009	2008	%
Ingresos de explotación (a)	1.076	1.329	-19,0	4.409	5.450	-19,1
Gastos de explotación (a)	1.208	1.392	-13,2	4.873	5.529	-11,9
BAIIAR / EBITDAR (a)	-8	81	n.s.	61	500	-87,8
Resultado de explotación (a)	-132	-63	n.s.	-464	-79	n.s.
Resultado de explotación ajustado (b)	-106	-33	n.s.	-352	40	n.s.
Resultado de las operaciones (c)	-145	-25	n.s.	-475	5	n.s.
Resultado antes de impuestos	-155	-28	n.s.	-435	36	n.s.
Resultado consolidado	-91	-19	n.s.	-273	32	n.s.
Activo no corriente (d)	---	---	---	2.362	2.450	-3,6
Inv. financ. corrientes, efectivo y equivalentes (d) (e)	---	---	---	1.919	2.272	-15,5
Patrimonio neto (d)	---	---	---	1.551	1.564	-0,8
Endeudamiento neto de balance (d) (f)	---	---	---	-1.417	-1.803	-21,4
Endeudamiento neto ajustado x 8 (d) (g)	---	---	---	1.229	1.012	21,4
Margen de EBITDAR s/ ingresos (%) (a)	-0,7%	6,1%	-6,8 p.	1,4%	9,2%	-7,8 p.
Margen de Rdo. explotación s/ ingresos (%) (a)	-12,3%	-4,7%	-7,5 p.	-10,5%	-1,5%	-9,0 p.
Ingreso de explotación / AKO (cént. €) (a)	7,25	8,37	-13,4	7,09	8,24	-14,0
Coste de explotación / AKO (cént. €) (a)	8,13	8,77	-7,2	7,84	8,36	-6,3
<b>Indicadores operativos</b>						
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	14.846	15.875	-6,5	62.158	66.098	-6,0
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	11.759	12.302	-4,4	49.612	52.885	-6,2
Coefficiente de ocupación (%)	79,2	77,5	1,7 p.	79,8	80,0	-0,2 p.
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €) (h)	6,40	7,63	-16,2	6,32	7,36	-14,1
Ingreso de pasaje / AKO (cént. €) (h)	5,07	5,91	-14,3	5,05	5,89	-14,3
Plantilla equivalente	20.096	20.956	-4,1	20.671	21.578	-4,2
AKO / empleado (miles)	739	758	-2,5	3.007	3.063	-1,8
Nº de aviones operativos al final del periodo (d)	---	---	---	109	119	-8,4
Utilización media flota (horas / avión / día)	10,2	10,0	2,2	10,3	10,0	3,7

n.s.: no significativo.

Las diferencias porcentuales están calculadas sobre las cifras completas en euros.

(a) Incluyen únicamente las partidas recurrentes.

(b) Resultado de explotación recurrente excluidos los gastos equivalentes al 33% del alquiler de flota (100% del *dry lease* más el 50% del *wet lease*) que sería asimilable a los intereses financieros implícitos en las cuotas.

(c) Agrega el resultado de explotación (recurrente) y los resultados no recurrentes.

(d) Diciembre 2009 vs. Diciembre 2008.

(e) Saldo de disponible ajustado: inversiones financieras corrientes (excluido el valor de los instrumentos financieros para cobertura de riesgos) más efectivo y otros medios líquidos equivalentes.

(f) Endeudamiento neto de balance: Deudas con entidades de crédito y oblig. por arrendamientos financ. - Saldo de disponible ajustado.

(g) Endeudamiento neto ajustado: Endeudamiento neto de balance + Alquileres de flota (*dry lease* al 100% y resto al 50%) capitalizados (x8) (2.658,1 millones en 2009 y 2.841,6 millones en 2008) - Intereses (al 4% desde 2009, al 6% con anterioridad) de los préstamos Iberbus capitalizados (12,2 millones en 2009 y 25,9 millones en 2008).

(h) Calculados con los ingresos de pasaje generados por los vuelos operados durante el periodo, que no incluyen los ingresos derivados de la cancelación de anticipos de clientes y otras regularizaciones contables de menor cuantía.

## Hechos relevantes

- El Grupo Iberia registró unas pérdidas netas de 273 millones de euros en uno de los ejercicios más difíciles de su historia
- Los ingresos de explotación disminuyeron un 19,1% debido, fundamentalmente, al fuerte deterioro de los ingresos de transporte (pasaje y carga), como consecuencia de la caída generalizada de la demanda, mayor en el segmento de pasajeros de negocios. El ingreso unitario cayó un 14,3%.
- Tras un ajuste de oferta del 6% para adaptarse a la demanda, el coeficiente de ocupación alcanzó el 79,8% ligeramente inferior al del año pasado
- Los costes de explotación se redujeron un 11,9%, ayudados por la importante bajada de la factura de combustible. El resto de los gastos también disminuyó debido al ajuste de actividad y a las iniciativas de ahorro puestas en marcha en el marco del Plan de Contingencia. El coste unitario bajó un 6,3%.
- La plantilla media se redujo un 4,2% y la flota operativa disminuyó en 10 aviones. La productividad del personal (medida en AKO por empleado) empeoró un 1,8%, mientras que la utilización diaria de la flota (medida en horas bloque por avión) mejoró un 3,7% hasta alcanzar 10,3 horas diarias.
- Al finalizar el ejercicio, el balance de situación consolidado refleja la sólida posición financiera que mantiene la compañía, con un patrimonio neto de 1.551 millones de euros y con un saldo de disponible de 1.919 millones de euros.

### 3. Evolución operativa de los negocios

#### 3.1. Transporte

Estadísticas operativas (a)	4º Trimestre (Oct-Dic)			Acumulado (Ene-Dic)		
	2009	2008	%	2009	2008	%
<b>Pasaje</b>						
<b>AKO (millones)</b>	<b>14.846</b>	<b>15.875</b>	<b>-6,5</b>	<b>62.158</b>	<b>66.098</b>	<b>-6,0</b>
Doméstico	2.034	2.194	-7,3	8.492	9.546	-11,0
Medio radio	3.596	4.126	-12,9	15.643	17.223	-9,2
Europa	3.090	3.601	-14,2	13.586	15.192	-10,6
África y Oriente Medio (b)	506	525	-3,6	2.057	2.031	1,3
Largo radio	9.216	9.555	-3,5	38.023	39.330	-3,3
<b>PKT (millones)</b>	<b>11.759</b>	<b>12.302</b>	<b>-4,4</b>	<b>49.612</b>	<b>52.885</b>	<b>-6,2</b>
Doméstico	1.393	1.532	-9,0	6.091	6.810	-10,6
Medio radio	2.675	2.858	-6,4	11.823	12.584	-6,0
Europa	2.296	2.466	-6,9	10.314	11.049	-6,7
África y Oriente Medio (b)	380	391	-3,0	1.510	1.535	-1,6
Largo radio	7.690	7.913	-2,8	31.698	33.490	-5,4
<b>Coefficiente de ocupación (%)</b>	<b>79,2</b>	<b>77,5</b>	<b>1,7 p.</b>	<b>79,8</b>	<b>80,0</b>	<b>-0,2 p.</b>
Doméstico	68,5	69,8	-1,3 p.	71,7	71,3	0,4 p.
Medio radio	74,4	69,3	5,2 p.	75,6	73,1	2,5 p.
Europa	74,3	68,5	5,8 p.	75,9	72,7	3,2 p.
África y Oriente Medio (b)	75,1	74,6	0,5 p.	73,4	75,6	-2,2 p.
Largo radio	83,4	82,8	0,6 p.	83,4	85,2	-1,8 p.
<b>Carga</b>						
TKO (millones)	412	414	-0,5	1.684	1.714	-1,8
TKT (millones)	326	295	10,5	1.021	1.156	-11,6
Coefficiente de ocupación (%)	79,2	71,3	7,9 p.	60,7	67,4	-6,8 p.
<b>Ingresos de pasaje (c)</b>						
Ingresos (millones de €)	752,0	938,8	-19,9	3.137,2	3.891,5	-19,4
Ingreso medio / AKO (cént. €)	5,07	5,91	-14,3	5,05	5,89	-14,3
Ingreso medio / PKT (cént. €)	6,40	7,63	-16,2	6,32	7,36	-14,1

Las diferencias porcentuales están calculadas sobre las cifras completas en euros.

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

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

(c) Los ingresos de pasaje incluyen únicamente los ingresos generados por los vuelos operados durante el periodo. Por consiguiente, excluyen los ingresos derivados de la cancelación de anticipos de clientes y otras regularizaciones contables de menor cuantía.

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

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

La variación interanual de los coeficientes de ocupación se expresa en puntos porcentuales.

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, logrando mantener el coeficiente de ocupación de pasaje en el 79,8%, un nivel similar al obtenido en 2008, y de los más altos 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. La paulatina recuperación del volumen de tráfico llevó a obtener en el cuarto trimestre la mayor subida en el nivel de ocupación (+1,7 puntos respecto al año anterior).

En 2009 el ingreso medio por PKT (o *yield*) en el conjunto de la red descendió un 14,1% respecto a 2008 debido al significativo deterioro del *mix* de clases, a 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%). 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 ingreso unitario por AKO disminuyó un 15,5% en el segundo trimestre con relación al mismo periodo del año anterior, y se recuperó ligeramente durante el segundo semestre, terminando el año con una caída del 8,9% en el mes de diciembre.

El ajuste de oferta fue menor en el sector de largo radio (-3,3%) en cómputo anual. 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 en 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. El *yield* 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. En particular, el descenso interanual del 13,3% en los pasajeros de la clase Business Plus tuvo un impacto significativo, si bien 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. El ingreso unitario por AKO disminuyó un 13,5% respecto al año 2008.

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, tras 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%). 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. El ingreso medio por PKT 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 enorme 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 *yield*.

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. 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. El *yield* 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%.

El tráfico aéreo de carga a nivel mundial se vio muy afectado por la crisis económica, que tuvo un impacto muy fuerte y prolongado en todos los mercados. En el caso de Iberia el número de TKT de mercancía y correo disminuyó un 11,6% respecto al año anterior, frente a un descenso del 1,8% en el número total de toneladas-kilómetro ofertadas (TKO). Así, el coeficiente de ocupación anual empeoró 6,8 puntos porcentuales, si bien en el último trimestre mejoró 7,9 puntos respecto al año anterior, gracias a la recuperación del tráfico (+10,5%). El ingreso medio por TKT (*yield*) disminuyó 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.

### 3.2. Mantenimiento

Iberia Mantenimiento 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 plantilla media de Iberia Mantenimiento se situó en 3.845 empleados equivalentes en 2009, aumentando un 2,1% con relación al año anterior.

En 2009 se firmaron importantes acuerdos comerciales, destacando 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.
- Contrato de overhaul con Federal Express (Fedex) para los motores RB211-535E4.
- Acuerdo vinculante con SR Technics para el mantenimiento de componentes pertenecientes a 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.

Cabe destacar que con respecto al motor RB211-535, Iberia Mantenimiento 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.

### 3.3. Handling

En el año 2009 Iberia Airport Services 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.

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). En cuanto al volumen de pasajeros atendidos por Iberia Airport Services, se ha pasado de un total de 80 millones de pasajeros en 2008 a 73 millones en 2009, cifra que supone un descenso del 8,7%.

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 su cuota de mercado, pasando del 30,7% en 2008 al 31,5% en 2009, gracias al fortalecimiento de su cartera con 22 nuevos clientes captados.

La plantilla media anual se situó en 7.132 empleados equivalentes en 2009 (incluyendo los 515 cedidos a la UTE de Barcelona), disminuyendo en 637 personas respecto al año anterior. El número de horas de mano de obra disminuyó en una proporción similar a la caída de la producción, por lo que se logró mantener la productividad del personal en el mismo nivel del ejercicio anterior (+0,2%), a pesar de verse perjudicado el ejercicio 2009 por un mayor número de incidencias (cancelaciones y retrasos por jornadas de huelga de tripulantes, condiciones meteorológicas adversas,...).

## 4. Evolución financiera

### 4.1. Cuenta de resultados consolidada

millones de €	4º Trimestre (Oct – Dic)			Acumulado (Ene – Dic)		
	2009	2008	%	2009	2008	%
<b>Resultado de las operaciones (a)</b>	<b>-145</b>	<b>-25</b>	<b>n.s.</b>	<b>-475</b>	<b>5</b>	<b>n.s.</b>
<b>Ingresos de las operaciones</b>	<b>1.121</b>	<b>1.368</b>	<b>-18,0</b>	<b>4.458</b>	<b>5.515</b>	<b>-19,2</b>
<b>Importe neto cifra de negocios</b>	<b>1.034</b>	<b>1.259</b>	<b>-17,9</b>	<b>4.231</b>	<b>5.223</b>	<b>-19,0</b>
Ingresos de pasaje (b)	799	1.015	-21,3	3.325	4.218	-21,2
Ingresos de carga	72	87	-17,1	251	347	-27,4
Ingresos de handling	62	61	1,9	266	275	-3,3
Asistencia técnica a compañías aéreas	83	71	17,2	310	297	4,2
Otros ingresos por servicios y ventas	18	24	-27,4	79	86	-7,4
<b>Otros ingresos de las operaciones</b>	<b>87</b>	<b>109</b>	<b>-20,2</b>	<b>227</b>	<b>292</b>	<b>-22,3</b>
Recurrentes	42	70	-40,1	178	227	-21,8
No recurrentes	45	39	15,1	49	65	-24,3
<b>Gastos de las operaciones</b>	<b>1.264</b>	<b>1.394</b>	<b>-9,3</b>	<b>4.930</b>	<b>5.535</b>	<b>-10,9</b>
<b>Aprovisionamientos</b>	<b>354</b>	<b>509</b>	<b>-30,4</b>	<b>1.410</b>	<b>1.864</b>	<b>-24,4</b>
Combustible de aviones	295	464	-36,5	1.184	1.666	-28,9
Repuestos para flota	51	35	46,0	191	160	19,0
Material de mayordomía	5	5	2,8	19	21	-6,8
Otros aprovisionamientos	4	5	-23,4	16	17	-9,3
<b>Gastos de personal</b>	<b>372</b>	<b>311</b>	<b>19,6</b>	<b>1.348</b>	<b>1.321</b>	<b>2,0</b>
De los que: No recurrentes	51	1	n.s.	51	1	n.s.
<b>Dotación a la amortización</b>	<b>43</b>	<b>46</b>	<b>-5,7</b>	<b>176</b>	<b>193</b>	<b>-8,9</b>
<b>Otros gastos de las operaciones</b>	<b>494</b>	<b>528</b>	<b>-6,4</b>	<b>1.996</b>	<b>2.157</b>	<b>-7,4</b>
Alquiler de flota	81	98	-17,3	349	386	-9,5
Otros alquileres	19	20	-8,0	73	76	-4,1
Mantenimiento flota (subcontratos)	47	57	-17,0	202	228	-11,5
Gastos comerciales	44	39	13,7	151	200	-24,9
Servicios de tráfico	96	102	-5,7	397	413	-3,9
Tasas de navegación	61	63	-3,0	252	258	-2,3
Servicio a bordo	17	18	-5,7	66	72	-7,3
Sistemas de reservas	29	30	-1,0	134	137	-2,7
Otros gastos	101	103	-1,8	372	386	-3,4
De los que: No recurrentes	5	1	n.s.	6	5	43,7
<b>Deterioro y resultados por enajenaciones de inmovilizado</b>	<b>-2</b>	<b>1</b>	<b>n.s.</b>	<b>-3</b>	<b>25</b>	<b>n.s.</b>

n.s.: no significativo

Las diferencias porcentuales están calculadas sobre las cifras completas en euros.

(a) El resultado de las operaciones incluye, además de los resultados de explotación, los ingresos y gastos no recurrentes, así como el resultado neto de la enajenación de activos no corrientes y el deterioro del valor de los activos.

(b) Los ingresos de pasaje contables incluyen el reconocimiento como ingreso de los billetes vendidos no volados (caducados), contabilizados previamente en el pasivo circulante como anticipo de clientes, junto a otras regularizaciones de menor cuantía.

millones de €	4º Trimestre (Oct – Dic)			Acumulado (Ene – Dic)		
	2009	2008	%	2009	2008	%
<b>Resultados financieros</b>	<b>-9</b>	<b>15</b>	<b>n.s.</b>	<b>32</b>	<b>49</b>	<b>-35,3</b>
Ingresos financieros	7	36	-79,6	64	137	-53,7
Gastos financieros	9	16	-46,3	40	52	-23,7
Resultados por diferencias de cambio	-9	2	n.s.	-17	-2	n.s.
Otros ingresos y gastos	1	-6	n.s.	25	-34	n.s.
<b>Participación en resultados de empresas asociadas</b>	<b>0</b>	<b>-18</b>	<b>n.s.</b>	<b>8</b>	<b>-18</b>	<b>n.s.</b>
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>-155</b>	<b>-28</b>	<b>n.s.</b>	<b>-435</b>	<b>36</b>	<b>n.s.</b>
Impuestos	63	9	n.s.	162	-4	n.s.
<b>Resultado consolidado</b>	<b>-91</b>	<b>-19</b>	<b>n.s.</b>	<b>-273</b>	<b>32</b>	<b>n.s.</b>
Atribuible a accionistas de la Sociedad Dominante	-92	-19	n.s.	-273	32	n.s.
Beneficio básico por acción (euros)	-0,0989	-0,0205	n.s.	-0,2953	0,034	n.s.

n.s.: no significativo

Las diferencias porcentuales están calculadas sobre las cifras completas en euros.

Número medio ponderado de acciones en circulación en el cuarto trimestre: 925.204.737 en 2009 y en 2008; y en el periodo enero-diciembre: 925.204.737 en 2009 y 929.348.075 en 2008.

## 4.2. Ingresos de las operaciones

En el ejercicio 2009 los ingresos de las operaciones se redujeron un 19,2% respecto al año anterior. Si excluimos las partidas no recurrentes, el descenso de los ingresos de explotación fue del 19,1%, debido fundamentalmente a la reducción de los ingresos de transporte de pasajeros y carga (-21,7%), 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.

### Pasaje

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. De esta cifra, 3.137,2 millones corresponden a los ingresos por billetes volados durante el periodo, que disminuyeron un 19,4% debido fundamentalmente al deterioro de los precios (con un impacto del -12,6% en los ingresos) y, en menor medida, por el descenso del volumen de tráfico.

El resto de los ingresos de pasaje, que en conjunto representaron un 6,0% del total de ingresos de pasaje en 2009, disminuyeron un 42,6% con relación al año anterior, en parte debido a la aplicación de la norma contable IFRIC 13, que ha modificado la contabilización de los programas de fidelización a partir del ejercicio 2009, y que también implica una reducción de los gastos comerciales.

### Carga

En 2009 los ingresos de carga disminuyeron un 27,4% respecto al año anterior, situándose en 251 millones de euros, si bien, gracias a la mencionada recuperación de la demanda, la caída de los ingresos en el último trimestre del ejercicio fue del 17,1%, frente al 30,9% de reducción en el acumulado de los nueve primeros meses del año. Estos ingresos estuvieron afectados por la reducción del volumen de tráfico de carga transportada (-11,6%), por la fuerte caída del ingreso medio por tonelada-kilómetro transportada (-20,6%), que se debió, en parte, a la disminución de los recargos de combustible. También fueron menores los ingresos procedentes de la filial CACESA, mientras que los ingresos por exceso de equipaje se incrementaron un 8,6%.

## Handling

Los ingresos generados por los servicios de asistencia en tierra a pasajeros y aviones de terceras compañías disminuyeron un 3,3% con relación a 2008, debido al descenso del volumen de actividad de rampa (-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 ellos destaca la prestación de servicios a pasajeros de movilidad reducida por parte de las UTE en las que participa la compañía. En el último trimestre los ingresos de handling aumentaron un 1,9% respecto al año anterior, al quedar limitada la caída de actividad para terceros tras la incorporación de Vueling a la cartera de clientes.

## Mantenimiento

A pesar de que la recesión económica también produjo una reducción de los precios en el sector de mantenimiento aeronáutico, los ingresos por servicios de asistencia técnica a terceros del Grupo Iberia alcanzaron los 310 millones de euros, superando en 12,5 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.

## Otros ingresos por servicios y ventas

Los "Otros ingresos por servicios y ventas" descendieron un 7,4% respecto a 2008. Los ingresos derivados de la utilización de los sistemas de reservas, entre los que destacan los procedentes de Amadeus, se situaron en 59 millones de euros, disminuyendo un 7,4% respecto al año anterior, debido a la caída del volumen de reservas. También se redujeron los ingresos procedentes de las Terminales de carga y de otros servicios de carga.

## Otros ingresos de las operaciones

Los "Otros ingresos de las operaciones" recurrentes (comisiones, ingresos diferidos, ingresos por cesión de personal a las UTE, alquileres 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 49 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.

## 4.3. Gastos de las operaciones

En el ejercicio 2009 los gastos de las operaciones del Grupo Iberia se situaron en 4.930 millones de euros, descendiendo un 10,9% respecto a 2008. Si excluimos las partidas no recurrentes, la reducción de los costes de explotación alcanzó el 11,9%, destacando el decremento registrado en el combustible, un 28,9% respecto al año anterior. El resto de los gastos también se redujeron debido al ajuste del volumen de actividad (un 6,0% en términos de AKO) y al conjunto de iniciativas de ahorro desarrolladas por la compañía en el marco del Plan de Contingencia. El coste de explotación unitario descendió un 6,3% respecto al año anterior hasta situarse en 7,84 céntimos de euro por AKO en 2009.

## Combustible

El gasto por consumo de combustible del Grupo Iberia 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 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.

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.



## Personal

Los gastos de personal recurrentes disminuyeron un 1,8% respecto al año anterior, hasta situarse en 1.297 millones de euros, gracias a las medidas de control de gastos y a la reducción de la plantilla media equivalente en un 4,2%, producida principalmente a través de bajas voluntarias en el marco del Expediente de Regulación de Empleo (ERE). Los gastos de personal no recurrentes ascendieron a 51 millones de euros en el ejercicio 2009 y corresponden a una dotación extraordinaria destinada a actualizar la previsión realizada por la compañía para la prórroga del ERE. Con esta misma finalidad se realizó una dotación extraordinaria de 1,4 millones en el ejercicio 2008.

El siguiente cuadro muestra el número de empleados del Grupo Iberia, medido en términos de plantilla media equivalente, en los ejercicios 2009 y 2008.

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
GRUPO IBERIA	15.336	16.011	5.335	5.567	20.671	21.578
Variación 2009 / 2008 (%)	-4,2		-4,2		-4,2	

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.

## Dotación a las amortizaciones

El importe de las dotaciones a la amortización descendió un 8,9% respecto al año anterior, situándose en 176 millones de euros. De esta cifra, casi un 60% corresponde a amortizaciones de elementos de flota, cuyas dotaciones se redujeron un 14,2% debido a la reducción del número de aviones operativos en balance, principalmente por la retirada de la flota MD87/88, proceso que concluyó en el último trimestre de 2008.

## Alquiler de flota

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.

Al finalizar el ejercicio 2009, el Grupo Iberia tenía un total de 109 aviones de pasaje en operación. El siguiente cuadro muestra su composición por tipo de avión y régimen:

<b>FLOTA OPERATIVA (a)</b>	<b>Diciembre 2009</b>	<b>Septiembre 2009</b>	<b>Diciembre 2008</b>
<b>Largo radio</b>	<b>32</b>	<b>33</b>	<b>33</b>
Propiedad	6	6	6
Arrendamiento financiero	1	1	1
Arrendamiento operativo	25	26	23
Wet lease	0	0	3
<b>Corto y medio radio</b>	<b>77</b>	<b>81</b>	<b>86</b>
Propiedad	2	5	10
Arrendamiento financiero	10	10	10
Arrendamiento operativo	65	66	66
Wet lease	0	0	0
<b>Total</b>	<b>109</b>	<b>114</b>	<b>119</b>
Propiedad	8	11	16
Arrendamiento financiero	11	11	11
Arrendamiento operativo	90	92	89
Wet lease	0	0	3

(a) Refleja el número de unidades de flota de pasaje operativa de Iberia, L.A.E. al final de cada periodo, sin incluir los aviones temporalmente inactivos o bien parados en proceso de reconfiguración para su venta. Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2009 Iberia, L.A.E. tiene un Boeing B-757 subarrendado a otra compañía.

## Mantenimiento de flota

El importe agregado de los gastos de mantenimiento de flota recurrentes (que incluye los servicios externos y el consumo de repuestos) ascendió a 393 millones de euros en el ejercicio 2009, aumentando un 1,3% respecto al año anterior. Este aumento fue debido a un incremento del 24,3% 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.

## Comerciales

En el ejercicio 2009 los costes comerciales disminuyeron 49 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 en 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 12,3%). La relación de gastos comerciales netos sobre ingresos de tráfico descendió 0,2 puntos porcentuales, situándose en el 2,4% en el conjunto del año.

## Servicios de tráfico

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 en 9 millones; los servicios de limpieza de aviones y de handling de equipos de mayordomía disminuyeron en 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 en 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 climáticas adversas.

## Tasas de navegación

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 incremento medio de las tasas unitarias de navegación de Eurocontrol, que representa el 75,5% del total de la facturación de estas tasas, fue del 4,0% respecto al año anterior, una vez ponderado el peso de los principales países que sobrevuela Iberia.

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.

### **Servicio a bordo**

El gasto agregado del servicio a bordo y de los consumos de material de mayordomía superó 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.

### **Sistemas de reservas**

Los gastos de los sistemas de reservas se situaron en 134 millones de euros, descendiendo un 2,7% respecto al año anterior, favorecidos 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.

### **Otros gastos recurrentes**

El importe de "Otros gastos recurrentes" se situó en 366 millones de euros en 2009, descendiendo un 3,9% respecto a 2008, manteniendo una trayectoria positiva a lo largo del año, gracias a las actuaciones del Plan de Contingencia. Entre las principales partidas incluidas en este epígrafe de la cuenta, los descensos más significativos correspondieron a gastos de transportes, indemnizaciones, mantenimiento de equipos de tierra, otros gastos de mecanización, servicios de vigilancia y seguridad, y tributos.

### **Otros gastos no recurrentes**

En el año 2009 se contabilizaron 6 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 5 millones de euros.

## **4.4. Otros Resultados**

El importe agregado del "**Deterioro y resultado neto por enajenación de activos**" registró un saldo negativo de 3 millones de euros en el ejercicio 2009, que corresponde principalmente a pérdidas por baja de rotables. En 2008 se registró un resultado neto positivo de 25 millones procedentes en su mayor parte de plusvalías obtenidas por la venta de flota.

El conjunto de los **Resultados financieros** se situó en 32 millones de euros de beneficios en 2009, disminuyendo un 35,3% respecto al obtenido el año anterior. El saldo neto financiero se situó en 24 millones de euros, 61 millones menos que en 2008, tras descender los ingresos financieros un 53,7% 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 23,7% 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 en 15 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.

El epígrafe "**Otros ingresos y gastos**" incluye en 2009 la plusvalía resultante del canje de acciones de Clickair y Vueling en la operación de fusión de ambas sociedades (20,5 millones). En este epígrafe también está contabilizada la valoración de los instrumentos financieros para coberturas, en aplicación de la NIC 39, que registró un saldo positivo de 4 millones de euros en 2009, frente a un efecto negativo de 29 millones en el ejercicio 2008, que reflejaba principalmente la pérdida de valor de las coberturas de combustible consideradas "ineficaces" (-23 millones de euros). En 2008 también se incluyó en "Otros ingresos y gastos" una provisión relacionada con la participación de Iberia en su filial Clickair.

Por otra parte, la **participación en los resultados de las empresas asociadas** registró un saldo neto positivo de 8 millones de euros en 2009, mejorando 26 millones de euros con relación al saldo negativo registrado en el año anterior, que refleja principalmente la participación en los beneficios de Vueling a partir de julio de 2009.

## 5. Situación financiera

El **patrimonio neto** del Grupo Iberia se sitúa en 1.551 millones de euros a 31 de diciembre de 2009, disminuyendo un 0,8% respecto a la cifra alcanzada en 2008. El impacto de las pérdidas registradas en el resultado del ejercicio (-273 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.

El **saldo de disponible** (inversiones financieras temporales a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes) se situó en 1.974 millones de euros a 31 de diciembre de 2009, disminuyendo 377 millones de euros respecto al cierre del ejercicio anterior. El saldo de disponible incluye la valoración de las operaciones de cobertura (en aplicación de la NIC 39) que a 31 de diciembre de 2009 supone un aumento de 55 millones de euros en el saldo de las inversiones financieras temporales en el estado de situación financiera, frente a los 79 millones contabilizados a cierre de 2008.

El **endeudamiento neto de balance** del Grupo 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 -1.417 millones de euros a 31 de diciembre de 2009, frente a los -1.803 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 1.229 millones de euros, aumentando un 21,4% 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 44,2% a cierre del ejercicio 2009, superando en 4,9 puntos porcentuales al del año anterior.

Posición de Balance (millones de euros)	2009	2008	% s/a.a.
Saldo de disponible ajustado (a)	1.919	2.272	-15,5
Deuda remunerada de balance	502	468	7,2
Endeudamiento neto de balance	-1.417	-1.803	-21,4
Capitalización del alquiler de flota (×8) (b)	2.646	2.816	-6,0
Endeudamiento neto ajustado	1.229	1.012	21,4

- 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.

## 6. Hechos significativos posteriores al 31 de diciembre

En la reunión del Consejo de Administración celebrada el pasado 12 de febrero D. Rodrigo de Rato Figaredo fue nombrado Consejero a propuesta de Caja Madrid. Asimismo, ocupará el cargo de Vicepresidente de Iberia y será miembro de la Comisión Ejecutiva del Consejo de Administración de la compañía.

## 7. Principales riesgos e incertidumbres

El sector de transporte aéreo es especialmente sensible al ciclo económico, y las perspectivas sobre el crecimiento de la economía mundial siguen estando sujetas a riesgos significativos.

Un factor clave para el futuro del sector aéreo es la incertidumbre sobre el ritmo de recuperación de la demanda, tanto turista como de clase business. El descenso de este último tipo de pasajeros ha sido muy significativo 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. Éstos 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 los 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.

Datos de contacto:  
Dirección Relaciones con Inversores  
Velázquez 130, Bloque VI, Planta 8  
28006 Madrid (España)  
Teléfono 34 91 5877334 Fax 34 91 5877043  
[invesrel@iberia.es](mailto:invesrel@iberia.es)

## **Grupo Iberia**

Cuentas Anuales Consolidadas del  
ejercicio 2009, elaboradas  
conforme a las Normas Internacionales  
de Información Financiera (NIIF)  
adoptadas por la Unión Europea

## GRUPO IBERIA

### ESTADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2009 Y 2008 (Millones de Euros)

ACTIVO	Notas	31-12-2009	31-12-2008	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Notas	31-12-2009	31-12-2008
<b>ACTIVO NO CORRIENTE:</b>				<b>PATRIMONIO NETO:</b>			
Activos intangibles	5.1	50	52	Capital suscrito		743	743
Inmovilizaciones materiales-	6	1.046	1.118	Prima de emisión		120	120
Flota aérea		717	779	Reservas		1.094	1.089
Otro inmovilizado material		329	339	Acciones propias		(64)	(64)
Participaciones en entidades asociadas	5.5	134	17	Resultados atribuibles a la Sociedad dominante-		(273)	32
Inversiones financieras a largo plazo-	7.1	497	672	Resultado consolidado del ejercicio		(273)	32
Instrumentos de patrimonio		269	247	Resultado atribuido a intereses minoritarios		-	-
Créditos a terceros		77	123	Ajustes en patrimonio por valoración		(72)	(357)
Derivados		4	70	Patrimonio neto atribuible a los accionistas de la sociedad dominante		1.548	1.563
Otros activos financieros		147	232	Intereses minoritarios		3	1
Activos por impuesto diferido	13	635	591	Total patrimonio neto	9	1.551	1.564
Total activo no corriente		2.362	2.450				
<b>ACTIVO CORRIENTE:</b>				<b>PASIVO NO CORRIENTE:</b>			
Activos no corrientes mantenidos para la venta	6.6	9	11	Provisiones a largo plazo	10	1.209	1.283
Existencias-		215	224	Deudas a largo plazo	11	301	403
Repuestos de flota		170	176	Pasivos por impuesto diferido	13	7	1
Otras existencias		45	48	Periodificaciones a largo plazo	5.11	215	78
Deudores	8	478	586	Total pasivo no corriente		1.732	1.765
Inversiones financieras a corto plazo-	7.2	1.088	1.751				
Créditos a terceros		31	34	<b>PASIVO CORRIENTE:</b>			
Derivados		55	79	Deudas a corto plazo	11	295	640
Otros activos financieros		1.002	1.638	Anticipos de clientes	5.11	389	394
Periodificaciones a corto plazo		8	12	Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar-		1.075	1.254
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes-	5.6	886	600	Proveedores y acreedores varios		807	970
Tesorería		47	74	Remuneraciones pendientes de pago		149	159
Otros activos líquidos equivalentes		839	526	Deudas con las Administraciones Públicas	13	119	125
Total activo corriente		2.684	3.184	Periodificaciones a corto plazo		4	17
<b>TOTAL ACTIVO</b>		<b>5.046</b>	<b>5.634</b>	Total pasivo corriente		1.763	2.305
				<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>		<b>5.046</b>	<b>5.634</b>

Las Notas 1 a 22 descritas en la Memoria consolidada adjunta forman parte integrante del estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2009.

## GRUPO IBERIA

### CUENTAS DE RESULTADOS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008 (Millones de Euros)

	Notas	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008
<b>OPERACIONES CONTINUADAS:</b>			
Importe neto de la cifra de negocios	14.1	4.231	5.223
Otros ingresos de explotación-	14.2	227	292
Recurrentes		178	227
No recurrentes		49	65
Aprovisionamientos	15.1	(1.410)	(1.864)
Gastos de personal-	15.2	(1.348)	(1.321)
Recurrentes		(1.297)	(1.320)
No recurrentes		(51)	(1)
Dotación a la amortización	5.1 Y 6	(176)	(193)
Otros gastos de explotación-	15.3	(1.996)	(2.157)
Recurrentes		(1.990)	(2.152)
No recurrentes		(6)	(5)
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado		(3)	25
<b>RESULTADO DE LAS OPERACIONES</b>		<b>(475)</b>	<b>5</b>
Ingresos financieros	14.3	64	137
Gastos financieros	15.4	(40)	(52)
Diferencias de cambio		(17)	(2)
Participación en el resultado del ejercicio de las empresas asociadas	16	8	(18)
Otros ingresos y gastos financieros		25	(34)
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>		<b>(435)</b>	<b>36</b>
Impuesto sobre sociedades	13	162	(4)
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS</b>		<b>(273)</b>	<b>32</b>
Atribuible a:			
Accionistas de la Sociedad Dominante		(273)	32
Intereses minoritarios		-	-
<b>BENEFICIO BÁSICO POR ACCIÓN (en euros)</b>	9.7	<b>(0,295)</b>	<b>0,034</b>

Las Notas 1 a 22 descritas en la Memoria consolidada adjunta forman parte integrante de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2009.

### ESTADOS DEL RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008 (Millones de Euros)

	Notas	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008
<b>RESULTADO DE LA CUENTA DE RESULTADOS (I)</b>		<b>(273)</b>	<b>32</b>
<b>OTRO RESULTADO GLOBAL:</b>			
Ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto-			
Por valoración de instrumentos financieros:		25	(114)
Activos financieros disponibles para la venta	7.1.1	25	(114)
Por cobertura de flujos de efectivo	12	-	(335)
Efecto impositivo	13.4	(7)	135
<b>OTRO RESULTADO GLOBAL IMPUTADO DIRECTAMENTE EN EL PATRIMONIO NETO (II)</b>		<b>18</b>	<b>(314)</b>
Transferencias a la cuenta de resultados-			
Por coberturas de flujos de efectivo	12	382	66
Efecto impositivo	13.4	(115)	(20)
<b>TOTAL TRANSFERENCIAS A LA CUENTA DE RESULTADOS (III)</b>		<b>267</b>	<b>46</b>
<b>RESULTADO GLOBAL TOTAL (I+II+III)</b>		<b>12</b>	<b>(236)</b>
Atribuible a:			
Accionistas de la Sociedad Dominante		12	(236)
Intereses minoritarios		-	-

Las Notas 1 a 22 descritas en la Memoria consolidada adjunta forman parte integrante del estado de resultado global consolidado del ejercicio 2009.



## GRUPO IBERIA

### ESTADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADOS DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008

(Millones de Euros)

	Capital social	Prima de emisión	Reserva legal	Reservas voluntarias	Reservas en Sociedades consolidadas por		Acciones propias	Ajustes en patrimonio por valoración	Resultado consolidado del ejercicio	Intereses minoritarios	Total Patrimonio
					integración global	Puesta en equivalencia					
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2007</b>	743	120	148	777	(12)	10	(19)	(89)	327	1	2.006
<b>Resultado global consolidado del ejercicio 2008</b>	-	-	-	-	-	-	-	(268)	32	-	(236)
<b>Aplicación del resultado del ejercicio 2007:</b>											
A reservas	-	-	1	192	7	(31)	-	-	(169)	-	-
A dividendos	-	-	-	-	-	-	-	-	(158)	-	(158)
Variación en acciones propias	-	-	-	-	-	-	(45)	-	(45)	-	(45)
Otros movimientos	-	-	-	(3)	-	-	-	-	(3)	-	(3)
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2008</b>	743	120	149	966	(5)	(21)	(64)	(357)	32	1	1.564
Ajustes por primera aplicación de la CINIIF 13 (Nota 3)	-	-	-	(25)	-	-	-	-	-	-	(25)
<b>Saldo ajustados al 1 de enero de 2009</b>	743	120	149	941	(5)	(21)	(64)	(357)	32	1	1.539
<b>Resultado global consolidado del ejercicio 2009:</b>								285	(273)	-	12
A reservas	-	-	-	44	6	(18)	-	-	(32)	-	-
Otros movimientos	-	-	-	(50)	-	48	-	-	(2)	-	-
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2009</b>	743	120	149	935	1	9	(64)	(72)	(273)	3	1.551

Las Notas 1 a 22 descritas en la Memoria consolidada adjunta forman parte integrante del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado del ejercicio 2009.

# GRUPO IBERIA

## ESTADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADOS DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008 (NOTA 22)

(Millones de Euros)

	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN:</b>	<b>(280)</b>	<b>38</b>
<b>Beneficio del ejercicio antes de impuestos</b>	<b>(435)</b>	<b>36</b>
<b>Ajustes al resultado-</b>	<b>151</b>	<b>113</b>
Amortización del inmovilizado	176	193
Correcciones valorativas por deterioro	(3)	6
Variación de provisiones	72	52
Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado	4	(25)
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros	(21)	-
Ingresos financieros	(63)	(137)
Gastos financieros	39	52
Diferencias de cambio	17	-
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	(4)	5
Otros ingresos y gastos	(66)	(33)
<b>Cambios en el capital corriente-</b>	<b>75</b>	<b>(56)</b>
Existencias	17	(26)
Deudores y otras cuentas a cobrar	104	126
Otros activos corrientes	4	(26)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(69)	(153)
Otros pasivos corrientes	(10)	11
Otros activos y pasivos no corrientes	29	12
<b>Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación-</b>	<b>(71)</b>	<b>(55)</b>
Pagos de intereses	(16)	(26)
Cobros de dividendos	2	1
Cobros de intereses	104	137
Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	14	(31)
Otros cobros (pagos)	(175)	(136)
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN:</b>	<b>(175)</b>	<b>(390)</b>
<b>Pagos por inversiones-</b>	<b>(277)</b>	<b>(633)</b>
Empresas del Grupo y Asociadas	(59)	(57)
Activos intangibles	(17)	(20)
Inmovilizaciones materiales	(110)	(127)
Otros activos financieros	(55)	(429)
Otros activos	(36)	-
<b>Cobros por desinversiones-</b>	<b>102</b>	<b>243</b>
Activos intangibles	-	-
Inmovilizaciones materiales	37	106
Otros activos financieros	61	47
Otros activos	4	90
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN:</b>	<b>39</b>	<b>(301)</b>
<b>Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio-</b>	<b>-</b>	<b>(45)</b>
Emisión de instrumentos de patrimonio	-	-
Adquisición de instrumentos de patrimonio propio	-	(46)
Enajenación de instrumentos de patrimonio propio	-	1
<b>Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero-</b>	<b>39</b>	<b>(98)</b>
Emisión de deudas con entidades de crédito	125	56
Devolución y amortización de deudas con entidades de crédito	(86)	(154)
<b>Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio-</b>	<b>-</b>	<b>(158)</b>
Dividendos	-	(158)
<b>EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO</b>	<b>(6)</b>	<b>-</b>
<b>AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES</b>	<b>(422)</b>	<b>(653)</b>
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	2.182	2.835
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	1.760	2.182

Las Notas 1 a 22 descritas en la Memoria consolidada adjunta forman parte integrante del estado de flujos de efectivo consolidado del ejercicio 2009

# **Grupo Iberia**

## Memoria consolidada del ejercicio 2009

### **1. Actividad de la Sociedad dominante y del Grupo**

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

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

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

Adicionalmente a las actividades realizadas directamente por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y con el fin de complementar éstas o desarrollar negocios conexos al transporte, la Sociedad dominante ha ido constituyendo o participando en diversas sociedades que conforman el Grupo Iberia, en adelante “el Grupo”, y en el que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. actúa como cabecera.

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

### **2. Sociedades del Grupo**

#### ***2.1 Sociedades dependientes***

La información básica relacionada con las sociedades que conforman el Grupo Iberia y que consolidan por el método de integración global así como los datos acerca de su situación patrimonial al 31 de diciembre de 2009 es la siguiente:

Denominación Social Domicilio social Objeto Social	Millones de Euros						
	% Participación (directa e indirecta)		Información de la participada al 31-12-2009				Valor en libros de la inversión
	2009	2008	Capital	Resultados del ejercicio	Resto de Patrimonio	Patrimonio Neto	
<b>Sociedades del grupo:</b>							
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. Centro de Carga Aérea Parcela 2 p.5 nave 6, Madrid Transporte de mercancías	75,00	75,00	-	-	5	5	1
Cargosur, S.A. Velázquez, 130; Madrid Transporte aéreo de mercancías	100,00	100,00	6	-	-	6	6
Iberia Tecnología, S.A. Velázquez, 130; Madrid Servicios de mantenimiento aéreos	100,00	100,00	1	-	-	1	1
VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. Camino de la Escollera, 5; Palma de Mallorca Mantenimiento de Aeronaves	100,00	100,00	1	-	4	5	1
Campos Velázquez, S.A. Velázquez, 34; Madrid Adquisición y tenencia de fincas urbanas	100,00	100,00	1	-	-	1	1
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A. Centro de Carga Aérea Parcela 2 p 5 nave 6; Madrid Transporte de mercancías	75,00	75,00	-	-	1	1	-
Consultores Hansa, S.A. Velázquez, 130; Madrid Consultoría de mercados	100,00	100,00	-	-	-	-	-
Iberia Desarrollo Barcelona, S.L.R. Bergara, 3; Barcelona Promoción y desarrollo de infraestructuras aeroportuarias	75,00	75,00	6	-	(1)	5	4
Iberia Mexico, S.A. Ejercito Nacional 439. México Realización de servicios de ingeniería aeronáutica	100,00	100,00	-	1	-	1	-
Binter Finance B.V. Strawinskian 3105 100 BL Ámsterdam Financiación y Tesorería	100,00	100,00	-	-	1	1	-
IB OPCO Holdings, S.L Velázquez, 130; Madrid Gestora Patrimonial y servicios de asesoramiento	100,00	-	-	-	-	-	-
Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima Operadora Velázquez, 130; Madrid Transporte de pasajeros y otros servicios relacionados	100,00	-	-	-	-	-	-

En las Notas 9.4 y 16 de esta memoria consolidada se presentan las aportaciones de estas sociedades a las reservas y resultados del Grupo. Los activos aportados por estas sociedades no son significativos en relación con los activos totales del Grupo.

## 2.2 Sociedades asociadas y multigrupo

La información general relacionada con las principales sociedades asociadas y multigrupo, así como los datos básicos de su situación patrimonial a 31 de diciembre de 2009, es la siguiente:

Denominación Social Domicilio social Objeto Social	Millones de Euros								
	% Participación (directa e indirecta)		Información de la participada al 31-12-2009						Valor en libros de la inversión
	2009	2008	Capital	Resultados del ejercicio	Resto de Patrimonio	Patrimonio Neto	Total activos	Total ingresos	
<u>Sociedades asociadas:</u>									
Vueling Airlines, S.A. Parque de Negocios Mas Blau; Barcelona Transporte de pasajeros	45,85	-	30	28	89	147	424	605	109
Multiservicios Aeroportuarios, S.A. Bravo Murillo, 52; Madrid Realización servicios auxiliares en ámbito Aeroportuario	49,00	49,00	-	1	5	6	25	68	-
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. (ELCA) Aeropuerto Jose Martí. Ciudad de La Habana Explotación de una terminal de carga	50,00	50,00	-	-	1	-	1	-	-
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S.A. Aeropuerto Jose Martí. Ciudad de La Habana Mantenimiento de Aeronaves	50,00	50,00	-	1	-	1	2	2	-
Handling Guinea Ecuatorial, S.A. (HANGESA) (a) Malabo (Guinea Ecuatorial) Handling	51,00	51,00	-	1	-	1	2	2	-
Sociedad Conjunta para la Emisión y gestión de Medios de Pago EFC, S.A. (IBERIA CARDS) Ortega y Gasset, 22; Madrid Emisión y gestión de medios de pago	43,50	43,50	6	1	13	20	35	43	4
Grupo Air Miles Avda. de Bruselas, 20; Alcobendas. Madrid Fidelización multisectorial	33,33(b)	25,00(b)	-	(1)	3	2	98	54	1
Serpista, S.A. Velázquez, 130; Madrid Mantenimiento de equipos aeroportuarios	39,00	39,00	1	1	4	6	11	13	-
International Supply Management, S.L. Pozuelo de Alarcón. Madrid Comercialización de productos químicos	49,00	49,00	1	-	(1)	-	8	11	1
Iber-América Aerospace, LLC(a) Miami, Florida (Estados Unidos) Compra-venta de piezas y motores de aeronaves	65,33	65,33	1	-	-	1	4	3	1
Noamar Air Handling Amsterdam Tenencia y financiación de Sociedades	40,00	40,00	-	-	-	-	-	-	-
Aerohandling Ltd Tenencia y financiación de Sociedades Handling	40,00	40,00	-	-	-	-	3	3	-
<u>Sociedades multigrupo:</u>									
Madrid Aerospace Services, S.L. Pol. Ind. Las Monjas – C/Verano, 9 Mantenimiento de trenes de aterrizaje	50,00	50,00	3	(1)	(1)	1	5	3	-

(a) Debido a las limitaciones para el ejercicio del control efectivo sobre esta filial, se clasifica como asociada.

(b) Para determinar el porcentaje de participación en esta sociedad se tiene en consideración la autocartera que ésta mantiene.

En las Notas 9.5 y 16 de esta memoria se presentan las aportaciones de estas sociedades a las reservas y a los resultados del Grupo.

### **2.3 Variaciones en el perímetro de consolidación**

En el ejercicio 2009 han entrado a formar parte del perímetro de consolidación IB OPCO Holdings, S.L e Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima Operadora, constituidas durante el ejercicio y en las que la Sociedad dominante tiene una participación del 100%.

En 2009, la Sociedad dominante incrementó su participación en Clickair, S.A. hasta alcanzar el 91,70% del capital social de la misma mediante nuevas aportaciones al capital social de Clickair, S.A., por la adquisición de la participación de tres de los restantes cuatro accionistas de Clickair, S.A. y la conversión de las acciones privilegiadas de Clickair, S.A. en poder de la Sociedad dominante (véase Nota 7.1.2). En julio de 2009 la Sociedad dominante aportó la totalidad de las acciones en dicha sociedad 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. Como consecuencia de esta operación, el Grupo ha obtenido un beneficio de 21 millones de euros registrado en el epígrafe "Otros ingresos y gastos financieros" de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2009 adjunta.

Asimismo, en 2009 se ha aumentado la participación de la Sociedad dominante en el Grupo Air Miles por la compra de 90 nuevas acciones de dicha sociedad por 1 millón de euros, aproximadamente, alcanzando así una participación del 33,33%.

## **3. Bases de presentación de las cuentas anuales consolidadas y principios de consolidación**

### **3.1 Bases de presentación de las cuentas anuales consolidadas**

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2009, se han obtenido a partir de los registros contables y de las cuentas anuales de la Sociedad dominante y las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación.

Dichas cuentas anuales consolidadas han sido preparadas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) adoptadas por la Unión Europea conforme a lo dispuesto por el Reglamento (CE) nº 1606/2002 del Parlamento Europeo y por la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada del Grupo al 31 de diciembre de 2009 y de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de los flujos de efectivo consolidados que se han producido en el Grupo durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo y las cuentas anuales individuales de las sociedades que lo componen, del ejercicio 2009, formuladas por sus Administradores correspondientes, se encuentran pendientes de aprobación por las respectivas Juntas Generales de Accionistas. No obstante, los Administradores de la Sociedad dominante estiman que dichas cuentas anuales serán aprobadas sin cambios significativos. Las cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio 2008 fueron aprobadas por la Junta General Ordinaria de Accionistas el 3 de junio de 2009.

### **3.2 Principales decisiones relativas a las NIIF**

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

- a) El euro se considera la moneda funcional del Grupo; las cuentas anuales consolidadas se expresan por tanto en euros.
- b) El estado de situación financiera consolidado se presenta distinguiendo entre partidas corrientes y no corrientes. La cuenta de resultados se presenta por naturaleza.
- c) El Grupo ha optado por presentar el estado de flujos de efectivo siguiendo el método indirecto.

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

### 3.2.1 Normas e interpretaciones efectivas en el presente período:

Durante ejercicio de 2009 han entrado en vigor las siguientes normas, modificaciones de normas e interpretaciones, que, en caso de resultar de aplicación, han sido utilizadas por el Grupo en la elaboración de las cuentas anuales consolidadas:

1. CINIIF 13 “Programas de fidelización de clientes”. Esta interpretación analiza el tratamiento contable de bienes, servicios gratuitos o descuentos, relacionados con programas de fidelización de clientes, que las sociedades suelen adjudicar a sus clientes en forma de puntos, u otros créditos, cuando venden un bien o prestan un servicio.

De acuerdo con esta interpretación, 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 resultados consolidada, 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” del estado de situación financiera consolidado. 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 estado de situación financiera consolidado.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha aplicado esta interpretación contenida en la CINIIF 13 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 atribuibles a la Sociedad dominante” del estado de situación financiera consolidado 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.

2. NIIF 7 Modificación - *Desgloses adicionales*: La modificación fundamental de NIIF7 es la ampliación de determinados desgloses relacionados con el valor razonable y con el riesgo de liquidez, siendo en el caso de los primeros el más relevante la obligación de desglosar los instrumentos financieros valorados a valor razonable conforme a la jerarquía de cálculo del mismo. En este sentido en la Nota 12 se presenta todos los desgloses adicionales requeridos.
3. Revisión de la NIC 1 - *Presentación de estados financieros*: Los cambios fundamentales de esta norma tienen como objetivo mejorar la presentación de la información de modo que los usuarios de las cuentas anuales consolidadas puedan analizar los cambios en el patrimonio como consecuencia de transacciones con los propietarios cuando actúan como tales (como dividendos y recompra de acciones) o de forma separada a los cambios por transacciones con no propietarios (transacciones con terceras partes o ingresos o gastos imputados directamente al patrimonio neto). El Grupo ha mantenido esta última opción, como ya hacían en ejercicios anteriores, por lo que la aplicación de esta revisión ha supuesto la ampliación determinada información en los estados financieros, y la modificación en la denominación de éstos, de acuerdo con la mencionada revisión.
4. Asimismo desde el 1 de enero de 2009 se están aplicando las normas, modificaciones o interpretaciones nuevas siguientes: NIIF 8 Segmentos operativos, revisión de la NIC 23 Costes por intereses, modificación de la NIIF 2 Pagos basados en acciones, modificación de NIC 32 y NIC1 Instrumentos financieros con opción de venta a su valor razonable y obligaciones que surgen en la liquidación, NIC39 e IFRIC9 Modificación – Reevaluación de derivados implícitos en reclasificaciones, CINIIF 14 NIC 19 El límite en un activo de beneficio definido, requerimientos mínimos de aportación y su interacción y CINIIF 16 Cobertura de una inversión neta en un negocio en el extranjero. El contenido de estas normas e interpretaciones se recogía en la Nota 3 de la memoria de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008 y finalmente su entrada en vigor no ha supuesto un impacto significativo para el Grupo.

### 3.2.2 Normas e interpretaciones emitidas no vigentes:

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

Norma	Concepto	Aplicación obligatoria ejercicios iniciados a partir de
<b>Aprobadas para uso en UE:</b> Revisión de NIIF 3 Modificación de NIC 27 Modificación NIC 39 Modificación NIC 32 CINIIF 12 (1) CINIIF 15 (1) CINIIF 17 (1)  CINIIF 18 (1)	Combinaciones de negocios Cambios en las participaciones Elementos designables como partida cubierta Clasificación derechos sobre acciones Acuerdos de concesión de servicios Acuerdos para la construcción de inmuebles Distribución de activos no monetarios a accionistas Activos recibidos de clientes	1 de julio de 2009 1 de febrero de 2010 1 de febrero de 2010 1 de febrero de 2010 1 de abril de 2009 1 de enero de 2010 1 de noviembre de 2009  1 de noviembre de 2009
<b>No aprobadas para su uso en UE (2):</b> NIIF 9  Proyecto de mejoras 2009  Modificación NIIF 2 Revisión NIC 24 Modificación CINIIF 14 CINIIF 19	Instrumentos financieros: Clasificación y valoración Mejoras no urgentes a los IFRS  Pagos basados en acciones dentro del Grupo Desglose de partes relacionadas Anticipos de pagos mínimos obligatorios Cancelación de pasivos financieros con instrumentos de patrimonio	1 de enero de 2013  Varios (principalmente 1 de enero de 2010) 1 de enero de 2010 1 de enero de 2011 1 de enero de 2011 1 de julio de 2010

(1) Fecha de aplicación obligatoria de acuerdo con su aprobación en el Boletín Oficial de la Unión Europea, que difiere de la fecha original del IASB.

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

Los Administradores de la Sociedad dominante han evaluado los potenciales impactos de la aplicación futura de estas normas y consideran que su entrada en vigor no tendrá un efecto significativo en las cuentas anuales consolidadas.

### 3.3 Responsabilidad de la información y estimaciones realizadas

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

En las cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio 2009 se han utilizado estimaciones realizadas por los Administradores de la Sociedad dominante para cuantificar o 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 pueden 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 consolidado del ejercicio 2009 muestra unas pérdidas de 273 millones de euros. Estas pérdidas son consecuencia, básicamente, de la caída de la demanda y la reducción del ingreso medio.

El presupuesto del Grupo para el ejercicio 2010 prevé alcanzar beneficios, y las proyecciones elaboradas por la Dirección de la Sociedad dominante 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 7.1.1 mejoraría esa expectativa de beneficios por la consecución de las sinergias consideradas como resultado de dicha fusión.

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

### **3.4 Principios de consolidación**

#### *3.4.1 Empresas dependientes*

Se consideran "Sociedades dependientes" aquéllas sobre las que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene capacidad para ejercer control efectivo; capacidad que se manifiesta, en general aunque no únicamente, por la propiedad, directa o indirecta, de al menos el 50% o más de los derechos políticos de las entidades participadas o aun siendo inferior o nulo este porcentaje, si por ejemplo existen acuerdos con otros accionistas de las mismas que otorgan a la Sociedad dominante el control. Se entiende por control el poder de dirigir las políticas financieras y operativas de la entidad, con el fin de obtener beneficios de sus actividades.

Los estados financieros de las Sociedades dependientes se consolidan con los de la Sociedad dominante por aplicación del método de integración global. Consecuentemente, todos los saldos y efectos de las transacciones efectuadas entre las sociedades consolidadas que son significativos han sido eliminados en el proceso de consolidación.

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

### 3.4.2 Empresas asociadas

Son entidades sobre las que la Sociedad dominante tiene capacidad para ejercer una influencia significativa, sin control, ni control conjunto. Habitualmente esta capacidad se manifiesta en una participación (directa o indirecta) igual o superior al 20% de los derechos de voto de la entidad participada.

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

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

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

Excepcionalmente, las sociedades “*Iberbus*” (véase Nota 7.1), en las que el Grupo posee más del 20% de sus derechos de voto, no se consideran entidades asociadas y por tanto no se consolidan, debido a que el accionista mayoritario, Airbus, garantiza a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., accionista minoritario y prestamista de las citadas sociedades, la recuperación de la totalidad de su inversión.

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

## **4. Aplicación del resultado de la Sociedad dominante**

La aplicación de las pérdidas de la Sociedad dominante del ejercicio 2009 propuesta por sus Administradores consiste en destinar la totalidad de las mismas a resultados negativos de ejercicios anteriores.

## **5. Normas de registro y valoración**

Las principales normas de registro y valoración, utilizadas en la elaboración de las cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio 2009, han sido las siguientes:

### **5.1 Activos intangibles**

Los activos intangibles incluyen aplicaciones informáticas que, principalmente, han sido adquiridas a terceros. El Grupo 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 resultados 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 20 millones de euros (19 millones de euros en 2008).

### **5.2 Inmovilizaciones materiales**

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 descrito en la Nota 5.3.

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.

El Grupo 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, el valor residual se estima en un 10% del coste de adquisición.

El Grupo 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, el Grupo 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, el Grupo constituye una provisión por el coste total a incurrir en las revisiones programadas, imputando dicho coste a la cuenta de resultados consolidada linealmente en el período que transcurre entre dos revisiones sucesivas (véase Nota 10).

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

### **5.3 Pérdidas de valor de activos materiales e intangibles**

Cuando existen indicios de pérdida de valor, el Grupo 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, el Grupo reconoce una pérdida por deterioro de valor en la cuenta de resultados consolidada. 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.

#### **5.4 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 el Grupo 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 del Grupo 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).

##### *Arrendamientos financieros*

En las operaciones de arrendamiento financiero, el coste de los activos arrendados se presenta en el estado de situación financiera consolidado 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 resultados consolidada 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 incurrir.

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.

##### *Arrendamientos operativos*

Los gastos derivados de los acuerdos de arrendamiento operativo se cargan a la cuenta de resultados consolidada 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.

#### **5.5 Participaciones en empresas asociadas**

Este epígrafe del estado de situación financiera consolidado recoge, fundamentalmente, la participación de la Sociedad dominante en Vueling Airlines, S.A. por valor de 117 millones de euros.

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

#### **5.6 Activos financieros**

Los activos financieros que mantiene el Grupo se clasifican en las siguientes categorías:

- a) Préstamos y partidas a cobrar: activos financieros originados en la venta de bienes o en la prestación de servicios por operaciones de tráfico, o los que no teniendo un origen comercial, no son instrumentos de patrimonio ni derivados y cuyos cobros son de cuantía fija o determinable y no se negocian en un mercado activo.

- b) Activos financieros mantenidos para negociar: son aquellos adquiridos con el objetivo de enajenarlos en el corto plazo o aquellos que forman parte de una cartera de la que existen evidencias de actuaciones recientes con dicho objetivo. Esta categoría incluye también los derivados financieros que no sean contratos de garantías financieras (por ejemplo avales) ni hayan sido designados como instrumentos de cobertura.
- c) 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 por el valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de la transacción que sean directamente atribuibles y posteriormente, se valoran por su coste amortizado. El Grupo 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. Al 31 de diciembre de 2009 el valor razonable de estos activos, no difiere significativamente del valor por el que figuran registrados en el estado de situación financiera consolidado.

Los activos financieros mantenidos para negociar se valoran a su valor razonable, registrándose en la cuenta de resultados consolidada el efecto de las variaciones en dicho valor razonable.

Los activos financieros disponibles para la venta se valoran a su valor razonable, hasta que el activo se enajena se determine que ha sufrido un deterioro de valor, momento en el cual dichos resultados acumulados, reconocidos en el patrimonio neto, pasan a registrarse en la cuenta de resultados consolidada.

Al menos al cierre del ejercicio el Grupo 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 resultados consolidada.

El Grupo 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, el Grupo 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.

El Grupo 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" por los importes efectivamente desembolsados. Los intereses asociados a estas operaciones se registran como ingresos a medida que se devengan, y aquéllos que al cierre del ejercicio están pendientes de vencimiento se incluyen en el estado de situación financiera consolidado incrementando el saldo de dicho epígrafe.

#### *Efectivo y otros activos líquidos equivalentes*

El Grupo clasifica en este epígrafe el efectivo y aquellas inversiones a corto plazo de gran liquidez que son fácilmente convertibles en efectivo, 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 ingresos a medida que se devengan, y aquéllos que al cierre del ejercicio están pendientes de vencimiento se incluyen en el estado de situación financiera consolidado incrementando el saldo de este epígrafe.

El epígrafe "Otros activos líquidos equivalentes" del estado de situación financiera consolidado 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 consolidadas 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 de la Sociedad dominante*

Las acciones propias de la Sociedad dominante 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 reconocen en el Patrimonio Neto.

### **5.7 Pasivos financieros**

Son pasivos financieros aquellas deudas que tiene el Grupo y que se han originado en la compra de bienes y servicios por sus operaciones de tráfico, o también aquellos 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. Al 31 de diciembre de 2009, dicho coste amortizado no difiere significativamente de su valor razonable.

El Grupo da de baja los pasivos financieros cuando se extinguen las obligaciones que los han generado.

### **5.8 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.

El Grupo efectúa las oportunas correcciones valorativas, reconociéndolas como un gasto en la cuenta de resultados consolidada cuando el valor neto realizable de las existencias es inferior a su precio de adquisición.

### **5.9 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 estado de situación financiera consolidado 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 y saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes nominadas en monedas distintas al euro se imputan a la cuenta de resultados consolidada en el epígrafe "Diferencias de cambio".

### **5.10 Impuesto sobre beneficios**

Desde el 1 de enero de 2002 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. 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. Las sociedades que componen el grupo de consolidación fiscal son las que consolidan por el método de integración global, excepto Binter Finance, BV e Iberia México, S.A. que no reúnen los requisitos legalmente establecidos para integrar dicho grupo.

El Impuesto corriente del ejercicio para cada sociedad es la cantidad que cada una de las sociedades satisfacen como consecuencia de las liquidaciones fiscales del Impuesto sobre el beneficio relativas al mismo. 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 impuesto diferido para todas las diferencias temporarias imponibles. Por su parte, los activos por impuesto diferido sólo se reconocen en la medida en que se considere probable que las sociedades del Grupo vayan a disponer de ganancias fiscales futuras con las que poder hacerlos efectivos.

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

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

### **5.11 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 estado de situación financiera consolidado. El saldo de este epígrafe representa la estimación del pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de cada ejercicio que están pendientes de utilizar a dicha fecha. Los ingresos por estos billetes y documentos de tráfico se reconocen en el momento de realizarse el transporte o servicio.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene en vigor 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 estado de situación financiera consolidado 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 resultados consolidada. 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 dominante durante los años de vigencia del programa.

En general, la política del Grupo 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 resultados consolidada 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 estado de situación financiera consolidado.

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 resultados consolidada.

#### **5.12 Provisiones a largo plazo**

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

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

Las cuentas anuales consolidadas 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 consolidada, 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. El Grupo procede a su reversión, total o parcial, cuando dichas obligaciones dejan de existir o disminuyen.

#### *Provisiones para planes de reestructuración*

La Sociedad dominante 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 tripulantes de cabina de pasajeros. El 20 de abril de 2009, la Sociedad dominante 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. Este 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.

La cuenta "Provisiones por reestructuración" del epígrafe "Provisiones a largo plazo" del estado de situación financiera consolidado incluye, entre otros, los pasivos por estos conceptos (véase Nota 10).

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

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

La cuenta "Provisiones para obligaciones con el personal" del epígrafe "Provisiones a largo plazo" del estado de situación financiera consolidado incluye, entre otros, los pasivos por estos conceptos (véase Nota 10).

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.

### **5.13 Montepío de Previsión Social Loreto**

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

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

Tanto en el ejercicio 2009 como en el ejercicio 2008, las aportaciones de la Sociedad dominante 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 - recurrentes" de las cuentas de resultados consolidadas adjuntas.

#### **5.14 Activos no corrientes y grupos enajenables de elementos mantenidos para la venta**

El Grupo 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 estado de situación financiera consolidado 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 resultados consolidada que corresponda según su naturaleza.

#### **5.15 Instrumentos financieros derivados y operaciones de coberturas**

Los derivados mantenidos por el Grupo 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 estado de situación financiera consolidado y posteriormente se realizan las correcciones valorativas necesarias para reflejar su valor razonable en cada momento, registrándose en el epígrafe "Derivados" del estado de situación financiera consolidado si son positivas, y como "Deudas a largo o corto plazo – Derivados" si son negativas. Los beneficios o pérdidas por dichas fluctuaciones se registran en la cuenta de resultados consolidada, salvo en el caso de que el derivado haya sido designado como instrumento de cobertura y ésta sea altamente efectiva, en cuyo caso su registro es el siguiente:

1. Coberturas de valor razonable: el elemento cubierto se valora por su valor razonable al igual que el instrumento de cobertura, registrándose las variaciones de valor de ambos en la cuenta de resultados consolidada, compensando los efectos en el mismo epígrafe de la cuenta de resultados consolidada.
2. Coberturas de flujos de efectivo: los cambios en el valor razonable de los derivados se registran en el epígrafe "Patrimonio Neto – Ajustes en patrimonio por valoración". El gasto o ingreso reconocido en dicho epígrafe se traspasa a la cuenta de resultados consolidada a medida que el subyacente tiene impacto en la cuenta de resultados consolidada por el riesgo cubierto neteando dicho efecto en el mismo epígrafe de la cuenta de resultados consolidada.

El valor razonable de los diferentes instrumentos financieros derivados se calcula de acuerdo con las técnicas de valoración descritas en la Nota 12.1.

#### **5.16 Corriente / no corriente**

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

#### **5.17 Beneficios por acción**

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

### **5.18 Estados de flujos de efectivo consolidados**

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

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

### **5.19 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.

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.

## **6. Inmovilizaciones materiales**

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	Trasposos	Retiros	31-12-2009
<b>Coste:</b>					
Flota aérea	1.549	46	25	(163)	1.457
	1.549	46	25	(163)	1.457
Otro inmovilizado material-					
Terrenos	3	-	-	-	3
Edificios y otras construcciones	158	-	-	(3)	155
Maquinaria, instalaciones y utillaje	450	16	4	(4)	466
Elementos de transporte terrestre	32	1	-	-	33
Mobiliario y enseres	21	2	-	(1)	22
Equipos para proceso de información	112	5	-	(3)	114
Repuestos para inmovilizado	216	22	-	(29)	209
Simuladores de vuelo	3	-	-	-	3
Inmovilizado en curso	21	29	(12)	(16)	22
	1.016	75	(8)	(56)	1.027
<b>Amortizaciones:</b>					
Flota aérea	(731)	(105)	-	113	(723)
	(731)	(105)	-	113	(723)
Otro inmovilizado material-					
Edificios y otras construcciones	(118)	(4)	-	1	(121)
Maquinaria, instalaciones y utillaje	(330)	(22)	-	5	(347)
Elementos de transporte terrestre	(23)	(3)	-	-	(26)
Mobiliario y enseres	(16)	(1)	-	1	(16)
Equipos para proceso de información	(81)	(11)	-	2	(90)
Repuestos para inmovilizado	(105)	(10)	-	18	(97)
Simuladores de vuelo	(1)	-	-	-	(1)
	(674)	(51)	-	27	(698)
<b>Provisiones:</b>					
Flota aérea	(39)	(2)	-	24	(17)
Otro inmovilizado material	(3)	-	-	3	-
	(42)	(2)	-	27	(17)
<b>Total neto</b>	<b>1.118</b>				<b>1.046</b>

Ejercicio 2008

	Millones de Euros				
	31-12-2007	Adiciones o dotaciones	Trasposos	Retiros	31-12-2008
<b>Coste:</b>					
Flota aérea	2.092	137	(315)	(365)	1.549
	2.92	137	(315)	(365)	1.549
Otro inmovilizado material-					
Terrenos	3	-	-	-	3
Edificios y otras construcciones	159	-	-	(1)	158
Maquinaria, instalaciones y utillaje	464	10	1	(25)	450
Elementos de transporte terrestre	36	-	-	(4)	32
Mobiliario y enseres	21	-	-	-	21
Equipos para proceso de información	100	15	-	(3)	112
Repuestos para inmovilizado	207	19	-	(10)	216
Simuladores de vuelo	3	-	-	-	3
Inmovilizado en curso	8	21	(6)	(2)	21
	1.001	65	(5)	(45)	1.016
<b>Amortizaciones:</b>					
Flota aérea	(1.162)	(121)	280	272	(731)
	(1.162)	(121)	280	272	(731)
Otro inmovilizado material-					
Edificios y otras construcciones	(116)	(4)	-	2	(118)
Maquinaria, instalaciones y utillaje	(329)	(24)	-	23	(330)
Elementos de transporte terrestre	(23)	(3)	-	3	(23)
Mobiliario y enseres	(15)	(1)	-	-	(16)
Equipos para proceso de información	(73)	(11)	-	3	(81)
Repuestos para inmovilizado	(99)	(10)	-	4	(105)
Simuladores de vuelo	(1)	-	-	-	(1)
	(656)	(53)	-	35	(674)
<b>Provisiones:</b>					
Flota aérea	(139)	-	54	46	(39)
Otro inmovilizado material	(3)	-	-	-	(3)
	(142)	-	54	46	(42)
<b>Total neto</b>	<b>1.133</b>				<b>1.118</b>

6.1 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
	<b>46</b>	<b>137</b>

En 2009 el Grupo 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 dominante 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 7.1.3), así como traspasos del inmovilizado en curso.

En el ejercicio 2008 el Grupo 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 345 millones de euros de coste, 280 millones de euros de amortización acumulada y 54 millones de euros de provisiones por deterioro. El resto de traspasos del ejercicio 2008 correspondieron, fundamentalmente, a depósitos previamente constituidos para la adquisición de aviones y motores, que se encontraban registrados en el epígrafe "Inversiones financieras a largo plazo – Otros activos financieros" (véase Nota 7.1.3).

#### Retiros

Los retiros de cada ejercicio corresponden a:

Flota	Millones de Euros					
	2009			2008		
	Coste	Amortización Acumulada	Provisiones	Coste	Amortización Acumulada	Provisiones
A-320	34	(8)	-	47	(10)	-
MD	-	-	-	152	(132)	(18)
A-340	3	(3)	-	15	(9)	-
B-747	126	(102)	(24)	148	(120)	(28)
MD-88	-	-	-	3	(1)	-
	<b>163</b>	<b>(113)</b>	<b>(24)</b>	<b>365</b>	<b>(272)</b>	<b>(46)</b>

Flota A-320:

La Sociedad dominante 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 "Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado" de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2009 adjunta. Adicionalmente se ha procedido a la baja de un motor siniestrado durante el ejercicio, del que se ha recuperado 1 millón de euros de la compañía aseguradora, registrando dicho beneficio en el epígrafe "Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado" de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2009 adjunta. Asimismo, dentro del plan de revisiones de esta flota, el Grupo ha procedido a ejecutar las mismas, dando de baja el coste de dichas revisiones que estaba totalmente amortizado.

En 2008, la Sociedad dominante vendió dos aviones A-320 que previamente habían sido adquiridos en ese mismo ejercicio y que no se llegaron a operar. El resultado de la venta se recoge en el epígrafe "Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado" de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2008 adjunta. Asimismo, dentro del plan de revisiones de esta flota, la Sociedad dominante procedió a ejecutar las mismas, dando de baja el coste de dichas revisiones que estaba totalmente amortizado.

Flota MD-87:

En 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, el Grupo obtuvo un beneficio de 5 millones de euros registrado en el epígrafe "Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado" de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2008 adjunta.

Flota B-747:

Durante el ejercicio 2008, el Grupo 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 de flota aérea

Para cubrir los posibles deterioros por bajas previstas de flota aérea, el Grupo dota provisiones para adecuar el valor neto contable de los aviones que se darán de baja a su valor neto de realización. Los movimientos habidos en 2008 y 2009 son los siguientes:

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
	<b>139</b>	<b>(46)</b>	<b>(54)</b>	<b>39</b>	<b>2</b>	<b>(24)</b>	<b>-</b>	<b>17</b>

#### **Compromisos y otras garantías sobre flota**

La Sociedad dominante garantiza la utilización de veinte aviones en régimen de alquiler operativo o arrendamiento financiero durante un periodo de entre 9 y 14 años, frente a los suscriptores de una emisión de bonos 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 dominante está llevando a cabo un plan de renovación de su flota, estructurado bajo diversos contratos firmados con Airbus, para las flotas A-319, A-320, A-330 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				Total
	Año 2010	Año 2011	Año 2012	Año 2013	
A-320	-	3	-	7	10
A-340-600	2	-	-	-	2
	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>7</b>	<b>12</b>

Para atender este plan de renovación la Sociedad dominante 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 7.1.3). A continuación se resume el calendario de entrega del importe pendiente:

	Millones de Euros
2010	21
2011	18
2012	29
2013	1
	<b>69</b>

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 dominante 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 epígrafe "Inversiones financieras a largo plazo – Otros activos financieros" del estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2009 (véase Nota 7.1.3).

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 – Otros activos financieros" del estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2009 adjunto (véase Nota 7.2).

### **Flota operativa**

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

Flota	Número de aviones			Total
	En Propiedad	En arrendamiento financiero	En arrendamiento operativo	
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
	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>90</b>	<b>109</b>



El cuadro anterior no incluye un avión de la flota B-747 propiedad del Grupo, 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 6.6, "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 el Grupo 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 se 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 dominante:

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
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>17</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>18</b>	<b>90</b>

Además de los aviones que figuran en el cuadro anterior, el Grupo 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 consolidadas no es voluntad de los Administradores de la Sociedad dominante ejercitar las opciones de compra ni solicitar o acogerse a las extensiones contempladas en los citados contratos que impliquen la utilización de los aviones correspondientes por períodos superiores a 16 años.

### **Gastos por arrendamiento operativo**

Las rentas devengadas durante 2009 y 2008 por los contratos de arrendamientos operativo y wet lease de aeronaves han ascendido a 331 y 357 millones de euros, respectivamente, y se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación recurrentes" de las cuentas de resultados consolidadas adjuntas (véase Nota 15.3). 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
	<b>1.509(*)</b>	<b>1.828</b>

(\*) 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 12).

## 6.2 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 dominante no esperan quebrantos significativos como consecuencia del proceso de reversión toda vez que los programas de mantenimiento aseguran un permanente buen estado de uso.

## 6.3 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 en 2008).

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 2009, incluyendo el importe de las opciones de compra, se detalla en la Nota 11.2.

## 6.4 Elementos totalmente amortizados

Al 31 de diciembre de 2009 y 2008, el coste de los bienes totalmente amortizados que el Grupo mantiene en su inmovilizado material asciende a 407 y 356 millones de euros, respectivamente, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Millones de Euros	
	31-12-2009	31-12-2008
Flota aérea	29	24
Construcciones	62	59
Maquinaria, instalaciones y utillaje	229	196
Mobiliario y enseres	8	8
Equipos para proceso de información	66	57
Elementos de transporte y otro inmovilizado	13	12
	<b>407</b>	<b>356</b>

## 6.5 Cobertura de seguros

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

## 6.5 Activos no corrientes no operativos

Al 31 de diciembre de 2009 el Grupo mantiene registrados en el epígrafe "Inmovilizado material" del estado de situación financiera consolidado 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 6.1 de esta Nota.

## 6.6 Activos no corrientes mantenidos para la venta

La totalidad del importe registrado en este epígrafe del estado de situación financiera consolidado adjunto corresponde a los aviones de la flota MD propiedad del Grupo 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 2009 se ha procedido a la venta de once motores de esta flota con un valor neto contable de 2 millones de euros, registrándose un beneficio de 2 millones de euros en el epígrafe "Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado" de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2009 adjunta. Adicionalmente, se ha procedido a dar de baja un motor siniestrado de dicha flota

## 7. Inversiones financieras

### 7.1 Inversiones financieras a largo plazo

El detalle del saldo del epígrafe "Inversiones financieras a largo plazo" al 31 de diciembre de 2009 y 2008, es el siguiente:

31 de diciembre de 2009

	Millones de Euros				
	Instrumentos de patrimonio	Créditos a terceros	Derivados (Nota 12)	Otros activos financieros	Total
Préstamos y partidas a cobrar	10	77	-	147	234
Activos disponibles para la venta:					
- Valorados a valor razonable	243	-	-	-	243
- Valorados a coste	16	-	-	-	16
Derivados	-	-	4	-	4
<b>Total</b>	<b>269</b>	<b>77</b>	<b>4</b>	<b>147</b>	<b>497</b>

31 de diciembre de 2008

	Millones de Euros				
	Instrumentos de patrimonio	Créditos a terceros	Derivados (Nota 12)	Otros activos financieros	Total
Préstamos y partidas a cobrar	12	123	-	238	373
Activos disponibles para la venta:					
- Valorados a valor razonable	219	-	-	-	219
- Valorados a coste	16	-	-	-	16
Derivados	-	-	70	(6)	64
<b>Total</b>	<b>247</b>	<b>123</b>	<b>70</b>	<b>232</b>	<b>672</b>

**7.1.1 Instrumentos de patrimonio**

Los movimientos registrados en este epígrafe del estado de situación financiera consolidado durante los ejercicios 2009 y 2008, 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
<b>Préstamos y cuentas a cobrar:</b> <i>Sociedades Iberbus</i>	40,00-45,00	12	-	(2)	-	-	10
<b>Activos financieros disponibles para la venta:</b>							
- <b>Valorados a valor razonable</b>							
British Airways Plc	9,99	217	-	-	-	25	242
Otros		2	-	(1)	-	-	1
- <b>Valorados a coste</b>							
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,90	9	-	-	-	-	9
Wam Acquisition, S.A.	11,57	7	-	-	-	-	7
		<b>247</b>	<b>-</b>	<b>(3)</b>	<b>-</b>	<b>25</b>	<b>269</b>

Ejercicio 2008

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
<b>Préstamos y cuentas a cobrar:</b> <i>Sociedades Iberbus</i>	40,00-45,00	25	-	(9)	(4)	-	12
<b>Activos financieros disponibles para la venta:</b>							
- <b>Valorados a valor razonable</b>							
British Airways Plc	9,9	-	331	-	-	(114)	217
Otros		1	-	-	-	1	2
- <b>Valorados a coste</b>							
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,90	9	-	-	-	-	9
Wam Acquisition, S.A.	11,57	7	-	-	-	-	7
		<b>42</b>	<b>331</b>	<b>(9)</b>	<b>(4)</b>	<b>(113)</b>	<b>247</b>

### *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 el Grupo 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 "Ajustes en patrimonio por valoración" del estado de situación financiera consolidado 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 dominante 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 dominante ha procedido durante el ejercicio 2009, a la venta de su participación en Oposto Ltd., por su valor contable.

## **7.1.2 Créditos a terceros**

Los movimientos habidos en este epígrafe del estado de situación financiera consolidado durante los ejercicios 2009 y 2008 son los siguientes:

Ejercicio 2009

	Millones de Euros				
	Saldo al 31-12-2008	Altas	Diferencias de cambio	Trasposos	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
Clickair, S.A.–Acciones privilegiadas (Nota 2.3)	76	-	-	(76)	-
Créditos a Iberlease 2004 Ltd.	38	-	(1)	-	37
Otros créditos	1	1	-	-	2
<b>Total coste</b>	<b>231</b>	<b>1</b>	<b>(2)</b>	<b>(91)</b>	<b>139</b>
<b>Provisiones</b>	<b>(108)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>46</b>	<b>(62)</b>
<b>Total neto</b>	<b>123</b>				<b>77</b>

Ejercicio 2008

	Millones de Euros				
	Saldo al 01-01-2008	Altas	Diferencias de cambio	Trasposos	Saldo al 31-12-2008
Créditos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (a)	26	-	-	-	26
Créditos a sociedades Iberbus	78	-	4	(28)	54
Créditos a Aerolíneas Argentinas, S.A. (a)	36	-	-	-	36
Clickair, S.A. – Acciones privilegiadas	23	53	-	-	76
Créditos a Iberlease 2004 Ltd.	36	-	2	-	38
Otros créditos	1	-	-	-	1
<b>Total coste</b>	<b>200</b>	<b>53</b>	<b>6</b>	<b>(28)</b>	<b>231</b>
<b>Provisiones</b>	<b>(84)</b>	<b>(18)</b>	<b>-</b>	<b>(6)</b>	<b>(108)</b>
<b>Total neto</b>	<b>116</b>				<b>123</b>

- (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*

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene concedido un préstamo a cada una de las seis sociedades Iberbús 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 22 millones de dólares USA. Estos préstamos están concedidos a un plazo igual al de la duración del contrato de arrendamiento operativo del correspondiente avión A-340-300, y a tipos de interés que oscilan entre el 4% y el 6% anual, produciéndose su amortización de una sola vez al vencimiento, que se sitúa entre 2010 y 2012. El Grupo ha procedido a reclasificar al epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo – Otros activos financieros" los créditos que vencen en 2010 (véase Nota 7.2).

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
	<b>38</b>	<b>54</b>

*Iberlease 2004 Ltd.*

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

*7.1.3 Otros activos financieros a largo plazo*

Los movimientos habidos durante los ejercicios 2009 y 2008 en este epígrafe, han sido 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	22	1	(3)	6	(1)	25
	<b>232</b>	<b>41</b>	<b>(45)</b>	<b>(92)</b>	<b>11</b>	<b>147</b>

Ejercicio 2008

	Millones de Euros					
	Saldo al 31-12-2007	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	16	7	-	(1)	-	22
	<b>220</b>	<b>92</b>	<b>(31)</b>	<b>(51)</b>	<b>2</b>	<b>232</b>

*Depósitos*

Las cantidades incluidas en la cuenta "Depósitos por adquisición de flota" corresponden a los importes entregados a cuenta de la adquisición de aviones y de motores (véase Nota 6.1) 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	-
	<b>119</b>	<b>3</b>	<b>213</b>	<b>3</b>

De acuerdo con las entradas previstas de flota, el Grupo estima que en 2009 se aplicarán depósitos por importe de 65 millones de euros.

## 7.2 Inversiones financieras a corto plazo

El desglose de este epígrafe del estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2009 y 2008 adjunto, es el siguiente:

	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	1.002	1.638
Derivados (Nota 12)	55	79
<b>Total</b>	<b>1.088</b>	<b>1.751</b>

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 Nota 6.1).

A 31 de diciembre de 2009 y 2008 el Grupo tiene colocadas en activos financieros a corto plazo, fundamentalmente en depósitos, eurodepósitos, europagarés e Imposiciones a plazo fijo y pagarés, 874 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 de las inversiones registradas en el epígrafe "Otros activos líquidos equivalentes" del estado de situación financiera consolidado fue del 1,08% y del 4,70% en 2009 y 2008, respectivamente.

## 8. Deudores

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

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



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

## **9. Patrimonio neto**

### **9.1 Capital social**

Al 31 de diciembre de 2009 y 2008, el capital social de la Sociedad dominante 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 dominante, al cierre de los ejercicios 2009 y 2008, eran los siguientes:

	31-12-2009		31-12-2008	
	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
	<b>953.103.008</b>	<b>100</b>	<b>953.103.008</b>	<b>100</b>

### **9.2 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.

### **9.3 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.

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

### **9.4 Reservas en sociedades consolidadas por integración global**

El detalle por sociedad al 31 de diciembre de 2009 y 2008 es el siguiente:

Entidad	Millones de Euros	
	31-12-2009	31-12-2008
Ajustes atribuidos a la Sociedad dominante	(7)	(11)
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	4	3
VIVA, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	3	3
Iberia México S.A.	1	-
	<b>1</b>	<b>(5)</b>

### 9.5 Reservas en sociedades puestas en equivalencia

El detalle por sociedad al 31 de diciembre de 2009 y 2008 es el siguiente:

Entidad	Millones de Euros	
	31-12-2009	31-12-2008
Clickair, S.A.	-	(31)
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	1	3
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A.	-	1
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S.A.	-	1
Handling Guinea Ecuatorial, S.A.	1	-
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.	4	3
Serpista, S.A.	2	1
Grupo Air Miles	1	1
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>(21)</b>

### 9.6 Acciones propias de la Sociedad dominante

El movimiento de los ejercicios 2009 y 2008 en el epígrafe "Acciones propias" de los estados de situación financiera consolidados adjuntos, es el siguiente:

	Ejercicio 2009		Ejercicio 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)
<b>Al cierre del ejercicio</b>	<b>27.898.271</b>	<b>64</b>	<b>27.898.271</b>	<b>64</b>

Las acciones propias en poder de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. al 31 de diciembre de 2009 y 2008 representan, el 2,93% del capital social con un valor nominal global de 22 millones de euros. El precio medio de adquisición de las acciones de la Sociedad dominante mantenidas por el Grupo al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 es de 2,31 euros por acción. Asimismo, el precio medio de venta de acciones propias por la Sociedad dominante en el ejercicio 2008 fue de 2,69 euros por acción.

De acuerdo al proceso de fusión descrito en la nota 7.1.1 está previsto que las acciones propias sean amortizadas.

## 9.7 Beneficio por acción

El beneficio básico por acción para los ejercicios 2009 y 2008 es el siguiente:

	2009	2008
Resultado atribuible a la Sociedad dominante (millones de euros)	(273)	32
Número medio ponderado de acciones en circulación (millones de acciones)	925	929
Beneficio / (Pérdida) básico por acción (euros)	(0,295)	0,034

## 9.8 Ajustes en patrimonio por valoración

La composición y movimiento en este epígrafe durante los ejercicios 2008 y 2009, es el siguiente:

	Millones de Euros						
	Saldo al 01-01-2008	Aumentos	Dismi- nuciones	Saldo al 31-12-2008	Ajustes por cambio de criterio (Nota 3.2)	Dismi- nuciones	Saldo al 31-12-2009
Instrumentos financieros de cobertura	127	335	(66)	396	-	(382)	14
Activos financieros disponibles para la venta	-	114	-	114	-	(25)	89
Programa "Iberia Plus"	-	-	-	-	36	(36)	-
Efecto fiscal	(38)	(135)	20	(153)	(11)	133	(31)
<b>Total</b>	<b>89</b>	<b>314</b>	<b>(46)</b>	<b>357</b>	<b>25</b>	<b>(310)</b>	<b>72</b>

## 10. 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	Trasposos	Exceso de Provisiones (Nota 14.2)	Saldo al 31-12-2009
Provisiones para obligaciones con el personal	669	49	(20)	(55)	(45)	598
Provisión por reestructuración	433	51	(114)	55	-	425
Provisión para grandes reparaciones (Nota 5.2)	74	24	(2)	-	(10)	86
Otras provisiones (Nota 5.12)	107	3	(10)	-	-	100
	<b>1.283</b>	<b>127</b>	<b>(146)</b>	<b>-</b>	<b>(55)</b>	<b>1.209</b>

### 10.1 Provisiones para obligaciones con el personal

Las adiciones al epígrafe "Provisiones para obligaciones con el personal" incluyen la dotación anual del coste normal, así como, la correspondiente a los rendimientos financieros de la provisión ya constituida y que se recogen en la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2009 en los epígrafes "Gastos de personal – Recurrentes" 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 provisiones para obligaciones con el personal que en 2009 se ha acogido al Expediente de Regulación de Empleo (véase Nota 5.10). 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 registrado 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 5.12). Hasta esa fecha, el saldo del epígrafe “Provisiones para obligaciones con el 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 acojan 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 dominante 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 estado de situación financiera consolidado.

Los 45 millones de euros dados de baja de esta provisión se han registrado como ingreso en el epígrafe “Otros ingresos de explotación – no recurrentes” de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2009 adjunta.

### **10.2 Provisiones por reestructuración**

El saldo del epígrafe “Provisión por reestructuración”, corresponde al valor actual de los pasivos derivados del Expediente de Regulación de Empleo (véase Nota 5.12) voluntario aprobado en 2001 y prorrogado hasta 2010 (3.832 empleados al 31 de diciembre de 2009). El 20 de abril de 2009, la Sociedad dominante 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 acojan al Expediente.

### **10.3 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 5.12).

## **11. Deudas a largo y corto plazo**

La composición de las deudas con entidades de crédito al 31 de diciembre de 2009 y 2008 clasificadas de acuerdo con sus vencimientos, es la 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	76	191
Arrendamiento financiero	30	224	254	55	223	278
Otros pasivos financieros	17	2	19	22	1	23
Valorados a valor razonable:						
Derivados (Nota 12)	27	48	75	448	103	551
<b>Total</b>	<b>295</b>	<b>301</b>	<b>596</b>	<b>640</b>	<b>403</b>	<b>1.043</b>

### 11.1 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
	<b>221</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>248</b>

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	8	80
Dólar USA	58	53	-	-	-	-	111
	<b>115</b>	<b>56</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>191</b>

El tipo de interés medio ponderado anual de estos préstamos y créditos fue del 4,70% y 4,86% para los ejercicios 2009 y 2008, respectivamente.

El Grupo 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.

## 11.2 Acreedores por arrendamiento financiero

Al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 el Grupo 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
<b>Total valor actual</b>	<b>121</b>	<b>131</b>	<b>133</b>	<b>147</b>

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

Los arrendamientos financieros más significativos mantenidos por el Grupo corresponden a aeronaves (véase Nota 6.1).

La duración de los arrendamientos financieros de aeronaves desde su origen oscila entre 7 y 16 años.

## 12. Instrumentos financieros

### 12.1 Políticas de gestión de riesgos

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

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

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

#### Gestión de capital

El Grupo gestiona su capital para asegurar que las compañías del Grupo serán capaces de continuar como negocios rentables a la vez que maximizan el retorno de los accionistas. La política que desarrolla el Grupo para cumplir los objetivos fijados, se soporta, entre otros instrumentos, en el mantenimiento del equilibrio adecuado entre la deuda y el patrimonio neto. Esta política permite compatibilizar la creación de valor para el accionista con el acceso a los mercados financieros a un coste competitivo para cubrir las necesidades de financiación del plan de inversiones no cubiertas por la generación de fondos del negocio.

La gestión de capital que realiza el Grupo opera sobre tres magnitudes económicas: el patrimonio neto y la deuda, tanto la registrada en el estado de situación financiera, como la ajustada o equivalente, considerando en esta última los compromisos derivados de los alquileres:

- a) El patrimonio neto incluye el capital social, las reservas, los resultados y los ajustes por cambios de valor.
- b) La deuda neta registrada en el estado de situación financiera consolidada incluye las deudas con entidades de crédito menos los activos líquidos y el efectivo, excluidas las valoraciones de derivados.
- c) La deuda neta ajustada o equivalente incorpora a la deuda neta los alquileres de flota capitalizados, excluidos los impactos de derivados, y elimina los intereses capitalizados de los préstamos a las sociedades *Iberbus*.

En el siguiente detalle se especifican conceptual y cuantitativamente estos parámetros:

	Millones de Euros	
	2009	2008
Resultado consolidado	(273)	32
Patrimonio neto	1.551	1.564
Endeudamiento neto:	(1.417)	(1.803)
Deuda remunerada	502	469
Disponible líquido	(1.919)	(2.272)
Endeudamiento ajustado	1.229	1.012
<b>Apalancamiento (Endeudamiento ajustado / Patrimonio neto + Endeudamiento ajustado)</b>	<b>44,2%</b>	<b>39,3%</b>

#### Riesgo de tipo de cambio

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

Este riesgo se gestiona, básicamente, de manera combinada con dos clases de 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 del Grupo (incluyendo las operaciones de arrendamiento operativo de aviones) el Grupo tiene una exposición a la subida de tipos de interés de las monedas en que denomina su deuda.

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

#### Riesgo de precio de combustible

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

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

### Riesgo de liquidez

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

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, realizándose tanto las colocaciones de tesorería como la contratación de derivados con entidades financieras de elevada solvencia, “ratings” desde AA a A+ por la agencia “Fitch IBCA”.

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

El Grupo mantiene una gestión prudente del riesgo de liquidez mediante el uso instrumentos altamente líquidos a corto plazo; repos de deuda, eurodepósitos y papel comercial, contratados a través de entidades financieras españolas de primer orden.

La siguiente tabla detalla el análisis de la liquidez del Grupo para sus instrumentos financieros al 31 de diciembre de 2009. El cuadro se ha elaborado a partir de los flujos netos efectivos sin descontar para el caso de los derivados, habiéndose determinado con los implícitos calculados a partir de la curva de tipos de interés, cuando dicha liquidación (a cobrar o a pagar) no es fija. Para el resto de instrumentos financieros el importe ha sido determinado mediante los flujos previstos, sin descontar:

	Millones de Euros				
	< 6 meses	6 meses – 1 año	1 año – 5 años	> 5 años	Total
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	886	-	-	-	886
Inversiones financieras:					
Créditos a terceros	-	31	77	-	108
Otros activos financieros	925	134	83	7	1.149
Deudores	478	-	-	-	478
Deudas:					
Deudas con entidades de crédito	(220)	(1)	(19)	(8)	(248)
Arrendamiento financiero	(17)	(17)	(250)	(16)	(300)
Otros pasivos financieros	(5)	(12)	(2)	-	(19)
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	(1.075)	-	-	-	(1.075)
Instrumentos financieros derivados:					
Coberturas rentas de aviones	(11)	(11)	(28)	-	(50)
Coberturas de tipos de cambio (*)	9	5	-	-	14
Coberturas de combustible	4	21	-	-	25
	<b>974</b>	<b>150</b>	<b>(139)</b>	<b>(17)</b>	<b>968</b>

(\*) Coberturas vinculadas a tipo de cambio, gastos en combustible, seguros y adquisición de flota

### Riesgo de crédito

Los principales activos financieros del Grupo 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 el Grupo 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.



El importe de los activos financieros reconocidos en los estados financieros, neto de pérdidas por deterioro, representa la máxima exposición del Grupo a riesgo de crédito, sin tener en cuenta las garantías constituidas u otras mejoras crediticias.

El importe de los activos financieros reconocidos en los estados financieros, neto de pérdidas por deterioro, representa la máxima exposición del Grupo a riesgo de crédito, sin tener en cuenta las garantías constituidas u otras mejoras crediticias.

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, el Grupo 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, el Grupo tiene constituida una póliza de seguros de cobertura parcial.

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.

#### Técnicas de valoración e hipótesis aplicables para la medición del valor razonable

Los valores razonables de los activos y pasivos financieros se determinarán de la siguiente forma:

- a) Los valores razonables de activos y pasivos financieros con los términos y condiciones estándar y que se negocian en los mercados activos y líquidos se determinarán con referencia a los precios cotizados en el mercado.
- b) El valor razonable de otros activos financieros y pasivos financieros (excluidos los instrumentos derivados) se determinan de acuerdo con los modelos de valoración generalmente aceptados sobre la base de descuento de flujos de caja utilizando los precios de transacciones observables del mercado y las cotizaciones de contribuidores para instrumentos similares.
- c) Para la determinación del valor razonable de los derivados de tipo de interés se utiliza el descuento de los flujos de caja en base a los implícitos determinados por la curva de tipos de interés según las condiciones del mercado. Para la determinación del valor razonable de opciones, el Grupo utiliza el modelo de valoración de Black & Scholes y sus variantes, utilizando a tal efecto las volatilidades de mercado para los precios de ejercicio y vencimientos de dichas opciones.

La siguiente tabla presenta un análisis de los instrumentos financieros valorados con posterioridad a su reconocimiento inicial a valor razonable, agrupados en niveles 1 a 3 basado en el grado en que el valor razonable es observable:

- a) Nivel 1: son aquellos referenciados a precios cotizados en mercados activos para activos o pasivos idénticos.
- b) Nivel 2: son aquellos referenciados a otros inputs (que no sean los precios cotizados incluidos en el nivel 1) observables para el activo o pasivo, ya sea directamente, es decir, precios, o indirectamente a través de derivados de precios.
- c) Nivel 3: son los referenciados a técnicas de valoración, que incluyen inputs para el activo o pasivo que no se basan en datos de mercado observables.

	Millones de Euros			
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total
Instrumentos financieros derivados:				
De activo	-	59	-	59
De pasivo	-	(75)	-	(75)
Activos disponibles para la venta	242	-	1	243
	<b>242</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>227</b>

## 12.2 Instrumentos financieros derivados

Siguiendo la política de gestión de riesgos descrita en la Nota 12.1 anterior, el Grupo Iberia realiza contrataciones de derivados principalmente de tipo de cambio, tipo de interés y precio del combustible de aviación.

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

El Grupo 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 estado de situación financiera consolidado.
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 resultados consolidadas) y los activos y pasivos subyacentes cubiertos, son los siguientes:

	Moneda	Millones de Dólares
		Importe
<b>Subyacente:</b>		
<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)
<b>Total subyacente</b>		<b>297</b>
<b>Derivado:</b>		
Cross Currency Swap	USD	(7)
Fx Swaps	USD	302
<b>Total derivados</b>		<b>295</b>

El valor razonable de estos derivados al 31 de diciembre de 2009 asciende a 0,2 millones de euros negativos y su cambio de valor respecto al 31 de diciembre de 2008, 6 millones de euros, se ha registrado como beneficio 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 estado de situación financiera consolidado 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 resultados consolidada 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
<b>Cross Currency Swaps:</b>							
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 dominante 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 dominante 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 USA			
		31-12-2009	31-12-2010	31-12-2011	31-12-2012
<b>Interest Rate Swaps:</b>					
De flotante a flotante (*)	USD	256	235	212	63

(\*) La Sociedad dominante 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 dominante 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 24,8 millones de euros en cuentas de activo y, marginalmente, 30.000 euros en cuentas de pasivo, en el epígrafe "Deudas a corto plazo" del estado de situación financiera consolidado 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.

### **13. Situación fiscal**

#### **13.1 Saldos con las 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
<b>Saldos no corrientes:</b>		
Activos por impuesto diferido	635	591
	<b>635</b>	<b>591</b>
<b>Saldos corrientes:</b>		
Haciendas Públicas extranjeras	5	7
Por el Impuesto sobre el Valor Añadido	12	21
Por otros conceptos	5	2
	<b>22</b>	<b>30</b>

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
<b>Saldos no corrientes:</b>		
Pasivos por impuesto diferido	7	1
	<b>7</b>	<b>1</b>
<b>Saldos corrientes:</b>		
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
Por otros conceptos	1	5
	<b>119</b>	<b>125</b>

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

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

La conciliación del resultado contable consolidado con la base imponible y el gasto o ingreso por el impuesto sobre beneficios, es el siguiente:

	Millones de euros			
	2009		2008	
	Cuenta a cobrar / (pagar)	Gasto / (Ingreso)	Cuenta a cobrar/ (pagar)	Gasto / (Ingreso)
Resultado contable del ejercicio antes de impuestos	(435)	(435)	36	36
Ajustes de consolidación (a)	(8)	(8)	-	-
Diferencias permanentes:				
Aumentos	2	2	2	2
Disminuciones	-	-	(10)	(10)
Diferencias temporales:				
Con origen en el ejercicio-				
Aumentos (b)	151	-	117	-
Disminuciones (c)	(57)	-	-	-
Con origen en ejercicios anteriores-				
Aumentos	1	-	-	-
Disminuciones (d)	(222)	-	(210)	-
<b>Base imponible (resultado fiscal)</b>	<b>(568)</b>	<b>(441)</b>	<b>(65)</b>	<b>28</b>
Cuota fiscal al 30%	(170)	(132)	(20)	8
Deducciones	(6)	(6)	(6)	(6)
<b>Activo por impuesto diferido - Crédito fiscal</b>	<b>(176)</b>	<b>-</b>	<b>(26)</b>	<b>-</b>
<b>Gasto / (Ingreso) por Impuesto sobre Sociedades</b>	<b>-</b>	<b>(138)</b>	<b>-</b>	<b>2</b>
Ajustes a la imposición sobre beneficios (Nota 13.3)	-	(24)	-	2
<b>Total Gasto / (Ingreso) por Impuesto sobre Sociedades</b>	<b>-</b>	<b>(162)</b>	<b>-</b>	<b>4</b>

- (a) Los ajustes de consolidación recogen, fundamentalmente, los resultados positivos aportados por las sociedades puestas en equivalencia.
- (b) 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.
- (c) 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 de Vueling Airlines, S.A., y a la consideración como gasto deducible del ejercicio de la revalorización del pasivo por el programa de puntos "Iberia Plus" como consecuencia del cambio de criterio mencionado en la Nota 2.3.
- (d) 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. Las sociedades consolidadas se han acogido a determinados beneficios fiscales por dicho concepto, teniendo previsto acreditar deducciones por importe de 4 millones de euros en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2009, habiendo acreditado un importe de 3 millones de euros en la liquidación del ejercicio 2008.

El Grupo Iberia ha previsto acreditar en 2009 deducciones en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades por doble imposición interna e internacional por importe de 2 millones de euros, habiendo acreditado por dichos conceptos un importe de 2 millones de euros en el ejercicio 2008.

En los últimos ejercicios los importes reinvertidos y las deducciones correspondientes han sido los siguientes:

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

### 13.3 Desglose del gasto por Impuesto sobre Sociedades

El desglose del gasto 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)	2
Ajustes a la imposición sobre beneficios	(24)	2
<b>Total gasto por impuesto</b>	<b>(162)</b>	<b>4</b>

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 las declaraciones del mencionado impuesto finalmente presentadas.

La conciliación entre el gasto o ingreso por Impuesto sobre Sociedades de acuerdo con el el tipo estatutario vigente en España y el tipo efectivo aplicable al Grupo, es como sigue:

	Millones de Euros	
	2009	2008
Gasto / (Ingreso) calculado de acuerdo con el tipo estatutario aplicable en España	(130)	11
Efecto de:		
Diferencias permanentes	-	(3)
Resultado procedente de sociedades puestas en equivalencia	(2)	-
Deducciones	(6)	(6)
Ajustes a la imposición	(24)	2
	<b>(162)</b>	<b>4</b>

### 13.4 Activos y pasivos por impuesto diferido registrados directamente en el patrimonio neto

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



	Millones de Euros						
	Saldo al 01-01-2008	Aumentos	Dismi- nuciones	Saldo al 31-12-2008	Ajustes por cambio de criterio (Nota 3.2)	Dismi- nuciones	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)	-
<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>135</b>	<b>(20)</b>	<b>153</b>	<b>11</b>	<b>(133)</b>	<b>31</b>

### 13.5 Activos y pasivos por impuesto diferido registrados

Los activos y pasivos por impuestos diferidos, se han registrado en el estado de situación financiera consolidado en los epígrafes "Activos por impuestos diferidos" y "Pasivos por impuestos diferidos", respectivamente, 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	565	-
Crédito fiscal por bases imponibles negativas	199	-	20	1
Deducciones pendientes de aplicar	14	-	6	-
	<b>635</b>	<b>7</b>	<b>591</b>	<b>1</b>

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 13.4).

El movimiento en el saldo de los activos por impuestos diferidos en 2009 y 2008 es el siguiente:

	Millones de Euros			
	Activos por impuesto diferido			
	Por diferencias temporarias	Por bases imponibles negativas	Por deducciones pendientes de aplicación	Total
Saldo al 1 de enero de 2008	476	-	-	476
Altas	158	20	6	184
Bajas	(69)	-	-	(69)
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2008</b>	<b>565</b>	<b>20</b>	<b>6</b>	<b>591</b>
Ajuste por cambio de criterio (Nota 3.2)	11	-	-	11
<b>Saldo al 1 de enero de 2009</b>	<b>576</b>	<b>20</b>	<b>6</b>	<b>602</b>
Altas	45	170	6	221
Bajas	(201)	-	-	(201)
Ajustes positivos a la imposición (Nota 13.3)	2	9	2	13
<b>Saldos al 31 de diciembre de 2009</b>	<b>422</b>	<b>199</b>	<b>14</b>	<b>635</b>

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	97	29	2023
2009	566	170	2024
	<b>663</b>	<b>199</b>	

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	517
	<b>635</b>

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

### 13.6 Inspecciones fiscales

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

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

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 dominante.

Los Administradores y los asesores fiscales de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que de la resolución de los distintos recursos antes mencionados se deriven pasivos adicionales a los registrados en la cuenta "Otras provisiones" (véase Nota 10.3).

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 las Sociedades del Grupo, los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que se materialicen pasivos adicionales a los contabilizados que pudieran tener un impacto significativo en las cuentas anuales consolidadas.

## 14. Ingresos

### 14.1 Importe neto de la cifra de negocios

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

	Millones de Euros	
	2009	2008
Ingresos de pasaje (a)	3.325	4.218
Ingresos de carga	251	347
Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuertos)	266	275
Asistencia técnica a compañías aéreas	310	297
Otros ingresos	79	86
	<b>4.231</b>	<b>5.223</b>

(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
	<b>3.137</b>	<b>3.891</b>

#### 14.2 Otros ingresos de explotación

El epígrafe "Otros ingresos de explotación" de las cuentas de resultados consolidadas adjuntas presenta la siguiente composición:

	Millones de Euros	
	2009	2008
<b>Recurrentes:</b>		
Ingresos por comisiones	64	80
Ingresos por alquileres	15	18
Excesos de provisiones (Nota 10)	10	14
Otros ingresos diversos	89	115
<b>No recurrentes:</b>		
Excesos de provisiones (Nota 10)	45	30
Otros ingresos de explotación no recurrentes	4	35
	<b>227</b>	<b>292</b>

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 de explotación no recurrentes", correspondiente a 2008 incluye, fundamentalmente, 15 millones de euros recibidos de una compañía de seguros.

#### 14.3 Ingresos financieros

El desglose del saldo de este epígrafe de las cuentas de resultados consolidadas adjuntas, es el siguiente:

	Millones de Euros	
	2009	2008
Intereses de imposiciones a corto plazo	56	122
Intereses de créditos	6	4
Otros ingresos financieros	2	11
	<b>64</b>	<b>137</b>

### 15. Gastos

#### 15.1 Aprovisionamientos

El epígrafe "Aprovisionamientos" de las cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2009 y 2008 adjuntas presentan la siguiente composición:

	Millones de Euros	
	2009	2008
<b>Recurrentes:</b>		
Combustible de aviones	1.184	1.666
Repuestos para la flota aérea	191	160
Material de mayordomía	19	21
Otros aprovisionamientos	16	17
	<b>1.410</b>	<b>1.864</b>

### 15.2 Plantilla y otros gastos de personal

El desglose del saldo del epígrafe "Gastos de personal" de las cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2009 y 2008 adjuntas, es el siguiente:

	Millones de Euros	
	2009	2008
Sueldos, salarios y asimilados	997	1.001
Cargas sociales	300	319
Gastos de personal no recurrentes:		
Dotaciones por ampliación del Expediente de Regulación de Empleo (Nota 10.2)	51	1
	<b>1.348</b>	<b>1.321</b>

El número de empleados de las empresas integradas en el Grupo, medido en términos de plantilla media equivalente, 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	1.145	1.121
Cuerpo General Administrativo	5.394	5.694
Servicios Auxiliares	4.697	5.104
Técnico de Mantenimiento Aeronáutico	2.930	2.875
Otros	1.160	1.207
	<b>15.326</b>	<b>16.001</b>
Vuelo:		
Pilotos	1.590	1.644
Tripulantes de cabina de pasajeros	3.745	3.923
	<b>5.335</b>	<b>5.567</b>
	<b>20.671</b>	<b>21.578</b>

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

	2009		2008	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Alta Dirección	1	9	1	9
Tierra:				
Grupo Superior de Gestores y Técnicos	436	681	433	719
Cuerpo General Administrativo	3.699	1.911	4.032	2.026
Servicios Auxiliares	457	4.695	479	5.071
Técnico de Mantenimiento Aeronáutico	32	2.891	31	2.894
Otros	520	640	552	679
	5.144	10.818	5.527	11.389
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
	<b>8.140</b>	<b>13.382</b>	<b>8.672</b>	<b>14.076</b>

### 15.3 Otros gastos de explotación

La composición de este epígrafe de las cuentas de resultados consolidadas de 2009 y 2008 adjuntas, es la siguiente:

	Millones de Euros	
	2009	2009
Servicios de tráfico aéreo	342	362
Alquiler flota aérea:		
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	200
Gastos sistema de reservas	134	137
Otros alquileres	73	76
Servicios a bordo	66	72
Otros mantenimientos	46	49
Gastos de escala	34	37
Indemnizaciones de pasajeros, equipajes y carga	22	33
Otros gastos recurrentes	319	314
Gastos no recurrentes	6	5
	<b>1.996</b>	<b>2.157</b>

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

Los honorarios relativos a servicios de auditoría de cuentas prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades del Grupo por el auditor principal 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.

#### 15.4 Gastos financieros

El desglose del saldo de este epígrafe de las cuentas de resultados consolidadas adjuntas, es el siguiente:

	Millones de Euros	
	2009	2008
Actualización de de pasivos laborales (Nota 10.1)	23	25
Intereses por arrendamientos financieros	14	15
Intereses de préstamos	2	6
Otros gastos financieros	1	6
	<b>40</b>	<b>52</b>

#### 16. Aportación de las Sociedades del Grupo y asociadas a los resultados consolidados

La aportación de las sociedades del Grupo y asociadas a los resultados consolidados de los ejercicios 2009 y 2008 es la siguiente:

Sociedad	Beneficio/(Pérdida)	
	Millones de Euros	
	2009	2008
<b>Sociedades del Grupo:</b>		
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	(282)	48
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	-	1
Iberia México, S.A.	1	1
	(281)	50
<b>Asociadas y multigrupo:</b>		
Handling Guinea Ecuatorial, S.A.	-	1
Sociedad Conjunta para la Emisión y gestión de Medios de Pago EFC, S.A.	1	1
Clickair, S.A.	-	(19)
Vueling Airlines, S.A.	7	
Grupo Air Miles	(1)	-
Madrid Aerospace Services, S.L.	(1)	-
Otros	2	-
	8	(18)
<b>Resultados atribuidos a la Sociedad dominante</b>	<b>(273)</b>	<b>32</b>

#### 17. Segmentos de negocio y geográficos

##### Criterios de segmentación

La información por segmentos se estructura, en primer lugar, en función de las distintas líneas de negocio del Grupo y, en segundo lugar, siguiendo una distribución geográfica.

### **Segmentos principales – de negocio**

Las líneas de negocio que se describen seguidamente se han establecido en función de la estructura organizativa del Grupo Iberia en vigor al cierre del ejercicio 2009; teniendo en cuenta, por un lado, la naturaleza de los servicios ofrecidos y, por otro, los segmentos de clientes a los que van dirigidos.

En el ejercicio 2009 el Grupo Iberia centró sus actividades en las siguientes grandes líneas de negocio, que constituyen la base sobre la que el Grupo presenta la información relativa a su segmento principal:

1. Actividad de transporte (incluye tanto transporte de pasajeros como de carga).
2. Actividad de aeropuertos (incluye las actividades de handling).
3. Actividad de mantenimiento e ingeniería.
4. Otras actividades.

Los ingresos y gastos que no pueden ser atribuidos específicamente a alguna línea de carácter operativo o que son el resultado de decisiones que afectan globalmente al Grupo - y, entre ellos, los gastos originados por proyectos y actividades que afectan a varias líneas de negocio, los ingresos de las participaciones estratégicas, así como el gasto por impuesto sobre beneficios, etc. - se atribuyen a un "Área Corporativa"; a la que, también, se asignan las partidas de conciliación que surgen al comparar el resultado de integrar los estados financieros de las distintas líneas de negocio (que se preparan con criterios de gestión) con las cuentas anuales consolidadas del Grupo.

Los costes incurridos por la Unidad Corporativa se distribuyen, mediante un sistema de asignación interna de costes, entre las distintas líneas de negocio.

### **Segmentos secundarios – geográficos**

Por otro lado, las actividades del grupo se clasifican geográficamente en los mercados Doméstico (España), Corto y Medio Radio Internacional (Europa, África excepto Sudáfrica y Oriente Medio) y Largo Radio.

### **Bases y metodología de la información por segmentos de negocio**

La información por segmentos que se expone seguidamente se basa en los informes mensuales elaborados por el Grupo Iberia y se genera a partir del sistema de contabilidad analítica del Grupo, que categoriza las transacciones realizadas por el Grupo por línea de negocio y geográficamente.

Los ingresos ordinarios del segmento corresponden a los ingresos ordinarios externos e internos directamente atribuibles al segmento y no incluyen ingresos financieros ni dividendos ni las ganancias procedentes de venta de inversiones.

Los gastos de cada segmento se determinan por los gastos derivados de las actividades de explotación del mismo que le sean directamente atribuibles más la proporción correspondiente de los gastos corporativos que puedan ser distribuidos al segmento utilizando una base razonable de reparto. Estos gastos repartidos no incluyen intereses ni pérdidas derivadas de la venta de inversiones, ni el gasto de impuesto sobre beneficios, que no estén relacionados con las actividades de explotación de los segmentos, y por tanto, no puedan ser distribuidos utilizando un criterio razonable.

Los activos y pasivos de los segmentos son los directamente relacionados con la explotación del mismo más los que le pueden ser directamente atribuibles de acuerdo a los criterios de reparto anteriormente mencionados. Los pasivos no incluyen las deudas por el impuesto sobre beneficios.

A continuación se presenta la información por segmentos de estas actividades:



	Millones de Euros									
	Transporte		Aeropuertos		Mantenimiento e ingeniería		Corporativa y Otras Actividades		Total Grupo	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Ingresos de explotación:										
Externos	3.780	4.813	283	289	322	309	24	39	4.409	5.450
Internos	5	5	195	202	411	387	370	381		
Gastos de explotación:										
Externos	3.579	4.239	451	480	644	616	198	194	4.872	5.529
Internos	723	694	30	31	33	31	195	219		
<b>Resultados de explotación</b>	<b>(517)</b>	<b>(115)</b>	<b>(3)</b>	<b>(20)</b>	<b>56</b>	<b>49</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>(463)</b>	<b>(80)</b>
E.B.I.T.D.A.R.	(49)	413	13	(4)	80	73	18	17	62	499
Alquiler Flota	(349)	(386)	-	-	-	-	-	-	(349)	(386)
E.B.I.T.D.A.	(398)	27	13	(4)	80	73	18	17	(287)	113
Amortizaciones	(119)	(142)	(16)	(16)	(24)	(24)	(17)	(11)	(176)	(193)
Resultados no recurrentes							(12)	85	(12)	85
Resultados financieros							32	49	32	49
Participación en resultados de Sociedades puestas en equivalencia							8	(18)	8	(18)
Resultado antes de Impuestos							(436)		(435)	36
Impuesto sobre sociedades							162	(4)	162	(4)
<b>Resultados netos</b>									<b>(273)</b>	<b>32</b>
Plantilla equivalente (personas)	8.408	8.776	7.132	7.769	3.845	3.767	1.286	1.266	20.671	21.578
Inversiones	88	231	4	5	42	27	14	22	148	285
Inmovilizado material	754	829	61	74	180	172	51	43	1.046	1.118
Existencias	42	39	-	-	170	179	3	6	215	224
Resto activo	-	-	-	-	-	-	3.785	4.292	3.785	4.292
<b>Total activo</b>									<b>5.046</b>	<b>5.634</b>
Anticipo de clientes	390	394	-	-	-	-	-	-	390	394
Remuneraciones Pendientes de pago	86	91	32	37	21	21	10	10	149	159
Resto de pasivo	-	-	-	-	-	-	2.956	3.517	2.956	3.517

Las ventas entre segmentos se efectúan aplicando un sistema de precios internos que se basa en precios de mercado en función del ámbito y volumen equivalentes.

El cuadro siguiente muestra el desglose de los ingresos del Grupo de acuerdo con su distribución geográfica:

Segmento Secundario	Ingresos	
	2009	2008
Doméstico	1.686	2.076
Corto y Medio Radio Internacional	940	1.272
Largo Radio	1.783	2.102
	<b>4.409</b>	<b>5.450</b>

La práctica totalidad de los activos del Grupo serían asignables al mercado doméstico, excepto la flota que no tiene una localización geográfica definida. Los porcentajes de utilización de la flota, medido en términos de horas bloque totales, para cada mercado geográfico se muestran a continuación:

Segmento Secundario	Porcentajes de Utilización	
	2009	2008
Doméstico	25,55	25,07
Corto y Medio Radio Internacional	27,04	39,36
Largo Radio	47,41	35,57
	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

## **18. Operaciones con partes vinculadas**

### **Saldos y operaciones con otras partes vinculadas**

Durante los ejercicios 2009 y 2008 se han producido las siguientes transacciones con entidades vinculadas:

	Millones de Euros			
	2009		2008	
	Cobrado de Iberia	Pagado a Iberia	Cobrado de Iberia	Pagado a Iberia
Empresas asociadas	46	86	47	100
Accionistas significativos:				
British Airways Plc	13	24	16	37
Grupo El Corte Inglés	23	-	29	-
Caja Madrid	26	29	33	22
	<b>108</b>	<b>139</b>	<b>125</b>	<b>159</b>

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.

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, principalmente, a intereses por operaciones de financiación de flota y garantías prestadas para aviones, rentas por el alquiler de aviones, así como las rentabilidades de las inversiones financieras.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2009 y 2008 los estados de situación financiera consolidados adjuntos incluyen los siguientes saldos con entidades vinculadas originados por la actividad normal del negocio:

	Millones de Euros	
	2009	2008
Empresas asociadas	(6)	4
Accionistas significativos:		
British Airways Plc	4	9
Caja Madrid	365	550
Grupo El Corte Inglés	7	5

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

### **19. Retribuciones 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
<b>Total</b>	<b>1.677</b>	<b>1.639</b>

Por otra parte, la Sociedad dominante 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 dominante ocupan un puesto ejecutivo (un Administrador en 2008), por cuyo desempeño la Sociedad dominante 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
	<b>610</b>	<b>1.335</b>

En 2009, el anterior Presidente (Administrador de la Sociedad dominante hasta causar baja) ha percibido una remuneración de 838.000 euros y, asimismo, el importe de los gastos asumidos por la Sociedad dominante 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 dominante 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 de la Sociedad dominante.

#### **Retribuciones a la Alta Dirección**

La remuneración de la Alta Dirección de la Sociedad dominante— 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
	<b>4.512</b>	<b>3.122</b>

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.

## **20. Detalle de participaciones en sociedades con actividades similares y realización por cuenta propia o ajena de actividades similares por parte de los Administradores**

De conformidad con lo establecido en el artículo 127 ter.4 de la Ley de Sociedades Anónimas, introducido por la Ley 26/2003, de 17 de julio, por la que se modifica la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, y el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, con el fin de reforzar la transparencia de las sociedades anónimas cotizadas, se indican a continuación las actividades realizadas en 2009 por los Administradores, del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades dependientes:

Nombre	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.

## **21. Información sobre medio ambiente**

En el marco de su política ambiental, el Grupo 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.

En 2009 y 2008 el Grupo 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
	<b>5</b>	<b>4</b>

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

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

Asimismo, desde el ejercicio 2009, la Sociedad dominante 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 dominante considera que éstas se encuentran suficientemente cubiertas con las pólizas de seguro de responsabilidad civil que tiene suscritas, así como con las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada.

Por último, las inversiones realizadas por motivos medioambientales durante el ejercicio 2009 han ascendido a 1 millón de euros.

## **22. Estado de flujos de efectivo**

Para la elaboración del Estado de Flujos de Efectivo la compañía considera como “Efectivo u otros equivalentes” los saldos incluidos en las cuentas “Efectivo y otros activos líquidos equivalentes” así como una parte de los saldos incluidos en la cuenta “Inversiones financieras a corto plazo – Otras inversiones financieras” (véase Nota 7.2) por cumplir estos últimos las condiciones de ser activos de gran liquidez y sin riesgo de alteraciones en su valor.

Las principales partidas del Estado de Flujos de Efectivo corresponden a los pagos por inversiones derivados de las adquisiciones de flota (véase Nota 6) así como de la financiación recibida, y los pagos realizados incluidos en el capítulo “Otros cobros (pagos)”, donde se recogen los pagos satisfechos al personal derivados de las provisiones por reestructuración y por obligaciones con el personal (véase Nota 10).

**IBERIA, L.A.E., S.A. y Sociedades Dependientes****DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS ADMINISTRADORES A EFECTOS DE LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 8.1.b DEL REAL DECRETO 1362/2007, DE 19 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE DESARROLLA LA LEY 24/1988, DE 28 DE JULIO, DEL MERCADO DE VALORES.**


El Consejo de Administración de IBERIA, L.A.E., S.A., en su reunión celebrada el día 24 de febrero de 2010, declara que, hasta donde alcanza su conocimiento, las Cuentas Anuales han sido elaboradas con arreglo a los principios de contabilidad aplicables, ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de IBERIA, L.A.E., S.A. y de las empresas comprendidas en la consolidación tomados en su conjunto, y que el Informe de Gestión incluye un análisis fiel de la evolución y los resultados empresariales y de la posición de IBERIA, L.A.E., S.A. y de las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto, junto con la descripción de los principales riesgos e incertidumbres a que se enfrentan.


DILIGENCIA que extiende la Secretaria del Consejo de Administración, para hacer constar la firma de la Declaración de Responsabilidad anterior por parte del Consejo de Administración de forma unánime, en su reunión celebrada el día 24 de febrero de 2010, junto con las Cuentas Anuales e Informe de Gestión de IBERIA, L.A.E., S.A. y de su Grupo Consolidado, correspondiente todo ello al ejercicio 2009, habiéndose procedido a suscribir todos los documentos por los señores Consejeros mediante la estampación de su firma, que junto a su respectivo nombre y apellidos, constan a continuación de esta diligencia. El Sr. Recarte excusó su asistencia por imposibilidad sobrevenida.

De todo ello doy Fe.

Madrid, 24 de febrero de 2010.


  
Fdo. Dª Lourdes Máiz Carro  
Secretaria del Consejo de Administración

  
Sr. D. Antonio Vázquez Romero  
Presidente

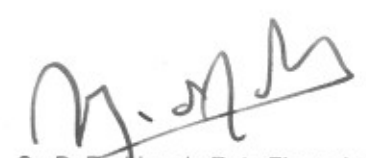
  
Sr. D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo  
Consejero Delegado

  
Sr. D. José Manuel Fernández-Norniella  
Consejero


  
Mr. Roger Paul Maynard  
Consejero

  
Sr. D. José Pedro Pérez-Llorca  
Consejero

Sr. D. Alberto Recarte Garcia-Andrade  
(en representación de INMOGESTIÓN Y PATRIMONIOS, S.A.)

  
Sr. D. Rodrigo de Rato Figaredo  
Vicepresidente

  
Sr. D. Felipe Benjumea Llorente  
Consejero

  
Sr. D. Antonio Masa Godoy  
Consejero

  
Sr. D. Jorge Pont Sánchez  
Consejero

  
Mr. Keith Williams  
Consejero

  
Sr. D. José B. Terceiro Lomba  
Consejero