

CAPÍTULO 0

CIRCUNSTANCIAS RELEVANTES A CONSIDERAR SOBRE LA EMISIÓN U OFERTA DE VALORES

ÍNDICE

0.1. RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS VALORES OBJETO DE EMISIÓN U OFERTA AMPARADAS POR ESTE FOLLETO.

- 0.1.1.** Identificación del Oferente de los valores objeto del presente Folleto
- 0.1.2.** Consideraciones específicas sobre la Oferta Pública que han de tenerse en cuenta para una mejor comprensión de las características de los valores objeto de la Oferta.
 - 0.1.2.1.** Acciones objeto de la Oferta Pública
 - 0.1.2.2.** Admisión a cotización de las acciones de IBERIA
 - 0.1.2.3.** Banda de Precios no Vinculante

0.2. CONSIDERACIONES EN TORNO A LAS ACTIVIDADES Y CIRCUNSTANCIAS MÁS RELEVANTES DE IBERIA

- 0.2.1.** Actividades del Grupo IBERIA
- 0.2.2.** Consideraciones sobre el capital y el accionariado de IBERIA
- 0.2.3.** Factores de Riesgo

CAPITULO 0

CIRCUNSTANCIAS RELEVANTES A CONSIDERAR SOBRE LA EMISIÓN U OFERTA DE VALORES

Se describen a continuación las principales circunstancias relevantes que, entre otras y sin perjuicio de la restante información que figura en el presente Folleto Informativo, deben tenerse en cuenta para una adecuada comprensión de la Oferta Pública de Venta de Acciones de IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. (IBERIA).

0.1 RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS VALORES OBJETO DE EMISIÓN U OFERTA AMPARADAS POR ESTE FOLLETO

0.1.1. Identificación del Oferente de los valores objeto del presente Folleto

El Oferente de las acciones objeto de la presente Oferta Pública de Venta de Acciones es la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), con domicilio social en Madrid, calle Velázquez, 134, C.I.F. Q-2820015-B, C.N.A.E. nº 741.

La Oferta Pública de Venta de acciones a que se refiere este Folleto se efectúa al amparo de los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración de SEPI en su reunión de fecha 28 de julio de 2000.

Con fecha 30 de diciembre de 1999 el Consejo de Ministros, previo informe favorable del Consejo Consultivo de Privatizaciones, aprobó la realización de la presente Oferta Pública de Venta de acciones.

0.1.2. Consideraciones específicas sobre la Oferta Pública que han de tenerse en cuenta para una mejor comprensión de las características de los valores objeto de la presente Oferta

0.1.2.1 Acciones objeto de la Oferta Pública

El número de acciones inicialmente ofertadas es de 442.912.736 acciones de IBERIA de 0,78 euros de valor nominal cada una de ellas, de titularidad plena y legítima de SEPI, que tiene plena disponibilidad sobre las mismas, no estando sujetas a carga o gravamen alguno, que representan el 48,51% del capital social de IBERIA.

La Oferta es ampliable hasta 492.125.262 acciones de IBERIA, que representan el 53,9% del capital social de IBERIA en virtud de la opción de compra de hasta 49.212.526 acciones que SEPI ha otorgado a las Entidades Aseguradoras de los Tramos Institucionales de la Oferta.

Si se vendieran todas las acciones objeto de la presente Oferta Pública de Venta y se ejercitara en su totalidad la opción de compra ("green-shoe") de 49.212.526 acciones de IBERIA a que tienen derecho las Entidades Aseguradoras de los Tramos Institucionales, SEPI no sería titular de ninguna acción de IBERIA.

De las 442.912.736 acciones que, sin incluir las correspondientes a la opción de compra, son objeto de la Oferta Pública de Venta:

- 218.995.742 acciones (49,4%) están asignadas al Subtramo Minorista General;
- 24.606.263 acciones (5,6%) están asignadas al Subtramo de Empleados;
- 88.528.547 acciones (20%) están asignadas al Tramo Institucional Español; y
- 110.728.184 acciones (25%) están asignadas al Tramo Institucional Internacional.

El capital social de IBERIA, en la fecha del registro del presente Folleto, asciende a 712.110.387,30 euros, íntegramente suscrito y desembolsado, se encuentra representado por 912.962.035 acciones

nominativas de 0,78 euros de valor nominal cada una de ellas, representadas mediante anotaciones en cuenta, siendo el Servicio de Compensación y Liquidación de Valores, S.A. (SCLV) y sus entidades adheridas, los encargados de la llevanza del registro contable de las acciones de IBERIA.

Como es habitual en ofertas públicas de esta naturaleza, de acaecer alguno de los supuestos previstos en el epígrafe **II.11.2** del presente Folleto Informativo, se produciría la revocación de la Oferta con los efectos igualmente previstos en dicho epígrafe. Entre los supuestos que se indican figuran la no fijación del Precio de la Oferta, la falta de firma de los Contratos de Aseguramiento y Colocación del Subtramo Minorista General o de los Tramos Institucionales o su resolución.

0.1.2.2 Admisión a cotización de las acciones de IBERIA

IBERIA solicitará la admisión a cotización de la totalidad de sus acciones. La fecha máxima fijada para la admisión a cotización es el 17 de abril de 2001, si bien está previsto que la totalidad de las acciones de IBERIA sean admitidas a cotización el día 3 de abril de 2001. Si las acciones de IBERIA no son objeto de admisión a cotización en el plazo máximo fijado en el apartado II.8 y en el II.11.3 del Folleto (esto es, no más tarde del 17 de abril de 2001), la Oferta quedará revocada en los términos que se indican en los referidos apartados.

0.1.2.3. Banda de Precios No Vinculante

Al solo objeto de que los inversores dispongan de una referencia para la formulación de sus peticiones, SEPI, previa consulta no vinculante a las Entidades Coordinadoras Globales, ha fijado una **banda de precios indicativa y no vinculante**, de entre 1,71 euros (285 pesetas) y 2,14 euros (356 pesetas) por acción para las acciones de IBERIA objeto de la presente Oferta, dentro de la cual no necesariamente estarán el Precio Máximo Minorista, el Precio Minorista, el Precio de Venta de Empleados, o el Precio Institucional. Se hace constar que la banda de precios no vinculante implica asignar a IBERIA una capitalización bursátil o valor de mercado de la totalidad de sus acciones, de entre 1.562,63 millones de euros (260.000 millones de pesetas) y 1.953,29 millones euros (325.000 millones de pesetas). En términos de PER, considerando el valor medio de la banda (295.500 millones de pesetas supone un 9,8. Se hace constar que en la fijación de la banda de precios no vinculante no ha intervenido ningún experto independiente que pudiera asumir responsabilidad por la misma.

0.2 CONSIDERACIONES EN TORNO A LAS ACTIVIDADES Y CIRCUNSTANCIAS MAS RELEVANTES DE IBERIA

0.2.1. Actividades del Grupo IBERIA

La principal actividad de la Sociedad es el transporte aéreo de pasajeros. IBERIA comercializa y opera en tráfico regular vuelos domésticos (trayectos entre aeropuertos españoles) y líneas internacionales que conectan, principalmente, España con la mayoría de los países de Europa y América.

A 31 de diciembre de 2000 la flota del Grupo Iberia para el transporte de pasajeros y carga estaba compuesta por 221 aviones, de los cuales 44 estaban inactivos pendientes de su venta. El importe de las inversiones comprometidas en el horizonte temporal 2001-2004 asciende a más de 331.000 millones de pesetas, repartidos en 48.042 millones en el año 2001, 113.364 millones en el ejercicio 2002, 72.009 millones en el año 2003, y 97.741 millones de pesetas en el año 2004, en cuanto a operaciones que formarán parte del balance de la compañía, quedando instrumentada su financiación bajo diferentes fórmulas (adquisición en propiedad y leasing financiero). Otra flota correspondiente al Plan de Flotas de la Compañía se adquirirá bajo la modalidad de leasing operativo, no reflejándose estas partidas en balance.

El plan de renovación de flota, en desarrollo desde 1998, está modernizando y homogeneizando la flota de la Sociedad, con la finalidad de aumentar su utilización, reducir los costes operativos y mejorar la calidad del servicio.

IBERIA realiza otras actividades vinculadas a su negocio principal, como son: transporte de carga, servicios de handling en los aeropuertos españoles, mantenimiento de aeronaves, reserva y venta de billetes, gestión de sistemas y venta de productos de mayordomía. Por su parte, las otras sociedades que constituyen el Grupo IBERIA realizan distintas actividades, aunque todas ellas pertenecen al sector servicios y tienen relación con el negocio del transporte aéreo. Es destacable el posicionamiento de la Sociedad en los sistemas de distribución automatizados, a través de su inversión en Amadeus y SAVIA, dado que es un sector de fuerte desarrollo, caracterizado por su alto contenido tecnológico.

El siguiente cuadro presenta la evolución de los porcentajes de la participación de cada una de las actividades en los ingresos y costes de explotación de IBERIA.

IBERIA (Importes en millones de pesetas)	2000	1999	1998
Ingresos de explotación	718.337	623.968	632.341
Iberia Tráfico (en %)	85,5	83,6	83,5
Iberia Carga (en %)	5,7	5,8	5,9
Iberia Aeropuertos (en %)	5,5	6,7	6,4
Iberia Material (en %)	2,9	3,5	3,7
Iberia Sistemas (en %)	0,3	0,4	0,5
Costes de explotación	712.281	618.491	584.362
Iberia Tráfico (en %)	75,1	72,7	74,3
Iberia Carga (en %)	3,3	3,7	4,0
Iberia Aeropuertos (en %)	9,2	10,1	9,7
Iberia Material (en %)	10,8	11,9	10,5
Iberia Sistemas (en %)	1,5	1,6	1,5

Los beneficios consolidados de los ejercicios 1999 y 2000 han sido respectivamente 31.082 y 36.833 millones de pesetas (antes de impuestos), el porcentaje que representaron los resultados extraordinarios en ambos ejercicios fue respectivamente de 26% y un 71%. La explicación a lo anterior se desarrolla en el Capítulo V del presente Folleto.

El ratio de endeudamiento del Grupo IBERIA, calculado como endeudamiento financiero sobre fondos propios, de acuerdo con lo expuesto en el Capítulo V, asciende en el año 2000 a la cifra de 76%, esperándose un ratio para el año 2001 del 97%.

0.2.2 Consideraciones sobre el capital y el accionariado de IBERIA

El funcionamiento de los órganos sociales de IBERIA, así como la toma de decisiones de los mismos se rigen por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas, por lo que establecen sus Estatutos Sociales, y por lo dispuesto en el Reglamento del Consejo de Administración. No obstante, existe un acuerdo entre los accionistas del núcleo estable de IBERIA (con una participación total a fecha de hoy del 40% del capital social de IBERIA), que se describe con detalle en el Capítulo VI del presente Folleto Informativo, en virtud del cual se regula la toma de decisiones de los órganos sociales de IBERIA.

A la fecha de registro del presente Folleto, los principales accionistas de IBERIA son:

(i) La Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), con una participación directa en el capital social de IBERIA del 53,9%. Tras la Oferta Pública de Venta, y asumiendo la colocación de la totalidad de las acciones ofrecidas, incluidas las de la opción de compra concedida a las Entidades Aseguradoras, SEPI no será titular de ninguna acción de IBERIA y;

(ii) Las siguientes personas y entidades: Los Accionistas del Núcleo Estable de IBERIA han asumido, entre ellos, un compromiso de permanencia en IBERIA de tres años. Igualmente, dichos accionistas han asumido, en marzo de 2000, frente a SEPI el compromiso de permanencia en IBERIA, que se indica en la tabla siguiente:

Accionista	Part. %	Permanencia
Accionistas del Núcleo Estable		
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, (CAJA MADRID)	10%	6 años
- BA AND AA Holdings BV(1)	10%	3 años
- Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. (BBVA)	7,30%	5 años
- Compañía de Distribución Integral (LOGISTA)	6,70%	5 años
- El Corte Ingles, S.A.	3%	5 años
- Corporación Financiera de Galicia, S.A.(2)	2,02%	3 años
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja (IBERCAJA) (2)	0,28%	3 años
- Caja de España de Inversiones, CAMP (2)	0,21%	3 años
- Caja Castilla- la Mancha(2)	0,16%	3 años
- Caja de Ahorros Y Monte de Piedad de Ronda, Cádiz, Almería, Málaga y Antequera (UNICAJA) (2)	0,11%	3 años
- Caja de Ahorros de Murcia(2)	0,11%	3 años
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Huelva y Sevilla(2)	0,11%	3 años
- Accionistas minoritarios (empleados de la compañía)	6,10%	

(1) British Airways and American Air Lines Holdings BV, es una sociedad cuyos socios son British Airways (90%) y American Air Lines (10%).

(2) En virtud del acuerdo entre accionistas suscrito por el núcleo estable de accionistas de IBERIA, que se describe en el Capítulo VI, Las Cajas, tienen la consideración de un único Accionista Institucional, en cuanto al ejercicio de derechos políticos

Los Accionistas del Núcleo Estable compraron a SEPI las correspondientes acciones por un precio por acción de 497,7 pesetas. No obstante, el precio pagado por BA and AA Holdings BV se ajustará al Precio Institucional de la Oferta, en el supuesto de que este sea inferior al pagado por BA and AA Holdings BV.

Todas las acciones de IBERIA gozan de plenos derechos políticos y económicos y pertenecen a la misma clase, sin que existan acciones privilegiadas y se hallan libres de cargas y gravámenes.

Según los Estatutos Sociales de IBERIA podrán asistir a las Juntas Generales todos los accionistas que sean titulares de, al menos, 400 acciones inscritas en el correspondiente registro contable de anotaciones en cuenta con 5 días de antelación a la fecha de celebración de la Junta General; los Estatutos prevén igualmente que los socios podrán conferir su representación a favor de otro socio, limitándose la representación a un máximo de diez personas físicas o jurídicas. Cada acción dará derecho a un voto.

De conformidad con lo dispuesto en los Estatutos Sociales, el Consejo de Administración ha aprobado con fecha 9 de marzo de 2001 un Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo. El mencionado Reglamento de Consejo, cuyo contenido básico se describe en el Capítulo VI del presente Folleto, no establece una Comisión de Conflicto de Intereses, que regule las relaciones entre IBERIA y sus accionistas industriales (British Airways y American Airlines).

Los actuales Estatutos Sociales de IBERIA contienen una disposición transitoria en virtud de la cual, los artículos modificados por la Junta General de Accionistas de fecha 28 de febrero de 2001, (con excepción del artículo 6 y 64) no entrarán en vigor hasta el momento en que la participación en el capital de SEPI en IBERIA no esté por debajo del 10%, lo que se espera se produzca con la presente Oferta.

La legislación especial aplicable al transporte aéreo que se describe en detalle en el Capítulo III del presente Folleto Informativo, establece las restricciones a la participación en el capital social de IBERIA por parte de personas físicas o jurídicas extranjeras.

0.2.3. Factores de Riesgo

El Grupo IBERIA viene desarrollando su actividad ordinaria de conformidad con los principios de prudencia y profesionalidad que deben presidir la buena gestión en cualquier Grupo empresarial; no obstante, existen ciertos riesgos específicos que, de producirse, pueden afectar negativamente a sus distintas áreas de actividad.

1. **Riesgos relativos a las operaciones del Grupo IBERIA**

- Carácter cíclico de la industria aérea y cambios en las economías española, europea y latinoamericana.

La industria aérea es altamente sensible a las condiciones económicas generales. Debido a que una parte sustancial del transporte aéreo (de negocios y de ocio) es discrecional, la industria en general e IBERIA, tienden a resultar afectados durante los periodos de recesión económica. En la industria aérea los periodos de recesión se caracterizan por un exceso de capacidad y consecuentemente por una bajada de los precios. Durante los ciclos de recesión económica, IBERIA puede verse obligada a la aceptación de nuevas aeronaves que se haya comprometido a adquirir previamente, o puede verse imposibilitada para enajenar el exceso de aeronaves (ya sean propias o arrendadas) bajo condiciones financieras favorables, sin perjuicio del nivel de flexibilidad del que se ha pretendido dotar a la flota de IBERIA en virtud de su estrategia de renovación de flota. La incertidumbre económica en determinados mercados puede también, permitir a ciertos competidores de IBERIA que se introduzcan en las rutas operadas por IBERIA, incrementándose la competencia en dichos mercados, y consecuentemente produciéndose una disminución de los precios.

Debido a que la estrategia de negocios de IBERIA se centra en el desarrollo de su red en España, Europa y Latinoamérica, los resultados de IBERIA están sujetos a los cambios económicos y políticos de dichos mercados. Las economías de los países latinoamericanos, han estado, durante los últimos años, sujetas a cambios adversos. Como consecuencia de ello, los negocios, situación financiera y resultado de las operaciones de IBERIA podrían verse negativamente afectados por condiciones económicas o políticas desfavorables en dichos mercados.

- Amenaza de huelgas o interrupciones laborales. Relaciones con los Empleados

Durante los últimos años, IBERIA ha experimentado conflictos con los sindicatos y asociaciones de trabajadores, así como interrupciones laborales. Las huelgas y las interrupciones laborales pueden afectar a la situación financiera y a los resultados operativos de IBERIA.

Tradicionalmente, IBERIA ha mantenido relaciones de cooperación con sus empleados. Sin embargo en marzo y abril de 1999, ciertos pilotos de IBERIA, convocaron una huelga de 8 días, que incluían el periodo de Semana Santa, la huelga, unida a las restricciones aeroportuarias de Madrid y Barcelona supuso la cancelación de más de 800 vuelos. IBERIA estima que de la huelga de pilotos resultó una pérdida de aproximadamente el 5% de horas bloque para el ejercicio 1999. La huelga se originó como consecuencia de la falta de acuerdos con el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) en la negociación de un nuevo convenio colectivo y por la integración de Aviación y Comercio, S.A. (AVIACO) en IBERIA.

La huelga se resolvió por la firma de un nuevo convenio colectivo y mediante la asunción por IBERIA de un compromiso de entrega de opciones sobre acciones de IBERIA, tal y como se describe en el Capítulo VI. Dicho convenio permitió a la Sociedad completar la integración de AVIACO e incorporar sistemas de trabajo más flexibles. El convenio con los pilotos finalizó el 31 de diciembre de 2000, excepto en lo que se refiere a medidas productivas que expiran en diciembre de 2004. Las partes han comenzado las negociaciones para la firma de un nuevo convenio colectivo.

IBERIA tiene tres convenios colectivos, además del mencionado con los pilotos, que regulan las relaciones laborales de los empleados con la Sociedad: Personal de Tierra; Oficiales Técnicos de a Bordo; y Tripulantes de Cabina de Pasajeros. Todos ellos expiraban el 31 de diciembre de 2000, encontrándose en estos momentos en fase de negociación. No puede garantizarse que los convenios colectivos se negocien de forma satisfactoria o de que cualquier negociación concluya en un momento determinado. IBERIA puede sufrir en el futuro huelgas u otros conflictos laborales tanto en el contexto de la negociación de nuevos convenios colectivos como en cualquier otro contexto que afecten de manera importante el normal desarrollo de las actividades de la Sociedad. El hecho de que no se consiga renegociar los convenios colectivos de forma satisfactoria o de que se produzcan nuevos conflictos laborales puede tener un impacto significativo adverso en los negocios de IBERIA, en su situación financiera, en los resultados de sus operaciones, o en la cotización de las acciones en los mercados de valores donde se negocien.

Durante los primeros días de marzo de 2001 los pilotos de IBERIA llevaron a cabo una huelga de celo que produjo importantes retrasos y cancelaciones en los vuelos de IBERIA. El 7 de marzo, IBERIA y SEPLA llegaron a un acuerdo en el que se hace constar el apoyo de SEPLA al proceso de privatización de

IBERIA y el compromiso de ambas partes de negociar el VII Convenio Colectivo de buena fe, renunciando a cualquier medida de presión que no esté amparada en la legislación vigente. En todo caso, la ley contempla la posibilidad de huelga como medida que puede ser considerada por los diferentes colectivos de empleados, hecho este, al que los diferentes colectivos no han renunciado.

Durante los próximos años la evolución de la plantilla de tierra está asociada al desarrollo de dos Planes de rejuvenecimiento (prejubilaciones y bajas incentivadas). El primero de ellos, iniciado en septiembre de 2000, se desarrollará durante los años 2001 y 2002. El segundo se extenderá hasta el año 2003. Su impacto será pequeño en cuanto al tamaño total de la plantilla colectiva de tierra (efecto neto, bajas menos incorporaciones, alrededor de 1.350-1.400 personas) pero se espera que permita mantener una moderación en los gastos de personal y potenciar las áreas ligadas a la producción.

El plan de bajas está siendo cumplido de acuerdo con lo previsto habiendo afectado hasta el 31 de diciembre de 2000 a 456 personas (de las que 440 son prejubilaciones y 16 son bajas incentivadas), con una valoración total (pagos futuros comprometidos) de 10.807 millones de pesetas. Los pagos futuros para el plan de bajas por el personal que se retire en el año 2001 (están debidamente provisionados) asciende aproximadamente a 23.000 millones de pesetas, 14.000 millones en el 2002 y el importe restante durante los años 2003 y 2004.

No existen, a la fecha de registro de este Folleto, compromisos de IBERIA frente a sus empleados, en relación con la participación de éstos en el capital social de IBERIA, distintos a los descritos en el apartado VI.11 del presente Folleto Informativo.

- Restricciones de Tráfico Aéreo.

La congestión aérea y las restricciones de control de tráfico aéreo han supuesto un problema en Europa y en especial en España durante los últimos años, causados principalmente por; el crecimiento en Europa y en España del tráfico aéreo; la necesidad de actualizar los sistemas de control de tráfico en Europa; la falta de un sistema Europeo de control de tráfico; la carencia de controladores aéreos cualificados y durante 1999, las restricciones del espacio aéreo en el sur y en el este de Europa debido a la guerra de Kosovo.

IBERIA se ha visto particularmente afectada debido a que es el mayor operador de los aeropuertos de Madrid y Barcelona, en términos de número de movimientos. IBERIA se vio forzada a reducir su producción en casi 20.000 horas bloque (un 5% del total de horas bloque), lo que representa aproximadamente 30 vuelos diarios de los programados para la segunda mitad de 1999, debido a la congestión del aeropuerto de Madrid Barajas. Esta situación se ha resuelto parcialmente durante 2000, incrementándose las horas bloque un 6,5%, a la vez que se han reducido los retrasos de los vuelos, de forma que el porcentaje de puntualidad de los vuelos de IBERIA creció desde el 59,1% en 1999 al 74,1% en 2000. Sin embargo, los problemas en el espacio aéreo europeo y las restricciones de tráfico persisten y siguen siendo un punto clave para IBERIA.

Actualmente existen planes para mejorar los sistemas de tráfico aéreo en España y para incrementar el número de controladores aéreos. No puede asegurarse que los mencionados planes se desarrollen, o que en el caso de hacerse, resuelvan los problemas de tráfico aéreo, en particular en el Aeropuerto de Madrid Barajas. La falta de desarrollo de los planes de resolución de los problemas de control de tráfico aéreo podría suponer un efecto adverso en los planes de expansión de IBERIA tanto a nivel de operaciones como de resultados.

- Núcleo estable de Accionistas

En marzo de 2000, el núcleo estable de accionistas adquirieron acciones que representan un 40% del capital social de la Sociedad.

Los accionistas que componen el núcleo estable han suscrito un acuerdo, cuyas líneas generales se describen en el Capítulo VI del presente Folleto y se refiere entre otros aspectos a: la constitución de un sindicato de accionistas, la composición del Consejo de Administración y de las Comisiones del Consejo de Administración; los votos favorables necesarios para la toma de decisiones; el compromiso de permanencia en la Sociedad, y los conflictos de intereses.

La Sociedad estima que el núcleo estable de accionistas está de acuerdo con los planes estratégicos de IBERIA, pero debe tenerse en cuenta que el futuro desarrollo de los planes estratégicos será llevado a cabo por un Consejo de Administración significativamente diferente de aquél que existía cuando los planes estratégicos se concibieron.

- Régimen legal especial. Restricciones a la participación en el Capital

La actividad del transporte aéreo que desarrolla IBERIA está sometida a una detallada y extensa regulación de carácter nacional y comunitario, principalmente relacionadas con la concesión de licencias de transporte aéreo, la titularidad y transmisiones de acciones, etc. Dichas normas, y en particular aquellas referidas a las restricciones a la participación en el capital de la Sociedad, se explican más detalladamente en el Capítulo III del presente Folleto. IBERIA no puede predecir el efecto que cualquier cambio en el régimen legal pudiera tener sobre las condiciones y resultados financieros de sus operaciones.

En cuanto a las restricciones a la participación extranjera en el capital social de IBERIA, cabe destacar de forma resumida lo siguiente:

El artículo 74 de la Ley 48/1960, de 21 de julio sobre Navegación Aérea, establece que los concesionarios de servicios regulares de tráfico aéreo habrán de ser españoles, debiendo ser españoles, al menos, las tres cuartas partes del capital de las compañías aéreas y de sus administradores. Por su parte, el artículo 91 de la esta Ley establece que cuando lo aconsejen circunstancias especiales, el Gobierno podrá modificar el porcentaje de participación extranjera en las empresas de tráfico aéreo.

En virtud de la normativa de la Unión Europea la referencia a la nacionalidad española hecha en la Ley de Navegación Aérea debe entenderse a nacionalidad de cualquier Estado miembro. Igualmente por aplicación de la normativa comunitaria y en virtud de la Orden de 12 de marzo de 1998 por la que se establecen normas para la concesión y mantenimiento de licencias de explotación a compañías aéreas la mención de la Ley de Navegación Aérea a las tres cuartas partes del capital debe entenderse referida a la mayoría del capital social.

Por otro lado, los Tratados Bilaterales suscritos por España con otros Estados sobre aviación civil, designados por la doctrina como tratado-contrato, regulan las relaciones contractuales aéreas civiles entre los países. En virtud de estos convenios bilaterales de transporte aéreo, cada Estado se reserva el derecho de denegar, suspender, o condicionar la autorización de explotación de los servicios aéreos por parte de una compañía designada por el otro Estado, en caso de que la propiedad sustancial y/o el control efectivo de la empresa de transporte aéreo no se halle en manos de la parte contratante que designa a la empresa o de sus nacionales. En la mayoría de los convenios bilaterales, la denegación, suspensión o el condicionamiento de los derechos pueden ejercitarse cuando uno de los Estados “*deje de estar convencido*” del cumplimiento por el otro Estado de los requisitos de propiedad y control efectivo establecidos en el convenio.

SEPI ostenta actualmente el 53,9% del capital social de IBERIA. Después de la OPV, y asumiendo que se ejercite en su totalidad la opción de compra sobre acciones de IBERIA que se concede a las Entidades Aseguradoras, SEPI no participaría directa o indirectamente en el capital social de IBERIA. Sin embargo, los accionistas institucionales españoles de IBERIA mantendrán una participación en el capital del 30% después de la OPV, al menos hasta que expire el compromiso de tres años, asumido entre ellos, de no vender las acciones de IBERIA. Igualmente en la fecha de registro del presente folleto, los empleados de IBERIA ostentan una participación en el capital del 6,10%, además como parte de ésta Oferta se destina un subtramo de la misma para la adquisición de acciones por parte de los Empleados del Grupo Iberia.

A pesar de lo anterior, es posible que una vez concluida la Oferta, la titularidad de ciertas acciones, así como la transmisión de acciones por parte de los actuales accionistas a inversores no europeos, pudiera poner en peligro la capacidad de IBERIA de hacer uso de sus derechos de tráfico, en virtud de la legislación europea, o la pérdida de las licencias de explotación. Además, la titularidad de las acciones de IBERIA por parte de inversores no españoles podría poner en peligro la capacidad de IBERIA de ejercer sus derechos de tráfico en virtud de los tratados bilaterales, en el supuesto de que dichos tratados no se modifiquen. Dependiendo de los destinos que se vean afectados, la pérdida de los derechos de tráfico y de las licencias de explotación podría suponer un efecto material adverso en los negocios de IBERIA, en su situación financiera y en los resultados de sus operaciones.

- Autorización Administrativa Previa

El 29 de octubre de 1999, el Consejo de Ministros aprobó el inicio del procedimiento para la aplicación a IBERIA, mediante Real Decreto, del régimen de autorización administrativa previa previsto en la Ley 5/1995, de 23 de marzo, de Régimen Jurídico de Enajenación de Participaciones Públicas en

Determinadas Empresas. Se prevé que el contenido del Real Decreto sea el habitual de otras privatizaciones. Véase desarrollo, en el apartado II.9.6. del presente Folleto Informativo.

- Expansión de los Aeropuertos de Madrid Barajas y Barcelona El Prat

IBERIA es el mayor operador de los aeropuertos de Madrid Barajas y Barcelona El Prat y ha centralizado sus operaciones en estos aeropuertos para racionalizar su red de vuelos, con 98,1% de los vuelos domésticos y un 91,4% de los vuelos europeos desde estos hubs en 2000, por lo que las interrupciones en el servicio de ambos aeropuertos puede acarrear efectos adversos en las operaciones de IBERIA.

Una herramienta clave en el desarrollo de la red estratégica de IBERIA depende de la expansión de los aeropuertos de Madrid y Barcelona. Actualmente se encuentran en proceso de construcción dos pistas adicionales en el Aeropuerto de Barajas y la construcción de una nueva pista en el aeropuerto de El Prat está prevista para el año 2004. Igualmente está prevista la construcción en 2004 de un cuarto terminal en el Aeropuerto de Barajas, y de un nuevo terminal en el año 2005 en el Aeropuerto del El Prat.

Los planes de expansión y de racionalización de la red de IBERIA dependen, en parte, del cumplimiento puntual de los planes de expansión de los mencionados aeropuertos, por lo que un retraso en la construcción o la parada de los mismos puede suponer un efecto material adverso en los planes de expansión de IBERIA.

- Renovación de la Flota

Los planes de renovación de flota de IBERIA dependen en gran medida de un constructor aéreo; Air Bus Industries. El incumplimiento de Air Bus de sus obligaciones contractuales con IBERIA, por un lado, o por otro lado, la circunstancia de que IBERIA no hubiera podido financiar la adquisición de los aparatos acordados con Air Bus, o no hubiera alcanzado acuerdos favorables de financiación o de arrendamiento de las aeronaves, así como el no haber conseguido mantener los acuerdos de arrendamiento en vigor en términos favorables, podría tener un efecto adverso significativo en los negocios de IBERIA, en su situación financiera y en los resultados de sus operaciones.

El importe de las inversiones comprometidas en el horizonte temporal 2001-2004 asciende a más de 331.000 millones de pesetas, repartidos en 48.042 millones en el año 2001, 113.364 millones de en el ejercicio 2002, 72.009 millones en el año 2003, y 97.741 millones de pesetas en el año 2004, en cuanto a operaciones que formarán parte del balance de la compañía, quedando instrumentada su financiación bajo diferentes fórmulas (adquisición en propiedad y leasing financiero). Otra flota correspondiente al Plan de Flotas de la Compañía se operará bajo la modalidad de leasing operativo, no reflejándose estas partidas en balance.

El coste total de los alquileres de flota aumentó un 19,7% en 2000, alcanzando la cifra de 60.046 millones de ptas., creciendo asimismo un 9,3% en 1999, ascendiendo a 50.144 millones de ptas, respecto a una magnitud de 45.858 millones de ptas. en 1998. Los motivos de esta tendencia son las nuevas incorporaciones de unidades de flota (A340, modelos de la familia A320 y B757) en arrendamiento operativo, y el incremento de las operaciones de wet lease (arrendamiento de aeronave que incluye el servicio de tripulación y mantenimiento).

- Handling

IBERIA es el mayor operador de handling de España, prestando servicios de handling de rampa a su propia flota y aproximadamente a 250 compañía aéreas, tanto nacionales como extranjeras, en 39 de los 43 aeropuertos comerciales españoles, con una cuota de mercado de aproximadamente el 65% en términos de prestación de servicios de handling a aeronaves.

El proceso de liberalización del servicio de handling ha supuesto la entrada, en 16 aeropuertos, de competidores de IBERIA. Asimismo, IBERIA ostenta la concesión para prestar servicios de handling en 26 aeropuertos menores en España, dichas concesiones expiraron en marzo de 2000, encontrándose en estos momentos en desarrollo el proceso de renovación de las concesiones. La conclusión de los procesos de renovación u el otorgamiento de nuevas concesiones es en este momento incierto.

El incremento de la competencia en el sector del handling, como consecuencia del otorgamiento de las segundas concesiones ha causado una pérdida de ingresos, en este sentido, los ingresos obtenidos por los diversos servicios de asistencia a los aviones y pasajeros en los aeropuertos españoles,

representaron un 5,2% del total de ingresos de explotación del Grupo IBERIA en 2000 y un 6,1% en 1999. En 2000 los ingresos ascendieron a 38.723 millones de ptas., con un decremento del 2,3% frente a 1999, ejercicio en el cual se situaron en 39.625 millones de ptas. En el año 2000 se produjo un decremento de los ingresos de 902 millones de ptas. debido a una menor actividad a terceros, pues se redujeron los aviones atendidos a terceras compañías un 6,9%, no compensándose dicha reducción con el incremento de actividad a Air Nostrum, además de un menor ingreso unitario del 3,4%.

Aunque el ingreso medio unitario de los servicios a los aviones de terceras compañías (nacionales y extranjeras, sin incluir Air Nostrum) disminuyó un 0,8%, debido a los descuentos establecidos para defender la cuota de mercado con el consiguiente reparto de clientes y recorte de precios, el número total de servicios a terceras compañías (medido en aviones ponderados atendidos) aumentó un 7,4% con relación a 1998, destacando el crecimiento de la producción para Air Nostrum y terceras compañías nacionales.

No existe la certeza de que IBERIA resulte adjudicataria de las nuevas concesiones de handling, o de que mantenga las que ostenta actualmente, cuando se abra de nuevo el periodo de oferta. En cualquier caso, no es posible asegurar que IBERIA no perderá cuota de mercado respecto de sus nuevos competidores ya sea por la pérdida de las concesiones de handling que actualmente ostente IBERIA, así como por el otorgamiento de segundas concesiones a competidores en otros aeropuertos, lo cual podría suponer un efecto adverso en los negocios, situación financiera o resultados de la Sociedad.

- Conflicto de Intereses

Como consecuencia de la participación indirecta, a través de la sociedad British Airways and American Airlines Holdings BV, en el capital social de IBERIA de dos compañías aéreas, existe la posibilidad de que se den conflictos de intereses. En este sentido, el acuerdo entre los Accionistas del Núcleo Estable contiene una serie de menciones referidas a los posibles conflictos de intereses. Así, el acuerdo establece que en el supuesto de que alguno de los accionistas tuviera un conflicto de intereses de entidad suficiente, respecto de alguna de las materias sometidas al sindicato de accionistas, como para que dicho accionista en relación con la cuestión de que se trate no vote en el mejor interés de IBERIA, deberá ponerlo en conocimiento de los restantes Accionistas del Núcleo Estable de IBERIA y abstenerse de formar parte de las deliberaciones y la votación sobre dicha materia.

Si cualquiera de los Accionistas del Núcleo Estable considera que otro Accionista del Núcleo Estable tiene un conflicto de intereses y el accionista afectado no lo hubiera puesto de manifiesto, podrá solicitarse al presidente del sindicato para que en un plazo máximo de 15 días dictamine si existe o no conflicto de intereses, siendo su opinión vinculante para todos los accionistas.

- Alianzas y Otras relaciones estratégicas

El 1 de septiembre de 1999, IBERIA se unió a la alianza **oneworld**. Las alianzas de compañías aéreas son un nuevo concepto en la industria y sus logros no pueden contrastarse o valorarse en un contexto histórico. El éxito de **oneworld** depende, en gran parte, de las actuaciones y planes estratégicos de sus miembros, sobre los que IBERIA no tiene control. Los integrantes de la alianza son competidores de IBERIA en ciertos mercados y rutas. Además, para un desarrollo futuro de la alianza, sus miembros tendrán que tener en cuenta posibles implicaciones legales y regulatorias que pudieran surgir en el futuro. La falta de desarrollo de los planes de la alianza o la decisión de alguno de sus miembros de no participar totalmente o de desvincularse de la misma podría suponer un efecto adverso en los negocios, situación financiera y resultados de IBERIA.

Además de **oneworld**, IBERIA participa en acuerdos de código compartido con American Airlines, British Airways y otras compañías aéreas, y asimismo mantiene un acuerdo de franquicia con Air Nostrum. El desarrollo de la estrategia de redes de IBERIA depende en parte de estos acuerdos de código compartido y de la franquicia con Air Nostrum. La cancelación de los mencionados acuerdos podría suponer un efecto adverso en los negocios, situación financiera y resultados de IBERIA.

El contrato de compraventa suscrito entre SEPI y British Airways and American Airlines Holdings BV, contiene una cláusula, en virtud de la cual; BA and AA Holdings, debe vender sus acciones de Iberia en un plazo de 2 años, desde la fecha en que se produzca uno de los siguientes supuestos: (i) si Iberia abandona o es expulsada de la alianza de oneworld, (ii) British Airways o American Airlines, abandonan o son expulsadas de oneworld o (iii) BA o AA abandonan o son expulsadas de oneworld, sin vender sus acciones en British American Holding BV a la parte que no sea expulsada, antes de 90 días. La obligación anterior no será aplicable en el supuesto de que tanto IBERIA como BA abandonen oneworld pero continúen colaborando en un grado similar.

2. Riesgos relativos a la Industria Aérea

- Inestabilidad Política Internacional

Como compañía aérea internacional, los negocios de IBERIA están sujetos a varios riesgos que están fuera de su control, como la inestabilidad de los gobiernos y economías extranjeras, el desencadenamiento de hostilidades, actos de terrorismo, o el cambio de las legislaciones locales relacionadas con el tráfico aéreo. Cualquier inestabilidad política u otro cambio adverso, ya sea de carácter local o global, podría causar una bajada general de los precios o un efecto adverso en el tráfico de pasajeros que afectarían consecuentemente a IBERIA.

- Alto grado de costes fijos

La estructura de gastos de una compañía aérea, en comparación con otros negocios del sector servicios, presenta un elevado peso de los gastos fijos (alrededor del 51%), debido entre otras cosas a los costes ligados a la adquisición de la flota, y a los costes de personal, por los tiempos inducidos de formación y descansos. Asimismo es importante indicar la imposibilidad de gestión de otras partidas de gastos, como las determinadas unilateralmente por diversos organismos nacionales e internacionales (tasas de navegación, derechos aeroportuarios y demás servicios de handling), que representan aproximadamente alrededor del 16%.

En consecuencia, un cambio menor en los ingresos del operador, de los coeficientes de ocupación o de la composición de las clases de viajeros puede tener un efecto considerable en los resultados del operador, y los resultados operativos pueden verse sustancialmente afectados por cambios relativamente menores en los coeficientes de ocupación de las aeronaves. Esta circunstancia acentúa todavía más las fluctuaciones cíclicas y no cíclicas de los ingresos que prevalecen en la industria aérea.

Aunque IBERIA está permanente tratando de mejorar su estructura de costes, los factores descritos anteriormente pueden tener una influencia negativa en los resultados futuros de las operaciones de IBERIA .

- Riesgo de tipos de cambio

Dada la naturaleza internacional de sus actividades, IBERIA recibe parte de sus ingresos e incurre en parte de sus gastos en moneda extranjera, incluyendo dólares estadounidenses. El 81% de los ingresos de IBERIA están denominados en Euros (en pesetas y otras monedas europeas con conversión fija al Euro), un 13% en dólares, un 4% en libras esterlinas y el resto (un 2%) en otras monedas. Entre los flujos de gasto, el Euro tiene una participación del 73%, mientras al Dólar le corresponde algo más de un 25%, y un 1% a la libra esterlina.

IBERIA está, por tanto, expuesta a las fluctuaciones de los tipos de cambio entre dichas divisas y el euro. Las fluctuaciones podrían llegar a tener un impacto significativo sobre los ingresos y gastos de IBERIA de su cuenta de resultados.

- Exposición a fluctuaciones en los costes de combustible.

El combustible es una de las partidas con mayor magnitud en la cuenta de resultados, representando en el 2000 un 13,3% de los gastos operativos de IBERIA (un 44,6% más en 2000 con relación a 1999).

Durante el año 2000, el precio del queroseno para aviación en los mercados internacionales volvió a subir de forma espectacular: como término medio, el precio se elevó un 42% en los últimos doce meses, y un 236% desde enero de 1999. Esos incrementos fueron superiores a los experimentados por el precio del barril de crudo, debido a la presión soportada en la producción de las refinerías de tamaño medio por limitaciones de capacidad.

La evolución del importe del combustible depende de las variaciones en el precio de compra del queroseno y de los cambios en el volumen consumido. El precio está condicionado por los cambios en la cotización del barril de petróleo en el mercado internacional; por el comportamiento del dólar americano (moneda de pago); la variación en los gastos de distribución; y por la negociación con los suministradores. El volumen consumido depende de las variaciones en la actividad de la flota y por el mayor o menor consumo unitario de combustible, que depende, a su vez, de las características técnicas de los distintos modelos de avión, y de la propia operación.

Es importante citar que cada incremento de 1 dólar por barril afectaría a la cuenta de resultados del año 2001 en aproximadamente 2.200 millones de pesetas.

IBERIA no puede predecir el desarrollo, a corto o medio plazo de los precios del combustible, sin embargo y con el objetivo de reducir en la medida de lo posible el impacto negativo que supone el incremento del precio del combustible, IBERIA lleva a cabo la contratación de herramientas financieras de cobertura de precios (hedging de combustible). Esta política de cobertura sigue un plan estratégico, que permite cubrir un porcentaje de consumo hasta tres años vista, y también un plan táctico para garantizar un porcentaje adicional a un año. El gasto generado por el hedging se incluye en la cuenta de explotación como un mayor coste de combustible.

- Competencia

La industria aérea es altamente competitiva y susceptible de descuentos en los precios. En 1997 concluyó el proceso de liberalización en la Unión Europea y, como consecuencia de ello cualquier compañía aérea europea puede competir con IBERIA en los mercados europeos, tanto en los actuales como en los futuros. La liberalización del mercado europeo ha supuesto; una reducción general en las tarifas (alrededor de un 1% de media anual); una racionalización de los gastos, en especial en el ámbito de los costes indirectos, y el incremento del número de competidores en ciertos mercados (incluidos operadores de bajo coste).

En relación a los viajes de corto recorrido, ya sea en España o en Europa, IBERIA se encuentra con otros medios de transporte que pueden suponer competencia, tales como el automóvil o el tren. En particular, IBERIA espera encontrar en el futuro, para determinadas rutas, un nuevo competidor, el tren de alta velocidad (AVE) y más concretamente en el trayecto Madrid- Barcelona, aunque no se espera que el mismo esté operativo hasta el 2004.

Cualquiera de los factores expuestos podría tener un efecto adverso en las actividades, en la situación financiera o en los resultados de IBERIA.

Mientras que el transporte de pasajeros a nivel mundial ha crecido de forma constante desde 1970, los yields han tendido a decrecer aproximadamente entre un 2% y 3% anual. Este hecho ha incentivado a las compañías aéreas a buscar la mejora de la gestión del yield, optimizando los ingresos e instituyendo programas de reducción de costes tendentes a compensar las reducciones de los ingresos unitarios. Estas iniciativas han llevado a centrarse en las redes y en las alianzas y en las ventajas que éstas pueden conllevar para los operadores de red, enfatizando en el servicio al cliente. No puede asegurarse que la situación financiera de IBERIA y sus resultados operativos no se vean afectados por estas iniciativas.

- Cambios legislativos y políticas proteccionistas

Las actividades de las compañías aéreas en general y la retención de los derechos de ruta están regulados tanto por la normativa nacional como por tratados bilaterales o multilaterales suscritos por España y otros países, los cuales están sujetos a cambios. IBERIA no puede predecir el desarrollo, o la modificación en el futuro de la legislación o los tratados mencionados, o como, en su caso, pueden afectar a la Sociedad estos cambios.

La liberalización en la Unión Europea y en España de los mercados aéreos ha supuesto significativamente, un mercado más libre. Sin embargo, una tendencia encaminada al proteccionismo, prevalece todavía en otras regiones, particularmente entre aquellos gobiernos que ejercitan una mayoría de control sobre los competidores de IBERIA. La Sociedad no puede predecir la evolución de la política regulatoria ni su impacto sobre IBERIA.

La legislación sobre contaminación acústica y medioambiental ha evolucionado rápidamente en el pasado y puede seguir en esta línea, requiriendo inversiones significativas para IBERIA o que puedan tener un efecto material adverso en la situación financiera y en los resultados de IBERIA. Aunque la Sociedad considera que cumple con la legislación vigente en todos los aspectos materiales, no puede asegurarse que IBERIA continuará cumpliendo con la legislación presente o futura o que los costes que supongan la aplicación de la legislación correspondiente no afecten sustancialmente los resultados operativos de IBERIA.

Por otro lado, la capacidad de IBERIA para crecer en los diferentes mercados en los que opera podría verse limitada debido a la posición dominante que ocupa en los mismos.

La legislación relativa a la industria aérea así como las recomendaciones de las autoridades correspondientes o de fabricantes de equipos se encuentran también sujetas a cambios, especialmente como consecuencia de accidentes aéreos. Cualquier modificación en la legislación o recomendaciones en materia de seguridad o mantenimiento podría suponer gastos adicionales para IBERIA que podrían tener un efecto material adverso sobre los negocios, situación financiera o resultados de IBERIA.

- Acceso limitado a otros aeropuertos

El número de slots (derechos de aterrizaje y despegue otorgados por la autoridad aeroportuaria durante un periodo de tiempo específico) es el límite principal de acceso a los aeropuertos con alta densidad de tráfico. La creación por IBERIA de nuevas rutas o el incremento de vuelos a las ya existentes podría verse impedida por la falta de slots que le dieran derecho a aterrizar o despegar en dichos aeropuertos.

- Exposición al riesgo de pérdidas debido a catástrofes

IBERIA, como todas las compañías aéreas, está expuesta a pérdidas potenciales debido a accidentes aéreos. Aunque IBERIA estima que su cobertura de seguros es apropiada, no puede asegurarse que el importe que deba pagarse como consecuencia de una catástrofe resulte inferior al importe asegurado, o que las futuras primas de seguros se incrementen significativamente. Las pérdidas debidas a los importes a pagar como consecuencia de accidentes aéreos pueden suponer un efecto material adverso en los negocios, situación financiera o resultado de las operaciones de IBERIA.

3.- Riesgos relativos a la oferta y a las acciones.

- Mercado para las acciones.

Las acciones no han sido anteriormente objeto de negociación en ningún mercado de valores y, por tanto, no puede asegurarse que las acciones vayan a cotizar a un precio igual o similar al que se realice la Oferta. No existen garantías respecto al volumen de contratación que alcancen las acciones, ni respecto a su efectiva liquidez.

- Acciones en poder de los Empleados

Los empleados compraron en 1994 un 6,10% del capital social de IBERIA a un precio de 71 pesetas, porcentaje sobre el que no existe ningún compromiso de permanencia.

CAPÍTULO I

PERSONAS QUE ASUMEN LA RESPONSABILIDAD DE SU CONTENIDO Y ORGANISMOS SUPERVISORES DEL FOLLETO

INDICE

- I.1 PERSONAS QUE ASUMEN LA RESPONSABILIDAD POR EL CONTENIDO DEL FOLLETO**

- I.2 ORGANISMOS SUPERVISORES**

- I.3 VERIFICACIÓN Y AUDITORÍA DE LAS CUENTAS ANUALES**

I.1. PERSONAS QUE ASUMEN LA RESPONSABILIDAD POR EL CONTENIDO DEL FOLLETO.

Don Juan Gurbindo Gutiérrez, con NIF nº 50016157-N, en su condición de Director Adjunto al Presidente de Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), con domicilio social en Madrid, calle Velázquez, 134, C.I.F. Q-2820015-B, C.N.A.E. nº 741, asume, en nombre y representación de la misma, la responsabilidad del contenido de los Capítulos 0, I y II del presente Folleto y de los documentos contenidos en sus **Anexo 1 y 3** en cuanto a las condiciones de la Oferta Pública de Venta a la que el mismo se refiere y confirma la veracidad de su contenido y que no se omite ningún dato relevante ni induce a error.

SEPI es una entidad de Derecho Público, regulada por la Ley 5/1996, de 10 de enero, entre cuyas funciones figura la tenencia, administración, adquisición y enajenación de las acciones y participaciones sociales que le fueron directa o indirectamente adjudicadas por la citada norma (en la actualidad, ostenta 492.125.262 acciones de IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A.).

Asimismo, D. Enrique Dupuy de Lôme Chávarri con NIF nº 50414232-A, en su condición de Director Financiero de IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A. (en adelante "IBERIA") con domicilio en Madrid, calle Velázquez, 130, CIF nº A-28017648, C.N.A.E. nº 62 asume, en nombre y representación de IBERIA, la responsabilidad del presente Folleto, en lo que se refiere a los Capítulos 0 y I, y a los Capítulos III al VII y a la totalidad de los **Anexos** excepto el **1** y el **3** y confirma la veracidad de su contenido y que no se omite ningún dato relevante ni induce a error.

I.2. ORGANISMOS SUPERVISORES.

I.2.1.

El presente Folleto Informativo Completo (en adelante el "Folleto") ha sido inscrito en los registros oficiales de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (en adelante "C.N.M.V.") con fecha 16 de marzo de 2001 y se refiere a una Oferta Pública de Venta de Acciones de IBERIA LÍNEAS AEREAS DE ESPAÑA, SA..

El registro del presente Folleto por la C.N.M.V. no implica recomendación de la suscripción o compra de los valores a que se refiere el mismo, ni pronunciamiento en sentido alguno sobre la solvencia de la sociedad emisora o la rentabilidad de los valores emitidos u ofertados.

I.2.2.

Se ha obtenido la autorización preceptiva del Consejo de Ministros, el día 30 de diciembre de 1999, previo informe favorable del Consejo Consultivo de Privatizaciones de fecha 27 de diciembre de 1999, para la realización de la presente Oferta Pública de Venta de acciones, sin que tal autorización implique recomendación alguna respecto de la suscripción o compra de los valores ofertados, ni pronunciamiento alguno sobre la rentabilidad de los mismos, ni sobre la solvencia de la entidad emisora (se acompaña como **Anexo 1** copia de la citada autorización).

I.3 VERIFICACIÓN Y AUDITORÍA DE LAS CUENTAS ANUALES.

Las cuentas anuales de IBERIA y las cuentas anuales consolidadas de IBERIA y sus sociedades dependientes correspondientes a los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 1998 y 1999 han sido auditadas con informe favorable sin salvedades por la firma ARTHUR ANDERSEN Y CIA., S. COM. con domicilio en Madrid, Raimundo Fernández Villaverde, nº 65, CIF D-79104469, firma que figura inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas (ROAC) con el número de inscripción S0692.

Las cuentas anuales de IBERIA y las cuentas anuales consolidadas de IBERIA y sus sociedades dependientes correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2000, han sido formuladas por el Consejo de Administración, y han sido objeto de revisión por los auditores de cuentas de IBERIA, ARTHUR ANDERSEN Y CIA, S.COM, con informe favorable sin salvedades, pero están pendientes de aprobación por la Junta General de Accionistas.

Se acompañan al presente Folleto como **Anexo 2** los siguientes documentos: cuentas anuales de IBERIA y las cuentas anuales consolidadas de IBERIA correspondiente al ejercicio 2000, pendientes de aprobación por la Junta General de Accionistas, con el Informe de Gestión y el Informe de Auditoría.

El auditor de la Sociedad, ARTHUR ANDERSEN Y CÍA. S.COM, ha verificado los datos contables del Capítulo V y los datos referidos a las cuentas anuales del Capítulo IV.

CAPÍTULO II

LA OFERTA PÚBLICA Y LOS VALORES NEGOCIABLES DE LA MISMA

ÍNDICE

- II.1 ACUERDOS DE EMISIÓN**
 - II.1.1. Acuerdos de emisión
 - II.1.2. Acuerdo de realización de la Oferta Pública de Venta
 - II.1.3. Información sobre los requisitos y acuerdos para la admisión a negociación oficial
- II.2 AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA**
- II.3 EVALUACIÓN DEL RIESGO INHERENTE A LOS VALORES O A SU EMISOR**
- II.4 VARIACIONES SOBRE EL RÉGIMEN LEGAL TÍPICO DE LOS VALORES OFERTADOS PREVISTO EN LAS DISPOSICIONES LEGALES APLICABLES**
- II.5 CARACTERÍSTICAS DE LOS VALORES**
 - II.5.1. Naturaleza y denominación de los valores
 - II.5.2. Representación de los valores
 - II.5.3. Importe nominal global de la Oferta
 - II.5.4. Número de acciones ofrecidas y proporción sobre el capital social
 - II.5.5. Precio de las acciones
 - II.5.6. Comisiones y gastos de la Oferta que ha de desembolsar el comprador
- II.6 COMISIONES POR INSCRIPCIÓN Y MANTENIMIENTO DE SALDOS EN LOS REGISTROS CONTABLES DE LAS ACCIONES**
- II.7 RESTRICCIONES A LA LIBRE TRANSMISIBILIDAD DE LOS VALORES**
- II.8 NEGOCIACIÓN OFICIAL EN LAS BOLSAS DE VALORES**
- II.9 DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS COMPRADORES DE LOS VALORES**
 - II.9.1. Derecho a participar en el reparto de las ganancias sociales y en el patrimonio resultante de la liquidación
 - II.9.2. Derecho de suscripción preferente en la emisión de nuevas acciones o de obligaciones convertibles en acciones
 - II.9.3. Derecho de asistencia y voto en las Juntas Generales
 - II.9.4. Derecho de información
 - II.9.5. Obligatoriedad de prestaciones accesorias
 - II.9.6. Régimen de autorización administrativa previa.
 - II.9.7. Fecha de entrada en vigor de los derechos y obligaciones del epígrafe II.9., de los tenedores de las acciones
- II.10 DISTRIBUCIÓN DE LA OFERTA Y PROCEDIMIENTO DE COLOCACIÓN**
 - II.10.1. Colectivo de potenciales inversores. Distribución de la Oferta
 - II.10.1.1. *Distribución inicial de la Oferta*
 - II.10.1.2. *Redistribución por Tramos*
 - II.10.1.3. *Ampliación de la Oferta. Opción de compra a las Entidades Aseguradoras o "green-shoe"*
 - II.10.2. Procedimiento de colocación del Tramo Minorista
 - II.10.2.1. *Subtramo Minorista General*

- II.10.2.1.1 Forma de efectuar las peticiones
- II.10.2.1.2. Fijación del Precio Máximo y del Precio Minorista
- II.10.2.1.3. Pago por los inversores de las acciones adjudicadas
- II.10.2.1.4. Determinación del número de acciones asignadas al Subtramo Minorista General

II.10.2.2. Subtramo de Empleados

- II.10.3. Procedimiento de colocación del Tramo Institucional español
- II.10.4. Procedimiento de colocación del Tramo Internacional
- II.10.5. Información adicional a incorporar al Folleto registrado o como suplemento del mismo

II.11 DESISTIMIENTO Y REVOCACIÓN DE LA OFERTA

- II.11.1. Desistimiento de la Oferta
- II.11.2. Revocación automática total
- II.11.3. Revocación en caso de no admisión a cotización de las acciones

II.12 ENTIDADES QUE INTERVIENEN EN LA OFERTA

- II.12.1. Relación de las Entidades que intervendrán en la colocación. Descripción y funciones de las mismas
- II.12.2. Verificación de las Entidades Coordinadoras Globales y de las Entidades Directoras
- II.12.3. Características de los Contratos de Aseguramiento y Colocación
 - II.12.3.1. *Contratos de Aseguramiento y Colocación de los Tramos españoles*
 - II.12.3.2. *Contrato de Aseguramiento del Tramo Internacional*
- II.12.4. Prorrateso

II.13 ADJUDICACIÓN DEFINITIVA. FORMALIZACIÓN Y PAGO

- II.13.1. Adjudicación definitiva de las acciones
- II.13.2. Liquidación de la Oferta

II.14 GASTOS DE LA OPERACIÓN

- II.14.1. Imputación de gastos
- II.14.2. Estimación de Gastos

II.15 RÉGIMEN FISCAL

II.16 FINALIDAD DE LA OPERACIÓN

II.17 DATOS RELATIVOS A LA NEGOCIACIÓN DE LAS ACCIONES DE IBERIA

- II.17.1. Número de las acciones admitidas a negociación oficial
- II.17.2. Resultados y dividendos por acción de los últimos tres ejercicios.
- II.17.3. Reducciones y ampliaciones de capital realizadas en los tres últimos años.
- II.17.4. Ofertas Públicas de Adquisición
- II.17.5. Estabilización

II.18 PERSONAS QUE HAN PARTICIPADO EN EL DISEÑO DE LA OFERTA PÚBLICA O HAN PRESTADO ASESORAMIENTO EN RELACIÓN CON LA MISMA

- II.18.1. Personas que han participado en el diseño y/o asesoramiento de la presente Oferta
- II.18.2. Inexistencia de vínculos o intereses económicos

II.1 ACUERDOS DE LA EMISION

II.1.1. *Acuerdo de emisión.*

No procede.

II.1.2. *Acuerdo de realización de la Oferta Pública de Venta.*

La Oferta Pública de Venta de acciones (en adelante la "OPV" la "Oferta" o la "Oferta Pública") a que se refiere este Folleto se efectúa al amparo de los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (en adelante "SEPI" o el "Ofertante"), en su reunión de 28 de julio de 2000.

Se adjunta como **Anexo 3** de este Folleto certificación emitida por el Secretario del Consejo de Administración de SEPI con el Visto Bueno de su Presidente, relativa a la adopción de los acuerdos sociales oportunos para la Oferta Pública de Venta de Acciones de IBERIA Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante "IBERIA" o la "Sociedad").

Las acciones objeto de la Oferta Pública de Venta son de titularidad plena y legítima de SEPI, que tiene plena disponibilidad sobre las mismas, no estando sujetas a carga o gravamen alguno. A efectos de garantizar la entrega de las acciones objeto de la Oferta Pública de Venta a los posibles adjudicatarios de las mismas, SEPI ha cursado a la entidad, Santander Central Hispano Investment, S.A., en cuyos registros contables se hallan inscritas las acciones, orden de inmovilizar las 442.912.736 acciones de IBERIA que constituyen el objeto de la Oferta Pública de Venta, para lo que se ha emitido el oportuno certificado de legitimación que acredita la titularidad de las acciones objeto de esta Oferta y su inmovilización y afectación al resultado de la misma. Asimismo, se ha emitido un certificado de inmovilización sobre las 49.212.526 acciones que serán objeto de la opción de compra descrita en el apartado II.10.1.3 siguiente (en adelante la "opción de compra" o "green shoe").

Antes de realizarse la presente Oferta Pública de Venta, SEPI es propietaria de 492.125.262 acciones de IBERIA, lo que representa un 53,9 % del capital social.

Si se vendieran todas las acciones objeto de la presente Oferta Pública de Venta y se ejercitara en su totalidad la opción de compra ("green-shoe") de 49.212.526 acciones de IBERIA a que tienen derecho las Entidades Aseguradoras de los Tramos Institucionales, SEPI no sería titular de ninguna acción de IBERIA.

Con fecha 30 de diciembre de 1999 el Consejo de Ministros, previo informe favorable del Consejo Consultivo de Privatizaciones de fecha 27 de diciembre de 1999, aprobó la realización de la presente Oferta Pública de Venta de acciones. Copia del acuerdo del Consejo de Ministros se adjunta como **Anexo 1**.

II.1.3. *Información sobre los requisitos y acuerdos para la admisión a negociación oficial.*

La Junta General de Accionistas de IBERIA celebrada el 28 de febrero de 2001 acordó solicitar la admisión a cotización oficial de la totalidad de las acciones de la Sociedad en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, así como su inclusión en el Sistema de Interconexión Bursátil Español (Mercado Continuo). Se acompaña como **Anexo 4** a este Folleto certificación del mencionado acuerdo.

La fecha máxima fijada para la admisión a cotización de las acciones de IBERIA es el 17 de abril de 2001, si bien está previsto que la totalidad de las acciones de IBERIA sean admitidas a cotización el día 3 de abril de 2001, comprometiéndose SEPI en caso de que la admisión a cotización no se hubiera producido el 17 de abril de 2001, a comunicar a los inversores las razones del retraso mediante la oportuna comunicación a la CNMV y un anuncio publicado en al menos un diario de difusión nacional. En caso de que las acciones de IBERIA no se hubieran admitido a cotización antes de las 8:30 horas del 17 de abril de 2001, la Oferta quedará revocada y resuelta en todos sus tramos, siendo entonces de aplicación lo dispuesto en el apartado **II.11.3**.

Los requisitos previos para la admisión a negociación en las Bolsas de Valores mencionadas y para su inclusión en el Sistema de Interconexión Bursátil (Mercado Continuo) son básicamente los siguientes:

1. Verificación por la CNMV del cumplimiento de los requisitos legales para la admisión a cotización y puesta a disposición del público del presente Folleto, junto con el tríptico/resumen del mismo, en el domicilio social de las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, como paso previo para solicitar a sus Sociedades Rectoras la admisión a negociación oficial de las acciones.
2. Depósito de testimonio notarial o copia autorizada de la escritura pública de constitución y posteriores escrituras de ampliación de capital de la Sociedad, junto con la documentación complementaria, en la Sociedad Rectora de la Bolsa de Madrid, como Bolsa cabecera para la CNMV y las Bolsas de Barcelona, Valencia y Bilbao, y ventanilla única del proceso de admisión a negociación.
3. Acuerdos de admisión a negociación de todas las acciones representativas del capital social de IBERIA en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, adoptados por las correspondientes Sociedades Rectoras.
4. Acuerdo de integración de las acciones en el Sistema de Interconexión Bursátil Español (Mercado Continuo), adoptado por la CNMV con el informe favorable de la Sociedad de Bolsas.

En el momento de registro del presente Folleto Informativo se cumplen por IBERIA las condiciones mínimas para la admisión a cotización exigidas por la normativa del Mercado de Valores y, en particular, por el Artículo 32 del Reglamento de Bolsas, si bien con la presente Oferta Pública de Venta se desea aumentar significativamente la difusión del capital social mediante la entrada de un mayor número de accionistas.

En especial, IBERIA cumple con el requisito relativo a la obtención de beneficios en los dos últimos años o en tres no consecutivos en un periodo de cinco que hayan sido suficientes para repartir un dividendo de al menos un 6% del capital social desembolsado, una vez hecha la previsión para impuestos y dotadas las reservas legales, como acredita la certificación de la firma ARTHUR ANDERSEN Y CIA, S. COM, que se incorpora como **Anexo 5** del presente Folleto.

IBERIA conoce y acepta someterse a las normas que existan en materia de Bolsa y especialmente sobre admisión, contratación, permanencia y exclusión de la negociación, y se someterá igualmente a las que puedan dictarse en el futuro.

II.2 AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA

La autorización previa del Consejo de Ministros necesaria para la realización de la presente Oferta Pública de Venta ha sido otorgada con fecha 30 de diciembre de 1999, previo informe favorable del Consejo Consultivo de Privatizaciones.

Asimismo, la CNMV ha procedido a la verificación previa y al registro del presente Folleto.

II.3. EVALUACIÓN DEL RIESGO INHERENTE A LOS VALORES O A SU EMISOR

No se ha realizado ninguna evaluación del riesgo inherente a las acciones ofertadas ni a su sociedad emisora por parte de entidad calificadora alguna.

II.4. VARIACIONES SOBRE EL RÉGIMEN LEGAL TÍPICO DE LOS VALORES OFERTADOS PREVISTO EN LAS DISPOSICIONES LEGALES APLICABLES

No existen variaciones sobre el régimen legal típico previsto en las disposiciones legales aplicables en materia de acciones de Sociedades Anónimas. No obstante, debe tenerse en cuenta lo previsto en el artículo 86 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, lo previsto en la normativa especial del sector transporte aéreo (ver Capítulo III apartado 2.2)) y lo previsto en el apartado II.9.6. del presente Capítulo.

II.5. CARACTERÍSTICAS DE LOS VALORES

II.5.1. *Naturaleza y denominación de los valores.*

Los valores a los que se refiere la presente Oferta Pública son acciones ordinarias de IBERIA de 0,78 euros (129,78 pesetas) de valor nominal cada una, totalmente desembolsadas, propiedad de SEPI.

Todas las acciones de IBERIA objeto de la Oferta Pública de Venta gozan de plenos derechos políticos y económicos, perteneciendo a la misma clase, sin que existan acciones privilegiadas y están libres de cargas y gravámenes.

II.5.2. Representación de los valores.

Las acciones de IBERIA son nominativas, están representadas por medio de anotaciones en cuenta y se hallan inscritas en el Registro Central del Servicio de Compensación y Liquidación de Valores, S.A., entidad domiciliada en Madrid, c/ Orense nº 34, que es la encargada del registro contable de las acciones, junto con sus Entidades Adheridas.

II.5.3. Importe nominal global de la Oferta.

El importe nominal global inicial de la Oferta Pública es de 345.471.934,08 euros (57.481.693.223,83 pesetas), correspondiente a 442.912.736 acciones de 0,78 euros (129,78 pesetas) de valor nominal cada una. El mencionado importe podrá ser ampliado por las acciones sobre las que se ejercite la opción de compra concedida a las Entidades Aseguradoras del Tramo Institucional Español y del Tramo Internacional (49.212.526 acciones, que representan un nominal de 38.385.770,28 euros (6.386.854.773,81 pesetas)), con lo que el número máximo de acciones y el valor nominal máximo sería de 492.125.262 acciones y de 383.857.704,36 euros (63.868.547.997,64 pesetas), respectivamente, en el marco de la autorización concedida por el Consejo de Ministros.

II.5.4. Número de acciones ofrecidas y proporción sobre el capital social.

El número de acciones inicialmente ofertadas es de 442.912.736 acciones, lo que representa un 48,51 % del capital social de IBERIA.

La Oferta es ampliable hasta 492.125.262 acciones (53,9% del capital social actual) en virtud de la opción de compra de hasta 49.212.526 acciones, a que se refiere el apartado **II.10.1.3** siguiente.

El valor efectivo de la OPV, incluidas las acciones de la opción de compra, tomando como base el precio medio de la banda de precios no vinculante a que se refiere el apartado II.5.5 siguiente, asciende a 947.953.232,06 euros (157.726.146.471 pesetas).

II.5.5. Precio de las acciones.

Banda de precios no vinculante

Al solo objeto de que los inversores dispongan de una referencia para la formulación de sus peticiones, SEPI, previa consulta no vinculante a las Entidades Coordinadoras Globales, ha fijado una banda de precios indicativa y no vinculante, de entre 1,71 euros (285 pesetas) y 2,14 euros (356 pesetas) por acción para las acciones de IBERIA objeto de la presente Oferta, dentro de la cual no necesariamente estarán el Precio Máximo Minorista, el Precio Minorista, el Precio de Venta de Empleados, o el Precio Institucional. Se hace constar que la banda de precios no vinculante implica asignar a IBERIA una capitalización bursátil o valor de mercado de la totalidad de sus acciones de entre 1.562,63 millones de euros (260.000 millones de pesetas) y 1.953,29 millones de euros (325.000 millones de pesetas).

La valoración se establece tomando la transacción realizada previamente con una referencia de 454.000 millones de pesetas. Esta transacción representaba otorgar a los compradores una posición relevante en la compañía.

En este momento se ha realizado para la Oferta Pública un cálculo partiendo del valor de la transacción realizada y aplicándole un descuento, práctica normal en la Ofertas Iniciales de acciones.

Además se ha realizado un cálculo técnico con el criterio de múltiplos de compañías comparables, aceptado por el mercado como el más idóneo para esta transacción actual.

Teniendo en cuenta la participación de IBERIA en Amadeus, la valoración total de la compañía se situaría entre 260.000 millones de pesetas y 325.000 millones de pesetas.

En términos de PER, considerando el valor medio de la banda (295.500 millones de pesetas) supone un 9,8.

Se hace constar que en la fijación de la banda de precios no vinculante no ha intervenido ningún experto independiente que pudiera asumir responsabilidad por la misma.

Precio de las acciones

Los distintos precios de la Oferta se fijarán de conformidad con lo establecido en los apartados **II.10.2.1.2., II.10.2.2 y II.10.3 (2).**

II.5.6. Comisiones y gastos de la Oferta que ha de desembolsar el comprador.

El importe a pagar por los adjudicatarios de las acciones será únicamente el precio de las mismas. Los Mandatos, Solicitudes o Propuestas deberán formularse exclusivamente ante las Entidades Aseguradoras, Colocadoras, Colocadoras Asociadas, Colocadoras No Asociadas, Tramitadoras o Tramitadoras Asociadas de la Oferta Pública, las cuales no repercutirán gastos ni comisiones de ningún tipo por SEPI ni por ninguna de las Entidades Aseguradoras, Colocadoras, Colocadoras Asociadas, Colocadoras No Asociadas, Tramitadoras o Tramitadoras Asociadas.

II.6. COMISIONES POR INSCRIPCIÓN Y MANTENIMIENTO DE SALDOS EN LOS REGISTROS CONTABLES DE LAS ACCIONES

No se devengarán, a cargo de los adjudicatarios de las acciones, gastos por la inscripción de las acciones de IBERIA en los Registros Contables de las Entidades Adheridas al Servicio de Compensación y Liquidación de Valores. No obstante, las Entidades Adheridas al citado Servicio podrán establecer, de acuerdo con la legislación vigente, las comisiones y gastos repercutibles en concepto de administración de valores que libremente determinen, derivados del mantenimiento de los valores en los registros contables.

Estará libre de gastos, comisiones y cualquier otro cargo, la apertura por los inversores de cuentas de valores y cuentas corrientes obligatorias para proceder a la formulación de los Mandatos y Solicitudes de Compra, tanto en el Subtramo Minorista General como en el Subtramo de Empleados.

II.7. RESTRICCIONES A LA LIBRE TRANSMISIBILIDAD DE LOS VALORES

No existen restricciones estatutarias a la libre transmisibilidad de las acciones de IBERIA, por lo que las acciones objeto de la Oferta serán libremente transmisibles con arreglo a lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas, Ley del Mercado de Valores y demás normativa vigente.

No obstante lo anterior el art. 7.3.b) de los Estatutos Sociales dispone como obligación del accionista, el comunicar a la Sociedad toda adquisición o transmisión de acciones que directa o indirectamente llegue a adquirir una participación superior al 0,5% del capital social, con mención expresa de la nacionalidad del transmitente y del adquirente, así como la constitución de gravámenes sobre las mismas, a efectos del ejercicio de los derechos que aquéllas confieren. La anterior obligación sólo entrará en vigor en el momento en que la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), reduzca su participación en el capital social de IBERIA por debajo del 10%, lo que se espera se produzca una vez finalizada la Oferta objeto del presente Folleto Informativo.

Igualmente, debe tenerse en cuenta:

1.- lo previsto en el artículo 86 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, el cual establece que:

“ Cuando adopten la forma jurídica de sociedad, el capital social de las compañías aéreas españolas titulares de una licencia de explotación concedida conforme al Reglamento CEE 2407/92, del Consejo de 23 de julio, estará representado por participaciones o acciones nominativas en las que debe constar expresamente la nacionalidad del accionista.

Cuando una compañía aérea de las antes descritas a través de los registros de accionistas a los que tenga acceso, tenga conocimiento de que, por razón de los porcentajes directa o indirectamente en poder de personas físicas o jurídicas extranjeras, existiera riesgo para el mantenimiento de las licencias de

explotación o para el ejercicio de los derechos de tráfico derivados de los convenios aéreos bilaterales suscritos por España, deberá ponerlo en conocimiento de las sociedades rectoras de las Bolsas y de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, a efectos de la debida publicidad y de que por las citadas instituciones proceda a comunicar dicha circunstancia a las empresas de servicios de inversión y entidades de crédito habilitadas para prestar servicios de inversión. A su vez, se comunicará también al Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Aviación Civil. A partir de que tal circunstancia quede debidamente comunicada, no podrá tener lugar ninguna adquisición o transmisión de acciones por parte de personas físicas o jurídicas extranjeras, si la misma no se acompaña de certificación expedida por el consejo de administración de la compañía aérea, acreditativa de que dicha adquisición o transmisión no supera los límites requeridos por la normativa comunitaria o los convenios aéreos bilaterales suscritos por España en materia de transporte aéreo, a efectos de acreditar el carácter de compañía aérea española.

En el supuesto de que la compañía aérea tenga conocimiento de cualquier adquisición o transmisión de acciones que, contraviniendo lo establecido en el párrafo anterior, pueda poner efectivamente en peligro los requisitos establecidos por la legislación y convenios antes citados el consejo de administración de la compañía podrá proceder a la adquisición de las acciones de que se trate para su ulterior amortización, adquisición que se llevará a cabo al precio más bajo entre el correspondiente al de cotización del día de la adquisición indebida de las acciones de que se trate y el valor teórico contable de las mismas acciones de acuerdo con el último balance de la compañía auditado y publicado en cumplimiento de la normativa aplicable en su condición de sociedad cotizada. En este último supuesto y hasta que se ejecute materialmente la transmisión a la compañía, el Consejo de Administración puede acordar la suspensión de los derechos políticos correspondientes a tales acciones”.

2.- lo previsto en la normativa especial del sector transporte aéreo (ver Capítulo III apartado 2.2. y lo previsto en el apartado II.9.6. del presente Capítulo.

En el proceso de colocación de la presente Oferta, se tendrán en cuenta los límites de participación extranjera en el capital social de IBERIA, previstos en la normativa aplicable y en los Tratados Bilaterales suscritos por España en materia de navegación aérea.

Igualmente, se hace constar que el Servicio de Compensación y Liquidación de Valores ha adaptado sus formatos de comunicaciones para que sus entidades adheridas puedan hacer llegar a IBERIA la nacionalidad de los accionistas.

II.8. NEGOCIACION OFICIAL EN LAS BOLSAS DE VALORES

Las acciones objeto de la presente Oferta Pública, al igual que el resto de acciones que integran el capital social de IBERIA, no están actualmente admitidas a negociación oficial en ninguna Bolsa de Valores. No obstante y de conformidad con los acuerdos adoptados por la Junta General de Accionistas de IBERIA de fecha 28 de febrero de 2001, se solicitará la admisión a negociación oficial de la totalidad de las acciones de la Sociedad en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, así como su incorporación al Sistema de Interconexión Bursátil Español (Mercado Continuo).

La fecha máxima fijada para la admisión a cotización de las acciones de IBERIA es el 17 de abril de 2001, si bien está previsto que la totalidad de las acciones de IBERIA sean admitidas a cotización el día 3 de abril de 2001, comprometiéndose IBERIA en caso de que la admisión a cotización no se hubiera producido el 17 de abril, a comunicar a los inversores las razones del retraso mediante la oportuna comunicación a la CNMV y un anuncio publicado en al menos un diario de difusión nacional. En caso de que las acciones de IBERIA no se hubieran admitido a cotización antes de las 8:30 horas del 17 de abril de 2001, la Oferta quedará revocada y resuelta en todos sus tramos, siendo entonces de aplicación lo dispuesto en el apartado **II.11.3**; este supuesto no determinaría responsabilidad alguna para SEPI ni para IBERIA frente a los adjudicatarios de las acciones ni frente a las entidades que formen parte del sindicato de aseguramiento y colocación, salvo de mediar dolo o culpa grave por su parte.

Se hace constar que IBERIA conoce y acepta cumplir los requisitos y condiciones que se exigen para la admisión, permanencia y exclusión de los valores en los mercados secundarios mencionados, según la legislación vigente y los requerimientos de sus organismos rectores.

II.9. DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS COMPRADORES DE LOS VALORES

Las acciones que se ofrecen en la OPV y, en su caso, en la opción de compra, gozarán de los mismos derechos políticos y económicos que las restantes acciones de IBERIA. En particular, cabe citar los siguientes:

En relación con los artículos de los Estatutos Sociales que se mencionan a continuación; Artículo 14 (Exclusión del derecho de suscripción preferente); Artículo 34 (Constitución, lugar y tiempo de la Junta); Artículo 35 (Acuerdos especiales. Constitución); Artículo 36 (Derecho de asistencia); Artículo 37 (Representación), se hace constar que, de la Disposición Transitoria de los Estatutos Sociales se desprende que los artículos mencionados aprobados por la Junta General de Accionistas de fecha 28 de febrero de 2001, elevados a público e inscritos en el Registro Mercantil de Madrid, no entrarán en vigor hasta que la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), reduzca su participación en el capital social de IBERIA por debajo del 10%. Dicha circunstancia se espera se produzca una vez finalizada la Oferta objeto del presente Folleto Informativo.

II.9.1. *Derecho a participar en el reparto de las ganancias sociales y en el patrimonio resultante de la liquidación.*

Las acciones que se ofrecen confieren a sus titulares el derecho a participar en el reparto de las ganancias sociales y en el patrimonio resultante de la liquidación, en las mismas condiciones que las restantes en circulación y, al igual que ellas, no dan derecho a percibir un dividendo mínimo al ser todas ordinarias.

Las acciones ofrecidas darán derecho a participar en las ganancias obtenidas desde el 1 de enero de 2000 y a percibir el dividendo que, en su caso, se acuerde con cargo a los beneficios del ejercicio 2000. Está previsto que la Junta General de Accionistas de IBERIA, a celebrar el próximo 31 de marzo acuerde, conforme a la propuesta del Consejo de Administración repartir un dividendo de 8,17 pesetas por acción. Dicho dividendo será pagado, en la fecha que establezca la Junta General de Accionistas, con posterioridad a la presente Oferta, por lo que los inversores a los que se adjudiquen acciones en esta Oferta y sean titulares de las acciones, en la fecha acordada por la Junta General, tendrán derecho a recibir dicho dividendo. Hasta la fecha no se han distribuido dividendos a cuenta con cargo a los beneficios del ejercicio 2000 y 2001 .

Los dividendos que produzcan las acciones podrán ser hechos efectivos en la forma que para cada caso se anuncie, siendo el plazo de prescripción del derecho a su cobro el de cinco años establecido en el artículo 947 del Código de Comercio. El beneficiario de dicha prescripción será IBERIA.

II.9.2. *Derecho de suscripción preferente en la emisión de nuevas acciones o de obligaciones convertibles en acciones.*

Los valores objeto de la Oferta Pública son acciones en circulación y gozan por tanto de la totalidad de los derechos que corresponden a las mismas.

En particular, y de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas, las acciones objeto de la presente Oferta Pública confieren a sus titulares el derecho de suscripción preferente en los aumentos de capital con emisión de nuevas acciones, ordinarias o privilegiadas, así como en la emisión de obligaciones convertibles en acciones; no obstante, el derecho de suscripción preferente puede ser excluido en los supuestos previstos en la Ley de Sociedades Anónimas.

Igualmente confieren a sus titulares el derecho de asignación gratuita reconocido en la propia Ley de Sociedades Anónimas para el supuesto de realización de ampliaciones de capital con cargo a reservas.

II.9.3. *Derecho de asistencia y voto en las Juntas Generales.*

Como accionistas, los adjudicatarios de las acciones tendrán el derecho a asistir y votar en las Juntas Generales de Accionistas y a impugnar los acuerdos sociales en las mismas condiciones que las demás acciones que componen el capital social de IBERIA, por ser todas ellas ordinarias, de acuerdo con el régimen general establecido en la Ley de Sociedades Anónimas y en los Estatutos Sociales de IBERIA.

De conformidad con lo previsto en los estatutos sociales, podrán asistir a la Junta General, todos los accionistas que, de forma individualizada o agregadamente con otros, sean titulares de un mínimo de 400 acciones y siempre que las tenga inscritas en el correspondiente registro con 5 días de antelación a su celebración (lo que equivale, teniendo en cuenta el precio medio de la banda de precios no vinculante a 128.200 pesetas).

Todo accionista que tenga derecho de asistencia, podrá hacerse representar en la Junta General por medio de cualquier administrador o por otro accionista con derecho de asistencia, utilizando la fórmula de delegación prevista por la Sociedad, para cada Junta que se hará constar en la tarjeta de asistencia. La

representación deberá obrar en poder de la Sociedad con al menos cinco días de antelación a la fecha de celebración de la Junta.

Ninguna persona física o jurídica podrá ostentar la representación de más de 10 representados.

El artículo 34 de los Estatutos Sociales de IBERIA establece que: la Junta General quedará válidamente constituida en primera convocatoria, cuando los accionistas presentes o representados posean, al menos, el 35 por 100 del capital suscrito con derecho a voto. En segunda convocatoria, será válida la constitución de la Junta cuando concurran a la misma accionistas presentes o representados que posean al menos el 15 por 100 del capital suscrito con derecho a voto.

Asimismo, el artículo 35 de los Estatutos Sociales de IBERIA dispone que; para que la Junta General Ordinaria o Extraordinaria pueda acordar válidamente la emisión de obligaciones, el aumento o la reducción del capital, la transformación, fusión o escisión de la sociedad y, en general, cualquier modificación de los Estatutos Sociales, será necesaria, en primera convocatoria, la concurrencia de accionistas presentes o representados que posean, al menos, el 50 por 100 del capital suscrito con derecho a voto. En segunda convocatoria será suficiente la concurrencia del 31 por 100 de dicho capital.

Cuando concurran accionistas que representen menos del 50 por 100 del capital suscrito con derecho a voto, los acuerdos a que se refiere el apartado anterior sólo podrán adoptarse válidamente con el voto favorable de los dos tercios del capital presente o representado en la Junta.

II.9.4. *Derecho de información.*

Las acciones que se ofrecen confieren a sus titulares el derecho de información recogido con carácter general en el artículo 48.2.d) de la Ley de Sociedades Anónimas y con carácter particular en su artículo 112, en los mismos términos que el resto de las acciones que componen el capital social de IBERIA, por ser todas ellas acciones ordinarias. Gozan asimismo de aquellas especialidades que en materia de derecho de información son recogidas en el articulado de la Ley de Sociedades Anónimas de forma pormenorizada al tratar de la modificación de estatutos; ampliación y reducción del capital social; aprobación de las cuentas anuales; emisión de las obligaciones convertibles o no en acciones; transformación, fusión y escisión; disolución y liquidación de la sociedad y otros actos u operaciones societarias.

II.9.5. *Obligatoriedad de prestaciones accesorias.*

Ni las acciones objeto de la presente Oferta Pública ni las restantes acciones emitidas por IBERIA llevan aparejada prestación accesoria alguna. De igual modo, los Estatutos de IBERIA no contienen ninguna previsión sobre privilegios, facultades ni deberes especiales dimanantes de la titularidad de las acciones.

No obstante lo anterior el art. 7.3.b) de los Estatutos Sociales dispone como obligación del accionista, el comunicar a la Sociedad toda adquisición o transmisión de acciones que directa o indirectamente llegue a adquirir una participación superior al 0,5% del capital social, con mención expresa de la nacionalidad del transmitente y del adquirente, así como la constitución de gravámenes sobre las mismas, a efectos del ejercicio de los derechos que aquéllas confieren. La anterior obligación sólo entrará en vigor en el momento en que la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), reduzca su participación en el capital social de IBERIA por debajo del 10%, lo que se espera se produzca una vez finalizada la Oferta objeto del presente Folleto Informativo

II.9.6. *Régimen de autorización administrativa previa.*

El 29 de octubre de 1999, el Consejo de Ministros aprobó el inicio del procedimiento para la aplicación a IBERIA, mediante Real Decreto, del régimen de autorización administrativa previa previsto en la Ley 5/1995, de 23 de marzo, de Régimen Jurídico de Enajenación de Participaciones Públicas en Determinadas Empresas.

El procedimiento se prevé que concluya con la aprobación por el Consejo de Ministros de un Real Decreto que establezca que los acuerdos sociales y actos sujetos al procedimiento de autorización administrativa previa, sean los habituales y, entre ellos, la adquisición directa o indirecta, incluso a través de terceros fiduciarios o interpuestos, de acciones de IBERIA u otros títulos valores que puedan dar derecho, directa o indirectamente, a la suscripción o adquisición de aquéllas, cuando tengan por objeto la disposición sobre, al menos, el 10% del capital social correspondiente o permitan a un determinado accionista o grupo de accionistas, definido conforme el artículo 42 del Código de Comercio, superar dicho porcentaje.

Se espera que, en virtud del mencionado Real Decreto, cualquier acuerdo de la Sociedad sobre modificación de su objeto social, disolución, liquidación, fusión, escisión, que no permita a la Sociedad llevar a cabo, la actividad de transporte aéreo de pasajeros o mercancías, quede sujeto a autorización administrativa previa. Asimismo, se espera que el Real Decreto sujete a autorización administrativa previa, cualquier transmisión o gravamen, de activos de la Sociedad que impidan el desarrollo de la actividad de transporte aéreo de pasajeros o mercancías.

Se prevé que el régimen tenga una vigencia de 5 años, contados desde el momento en que la participación que ostente SEPI en el capital social de IBERIA esté por debajo del 50% de su capital social. Este periodo será prorrogable por dos años más.

La aprobación del mencionado Real Decreto será objeto de información adicional a la CNMV.

II.9.7. *Fecha en que cada uno de los derechos y obligaciones citados en los puntos anteriores del presente epígrafe II.9 comienza a regir para los valores que se ofrecen.*

Todos los derechos y obligaciones inherentes a la titularidad de los valores objeto de la presente Oferta podrán ser ejercitados por los adjudicatarios de las acciones desde la fecha de la compraventa (en adelante, la “Fecha de la Operación”, que previsiblemente tendrá lugar el 2 de abril de 2001).

II.10. DISTRIBUCIÓN DE LA OFERTA Y PROCEDIMIENTO DE COLOCACIÓN

II.10.1. *Colectivo de potenciales inversores. Distribución de la Oferta.*

II.10.1.1 *Distribución inicial de la Oferta.*

La presente Oferta Pública, se distribuye en distintos Tramos, de acuerdo con lo que se indica a continuación:

(A) Oferta Española:

Una Oferta dirigida al territorio del Reino de España y a la que se asignan inicialmente 332.184.552 acciones, que representan el 75 % del número de acciones objeto de la presente Oferta Pública (sin incluir el green-shoe), que consta de dos Tramos:

(1) Tramo Minorista dividido en:

(a) Subtramo Minorista General:

Dirigido a las siguientes personas o entidades:

- (i) Personas físicas o jurídicas residentes en España cualquiera que sea su nacionalidad.
- (ii) Personas físicas o jurídicas no residentes en España que tengan condición de nacionales de uno de los Estados miembros de la Unión Europea y/o sean firmantes del Acuerdo y el Protocolo sobre el Espacio Económico Europeo (Estados miembros de la Unión Europea, más Islandia y Noruega) o del Principado de Andorra.

A este Subtramo se le asignan inicialmente 218.995.742 acciones que representan un 49,4% del número de acciones objeto de esta Oferta Pública (sin incluir el “green-shoe”). No obstante, el número de acciones asignadas a este Subtramo podrá verse modificado en función de la redistribución entre Tramos prevista en el apartado **II.10.1.2** siguiente.

(b) Subtramo de Empleados:

Dirigido a:

- (i) los empleados de IBERIA;
- (ii) los empleados de las filiales de IBERIA que aparecen recogidas en el **Anexo 6** al presente Folleto Informativo, siempre que tales empleados residan en España y/o sean parte de los convenios colectivos suscritos entre IBERIA y sus empleados y estén vinculados a IBERIA o a cualquiera de las filiales de

IBERIA que aparecen en el **Anexo 6**, por una relación laboral en activo de carácter fijo o temporal, en vigor el día 15 de febrero de 2001 (día en que se registró la Comunicación Previa en la CNMV) y;

- (iii) las siguientes personas que residan en España, como consecuencia de los Acuerdos de Fusión entre IBERIA, como sociedad absorbente y Aviación y Comercio S.A. (AVIACO), como sociedad absorbida:
- a) Pilotos que, permaneciendo en situación de reserva entre el 3 de junio de 1999 y el 15 de febrero de 2001, hubieran cumplido los 65 años estando en esa situación;
 - b) Oficiales Técnicos de a Bordo que, permaneciendo en situación de reserva entre el 30 de agosto de 1999 y el 15 de febrero de 2001, hubieran cumplido los 65 años estando en esa situación;
 - c) Tripulantes de Cabina de Pasajeros que, permaneciendo en situación de reserva entre el 15 de julio de 1999 y el 15 de febrero de 2001, hubieran cumplido 65 años estando en esa situación y
 - d) Personal acogido al Plan de Bajas, en su modalidad de prejubilación, contemplado en el Plan Director 2000-2003 de IBERIA, entre la fecha de comienzo del Plan (1 de septiembre de 2000) y el 15 de febrero de 2001.

Las anteriores personas en adelante referidas conjuntamente como los "Empleados".

El número de Empleados al que se dirige este Subtramo es de aproximadamente 26.000 personas

A este Subtramo se le han asignado un número máximo de 24.606.263 acciones de IBERIA, esto es, un 5,6 % de esta Oferta Pública, sin incluir el "green-shoe". Este Subtramo no será objeto de ampliación, si bien el número de acciones que finalmente se asignen al mismo podrá reducirse en caso de que no se presentaran peticiones suficientes para adjudicar la totalidad de las 24.606.263 acciones inicialmente asignadas al Subtramo de Empleados.

(2) Tramo Institucional Español:

Dirigido de forma exclusiva a: Inversores institucionales residentes en España, es decir, a título enunciativo y no limitativo, a Fondos de Pensiones, Entidades de Seguros, Entidades de Crédito, Sociedades y Agencias de Valores, Sociedades de Inversión Mobiliaria, Fondos de Inversión Mobiliaria, Entidades habilitadas de acuerdo con los artículos 64 y 65 de la Ley del Mercado de Valores (en redacción dada por la Ley 37/1998) para gestionar carteras de valores de terceros y otras entidades cuya actividad sea el mantenimiento estable de carteras de valores de renta variable.

De acuerdo con lo que se indica en el apartado II.10.3.(4) siguiente, IBERIA, a través de una Entidad Directora del Tramo Institucional Español, presentará una propuesta de compra de acciones por escrito y firmada, al precio que se fije para los Tramos Institucionales, por un importe de 1.688 millones de pesetas.

A este Tramo se le asignan inicialmente 88.582.547 acciones que representan el 20% del número de acciones objeto de la Oferta (sin incluir el "green-shoe"). No obstante, el número de acciones asignadas a este Tramo podrá verse modificado en función de la redistribución entre Tramos prevista en el apartado **II.10.1.2** y del ejercicio de la opción de compra establecida en el apartado **II.10.1.3**.

(B) Oferta Internacional:

Una oferta dirigida fuera del territorio del Reino de España (Tramo Internacional) y a la que se asignan inicialmente 110.728.184 acciones que representan el 25% del número de acciones objeto de la Oferta (sin incluir el "green-shoe"). No obstante, el número de acciones asignadas

a este Tramo podrá verse modificado en función de la redistribución entre Tramos prevista en el apartado **II.10.1.2** y del ejercicio de la opción de compra establecida en el apartado **II.10.1.3**.

Esta Oferta Pública irá dirigida a inversores institucionales y no será objeto de registro en ninguna jurisdicción distinta de España. En particular se hace constar que las acciones objeto de la presente oferta no han sido registradas bajo la United States Securities Act (1933) ni aprobadas o desaprobadas por la Securities Exchange Commission ni ninguna autoridad o agencia de los Estados Unidos de America. Por lo tanto la presente oferta no está dirigida a personas de los Estados Unidos, según los mismos se definen en la "Regulation S" de la "US Securities Act", salvo en los casos en que ello esté permitido de conformidad con la "Regulation 144 A" de la "US Securities Act".

En adelante, el Tramo Internacional y el Tramo Institucional Español podrán ser denominados conjuntamente como los "Tramos Institucionales".

II.10.1.2. Redistribución entre Tramos.

Corresponderá a SEPI, previa consulta no vinculante a las Entidades Coordinadoras Globales, la determinación del tamaño final de todos y cada uno de los Tramos, así como la adopción de todas las decisiones de reasignación entre Tramos, de acuerdo con las siguientes reglas:

- (a) Con anterioridad a la firma del Contrato de Aseguramiento y Colocación del Subtramo Minorista General y no más tarde de las 24:00 horas del día 27 de marzo de 2001, SEPI podrá aumentar o disminuir el volumen global de acciones asignado a cada uno de los Tramos y Subtramos (a excepción del Subtramo Minorista General que no podrá reducirse si existe exceso de demanda y del Subtramo de Empleados, que sólo podrá reducirse desde el día 26 de marzo) de la Oferta, libremente y sin limitación alguna. En el supuesto de que SEPI decidiera modificar el número de acciones inicialmente asignadas a cada uno de los Tramos y Subtramos de la Oferta, de acuerdo con lo indicado anteriormente, lo comunicará a la CNMV tan pronto como sea posible, y en cualquier caso no más tarde del 28 de marzo de 2001 y lo publicará en, al menos, un diario de difusión nacional dentro de los dos días hábiles siguientes.
- (b) Si una vez finalizado el Período de Formulación de Mandatos en el Subtramo de Empleados, los mismos no fueran suficientes para cubrir en su totalidad el referido Subtramo de Empleados, SEPI podrá decidir que las acciones sobrantes se destinen el 27 de marzo de 2001 al Subtramo Minorista General. Una vez firmado el Contrato de Aseguramiento del Subtramo Minorista General, el número de acciones asignado al Subtramo Minorista General se verá automáticamente aumentado con las acciones que, en su caso, no hayan quedado cubiertas en el Subtramo de Empleados, una vez terminado el Período de Revocación de Mandatos, por no ser suficientes los Mandatos de Compra firmes e irrevocables en el Subtramo de Empleados para cubrir en su totalidad las acciones asignadas a este Subtramo. El Subtramo de Empleados no será objeto de ampliación.
- (c) SEPI podrá aumentar hasta la fecha de firma del Contrato de Aseguramiento del Subtramo Minorista General (27 de marzo de 2001), el volumen asignado al Subtramo Minorista General, en caso de exceso de demanda en éste, a costa de reducir el volumen global asignado a los Tramos Institucionales, aunque en éstos se haya producido exceso de demanda. En el supuesto de que SEPI decidiera ampliar el número de acciones asignadas al Subtramo Minorista General, de acuerdo con lo indicado anteriormente, lo comunicará a la CNMV no más tarde del 28 de marzo de 2001 y lo publicará en, al menos, un diario de difusión nacional dentro de los dos días hábiles siguientes.

Una vez firmado el Contrato de Aseguramiento del Subtramo Minorista General, SEPI tendrá la posibilidad de aumentar, hasta el 1 de abril de 2001, inclusive, el número de acciones asignadas al Subtramo Minorista General, en caso de exceso de demanda en éste, a costa de reducir el volumen global asignado a los Tramos Institucionales, aunque en alguno de éstos o en todos se haya producido exceso de demanda, en hasta un máximo de 49.212.526 acciones sin tener en cuenta las acciones que, en su caso, provengan del Subtramo de Empleados.

SEPI procurará que la redistribución de acciones entre los diferentes Tramos de la Oferta prevista en éste apartado no altere de forma sustancial la composición inicial de la Oferta.

- (d) En el supuesto de que no quedara cubierto el Subtramo Minorista General, las acciones sobrantes podrán reasignarse a los Tramos Institucionales. Esta eventual reasignación a los Tramos Institucionales se realizará, en su caso, por decisión de SEPI para atender los excesos de demanda de dichos Tramos.
- (e) En cuanto a los Tramos Internacional e Institucional Español, corresponderá a SEPI, previa consulta no vinculante a las Entidades Coordinadoras Globales, la asignación definitiva de acciones a cada uno de ellos. Las modificaciones entre los mencionados Tramos no quedan limitadas por lo mencionado en el apartado (c) anterior.

El volumen de acciones finalmente asignado a los Tramos Institucional Español e Internacional de la Oferta Pública (excluidas las acciones correspondientes a la opción de compra) se fijará una vez finalizado el Plazo de Confirmación de Propuestas en dichos Tramos y antes de la adjudicación definitiva. Este hecho será objeto de información adicional al presente Folleto.

II.10.1.3. Ampliación de la Oferta. Opción de compra a las Entidades Aseguradoras o "green-shoe".

Con independencia de las posibles redistribuciones a las que se refiere el apartado anterior, el volumen de la Oferta Pública asignado globalmente a los Tramos Institucionales podrá ser ampliado, a facultad de las correspondientes Entidades Coordinadoras Globales, actuando por cuenta de las Entidades Aseguradoras de los Tramos Institucionales, en virtud de la opción de compra que SEPI tiene previsto conceder a estas últimas a la firma de los correspondientes contratos, opción de compra cuyo objeto podrá ser de hasta 49.212.526 acciones, para atender libremente los excesos de demanda que se puedan producir en estos Tramos. Esta opción (internacionalmente conocida como "green-shoe") será ejercitable, por una sola vez, total o parcialmente, en la fecha de admisión a cotización prevista para el día 3 de abril o durante los 30 días siguientes a la misma, y su ejercicio deberá ser comunicado a la CNMV. El precio de compra de las acciones de IBERIA en caso de ejercicio del "green-shoe" será igual al Precio de Venta Institucional.

II.10.2. Procedimiento de colocación del Tramo Minorista.

II.10.2.1. Subtramo Minorista General

Calendario Básico

16 de marzo de 2001:

- Día en que se ha firmado el Protocolo de Intenciones de Aseguramiento y Compromiso de Colocación.
- Día en que se ha registrado el Folleto Informativo en la CNMV.

19 de marzo de 2001:

- Día en que se inicia el periodo de formulación de Mandatos de Compra.
- Día en que se inicia el periodo de revocación de Mandatos de Compra.
- Día en que se inicia el periodo de formulación de Mandatos de Compra para el Subtramo de Empleados.

26 de marzo de 2001:

- Día en que finaliza el plazo para la formulación de Mandatos de Compra del Subtramo de Empleados

27 de marzo de 2001:

- Día en que finaliza el periodo para la formulación de Mandatos de Compra.
- Día en el que se fija el Precio Máximo Minorista.
- Día en que se firma el Contrato de Aseguramiento y Colocación.

28 de marzo de 2001:

- Día en que se inicia el Período de Oferta Pública (formulación de Solicitudes).

29 de marzo de 2001:

- Día en que finaliza el plazo para la revocación de los Mandatos de Compra del Subtramo de Empleados

30 de marzo de 2001:

- Día en que finaliza el plazo para la revocación de los Mandatos
- Día en que finaliza el plazo para la formulación de Solicitudes.

1 de abril de 2001:

- Día en que se asignan las acciones al Subtramo Minorista General
- Día en que finaliza la práctica, en su caso, del prorrateo.
- Día en que se fija el Precio Minorista.

2 de abril de 2001:

- Día en que se adjudican las acciones.
- Fecha de la Operación.

3 de abril de 2001:

- Fecha en que está previsto se admitan a cotización las acciones.

5 de abril de 2001:

- Fecha de liquidación de la OPV.

Los horarios que se mencionan en este Folleto lo son siempre referidos al horario oficial peninsular español.

II.10.2.1.1 Forma de efectuar las peticiones.

Las peticiones podrán realizarse:

- Desde las 8:30 horas del día 19 de marzo de 2001, hasta las 14:00 horas del día 27 de marzo de 2001, ambos inclusive, mediante la presentación de Mandatos de Compra. Dichos Mandatos serán revocables, en su totalidad, pero no parcialmente, hasta las 14:00 horas del día 30 de marzo de 2001. Una vez transcurrido dicho plazo, los Mandatos de Compra no revocados se convertirán en peticiones de compra firmes e irrevocables.
- Desde las 8:30 horas del día 28 de marzo de 2001 hasta las 14:00 horas del día 30 de marzo de 2001, ambos inclusive, mediante la formulación de Solicitudes de Compra, no revocables (Periodo de Oferta Pública).

(1) Reglas generales aplicables a los Mandatos y Solicitudes de Compra:

Tanto los Mandatos de Compra como las Solicitudes de Compra se ajustarán a las siguientes reglas:

- (i) Deberán presentarse exclusivamente en las Entidades Aseguradoras del Subtramo Minorista General y en las Entidades Colocadoras, Colocadoras Asociadas y Colocadoras No Asociadas (en adelante las "Entidades Colocadoras") cuya relación se encuentra en el apartado **II.12.1**. Cualquier variación que se produzca en la identidad de dichas entidades será objeto de información adicional al presente Folleto y publicada en, al menos, un diario de difusión nacional. El inversor deberá abrir cuenta corriente y de valores en aquella de estas entidades ante las que presente su Mandato o Solicitud, en el caso de no disponer de ellas con anterioridad. La apertura de la cuenta estará libre de gastos y comisiones para el inversor, según se desprende de los Protocolos de Aseguramiento y Compromisos de Colocación.
- (ii) Deberán ser otorgados por escrito y firmados por el inversor interesado (en adelante "peticionario") en el correspondiente impreso que la Entidad Aseguradora o Colocadora deberá facilitarle. No se aceptará ningún Mandato o Solicitud que no posea todos los datos identificativos del petionario que vengan

exigidos por la legislación vigente para este tipo de operaciones (nombre y apellidos o denominación social, dirección y NIF, o en caso de no residentes en España que no dispongan de Número de Identificación Fiscal, Número de Pasaporte y su nacionalidad). En caso de Mandatos o Solicitudes de Compra formulados en nombre de menores de edad, deberá expresarse además del NIF de su representante legal y, alternativamente, el NIF del menor de edad –si éste tuviera NIF- o su fecha de nacimiento -si el menor de edad no tuviera NIF-, sin que ello implique designar el NIF del representante a la petición a efectos del control del número de Mandatos realizados en cotitularidad ni del control del límite máximo de inversión descritos en el presente Folleto Informativo.

- (iii) Deberán reflejar, escrito de puño y letra por el peticionario, la cantidad en pesetas que desea invertir, cantidad que (salvo revocación, en el caso de los Mandatos) se aplicará a la adquisición de acciones al Precio Minorista que se determine al final del Periodo de Oferta Pública. Será, no obstante, aceptable que la cantidad figure impresa mecánicamente siempre que haya sido fijada por el inversor y así se confirme por el mismo mediante una firma autógrafa adicional sobre ella.
- (iv) Las Entidades Aseguradoras y Colocadoras serán las únicas responsables frente a los inversores y frente a SEPI por los daños y perjuicios que pudieran derivarse de la anulación de cualesquiera peticiones de compra o de la privación de cualesquiera ventajas de la Oferta Pública como consecuencia de errores, defectos, retrasos u omisiones en la tramitación de las peticiones de compra que les sean imputables (por ejemplo, no utilización del impreso de Mandato o Solicitud de Compra destinado a la compra de acciones de este Subtramo, omisión de datos del peticionario, ausencia de firma, etc.)
- (v) Adicionalmente los Mandatos y Solicitudes de Compra podrán ser cursados por vía telemática (Internet) a través de aquellas Entidades Aseguradoras y Colocadoras que estén dispuestas a aceptar órdenes cursadas por esta vía y reúnan los medios suficientes para garantizar la seguridad y confidencialidad de las correspondientes transacciones. Las reglas aplicables a los Mandatos y Solicitudes de Compra cursados por vía telemática (Internet) serán las siguientes:

Acceso y contratación: El peticionario deberá ser cliente de cualquiera de las Entidades Aseguradoras o Colocadoras que ofrezcan esta vía de contratación y deberá disponer de una tarjeta de claves (TIP) que obtendrá previa firma de un contrato relativo a su uso con la correspondiente Entidad. Aquellas Entidades Aseguradoras o Colocadoras que no utilicen tarjetas de clave TIP, sino otro sistema de seguridad y control, podrán ofrecer a sus clientes la contratación de acciones de IBERIA a través de su aplicación telemática siempre que tales clientes se registren y se den de alta siguiendo el procedimiento que la Entidad tenga expresamente estipulado. Las Entidades Aseguradoras y Colocadoras que no utilicen tarjetas TIP deberán garantizar que su aplicación telemática cumple con los requisitos de autenticidad, integridad y confidencialidad a que se hace referencia más adelante. En aquellos supuestos en que dos o más personas tengan intención de contratar acciones de IBERIA en régimen de cotitularidad, deberán cumplir, individualmente, lo previsto anteriormente. Por consiguiente, todos y cada uno de los peticionarios deberán estar dados de alta individualmente en la aplicación telemática de la Entidad Aseguradora o Colocadora a través de la que se desee cursar el correspondiente Mandato o Solicitud de Compra en Régimen de Cotitularidad. El peticionario se autentificará a través de un certificado digital que tenga asignada una clave secreta y que haya sido emitido por la Entidad Aseguradora o Colocadora. Adicionalmente, para proceder a la ejecución de los Mandatos o Solicitudes de Compra se solicitarán al peticionario dígitos aleatorios de la tarjeta de claves TIP y se garantizará la integridad y confidencialidad de la información encriptando el mensaje de los datos de la transacción a través del certificado digital. Tratándose de clientes de Entidades Aseguradoras o Colocadoras que no utilicen la tarjeta de claves TIP, la autenticación deberá realizarse a través de las claves y códigos secretos que la entidad hubiera asignado al cliente. Una vez autenticada su identidad, el cliente podrá cursar órdenes de compra de acciones de IBERIA. El peticionario, antes de proceder a la contratación de

acciones de IBERIA, podrá acceder a información relativa a la oferta y, en particular, al Folleto registrado en la C.N.M.V., en formato Internet. Supuesto que el peticionario decida acceder a la página de contratación de acciones de IBERIA, la entidad deberá asegurarse de que, con carácter previo, el peticionario haya cumplimentado un campo que garantice que éste ha tenido acceso al "tríptico" a que se refiere el presente Folleto Informativo. Posteriormente, el peticionario accederá a la página de contratación de acciones de IBERIA, en la que introducirá su Mandato o Solicitud de Compra cuyo importe en pesetas no podrá ser inferior ni superior a los límites mínimo y máximo fijados en el Folleto. El peticionario tendrá también la opción de revocar los Mandatos de Compra que hubiera formulado, debiendo ser dicha revocación total y no parcial. Por último, el peticionario deberá introducir el número de cuenta de custodia de valores donde desea que se anote la suscripción de acciones de IBERIA. Si tuviera más de una cuenta abierta en la Entidad Aseguradora o Colocadora, deberá elegir una de ellas. Si el peticionario no tuviera contratada una cuenta de custodia de valores en la Entidad Aseguradora o Colocadora, deberá proceder a contratarla en los términos establecidos por dicha entidad.

Autenticidad: Las Entidades Aseguradoras y Colocadoras deberán establecer los medios necesarios para dejar constancia de la fecha y hora en que se cursen los correspondientes Mandatos y Solicitudes de Compra por parte de los peticionarios.

Archivo de Mandatos y Solicitudes de Compra: Las Entidades Aseguradoras y Colocadoras a través de las que se cursen Mandatos y Solicitudes de Compra por vía telemática deberán mantener un archivo de justificantes de los Mandatos y Solicitudes de Compra recibidos, que estará formado por el registro magnético correspondiente.

Confidencialidad: Las Entidades Aseguradoras y Colocadoras deberán establecer los medios necesarios para asegurar que ningún usuario no autorizado tendrá acceso a los Mandatos y Solicitudes de Compra cursados por los peticionarios.

Integridad: Las Entidades Aseguradoras y Colocadoras deberán establecer los medios necesarios para impedir la pérdida o manipulación de los Mandatos y Solicitudes de Compra cursados por los peticionarios.

- (vi) Asimismo los Mandatos y Solicitudes podrán ser cursados por vía telefónica a través de aquellas Entidades Aseguradoras y Colocadoras que estén dispuestas a aceptar peticiones cursadas por esta vía y reúnan los medios suficientes para garantizar la seguridad y confidencialidad de las correspondientes transacciones. Las reglas aplicables a los Mandatos y Solicitudes cursados por vía telefónica serán las siguientes:

Acceso y contratación: El peticionario deberá ser cliente de cualquiera de las Entidades Aseguradoras o Colocadoras que ofrezcan esta vía de contratación y deberá disponer de una tarjeta de claves (TIP) que obtendrá previa firma de un contrato relativo a su uso con la correspondiente Entidad. Aquellas Entidades Aseguradoras o Colocadoras que no utilicen tarjetas de clave TIP, sino otro sistema de seguridad y control, podrán ofrecer a sus clientes la compra de acciones de IBERIA a través de la vía telefónica siempre que tales clientes se registren y se den de alta siguiendo el procedimiento que la Entidad tenga expresamente estipulado. Las Entidades Aseguradoras y Colocadoras que no utilicen tarjetas TIP deberán garantizar que su aplicación telefónica cumple con los requisitos de autenticidad, integridad y confidencialidad a que se hace referencia más adelante. En aquellos supuestos en que dos o más personas tengan intención de contratar acciones de IBERIA en régimen de cotitularidad, deberán cumplir, individualmente, lo previsto anteriormente. El peticionario se autenticará a través de un certificado digital que tenga asignada una clave secreta y que haya sido emitido por la Entidad Aseguradora o Colocadora. Adicionalmente, para proceder a la ejecución de los Mandatos

y Solicitudes se solicitarán al peticionario dígitos aleatorios de la tarjeta de claves TIP y se garantizará la integridad y confidencialidad de la información. Tratándose de clientes de Entidades Aseguradoras o Colocadoras que no utilicen la tarjeta de claves TIP, la autenticación deberá realizarse a través de las claves y códigos secretos que la entidad hubiera asignado al cliente. Una vez autenticada su identidad, el cliente podrá cursar Mandatos o Solicitudes de acciones de IBERIA. El peticionario, antes de proceder a la petición de acciones de IBERIA, deberá afirmar haber tenido a su disposición el "tríptico" a que se refiere el presente Folleto; en caso de que manifieste no haberlo leído, se le señalará la forma en que puede obtenerlo y en caso de que no desee hacerlo, se le comentará la información contenida en el mismo. Posteriormente, el peticionario responderá a cada uno de los apartados previstos en el Mandato o Solicitud en su formato escrito. El importe del Mandato o Solicitud no podrá ser inferior ni superior a los límites mínimo y máximo fijados en el Folleto. El peticionario tendrá también la opción de revocar los Mandatos que hubiera formulado, debiendo ser dicha revocación total y no parcial. Por último, el peticionario deberá designar el número de cuenta de custodia de valores donde desea que se anote la compra de acciones de IBERIA. Si tuviera más de una cuenta abierta en la Entidad Aseguradora o Colocadora, deberá elegir una de ellas. Si el peticionario no tuviera contratada una cuenta de custodia de valores en la Entidad Aseguradora o Colocadora, deberá proceder a contratarla en los términos establecidos por dicha entidad.

Autenticidad: Las Entidades Aseguradoras y Colocadoras deberán establecer los medios necesarios para dejar constancia de la fecha y hora en que se cursen los correspondientes Mandatos y Solicitudes por parte de los peticionarios.

Archivo de Mandatos/Solicitudes: Las Entidades Aseguradoras y Colocadoras a través de las que se cursen Mandatos o Solicitudes por vía telefónica deberán mantener un archivo de justificantes de los Mandatos o Solicitudes recibidos, que estará formado por las grabaciones de las conversaciones telefónicas habidas con los peticionarios.

Confidencialidad: Las Entidades Aseguradoras y Colocadoras deberán establecer los medios necesarios para asegurar que ningún usuario no autorizado tendrá acceso a los Mandatos y Solicitudes cursados por los peticionarios.

Integridad: Las Entidades Aseguradoras y Colocadoras deberán establecer los medios necesarios para impedir la pérdida o manipulación de los Mandatos y Solicitudes cursados por los peticionarios.

Las Entidades Aseguradoras y Colocadoras que acepten Mandatos y Solicitudes por vía telemática y/o telefónica, han confirmado por escrito en el Protocolo de Intención de Aseguramiento y Compromiso de Colocación del Tramo Minorista, cuya copia ha quedado depositado en la CNMV antes del registro del Folleto Informativo para esta Oferta Pública, tanto su suficiencia de medios para garantizar la seguridad y confidencialidad de las transacciones por vía telemática y/o telefónica, como su compromiso de indemnizar a los peticionarios por cualquier otro daño o perjuicio que éstos pudieran sufrir como consecuencia del incumplimiento de las condiciones previstas anteriormente.

- (vii) El número de acciones en que se convertirá la petición de compra basada en la ejecución del Mandato o Solicitud de Compra será el cociente resultante de dividir la mencionada cantidad expresada en euros, por el Precio Máximo Minorista, expresado en euros a que se refieren los apartados II.5. y II.10.2.1.2 del presente Capítulo, redondeado por defecto.
- (viii) Todas las peticiones de compra individuales formuladas por una misma persona se agregarán a efectos de control de máximos, formando una única petición de compra que computará como tal.

Una misma persona no podrá formular más de 2 peticiones de forma conjunta con otras personas utilizando distintas formas de cotitularidad. Es decir, no se podrán formular peticiones en forma tal que una misma persona aparezca en más de dos peticiones formuladas de forma conjunta. A estos efectos, cuando coincidan todos y cada uno de los peticionarios en varias peticiones de compra, las mismas se agregarán a efectos de control de máximos, formando una única petición de compra que computará como tal. Si una misma persona formula más de dos peticiones, de forma conjunta, se anularán, a todos los efectos, las peticiones que haya formulado de forma conjunta, respetándose únicamente la(s) petición(es) formulada(s) de forma individual.

Se tendrán en cuenta para el límite de dos peticiones mencionado anteriormente, tanto los Mandatos de Compra como las Solicitudes de Compra.

No obstante si la demanda en el Periodo de Formulación de Mandatos de Compra superase el número de acciones asignado al Subtramo Minorista General, sólo se tendrán en cuenta para el límite de dos peticiones mencionadas anteriormente, los Mandatos de Compra formulados en este periodo.

El límite del número de peticiones de compra que se pueden formular utilizando distintas formas de cotitularidad que se indican en los párrafos anteriores, es independiente del límite máximo de inversión descrito en el apartado siguiente.

- (ix) El importe mínimo por el que podrán formularse Mandatos y Solicitudes de Compra en el Subtramo Minorista General será de 1.202,02 euros (200.000 pesetas). El importe máximo será de 60.101,21 euros (10.000.000 de pesetas), ya se trate de Mandatos de Compra no revocados, de Solicitudes de Compra o de la suma de ambos.

En consecuencia, no se tomarán en consideración las peticiones de compra en el Subtramo Minorista General que, formuladas de forma plural, ya sea individual o conjuntamente, por un mismo peticionario, excedan en conjunto del límite establecido de 60.101,21 euros (10.000.000 de pesetas), en la parte que excedan conjuntamente de dicho límite.

Los controles de máximos que se describen en este apartado se realizarán utilizando el N.I.F o el número de pasaporte de los peticionarios y, en el caso de menores de edad, la fecha de nacimiento (en el supuesto de que coincida la fecha de nacimiento de varios menores de edad, se utilizará a los efectos de los controles de máximos que se describen en éste apartado, el nombre de cada menor).

A estos efectos, los Mandatos o Solicitudes de Compra formuladas en nombre de varias personas se entenderán hechos mancomunadamente por la cantidad reflejada en el Mandato o Solicitud.

A los efectos de computar el límite máximo por peticionario, cuando coincidan todos y cada uno de los peticionarios en varias peticiones de compra (ya sean basadas en Mandatos de Compra o en Solicitudes de Compra) se agregarán, formando una única petición de compra.

Si algún peticionario excediera los límites de inversión se estará a las siguientes reglas:

- Se dará preferencia a los Mandatos de Compra sobre las Solicitudes de Compra, de forma que se eliminará, en primer lugar, el importe que corresponda de las Solicitudes de Compra para que, en conjunto, la petición del peticionario no exceda el límite de inversión, lo que implicará que si un mismo peticionario presentara uno o varios Mandatos de Compra que en conjunto superasen el límite establecido y además presentara Solicitudes de Compra, se eliminarán las Solicitudes de Compra presentadas.

- En el supuesto de que hubiera que reducir peticiones del mismo tipo (ya sean Mandatos o Solicitudes), se procederá a reducir proporcionalmente el exceso entre los Mandatos o Solicitudes afectados.
- A efectos de reducir el importe de las peticiones de igual tipo (Mandatos o Solicitudes de Compra), si un mismo peticionario efectuara diferentes peticiones de igual tipo con base en distintas fórmulas de cotitularidad, se procederá de la siguiente forma:
 - (1) Las peticiones donde aparezca más de un titular se dividirán en tantas peticiones como titulares aparezcan, asignándose a cada titular el importe total reflejado en cada petición original.
 - (2) Se agruparán todas las peticiones obtenidas de la forma descrita en el apartado (1) en las que coincida el mismo titular.

(3) Si conjuntamente consideradas las peticiones del mismo tipo que presente un mismo titular, de la forma establecida en los apartados (1) y (2), se produjese un exceso sobre el límite de inversión, se procederá a distribuir dicho exceso proporcionalmente entre las peticiones afectadas, teniendo en cuenta que si una petición se viera afectada por más de una operación de redistribución de excesos sobre límites se aplicará aquella cuya reducción sea un importe mayor.

EJEMPLO A EFECTOS DEL COMPUTO MAXIMO

ENTIDAD	TIPO DE PETICION	PETICIONARIOS	IMPORTE €
A	Mandato Individual	Sr. nº 1	48.080,97
B	Mandato en Cotitularidad	Sr. nº 1 Sr. nº 2	42.070,85
C	Mandato en Cotitularidad	Sr. nº 2 Sr. nº 3	24.040,48
D	Solicitud individual	Sr. nº 1	18.030,36

A efectos de computabilidad del límite de inversión se consideraría que:

El Sr. nº 1 solicita 90.151,82 Euros en Mandatos de Compra (48.080,97 Euros en la Entidad A y 42.070,85 Euros en la Entidad B, en cotitularidad con el Sr. nº 2) y 18.030,36 Euros en Solicitudes de Compra en la Entidad D. En total, 108.182,18 Euros (48.080,97+42.070,85+18.030,36)

El Sr. nº 2 solicita 66.111,33 Euros en Mandatos de Compra (42.070,85 Euros en la Entidad B, en cotitularidad con el Sr. nº 1 y 24.040,48 Euros en la Entidad C, en cotitularidad con el Sr. nº 3).

El Sr. nº 3 solicita 24.040,48 Euros en un Mandato de Compra (en cotitularidad con el Sr. nº 2, en la Entidad C).

Por lo tanto, los Peticionarios que superan el límite máximo de inversión serían:

El Sr. nº1, con un exceso de 48.080,97 Euros (108.182,18-60.101,21). Considerando que ha realizado Mandatos que exceden de 60.101,21 Euros, se eliminaría la Solicitud de Compra realizada en el Período de Oferta Pública. En consecuencia el exceso de los Mandatos sería de 30.050,61 Euros (90.151,82-60.101,21)

El Sr. nº 2, que supera el límite con un exceso de 6.010,12 Euros (66.111,33-60.101,21).

Dichos excesos de 30.050,61 y 6.010,12 Euros, respectivamente, se distribuirían entre las peticiones de Compra afectadas (la de la Entidad A, la de la Entidad B y la de la Entidad C), para lo cual se efectuará la siguiente operación.

ENTIDAD "A"

$$\text{Sr. nº 1} \Rightarrow \frac{30.050,61 \text{ (exceso)} \times 48.080,97 \text{ (importe solicitado)}}{90.151,82} = 16.026,99 \text{ Euros}$$

ENTIDAD "B"

$$\text{Sr. nº 1} \Rightarrow \frac{30.050,61 \text{ (exceso)} \times 42.070,85 \text{ (importe solicitado)}}{42.070,85} = 14.023,62 \text{ Euros}$$

90.151,82

Sr. nº 2 => $\frac{6.010,12 \text{ (exceso)} \times 42.070,85 \text{ (importe solicitado)}}{66.111,33} = 3.824,62$ Euros

ENTIDAD "C"

Sr. nº 2 => $\frac{6.010,12 \text{ (exceso)} \times 24.040,48 \text{ (importe solicitado)}}{66.111,33} = 2.185,50$ Euros

ENTIDAD "D"

Se elimina la Solicitud al haber excedido el Sr. nº 1 con sus Mandatos el límite de inversión

Dado que la petición de Compra cursada por la Entidad B está afectada por dos operaciones distintas de eliminación de excesos, se aplicará la mayor. Por tanto, los correspondientes excesos se eliminarán deduciendo:

- de la Petición de Compra de la Entidad A: 16.026,99 Euros
- de la Petición de Compra de la Entidad B: 14.023,62 Euros
- de la Petición de Compra de la Entidad C: 2.185,50 Euros

La Petición de la Entidad D se elimina en su totalidad por verse afectada por las peticiones de los Bancos A y B.

Las Peticiones quedarían de la siguiente forma

Entidad	Tipo de Petición	Peticionarios	Importe €
A	Mandato Individual	Sr. nº 1	32.053,98
B	Mandato en Cotitularidad	Sr. nº 1 Sr. nº 2	28.047,23
C	Mandato en Cotitularidad	Sr. nº 2 Sr. nº 3	21.854,99
D	Solicitud individual	Sr. nº 1	0

- (x) Las Entidades receptoras de los Mandatos y Solicitudes de Compra podrán exigir de los correspondientes peticionarios la provisión de fondos necesaria para ejecutarlos. Si como consecuencia del prorrateo, fuera necesario devolver a los adjudicatarios de las acciones la totalidad o parte de la provisión efectuada, la devolución deberá hacerse con fecha valor el día hábil siguiente a la fecha de adjudicación.

Si por causas imputables a las Entidades Aseguradoras o Colocadoras se produjera cualquier retraso sobre la fecha límite indicada para la devolución del exceso de provisión efectuada, dichas Entidades deberán abonar intereses de demora al tipo de interés legal del dinero vigente a partir de la citada fecha y hasta el día de su abono al peticionario.

En los Mandatos, en caso de revocación, la Entidad receptora del Mandato deberá devolver al inversor al día siguiente de la revocación la provisión de fondos recibida, sin que pueda cobrarle ningún tipo de gasto o comisión por dicha revocación.

Las Entidades Aseguradoras y Colocadoras deberán poner a disposición del público en el momento de la formulación de los Mandatos y Solicitudes de Compra, un resumen de las líneas generales de la Oferta Pública, editado en forma de tríptico, elaborado conforme a lo previsto en el artículo 22 del Real Decreto 291/1992, modificado por el Real Decreto 2590/1998.

- (xi) Las Entidades Aseguradoras deberán enviar a la Entidad Agente (que actuará por cuenta de SEPI e informará con carácter inmediato a ésta y a las Entidades Coordinadoras Globales), las relaciones de los Mandatos y Solicitudes de Compra recibidos en las fechas y términos establecidos en los respectivos Protocolos o Contratos. La Entidad Agente podrá denegar la recepción de aquellas relaciones de Solicitudes o Mandatos de Compra que no se hubieran entregado por las

Entidades Aseguradoras en los términos establecidos en los respectivos Protocolos o Contratos. De las reclamaciones por daños y perjuicios o por cualquier otro concepto que pudieran derivarse de la negativa de la Entidad Agente a recibir las mencionadas relaciones, serán exclusivamente responsables ante los inversores las Entidades Aseguradoras que hubieran entregado las relaciones fuera de tiempo, defectuosas o con errores u omisiones substanciales, sin que en ningún caso pueda imputarse cualquier tipo de responsabilidad a SEPI y/o a IBERIA.

(2) Reglas especiales aplicables a los Mandatos de Compra:

- (i) Los Mandatos de Compra tendrán carácter revocable, desde la fecha en que se formulen hasta las 14:00 horas del día 30 de marzo de 2001. La revocación de los Mandatos de Compra sólo podrá referirse al importe total del Mandato, no admitiéndose revocaciones parciales, todo ello sin perjuicio de que puedan formularse nuevos Mandatos de Compra o Solicitudes de Compra. Después de la citada fecha, los Mandatos de Compra que no hubieran sido expresamente revocados adquirirán carácter irrevocable y serán ejecutados por la Entidad Aseguradora o Colocadora ante la que se hayan formulado, salvo que se produjera un supuesto de Revocación Automática Total en los términos previstos en el presente Folleto.
- (ii) Los inversores que formulen Mandatos de Compra tendrán preferencia en el prorrateo en la forma establecida en el apartado **II. 12.4.A).**

II.10.2.1.2. Fijación del Precio Máximo y del Precio Minorista.

1. Precio Máximo

El precio máximo de compra por acción para el Subtramo Minorista General (el "Precio Máximo Minorista"), será fijado en euros el 27 de marzo de 2001 por SEPI y será comunicado a la CNMV no más tarde del día siguiente a su fijación 28 de marzo de 2001 y publicado en, al menos, un diario de difusión nacional tan pronto como sea posible y, en cualquier caso, no más tarde del día hábil siguiente a la comunicación a la CNMV.

El precio de compra por acción en el Subtramo Minorista General (el "Precio Minorista") no podrá ser superior al Precio Máximo Minorista.

La fijación del Precio Máximo Minorista tiene por finalidad permitir que los inversores del Subtramo Minorista puedan conocer el importe que, como máximo, pagarán por la compra de cada acción de IBERIA que les sea adjudicada. Asimismo, dicho Precio Máximo Minorista será tenido en cuenta a efectos del prorrateo en el Subtramo Minorista General y del Subtramo de Empleados.

2. Precio Minorista

El precio en el Subtramo Minorista General ("Precio Minorista") será fijado en euros por SEPI el 1 de abril de 2001, o en su caso, no más tarde de las 02:00 horas del día 2 de abril y será la menor de las siguientes cantidades:

- a) El Precio Máximo Minorista expresado en euros establecido conforme a lo previsto en el apartado 1 anterior.
- b) El precio determinado para el Tramo Internacional y para el Tramo Institucional Español, teniendo tal consideración el Precio Institucional de la Oferta expresado en euros, fijado de común acuerdo por SEPI y las Entidades Coordinadoras Globales.

En el supuesto de que SEPI y las Entidades Coordinadoras Globales no llegaran a un acuerdo en la determinación del Precio Institucional, se produciría la Revocación Automática de la Oferta conforme a lo previsto en el apartado **II. 11.2** siguiente.

Una vez fijado, el Precio Minorista será objeto de la información adicional al Folleto prevista en el apartado **II.10.5** y será publicado dentro de los dos días hábiles siguientes en, al menos, un diario de difusión nacional.

II.10.2.1.3 Pago por los inversores de las acciones adjudicadas.

Independientemente de la provisión de fondos que pudiera ser exigida a los inversores, el pago por parte de los mismos de las acciones finalmente adjudicadas se realizará no antes de la Fecha de Operación ni después de la Fecha de Liquidación. Dichas fechas serán, respectivamente, el día 2 de abril de 2001 y el 5 de abril de 2001.

II.10.2.1.4 Determinación del número de acciones asignadas al Subtramo Minorista General.

La determinación del número final de acciones asignado al Subtramo Minorista General se realizará por SEPI, previa consulta no vinculante a las Entidades Coordinadoras Globales, no más tarde del 1 de abril 2001, inclusive, con anterioridad a la realización del prorrateo, en su caso. No obstante lo anterior, el 27 de marzo de 2001, se comunicará a la CNMV, como Información Adicional al presente Folleto, y se publicará en, al menos, un diario de difusión nacional dentro de los dos días hábiles siguientes al día en que se hubiera comunicado a la CNMV, el número de acciones que en el momento de la firma del Contrato de Aseguramiento del Subtramo Minorista General se hayan asignado al Subtramo Minorista General, sin que pueda aumentarse a partir de dicha fecha el número de acciones asignado al Subtramo Minorista General en más de 49.212.526 acciones, en las condiciones mencionadas en el apartado **II.10.1.2** y sin perjuicio de la posibilidad de ampliación del Subtramo Minorista General de la Oferta Pública por las acciones que provengan del Subtramo Minorista de Empleados.

II.10.2.2. Procedimiento de colocación del Subtramo de Empleados.

Será de aplicación al Subtramo de Empleados el procedimiento de colocación del Subtramo Minorista General, con las especialidades siguientes:

- (i) Las peticiones de compra en este Subtramo de Empleados podrán revestir una de las siguientes modalidades:

DESEMBOLSO EMPLEADO: En la que el Empleado deberá desembolsar la totalidad del importe.

PRESTAMO SUBVENCIONADO: En la que el desembolso se realizará a través de un préstamo otorgado por las entidades financieras que se mencionan más adelante.

- (ii) Las peticiones de compra deberán presentarse exclusivamente ante las siguientes entidades (Entidades Tramitadoras):

DESEMBOLSO EMPLEADO

- Banco Santander Central Hispano, S.A.
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid
- Caja de Ahorros y de Pensiones de Barcelona
- Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.
- Deutsche Bank, S.A.E..
- Banco Popular Español

Tendrán igualmente la consideración de Entidades Tramitadoras del Subtramo de Empleados en esta modalidad de pago, las siguientes Entidades Asociadas:

- Banco de Andalucía, S.A.
- Banco de Castilla, S.A.
- Banco de Crédito Balear, S.A.

- Banco de Galicia, S.A.
- Banco de Vasconia, S.A.
- Europea Popular de Inversiones, S.V.B., S.A.
- InverCaixa Valores, S.V.B., S.A..
- Banco Santander Central Hispano, S.A.
- Banco BSN - Banif, S.A.
- Hispamer Banco Financiero, S.A.
- Banco Español de Crédito, S.A.
- Banco de Vitoria, S.A.
- Banco de Desarrollo Económico Español, S.A. (BANDESCO)
- Patagon Internet Bank, S.A.

PRÉSTAMO SUBVENCIONADO

- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid
- Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.

- (iii) Las peticiones de compra deberán estar basadas necesariamente en un Mandato de Compra formulado durante el Período de Formulación de Mandatos del Subtramo de Empleados, no admitiéndose Mandatos por vía telefónica ni telemática. En consecuencia, no podrán formularse Solicitudes de compra durante el Período de Oferta Pública en este Subtramo.
- (iv) La Dirección de Relaciones Industriales de IBERIA remitirá a la Entidad Agente una cinta informática con la información necesaria (nombre, apellidos y N.I.F.) de los Empleados a los que va dirigido el Subtramo de Empleados. Igualmente, la Dirección de Relaciones Industriales de IBERIA ha remitido a los Empleados destinatarios del Subtramo de Empleados un Certificado acreditativo de su condición de Empleado, al objeto de que estos lo presenten ante las Entidades Tramitadoras del Subtramo de Empleados.
- (v) La Entidad Agente, una vez recibidos los listados de Empleados que servirán de base para la verificación de los Mandatos de Compra, facilitará a IBERIA cuanta información le sea solicitada a los efectos dicha verificación.
- (vi) Los Mandatos de Compra en este Subtramo deberán formularse necesariamente a través de los impresos especiales habilitados al efecto que les serán facilitados a los Empleados por IBERIA . Adicionalmente, en previsión de posibles incidencias, habrá ejemplares disponibles de Mandatos de Compra y de Solicitudes de Préstamo en las Asesorías de Personal de IBERIA . Cada Mandato de Compra constará de dos ejemplares, uno para la Entidad Tramitadora y otro para ser devuelto al peticionario.
- (vii) Los Empleados a los que se dirige la Oferta, deberán proceder a la apertura, en el supuesto de no tenerla, de una cuenta de efectivo y de una cuenta de valores, la cual estará libre de gastos para el Empleado y cuyo titular exclusivo deberá ser el Empleado, al objeto de liquidar su inversión. Asimismo, los Empleados deberán realizar, en el caso de que así se solicite, antes del 29 de marzo de 2001 una provisión de fondos por un importe igual al del Mandato formulado; en caso de no realizar dicha provisión, la Entidad Tramitadora tendrá derecho a no cursar dicho Mandato. Si la provisión de fondos no fuera suficiente para atender la petición del Empleado, la Entidad Tramitadora, cursará exclusivamente los Mandatos que cubran el importe correspondiente a la provisión realizada.
- (viii) Las Entidades Tramitadoras rechazarán todos aquellos Mandatos de Compra formulados por peticionarios en los que no concurra la condición de Empleado de acuerdo con lo dispuesto en este Folleto.
- (ix) Sólo podrá presentarse un único Mandato de Compra por cada Empleado por cada una de las formas de pago (DESEMBOLSO EMPLEADO y PRESTAMO SUBVENCIONADO), en consecuencia, si un Empleado presentara más de un Mandato por cada una de las formas de pago se anularán todos los mandatos de compra presentados por el Empleado. A efectos de prorrateo, en el supuesto de que un Empleado presente un Mandato de Compra por cada forma de pago, los importes a que se refiera cada Mandato se agruparán formando una única

petición, distribuyéndose proporcionalmente las acciones adjudicadas entre las distintas formas de pago elegidas.

Los Mandatos de Compra deberán reflejar, escrito de puño y letra por el Empleado, la cantidad en pesetas que desea invertir, cantidad que, salvo revocación, se aplicará a la adquisición de acciones al Precio Minorista. Será, no obstante, aceptable que la cantidad figure impresa mecánicamente siempre que haya sido fijada por el inversor y así se confirme por el mismo mediante una firma autógrafa adicional sobre ella.

No se aceptará ningún Mandato que no posea todos los datos identificativos del Empleado que vengan exigidos por la legislación vigente para este tipo de operaciones (nombre, apellidos, NIF, tarjeta de residencia, pasaporte).

- (x) El Período de Formulación de Mandatos del Subtramo de Empleados se iniciará a las 8:30 horas del día 19 de marzo de 2001 y finalizará a las 14:00 horas del día 26 de marzo de 2001. Los Mandatos de Compra serán revocables, en su totalidad, pero no parcialmente, hasta las 14:00 horas del día 29 de marzo de 2001.
- (xi) Los Mandatos de Compra deberán ser unipersonales, no pudiendo contener más de un titular que deberá ser el propio Empleado. En caso de que el Mandato de Compra contenga más de un titular, se anulará el Mandato.
- (xii) Los límites de inversión serán los mismos que los establecidos en el Subtramo Minorista General, es decir, un importe mínimo de 1.202,02 euros (200.000 pesetas) por cada una de las modalidades de pago y un máximo de 60.101,21 euros (10.000.000 de pesetas), por la suma de ambas. Dichos límites se aplicarán, igualmente, respecto del conjunto de las peticiones formuladas por un mismo Empleado bajo cada una de las formas de pago, de tal manera que la suma de las peticiones bajo las formas de pago: DESEMBOLSO EMPLEADO y PRESTAMO SUBVENCIONADO no podrá ser conjuntamente inferior a 1.202,02 euros (200.000 pesetas) ni superior a 60.101,21 Euros (10.000.000 de pesetas). Si la suma de las peticiones presentadas por un mismo Empleado superara el límite de los 60.101,21 euros (10.000.000 de pesetas), se procederá a reducir proporcionalmente el exceso entre las dos formas de pago.
- (xiii) Cualquiera de los destinatarios de este Subtramo que lo desee podrá optar por formular Mandatos y/o Solicitudes de Compra a través del Subtramo Minorista General, independientemente de que además formule Mandatos en este Subtramo Minorista de Empleados, siempre que se respeten los límites de inversión (iguales para ambos Subtramos). Los Mandatos y las Solicitudes de Compra del Subtramo Minorista General no se acumularán, en ningún caso, para la aplicación de los límites máximos por solicitud efectuada para el Subtramo de Empleados, ni viceversa.
- (xiv) El precio de venta de las acciones de este Subtramo Minorista de Empleados (Precio de Venta de Empleados), será igual al Precio Minorista, si bien se aplicará, sobre dicho precio, un descuento diferido, tal y como se establece en el apartado (xiii) siguiente.
- (xv) Descuento Diferido:
 - Los Empleados que adquieran acciones en este Subtramo de Empleados tendrán derecho a percibir un descuento diferido del 10 %, redondeado por defecto, por cada acción que le sea adjudicada en este Subtramo, en metálico, sobre el Precio Minorista, pagadero en euros por SEPI, el día 31 de mayo del año 2.002, a aquellos Empleados que acrediten haber mantenido un saldo mínimo diario de acciones de IBERIA por lo menos igual al número de acciones que les hayan sido adjudicadas en este Subtramo de Empleados, ininterrumpidamente, desde la fecha de compraventa (2 de abril de 2001) hasta el día 2 de abril del año 2.002, inclusive.
 - En el caso de que el saldo diario de las acciones fuera en algún momento inferior al número de acciones adquiridas con ocasión de la presente Oferta

Pública de Venta a Empleados, no se tendrá derecho, total ni parcialmente al Descuento Diferido.

- En el supuesto de que las acciones de IBERIA sufrieran una modificación del valor nominal, de forma que se canjearan las mismas por un número superior o inferior, el saldo mínimo diario de acciones exigido se ajustará a partir del momento en que el canje sea efectivo, al número equivalente que corresponda al canje.
- El pago del Descuento Diferido se realizará de acuerdo con los siguientes principios de acreditación, en el bien entendido que sólo las entidades adheridas al SCLV que participen en la presente Oferta Pública como Entidades Tramitadoras han asumido formalmente el compromiso de realizar las actuaciones que a continuación se indican:

(a) Los adjudicatarios de acciones en el Subtramo de Empleados, para hacer efectivo su derecho a recibir el Descuento Diferido, deberán solicitar a las Entidades Depositarias adheridas al SCLV que lleven el registro contable de sus acciones, que reclamen, en su nombre, el Descuento Diferido a la Entidad Agente.

(b) Dicha reclamación deberá ser hecha mediante soporte informático, acompañado de un certificado emitido por la correspondiente Entidad Depositaria que acredite que el saldo mínimo diario de acciones registradas a nombre de los inversores detallados en el soporte informático no ha sido inferior al número total de acciones que le fueron adjudicadas con motivo de esta Oferta Pública entre la Fecha de Operación (2 de abril de 2001) y el 2 de abril del 2.002, inclusive. El plazo durante el cual podrán presentarse los soportes magnéticos y los certificados por las Entidades Depositarias a la Entidad Agente finalizará el 26 de abril del 2002 y se comunicará a las Entidades Depositarias antes del 5 de abril de 2002 mediante la publicación de un anuncio, en al menos un diario de difusión nacional.

Las Entidades Depositarias se han obligado a facilitar un nuevo envío de soportes magnéticos en el plazo máximo de las 24 horas siguientes a la devolución del soporte erróneo por la Entidad Agente en el supuesto de que los inicialmente remitidos tuvieran defectos que hicieran los mismos inutilizables.

(c) La Entidad Agente, una vez recibidos los correspondientes soportes magnéticos, realizará las comprobaciones que considere oportunas, a cuyos efectos, las Entidades Tramitadoras del Subtramo Minorista de Empleados se han comprometido, en el Contrato de Tramitación firmado el 16 de marzo de 2001, a facilitar a la Entidad Agente o a la entidad que SEPI designe al efecto, las aclaraciones, correcciones y comprobaciones que sean necesarias con la finalidad de contrastar, en su caso, la validez de los datos contenidos en los soportes magnéticos remitidos por tales entidades.

Realizada la anterior comprobación, la Entidad Agente procederá, previa su entrega por SEPI conforme a lo previsto en el párrafo (d) siguiente, al pago del Descuento Diferido, el 31 de mayo del año 2002.

El pago por la Entidad Agente del Descuento Diferido se realizará de forma global para cada Entidad Depositaria por el importe que corresponda a todos los inversores que tengan depositadas acciones en cada Entidad Depositaria y que tengan derecho a dicho Descuento Diferido. La Entidad Depositaria correspondiente será responsable de su distribución a cada uno de los inversores. Asimismo, las Entidades Depositarias serán responsables ante sus depositantes en el caso de que el Descuento Diferido no pudiera abonarse en tiempo por causas imputables a defectos existentes en los soportes magnéticos por ellas remitidos.

(d) El 31 de mayo del año 2002, SEPI, con base en un certificado expedido por la Entidad Agente, procederá a la entrega del importe global del

Descuento Diferido a la Entidad Agente, y esta con la misma fecha procederá al abono de los importes correspondientes a las Entidades Depositarias.

A estos efectos la Entidad Agente justificará ante SEPI, en la forma y con los requisitos prevenidos en el Trámite, el importe total de la cantidad que, en concepto de Descuento Diferido, SEPI deba abonar a todos los inversores.

(e) A efectos de acreditar el saldo mínimo de acciones, la entidad depositaria podrá computar para cada inversor la suma de todas las acciones adquiridas antes, con motivo de, o después de la Oferta Pública en una misma Entidad Depositaria, de tal forma que en todo momento, el agregado diario de acciones poseídas no sea inferior al número total de acciones adjudicadas en este Subtramo de la Oferta Pública.

(f) En caso de cambio de Entidad Depositaria, el inversor deberá solicitar de las distintas Entidades Depositarias de las acciones, la acreditación del saldo diario mantenido en cada uno de ellas durante el tiempo que dichas acciones han estado depositadas en ellas. La Entidad que sea depositaria de las acciones el 2 de abril del año 2002 será la que solicite mediante soporte magnético a la Entidad Agente la entrega del Descuento Diferido, habiendo verificado previamente con el conjunto de certificados que existe el derecho al Descuento Diferido.

(g) Las Entidades Tramitadoras se comprometen a informar, o, en su caso, a que la Entidades Tramitadoras Asociadas, informen, a los peticionarios de acciones de IBERIA que hubieren formulado a través de ellas Mandatos de Compra no revocados en este Subtramo de Empleados y que no hubieran trasladado el registro de valores a otra Entidad Adherida, del derecho que ostentan y de las actuaciones a realizar para percibir el Descuento Diferido. Asimismo las Entidades Tramitadoras se han comprometido a presentar ante la Entidad Agente los soportes informáticos y los certificados a los que se refiere el apartado (b) anterior, en los plazos allí mencionados. Finalmente las Entidades Tramitadoras se han comprometido a no cobrar, y a que las Entidades Tramitadoras Asociadas, no cobren gasto o comisión alguna a los peticionarios por razón de las gestiones realizadas para que los inversores obtengan el Descuento Diferido.

(h) En el supuesto de que la Entidad Tramitadora o, en su caso, la Entidad Tramitadora Asociada ante la que se hubieran formulado los Mandatos de Compra de este Subtramo de Empleados actuara como Entidad Depositaria, pero el inversor trasladara sus acciones a otra Entidad Depositaria antes del 2 de abril del 2002, inclusive, la Entidad Tramitadora o, en su caso, la Entidad Tramitadora Asociada deberá informar, siempre que así lo requiera el inversor, a la nueva Entidad Depositaria, tal y como figura en el Contrato de Trámite, del número de acciones que fueron adjudicadas al inversor y facilitarle un certificado que acredite durante qué plazo se mantuvieron depositadas con el saldo mínimo diario las acciones en la correspondiente Entidad Tramitadora o Tramitadora Asociada. El inversor deberá solicitar a la entidad receptora del traspaso de acciones, que reclame el Descuento Diferido a la Entidad Agente.

(i) El 3 de junio del 2002, SEPI comunicará a la CNMV que ha procedido al pago y lo publicará en, al menos, un diario de difusión nacional dentro de los dos días hábiles siguientes a dicha comunicación.

(j) En consecuencia con las reglas anteriores, para solventar cualquier problema relacionado con el pago del Descuento Diferido, los Empleados deberán dirigirse a su Entidad Depositaria quien será responsable del pago a los inversores una vez recibido de la Entidad Agente. A su vez, las Entidades Depositarias podrán dirigirse a la Entidad Agente, quien será responsable del pago a las mismas una vez recibido de SEPI.

(xvi) Pago por los inversores de las acciones adjudicadas

Independientemente de la provisión de fondos que pudiera ser exigida a los Empleados por las entidades ante las que deben presentar los Mandatos de Compra, el pago por parte de los mismos de las acciones finalmente adjudicadas se realizará no antes de la Fecha de Operación ni después de la Fecha de Liquidación. Dichas fechas serán, respectivamente, el día 2 de abril de 2001 y el día 5 de abril de 2001.

Modalidad de PRÉSTAMO SUBVENCIONADO:

Para facilitar la adquisición de las acciones de IBERIA por parte de los Empleados, IBERIA acordó con los Empleados que negociaría con una o varias entidades financieras la concesión de préstamos, con un interés del $(\text{EURIBOR} + 0,5)/2$, cuya utilización única fuera la adquisición de acciones.

En cumplimiento de dichos acuerdos, IBERIA ha firmado con el Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. (BBVA) y con Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid (CAJA MADRID) un convenio en virtud del cual BBVA y CAJAMADRID concederán a los Empleados préstamos para la adquisición de acciones correspondientes al Subtramo de Empleados, e IBERIA atenderá parcialmente los intereses de dichas operaciones mientras las mismas no se hayan amortizado en su totalidad. Se hace expresamente constar que no existe responsabilidad o compromiso alguno de SEPI respecto a las operaciones de financiación mencionadas.

Las condiciones de estos préstamos son las siguientes:

CONCEPTO	CARACTERÍSTICAS
Modalidad	Préstamo Personal en contrato privado con posibilidad de elevación a público.
Beneficiarios	Empleados de IBERIA y de las filiales que aparecen en el Anexo 6 del presente Folleto que sean residentes en España
Finalidad	Financiar la compra de acciones en la OPV de IBERIA.
Garantías	Personal de la parte prestataria y pignoración de las acciones adquiridas. Adicionalmente CAJA MADRID o BBVA podrán requerir las garantías complementarias que estimen necesarias
Cuantía máxima	Hasta el 100% del precio a desembolsar por los empleados (con el límite del máximo de la inversión de 10.000.000 pesetas).
Plazo Máximo	3 años.
Amortización	Cuotas mensuales constantes de capital e intereses (Sistema francés)
Tipo de interés	<input type="checkbox"/> <i>INTERES TOTAL A FAVOR DE CAJA MADRID o BBVA: EURIBOR revisable trimestralmente, más un diferencial de 0,50% sin redondeo.</i> Este tipo de interés será compartido entre el Empleado e IBERIA con arreglo al siguiente detalle: <input type="checkbox"/> A cargo del Empleado (Euribor + 0,50) / 2 <input type="checkbox"/> A cargo de IBERIA: <i>Total – Empleado = (Euribor +0,50) – (Euribor + 0,50) /2))</i>
Liquidación de intereses	Periodicidad: Mensual Forma: <input type="checkbox"/> Al empleado de IBERIA junto con el recibo de amortización y según el interés arriba pactado. <input type="checkbox"/> A IBERIA. En la fecha que se determine y con periodicidad mensual, se realizará un cargo por el importe de los intereses que corresponda asumir a IBERIA, como consecuencia de dichas liquidaciones. Asimismo cuando IBERIA reciba la información del apunte contable por el total de liquidaciones efectuadas, también deberá recibir el total desglosado por cliente e importe
Gastos de Formalización	3000 ptas. A pagar por el empleado

Si la forma de pago elegida en el Mandato de Compra es PRESTAMO SUBVENCIONADO, el empleado deberá seguir los siguientes pasos:

1. Entregar en cualquier oficina de BBVA o CAJAMADRID el Mandato de compra y la solicitud de préstamo. Las acciones deberán quedar depositadas en la entidad financiadora para lo cual, el empleado deberá abrir como único titular una cuenta de Valores, cuya apertura estará libre de gastos.

2. Una vez finalizada la adjudicación (ajuste del importe solicitado al número de acciones asignadas o prorrateo, en su caso), la Entidad Tramitadora realizará el desembolso correspondiente.

II.10.3. Procedimiento de colocación del Tramo Institucional Español.

Calendario Básico:

-
- 16 de marzo de 2001:**
 - Día en que se firma el Protocolo de Intenciones de Aseguramiento y Compromiso de Colocación.
 - Día en que se registra el Folleto Informativo en la CNMV.
- 19 de marzo de 2001:**
 - Día en que se inicia el Período de Prospección de la Demanda.
- 30 de marzo de 2001:**
 - Día en que finaliza el Período de Prospección de la Demanda.
- 1 de abril de 2001:**
 - Día en que se fija el Precio Institucional (o en su caso, antes de las 02:00 horas del día 2 de abril).
 - Día en que se firma el Contrato de Aseguramiento y Colocación
 - Día en que comienza el plazo de confirmación de Propuestas de Compra.
- 2 de abril de 2001:**
 - Día en que finaliza el plazo de confirmación de Propuestas de Compra.
 - Día en que definitivamente se asignan las acciones a los Tramos Institucionales.
 - Día en que se adjudican las acciones.
 - Fecha de la Operación.
- 3 de abril de 2001:**
 - Fecha en que está previsto se admitan a cotización las acciones.
- 5 de abril de 2001:**
 - Fecha de liquidación

(1) Propuestas de Compra.

Las Propuestas de Compra en este Tramo deberán formularse durante el Período de Prospección de la Demanda que comenzará a las 08:30 horas del día 19 de marzo de 2001 y finalizará a las 14:00 horas del día 30 de marzo de 2001.

Durante el Período de Prospección de la Demanda, las Entidades Aseguradoras de este Tramo desarrollarán la actividad de difusión y promoción de la Oferta Pública, de acuerdo con el Protocolo de Aseguramiento y Compromiso de Colocación, con el fin de obtener de los potenciales destinatarios Propuestas de Compra con indicación del número de acciones y el precio al que estarían dispuestos a adquirir acciones de IBERIA cada uno de ellos.

Las reglas a que se ajustarán las Propuestas de Compra serán las siguientes:

- (i) La formulación de Propuestas de Compra de acciones deberá realizarse exclusivamente ante cualquiera de las Entidades Aseguradoras de este Tramo.
- (ii) Las Propuestas de Compra constituyen únicamente una indicación del interés de los destinatarios por los valores, sin que su formulación tenga carácter vinculante para quienes las realicen ni para SEPI.
- (iii) Las Propuestas de Compra no podrán ser por un importe inferior a 60.101,21 euros (10.000.000 de pesetas). En el caso de las Entidades habilitadas para la gestión de carteras de valores de terceros, dicho límite se referirá al global de las peticiones formuladas por la entidad gestora.

Dichas entidades gestoras, previamente a realizar Propuestas por cuenta de sus clientes, deberán tener firmado con los mismos el oportuno contrato de gestión de cartera de valores,

incluyendo la gestión de renta variable. Las entidades gestoras de carteras que resulten adjudicatarias de acciones en la presente Oferta deberán, a su vez, adjudicar a cada uno de los clientes por cuya cuenta hubieran adquirido las acciones, un mínimo de 400 acciones, siempre que la entidad gestora tenga asignado un volumen de acciones suficientes para permitir dicha adjudicación mínima.

Las entidades gestoras de carteras de valores, las entidades gestoras de instituciones de inversión colectiva y las de fondos de pensiones deberán quedar debidamente identificadas en las Propuestas de Compra que formulen por cuenta de dichos clientes y entidades.

(iv) Las Entidades Aseguradoras deberán rechazar aquellas Propuestas de Compra que no cumplan cualesquiera de los requisitos que para las mismas se exigen en este Folleto o en la legislación vigente.

(v) Cada una de las Entidades Aseguradoras del Tramo Institucional Español deberá remitir diariamente antes de las 17:00 horas de Madrid a Santander Central Hispano Investment, S.A. y a Merrill Lynch Capital Markets España, S.V.B., S.A. en su condición de entidades Directoras y Entidades responsables del libro de demanda del Tramo Institucional Español, las Propuestas de Compra válidas que le hayan sido formuladas, facilitando a dicha Entidad los documentos relativos a las Propuestas de Compra que puedan serle solicitados. Santander Central Hispano Investment, S.A. y Merrill Lynch Capital Markets España, S.V.B., S.A., a su vez, informará a SEPI sobre dichas Propuestas de Compra.

En la remisión diaria de información, las Entidades Aseguradoras deberán indicar el importe total solicitado por una misma entidad gestora por cuenta de sus clientes o de las instituciones o fondos que gestionen, con indicación del nombre de la correspondiente entidad gestora.

Por otro lado, una entidad gestora no podrá actuar por cuenta de otras entidades gestoras.

(vi) Las Entidades Aseguradoras podrán exigir a los peticionarios provisión de fondos para asegurar el pago del precio de las acciones. En tal caso, deberán devolver a tales peticionarios la provisión de fondos correspondiente, libre de cualquier gasto o comisión, con fecha valor no más tarde del día hábil siguiente de producirse cualquiera de las siguientes circunstancias:

- a) Falta de selección o de confirmación de la Propuesta de Compra realizada por el peticionario; en caso de selección o confirmación parcial de las Propuestas de Compra realizadas, la devolución de la provisión sólo afectará a la parte correspondiente a las Propuestas no seleccionadas o no confirmadas.
- b) Desistimiento por SEPI de continuar la Oferta Pública, en los términos previstos en el presente Folleto Informativo.
- c) Revocación Automática Total de la Oferta Pública, en los términos previstos en el presente Folleto.

Si por causas imputables a las Entidades Aseguradoras se produjera un retraso en la devolución de la provisión de fondos correspondiente, dichas Entidades Aseguradoras deberán abonar intereses de demora al tipo de interés legal del dinero vigente que se devengará desde la fecha límite y hasta el día de su abono al peticionario.

(2) Precio del Tramo Institucional.

El precio de venta institucional (Precio Institucional) será fijado por SEPI, de acuerdo con las Entidades Coordinadoras Globales, el día 1 de abril de 2001, o en su caso, no más tarde de las 02:00 horas del día 2 de abril. El Precio Institucional se fijará en euros. El Precio Institucional o, en su caso, la imposibilidad de su determinación, serán objeto de la información adicional al presente Folleto y serán comunicados a la CNMV no más tarde del 2 de abril de 2001.

A falta de acuerdo entre SEPI y las Entidades Coordinadoras Globales en la determinación del Precio Institucional, se producirá la Revocación Automática de la Oferta en los términos previstos en el apartado

II.11.2 siguiente. Dicha falta de acuerdo se confirmará mediante escrito firmado por SEPI y las Entidades Coordinadoras Globales.

(3) Asignación definitiva de acciones al Tramo Internacional y al Tramo Institucional Español.

Una vez fijado el Precio Institucional, SEPI, previa consulta no vinculante a las Entidades Coordinadoras Globales, procederá a la asignación definitiva de acciones al Tramo Internacional y al Tramo Institucional Español, atendiendo a las reglas de Selección de Propuestas de Compra, Confirmación de Propuestas de Compra, admisión de Peticiones Adicionales, Remisión de Peticiones de Compra y Pago por los Inversores Institucionales que se establecen en los apartados (4) a (8) siguientes.

Por el contrario, si hubiera sido imposible la determinación del Precio Institucional, tendrá lugar la Revocación Automática Total, comunicando Santander Central Hispano Investment, S.A. y Merrill Lynch Capital Markets España, S.V.B., S.A. a las Entidades Aseguradoras la cancelación definitiva de la Oferta Pública. Cada Entidad Aseguradora informará a cada inversor que hubiera formulado ante ella Propuestas de Compra de la cancelación definitiva de la Oferta Pública el día 2 de abril de 2001.

(4) Selección de Propuestas de Compra.

El 1 de abril de 2001, SEPI, previa consulta no vinculante a las Entidades Coordinadoras Globales, procederá a admitir total o parcialmente, o a rechazar, cualquier Propuesta de Compra de acciones recibidas, a su sola discreción y sin necesidad de motivación alguna a las Entidades Aseguradoras o a los peticionarios, aplicando criterios de calidad y, estabilidad de la inversión y teniendo en cuenta la forma y plazo en que se hubieran formulado; valorándose el que las Propuestas hayan sido presentadas por escrito firmado y con indicación de precio, y respetando que no se produzcan discriminaciones injustificadas entre Propuestas del mismo rango, En consecuencia, SEPI será la única responsable de la selección de las Propuestas de Compra.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, SEPI dará prioridad a las Propuestas de Compra de los inversores ajenos a las Entidades Aseguradoras del Tramo Institucional y del Tramo Internacional de la Oferta Pública. En consecuencia, SEPI sólo podrá seleccionar Propuestas de Compra realizadas por cuenta propia por Entidades Aseguradoras del Tramo Institucional Español y del Tramo Internacional en el supuesto de que, una vez llevada a cabo, con arreglo a lo previsto en el párrafo anterior, la selección de Propuestas de Compra realizadas por terceros ajenos a los sindicatos de aseguramiento de los Tramos Institucionales, no se hubiera cubierto el importe de Oferta en dichos Tramos.

El mismo principio se aplicará a las peticiones por cuenta propia de la sociedad dominante de una Entidad Aseguradora de los Tramos Institucionales, de las sociedades dominadas por una Entidad Aseguradora de dichos Tramos y de las sociedades dominadas, directa o indirectamente, por la sociedad dominante de la Entidad Aseguradora respectiva. A estos efectos, los conceptos de sociedad dominante y sociedad dominada se entenderán de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 42 del Código de Comercio y en el artículo 4 de la Ley del Mercado de Valores.

Como excepción a lo establecido en el párrafo anterior, SEPI podrá seleccionar Propuestas de Compra de instituciones de inversión colectiva, fondos de pensiones, sociedades gestoras de unas y otros, sociedades gestoras de carteras y compañías de seguros vinculadas a una Entidad Aseguradora de los Tramos Institucionales, en la medida en que tales Propuestas de Compra se realicen para dichas instituciones, fondos o carteras o para cubrir las reservas técnicas de las compañías de seguros.

IBERIA, a través de una Entidad Directora del Tramo Institucional Español, presentará una propuesta de compra de acciones por importe de 1.688 millones de pesetas para atender los compromisos de entrega de acciones al Precio Minorista, adquiridos frente a su personal y que se describen en el apartado VI.11 SEPI se compromete a adjudicar en su totalidad la mencionada propuesta de compra de IBERIA.

A los efectos anteriormente expuestos, las Entidades Aseguradoras deberán identificar adecuadamente las peticiones formuladas por ellas por cuenta propia o por cuenta de su sociedad dominante o de sus sociedades dominadas.

Santander Central Hispano Investment, S.A. y a Merrill Lynch Capital Markets España, S.V.B, S.A., en su calidad de Entidades Directoras y "bookrunner" (Entidad responsable del libro de la demanda del Tramo Institucional Español) procederán a comunicar a las Entidades Aseguradoras el Precio Institucional, el número de acciones asignadas al Tramo Institucional Español y la relación de las Propuestas recibidas de cada una de ellas y seleccionadas.

Las Entidades Coordinadoras Globales se comprometen a declarar por escrito a SEPI, en el momento en que se realice la selección de propuestas de compra del Tramo Institucional, que las propuestas que le son presentadas a estos efectos han sido confirmadas por cada una de las entidades ante las que, respectivamente, hayan sido realizadas como propuestas reales, formuladas –en cuanto a precio y volumen indicado- en los términos que le son presentadas.

(5) Confirmación de Propuestas de Compra.

Una vez seleccionadas las Propuestas de Compra, cada Entidad Aseguradora informará a cada inversor que hubiera formulado ante ella Propuestas de Compra de la selección realizada de su Propuesta, del número de acciones adjudicadas y del Precio Institucional, comunicándole que puede confirmar dicha Propuesta de Compra hasta las 8:00 horas del día 2 de abril de 2001 (hora de Madrid), y advirtiéndole en todo caso de que, de no confirmar la Propuesta de Compra inicialmente seleccionada, quedará sin efecto.

Las confirmaciones, que serán irrevocables, se realizarán ante las Entidades Aseguradoras ante las que se hubieran formulado las Propuestas de Compra, salvo que las mismas no hubieran firmado el Contrato de Aseguramiento y Colocación.

En el supuesto de que alguna de las Entidades que hubiera recibido Propuestas de Compra no llegara a firmar el Contrato de Aseguramiento y Colocación, Santander Central Hispano Investment, S.A. y a Merrill Lynch Capital Markets España, S.V.B., S.A. informarán a los peticionarios que hubieran formulado Propuestas de Compra ante dicha Entidad de la selección total o parcial de su Propuesta de Compra, del Precio Institucional por Acción, de que pueden confirmar las Propuestas de Compra ante Santander Central Hispano Investment, S.A. y a Merrill Lynch Markets España, S.V.B., S.A. y del plazo límite para confirmar las Propuestas de Compra seleccionadas.

(6) Peticiones de Compra distintas de las Propuestas de Compra inicialmente seleccionadas y nuevas Propuestas de Compra.

Excepcionalmente, podrán admitirse Propuestas de Compra distintas de las inicialmente seleccionadas o nuevas Propuestas, pero únicamente se les podrán adjudicar acciones si fueran aceptadas por SEPI y siempre que las confirmaciones de Propuestas de Compra no cubrieran la totalidad de la Oferta Pública en el Tramo Institucional Español.

Ningún peticionario, salvo autorización expresa de SEPI, podrá realizar confirmaciones de Propuestas de Compra por un número de acciones distinto del número de acciones previamente seleccionadas.

(7) Remisión de Peticiones de Compra.

El mismo día de la finalización del Plazo de Confirmación de Propuestas de Compra, cada Entidad Aseguradora informará a Santander Central Hispano Investment, S.A. y a Merrill Lynch Markets España, S.V.B., S.A. que a su vez informarán a SEPI, a las Entidades Coordinadoras Globales y a la Entidad Agente, de las Propuestas de Compra definitivas recibidas, indicando la identidad de cada peticionario y el importe solicitado en firme por cada uno de ellos.

Las Entidades Aseguradoras del Tramo Institucional Español deberán enviar a la Entidad Agente (que actuará por cuenta de SEPI e informará con carácter inmediato a éste y a las Entidades Coordinadoras Globales), las relaciones de las Peticiones definitivas recibidas en las fechas y términos establecidos en el Contrato de Aseguramiento del Tramo Institucional Español. La Entidad Agente podrá denegar la recepción de aquellas relaciones de Peticiones que no se hubieran entregado por las Entidades Aseguradoras en los términos establecidos en el mencionado Contrato. En el caso de que alguna Entidad Aseguradora del Tramo Institucional Español no enviara la información a que se refiere este párrafo, se podrá proceder a adjudicar a dicha Entidad Aseguradora las acciones correspondientes a las Peticiones seleccionadas presentadas por la misma. De las reclamaciones por daños y perjuicios o por cualquier otro concepto que pudieran derivarse de la negativa de la Entidad Agente a recibir las mencionadas relaciones, serán exclusivamente responsables ante los inversores las Entidades Aseguradoras que hubieran entregado las relaciones fuera de tiempo, defectuosas o con errores u omisiones substanciales, sin que en ningún caso pueda imputarse cualquier tipo de responsabilidad a SEPI.

(8) Compromiso de Aseguramiento

Finalizado el proceso de confirmación de Propuestas de Compra, y en el supuesto de que las confirmaciones presentadas por una Entidad Aseguradora no alcanzaran el número de acciones

aseguradas por ésta, dicha Entidad Aseguradora presentará una Petición de Compra, en nombre propio o en nombre de una sociedad controlada por ella, por el número de acciones no colocadas a terceros, al Precio de Aseguramiento referido en el apartado II.12.3.1 posterior, que coincide con el Precio Institucional.

A las Peticiones de Compra presentadas por las Entidades Aseguradoras no les será de aplicación lo relativo a límites cuantitativos y sólo adquirirán efectividad en el caso de que la demanda en el Tramo Institucional Español sea insuficiente para cubrir la cantidad asignada al mismo una vez deducidas, en su caso, las acciones que se le puedan restar como consecuencia de las redistribuciones entre tramos previstas en este Folleto Informativo.

A los efectos anteriores, las Entidades Aseguradoras que no hubieran cubierto su compromiso de aseguramiento presentarán a la Entidad Agente al mismo tiempo que le envíen la relación final de confirmaciones, pero de forma separada, la petición correspondiente a las acciones no colocadas a terceros, bien a su nombre o al de una sociedad bajo su control. A falta de dicha comunicación, la Entidad Agente podrá entender que la petición se presenta en nombre de la propia Entidad Aseguradora por la totalidad de las acciones no cubiertas por las peticiones de terceros.

(9) Pago por los inversores institucionales.

El pago por los inversores de las acciones finalmente adjudicadas en el Tramo Institucional Español se realizará no antes de la Fecha de Operación ni después de la Fecha de Liquidación. Dichas fechas serán, respectivamente, los días 2 de abril de 2001 y el día 5 de abril de 2001.

II.10.4. Procedimiento de colocación del Tramo Internacional

El procedimiento de colocación del Tramo Internacional será similar al descrito para el Tramo Institucional Español.

II.10.5. Información adicional a incorporar al Folleto registrado o como suplementos del mismo.

SEPI comunicará a la Comisión Nacional del Mercado de Valores los siguientes hechos o decisiones, a más tardar en las fechas que se indican, quedando así complementada la información comprendida en el Folleto y fijados todos aquellos aspectos que por las especiales características de este tipo de Oferta quedan pendientes de determinación a la fecha de registro del Folleto:

- El Precio Máximo Minorista por acción en el Subtramo Minorista General: el día en que se fije o el día hábil siguiente.
- Información sobre la demanda de todos los Tramos de la Oferta, antes del día 27 de marzo.
- La firma del Contrato de Aseguramiento y Colocación del Subtramo Minorista General, y si se ha producido alguna variación respecto de las Entidades que firmaron el Protocolo correspondiente: el día en que se firme o el día hábil siguiente.
- La firma del Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Institucional, las variaciones que se produzcan en la identidad de las Entidades Aseguradoras y Colocadoras del Tramo Institucional, según lo que resulte del definitivo Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Institucional y la identidad de los aseguradores del Tramo Internacional: el día en que se produzca o el día hábil siguiente.
- El Precio Minorista, el Precio de Venta de Empleados y el Precio Institucional, así como en su caso, la inexistencia de acuerdo en la fijación del Precio Institucional y la asignación definitiva de acciones a cada Tramo de la Oferta: el día en que se fijen o el día hábil siguiente.
- El resultado, en su caso, del prorrateo en el Subtramo Minorista General, realizado conforme a lo previsto en el presente Folleto: el día en que se obtenga o el día hábil siguiente.

- La circunstancia de haberse producido el desistimiento o la Revocación Automática Total de la Oferta; a ser posible el mismo día en que se produzca y no más tarde del día hábil siguiente.
- El ejercicio por las Entidades Aseguradoras de la opción de compra descrita en el apartado **II.10.1.3**: a ser posible el mismo día de su ejercicio y no más tarde del siguiente día hábil.
- El pago del Descuento Diferido del Subtramo de Empleados: el día en que se produzca o el día hábil siguiente.
- La aprobación del Real Decreto a que se refiere el apartado II. 9.6. anterior, el día en que se publique en el Boletín Oficial del Estado.

La fijación del Precio Máximo Minorista, y de los precios de la Oferta, la asignación definitiva de acciones a cada Tramo, la revocación, el desistimiento de la Oferta, y el pago del Descuento Diferido serán también publicados en, al menos, un diario de difusión nacional no más tarde del segundo día hábil siguiente al de su comunicación a la CNMV.

II.11. DESISTIMIENTO Y REVOCACION AUTOMATICA TOTAL

II.11.1. *Desistimiento de la Oferta.*

SEPI podrá desistir de la Oferta Pública ante el cambio de las condiciones de mercado u otra causa relevante a su juicio, en cualquier momento anterior al día en que se inicie el Período de Oferta Pública del Tramo Minorista (28 de marzo de 2000). El desistimiento afectará a todos los Tramos de la Oferta.

SEPI deberá comunicar dicho desistimiento a la CNMV y difundirlo a través de, al menos, un diario de difusión nacional y deberá hacerlo público a través de los Boletines de Cotización de las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia.

El desistimiento de la Oferta dará lugar a la anulación de todos los Mandatos y Propuestas de Compra. El hecho del desistimiento de conformidad con lo previsto en el Folleto Informativo no será causa de responsabilidad por parte de IBERIA ni de SEPI frente a las Entidades Coordinadoras Globales, las Entidades Directoras, Codirectoras, Colocadoras, Aseguradoras y Tramitadoras o las personas físicas o jurídicas que hubieran formulado Mandatos o Propuestas de Compra, excepción hecha de los gastos incurridos por las Entidades Aseguradoras, en los términos previstos en los Protocolos de Aseguramiento y Compromiso de Colocación.

Las Entidades que hubieran recibido provisiones de fondos de los inversores, deberán devolver dichas provisiones, libres de comisiones y gastos, con fecha valor del día hábil siguiente al del desistimiento.

II.11.2. *Revocación Automática Total.*

La Revocación Automática Total, que supondrá la cancelación automática y absoluta de la presente Oferta, tendrá lugar en cualquiera de los siguientes supuestos:

- (a) En el supuesto de que no quedara completamente asegurado alguno de los Tramos de la Oferta.
- (b) En caso de que en cualquier momento antes de las 9:30 horas de Madrid del día 2 de abril de 2001, y como consecuencia de alguno de los casos de fuerza mayor previstos en los Contratos Aseguramiento y Colocación (nacional (Institucional o Minorista) o internacional) alguno de dichos contratos quedara resuelto o no se llegara a firmar; o
- (c) En los supuestos de falta de acuerdo en cuanto al Precio Institucional entre SEPI y las Entidades Coordinadoras Globales, conforme a lo previsto en los apartados **II.10.1.2 (2)** y en el apartado **II.10.4. (2)**; y.
- (d) En el caso de que la Oferta sea suspendida o dejada sin efecto por cualquier autoridad administrativa o judicial competente.

En caso de Revocación Automática Total, SEPI lo comunicará a la CNMV en el plazo más breve posible, y lo hará público mediante su difusión, en al menos, un diario de difusión nacional, haciéndolo público

igualmente a través de los Boletines de Cotización de las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia.

La Revocación Automática Total de la Oferta dará lugar a la anulación de todas las Solicitudes, Mandatos y Propuestas de Compra formuladas y no revocadas, así como, en su caso, la resolución de todas las compraventas inherentes a la OPV. En consecuencia, no existirá obligación de entrega de las acciones por parte de SEPI ni obligación del pago del precio por parte de los peticionarios.

En este caso, las Entidades que hubieran recibido provisiones de fondos de los inversores, deberán devolver dichas provisiones, libres de comisiones y gastos, con fecha valor del día hábil siguiente al de la revocación.

El hecho de la revocación de conformidad con lo previsto en el Folleto Informativo no será causa de responsabilidad por parte de IBERIA ni de SEPI frente a las Entidades Coordinadoras Globales, las Entidades Directoras, Codirectoras, Colocadoras, Colocadoras Asociadas, Colocadoras No Asociadas, Aseguradoras y Tramitadoras o las personas físicas o jurídicas que hubieran formulado Mandatos o Propuestas de compra, excepción hecha de los gastos incurridos por las Entidades Aseguradoras, en los términos previstos en los Protocolos de Aseguramiento y Compromiso de Colocación.

II.11.3. Revocación en caso de no admisión a cotización de las acciones

En caso de no producirse la admisión a cotización de las acciones de IBERIA antes de las 8:30 horas de Madrid del 17 de abril de 2001, quedarán resueltas todas las compraventas derivadas de la OPV. Como consecuencia de la resolución de las compraventas inherentes a la OPV, será devuelto a los inversores y, en su caso, a las Entidades Aseguradoras, el importe satisfecho por las mismas incrementado en el interés legal, estando aquéllos y éstas obligados a restituir las acciones adjudicadas.

De darse este supuesto, SEPI lo comunicaría a la CNMV, en el plazo más breve posible, y lo haría público mediante su difusión a través de, al menos, un diario de difusión nacional y de los Boletines de Cotización de las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia.

El hecho de la revocación de conformidad con lo previsto en el Folleto Informativo no será causa de responsabilidad por parte de IBERIA ni de SEPI frente a las Entidades Coordinadoras Globales, las Entidades Directoras, Codirectoras, Colocadoras, Colocadoras Asociadas, Colocadoras No Asociadas, Aseguradoras y Tramitadoras o las personas físicas o jurídicas que hubieran formulado Mandatos o Propuestas de compra, excepción hecha de los gastos incurridos por las Entidades Aseguradoras, en los términos previstos en los Protocolos de Aseguramiento y Compromiso de Colocación.

II.12 ENTIDADES QUE INTERVIENEN EN LA OFERTA

II.12.1. *Relación de las Entidades que intervendrán en la colocación. Descripción y funciones de las mismas.*

Para realizar la coordinación global de la colocación, tanto de la Oferta Española como de la Oferta Internacional, se formarán Sindicatos de Colocadores y Aseguradores de los que actuarán como Entidades Coordinadoras Globales, Santander Central Hispano Investment, S.A. y Merrill Lynch International.

En el Tramo Minorista, en el Tramo Institucional Español y en el Tramo Internacional, intervendrán inicialmente las siguientes Entidades:

TRAMO MINORISTA:

(a) Subtramo Minorista General:

Entidades Directoras:

Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid

Invercaixa Valores, S.A., S.V.B.
Santander Central Hispano Investment, S.A.

Entidades Aseguradoras :

Banco de Finanzas e Inversiones, S.A. ("Fibanc")
Banco Popular Español, S.A.
Banco Urquijo, S.A.
Benito y Monjardin, S.V.B., S.A.
Bilbao Bizcaia Kutxa
Caja de Ahorros de Galicia (Caixa Galicia)
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Gipuzkoa y San Sebastián ("Kutxa")
Caja de Ahorros y Pensiones de Barcelona (La Caixa)
Confederación Española de Cajas de Ahorros
Mercavalor, S.A., S.V.B (afianzado por BANKINTER, S.A., BANCO PASTOR, S.A., BANCO DE SABADELL, S.A., BANCO ZARAGOZANO, S.A., BANCO GUIPUZCOANO, S.A., CAJA DE AHORROS DE VALENCIA CASTELLÓN Y ALICANTE y BANCO COOPERATIVO ESPAÑOL, S.A.)
Renta 4, S.V.B., S.A.
Caixa d' Estalvis de Catalunya
Banco de la Pequeña y Mediana Empresa, S.A: (Bankpyme)

Entidades Colocadoras Asociadas:

SANTANDER CENTRAL HISPANO INVESTMENT, S.A.

Banco Santander Central Hispano, S.A.
Santander Central Hispano Bolsa SV, S.A.
Banco BSN - Banif, S.A.
Patagon Internet Bank, S.A.
Hispamer Banco Financiero, S.A.
Banco Español de Crédito, S.A.
Banco de Vitoria, S.A.
Banco de Desarrollo Económico Español, S.A. (BANDESCO)
Banesto Bolsa, S.V.B., S.A.

BANCO BILBAO VIZCAYA ARGENTARIA, S.A.

BBVA Bolsa, S.V., S.A.
Banco Industrial de Bilbao, S.A.
BBV Banco de Financiación, S.A.
Banco Occidental S.A.
Banco Depositario BBV, S.A.
Finanzia Banco de Crédito, S.A.
Banco de Promoción de Negocios, S.A.
BBVA Privanza Banco, S.A.
Banco de Crédito Local de España, S.A.
Banco Atlántico, S.A.

CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE MADRID

Caja Madrid Bolsa, S.V.B., S.A.
Altae Banco, S.A.
Banco Mapfre, S.A.

CAJA DE AHORROS Y PENSIONES DE BARCELONA

InverCaixa Valores, S.V.B., S.A.

BENITO Y MOJARDÍN, S.V.B, S.A.

Banco Espirito Santo, S.A.

BANCO URQUIJO, S.A.

Banca March, S.A.
Urquijo Bolsa y Valores, S.V.B., S.A.

BILBAO BIZKAIA KUTXA

Norbolsa, S.V.B, S.A.

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAJAS DE AHORRO (CECA)

Caja de Ahorros del Mediterráneo
Gestión de Activos del Mediterráneo, S.V.B., S.A.-“GESAMED”
Caja de Ahorros de Ávila
Monte de Piedad y Caja General de Ahorros de Badajoz
Caja de Ahorros y Monte de Piedad del C.C.O. de Burgos
Caja de Ahorros Municipal de Burgos (Caja de Burgos)
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Extremadura
Caja de Ahorros y Préstamos de Carlet
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Córdoba (Cajasur)
Caja de Ahorros de Castilla-La Mancha
Caixa d’Estalvis de Girona
Caja Gral. de Ahorros de Granada
Caja de Ahorro Provincial de Guadalajara
Caja Provincial de Ahorros de Jaén
Caja España de Inversiones, Caja de Ahorros y Monte de Piedad
Caja de Ahorros de la Rioja
Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Ronda, Cádiz, Almería, Málaga y Antequera (Unicaja)
Caixa d’Estalvis Comarcal de Manlleu
Caixa d’Estalvis de Manresa
Caixa d’Estalvis Laietana
Caja de Ahorros de Murcia
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Ontinyent
Caja de Ahorros de Asturias
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de las Baleares
Caja Insular de Ahorros de Canarias
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Navarra
Caja de Ahorros de Pollensa
Caixa d’Estalvis de Sabadell
Caja Duero
Credit Lyonnais España, S.A.
Caja General de Ahorros de Canarias
Caja de Ahorros de Santander y Cantabria
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Segovia
Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Huelva y Sevilla
Caja San Fernando de Sevilla y Jerez
Caixa d’Estalvis de Tarragona
Caixa d’Estalvis de Terrassa
Caixanova
Caixa d’Estalvis del Penedés
Caja de Ahorros de Vitoria y Álava (Caja Vital Kutxa)
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja (Ibercaja)
Caja de Ahorros de la Inmaculada de Aragón
Ahorro Corporación Financiera, S.V.B.
Banca Pueyo

CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE GUIPUZCOA Y SAN SEBASTIAN

Norbolsa, S.V.B., S.A.

BANCO DE FINANZAS E INVERSIONES, S.A.

Andino A.V.B., S.A.

BANCO POPULAR ESPAÑOL, S.A.

Banco de Andalucía, S.A.
Banco de Castilla, S.A.
Banco de Crédito Balear, S.A.
Banco de Galicia, S.A.
Banco de Vasconia, S.A.
Europea Popular de Inversiones, S.V.B., S.A.
Bancopopular-e, S.A.

MERCAVALOR, SOCIEDAD DE VALORES Y BOLSA, S.A.

Bankinter, S.A.
Banco Pastor, S.A.
Banco de Sabadell, S.A.
Banco de Asturias, S.A.
Solbank, S.A.
Sabadell Banca Privada, S.A.
Banco Herrero, S.A.
Banco Zaragozano, S.A.
Banco Guipuzcoano, S.A.
Caja de Ahorros de Valencia, Castellón y Alicante (Bancaja)
Banco de Valencia, S.A.
Banco de Murcia, S.A.
SB Activos, A.V., S.A.
Banco Cooperativo Español, S.A.
C.R. "Ntra. Sra. del Campo" de Cañete de las Torres
C.R. "Ntra. Sra. del Rosario" de Nueva Carteya
Caixa Popular, Caixa Rural
Caixa Rural Benicarlo
Caixa Rural de Balears
Caixa Rural "Los Santos de la Piedra" de Albalat dels Sorells
Caixa Rural Altea
Caixa Rural d'Algemesi
Caixa Rural de Callosa d'en Sarria
Caixa Rural de Turis
Caixa Rural Vinaros
Caja de Crédito de Petrel, Caja Rural
Caja de Elche, Caja Rural
Caja Rural Alicante
Caja Rural Castellón
Caja Rural de Salamanca
Caja Rural "La Junquera" de Chilches
Caja Rural "Ntra. Madre del Sol" de Adamuz
Caja Rural "Ntra. Sra. de Guadalupe" de Baena
Caja Rural "Ntra. Sra. de la Esperanza" de Onda
Caja Rural "San Isidro" de Les Coves de Vinroma
Caja Rural "San Isidro" de Vilafames
Caja Rural "San Jaime" de Alquerías Niño Perdido
Caja Rural "San José" de Alcora
Caja Rural "San José" de Almassora
Caja Rural "San José" de Burriana
Caja Rural "San José" de Nules
Caja Rural "San José" de Villavieja
Caja Rural "San Roque" de Almenara
Caja Rural "San Vicente Ferrer" de Val d'Uxó
Caja Rural Católico Agraria de Villarreal
Caja Rural Central de Orihuela
Caja Rural Credicoop
Caja Rural de Albacete
Caja Rural de Albal
Caja Rural de Alginet
Caja Rural de Almendralejo
Caja Rural de Almería y Málaga
Caja Rural de Asturias
Caja Rural de Bexi

Caja Rural de Burgos
Caja Rural de Canarias
Caja Rural de Casas Ibáñez
Caja Rural de Casinos
Caja Rural de Cheste
Caja Rural de Ciudad Real
Caja Rural de Córdoba
Caja Rural de Cuenca
Caja Rural de Extremadura
Caja Rural de Fuenteálamo
Caja Rural de Fuentepelayo
Caja Rural de Gijón
Caja Rural de Granada
Caja Rural de Huelva
Caja Rural de Huesca
Caja Rural de Jaén
Caja Rural de La Roda
Caja Rural de la Valencia Castellana
Caja Rural de L'Alcudia
Caja Rural de Lugo
Caja Rural de Mota del Cuervo
Caja Rural de Navarra
Caja Rural de Segovia
Caja Rural de Sevilla
Caja Rural de Soria
Caja Rural de Tenerife
Caja Rural de Teruel
Caja Rural de Toledo
Caja Rural de Torrent
Caja Rural de Utrera
Caja Rural de Villamalea
Caja Rural de Villar
Caja Rural de Zamora
Caja Rural de Zaragoza
Caja Rural del Campo de Cariñena
Caja Rural del Duero
Caja Rural del Jalón
Caja Rural La Vall "San Isidro"
Caja Rural Valencia

Entidades Colocadoras No Asociadas

A.B.A. AGENTES DE BOLSA ASOCIADOS A.V.B. S.A.
BANCO DE EXTREMADURA S.A. Sociedad Unipersonal
BANCO INVERSIÓN, S.A.
BANCO LUSO ESPAÑOL, S.A.
BANCO SIMEÓN, S.A.
BANCOVAL, S.A.
BARCLAYS BANK, S.A.
BNP PARIBAS ESPAÑA, S.A.
CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE ZARAGOZA, ARAGÓN Y RIOJA
CAJA LABORAL POPULAR, COOPERATIVA DE CRÉDITO
CITIBANK ESPAÑA, S.A.
DEUTSCHE BANK S.A.E.
EUROSAFEI, S.V.B., S.A.
GAESCO BOLSA S.V.B., S.A.
GENERAL DE VALORES Y CAMBIOS, Sociedad de Valores y Bolsa, S.A.
MORGAN STANLEY DEAN WITTER, S.V., S.A. Sociedad Unipersonal
IBERAGENTES ACTIVOS, S.V., S.A.
IBERSECURITIES AVB, S.A.
INVERBOLSA, S.A, AGENCIA DE VALORES Y BOLSA

(b) Subtramo Minorista de Empleados:

Entidades Tramitadoras:

Desembolso Empleado

Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.
Banco Popular Español, S.A.
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid
Caja de Ahorros y Pensiones de Barcelona (" La Caixa")
Deutsche Bank, S.A.E..
Santander Central Hispano Investment, S.A.
Banco de Andalucía, S.A.
Banco de Castilla, S.A.
Banco de Crédito Balear, S.A.
Banco de Galicia, S.A.
Banco de Vasconia, S.A.
Europea Popular de Inversiones, S.V.B., S.A.
InverCaixa Valores, S.V.B., S.A..
Banco Santander Central Hispano, S.A.
Banco BSN - Banif, S.A.
Hispamer Banco Financiero, S.A.
Banco Español de Crédito, S.A.
Banco de Vitoria, S.A.
Banco de Desarrollo Económico Español, S.A. (BANDESCO)
Patagon Internet Bank, S.A.

Préstamo Subvencionado

Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid

TRAMO INSTITUCIONAL ESPAÑOL:

Entidades Directoras:

Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid
Merrill Lynch Capital Markets España, S.A., S.V.B.
Santander Central Hispano Investment, S.A.

Entidades Co-Directoras

Ahorro Corporación Financiera
Beta Capital
BNP Paribas

TRAMO INTERNACIONAL

Aseguradores Principales

Merrill Lynch International
Santander Central Hispano Investment, S.A.

Aseguradoras (Co-Leads Managers)

ABN Amro N.V.
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.
Dresdner Kleinwort Wassertein
Société Generale
Schroders Salomon Smith Barney
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid

El Contrato de Aseguramiento y Colocación del Subtramo Minorista General se firmará el 27 de marzo de 2001, el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Institucional Español así como el Contrato de Aseguramiento Internacional se firmarán el día 1 de abril de 2001, o en su caso, no más tarde de las 02:00 horas del día 2 de abril de 2001.

Las variaciones en la identidad de las entidades que formarán finalmente parte del Sindicato Asegurador Colocador será objeto de información adicional al presente Folleto y publicada en, al menos, un diario de difusión nacional

Estimación del nº de acciones a asegurar por cada Entidad y de los ingresos por comisiones (de dirección, aseguramiento y colocación) que se devengarán por cada una de ellas.

Subtramo Minorista General:

Entidades Directoras	Acciones Aseguradas (*)	Ingresos Comisiones (**)
Santander Central Hispano Investment, S.A.	43.799.148	338.739.212
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	43.799.148	298.093.602
Invercaixa Valores, S.A., S.V.B.	32.849.361	223.570.202
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	26.279.489	178.856.163
Subtotal	146.727.146	1.039.259.179
Entidades Aseguradoras		
Banco Popular Español, S.A.	7.664.850	48.981.457
Confederación Española de Cajas de Ahorros	7.664.850	48.981.457
Mercavalor, S.A., S.V.B	7.664.850	48.981.457
Banco de Finanzas e Inversiones, S.A.	5.474.894	34.986.763
Bankpyme	5.474.894	34.986.763
Banco Urquijo, S.A.	5.474.894	34.986.763
Benito y Monjardin, S.V.B., S.A.	5.474.894	34.986.763
Bilbao Bizcaya Kutxa	5.474.894	34.986.763
Caixa d'Estalvis	5.474.894	34.986.763
Caixa Galicia	5.474.894	34.986.763
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Gipuzkoa y San Sebastián	5.474.894	34.986.763
Renta 4, S.V.B., S.A.	5.474.894	34.986.763
Subtotal	72.268.596	461.825.238
TOTAL	218.995.742	1.501.084.417

Tramo Institucional Español:

Entidades Directoras	Acciones Aseguradas (*)	Ingresos por comisiones (**)
Santander Central Hispano Investment, S.A.	31.003.893	148.790.339
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	17.716.509	75.628.234
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	17.716.509	75.628.234
Merrill Lynch Capital Markets España, S.A., S.V.B:	8.858.255	54.255.040
Subtotal	75.295.166	354.301.847
Entidades Codirectoras		
Ahorro Corporación Financiera	7.972.429	34.032.705
Beta Capital	2.657.476	11.344.234
BNP Paribas	2.657.476	11.344.234
Subtotal	13.287.381	56.721.173
TOTAL	88.582.547	411.023.020

(*) *Los números de acciones aseguradas son los que para cada entidad se establecen en el correspondiente Protocolo de Intención de Aseguramiento y Compromiso de Colocación, teniendo en cuenta que el número de acciones definitivo se fijará para cada entidad en el Contrato de Aseguramiento correspondiente.*

(**) *Los ingresos por comisiones de cada entidad son meramente estimativos y se han calculado asumiendo que (i) cada entidad coloca el número de acciones que, en principio,*

serán objeto de aseguramiento por ella, (ii) el Precio Institucional y el Precio Minorista es de 1,92 euros (320 pesetas) por acción, que es el precio medio de la banda no vinculante a que se refiere el apartado II.5.5. anterior y (iii) no se ejercita la opción de compra "green-shoe".

Las funciones de las distintas entidades que intervienen en la Oferta son las siguientes:

- Entidades Coordinadoras Globales: son las entidades encargada de la coordinación general de la Oferta en todos sus Tramos, con los efectos previstos en el Real Decreto 291/1992, modificado por el Real Decreto 2590/1998.
- Entidades Directoras y Codirectoras : son las que han participado en la dirección y preparación de la Oferta en cada uno de sus tramos conforme a lo previsto en el Real Decreto 291/1992, modificado por el Real Decreto 2590/1998. Asimismo, asumen un mayor compromiso de aseguramiento que las Entidades Aseguradoras.
- Entidades Aseguradoras y Colocadoras: Son las que median por cuenta de SEPI en la colocación de las acciones objeto de la Oferta y que, en caso de firmar los contratos de aseguramiento y colocación, asumirán el compromiso de aseguramiento de la Oferta en cada uno de sus tramos. Las Entidades Aseguradoras del Subtramo Minorista y sus Entidades Colocadoras son las únicas autorizadas para recibir y cursar los Mandatos y Solicitudes en dicho Tramo. Las Entidades Aseguradoras de los Tramos Institucionales son las únicas autorizadas para recibir y dar curso a las Propuestas y sus confirmaciones en dichos Tramos. Las Entidades Aseguradoras del Subtramo Minorista que no firmen el correspondiente contrato de Aseguramiento perderán esta condición y permanecerán como Entidades Colocadoras exclusivamente.
- Entidades responsables del libro de Propuestas: Como Entidades responsables del libro de Propuestas del Tramo Institucional Español, actuarán Santander Central Hispano Investment S.A y Merrill Lynch Capital Markets España, S,V,B., S.A. Como Entidades responsables del libro de Propuestas del Tramo Internacional actuarán; Santander Central Hispano Investment S.A y Merrill Lynch International.
- Entidades Colocadoras Asociadas: Entidades Colocadoras vinculadas a las Entidades Aseguradoras del Subtramo Minorista General autorizadas por éstas para recibir los Mandatos y Solicitudes, las cuales deberán cursarlos a través de éstas últimas.
- Entidades Colocadoras No Asociadas: Intermediarios Financieros autorizados para ejercer las funciones descritas en el artículo 71. a) de la Ley del Mercado de Valores, facultados para cursar Mandatos y Solicitudes de Compra en el Subtramo Minorista General ante la Entidad Agente, siempre que hayan suscrito previamente el correspondiente contrato de colocación.
- Entidad Agente: Santander Central Hispano Investment, S.A. encargada de realizar, entre otras funciones, los cobros y pagos derivados de la liquidación de la Oferta, en virtud de lo previsto en el Contrato de Agencia.
- Entidad liquidadora: SCLV y las Entidades Adheridas al mismo que lleven los registros contables de las acciones adjudicadas.
- Entidades adheridas al SCLV: Entidades depositarias de las acciones finalmente adjudicadas a cada inversor.
- Entidades Tramitadoras del Subtramo de Empleados. Entidades autorizadas para recibir y cursar los Mandatos de Compra formulados por los Empleados

II.12.2. Verificación de las Entidades Coordinadoras, Directoras y Codirectoras.

Las entidades que se mencionan a continuación, mediante las cartas de verificación que se adjuntan como **Anexo 7** del presente Folleto,

- Santander Central Hispano Investment, S.A, (representada por D. Luis Terrés de Ercilla y por D. Carlos Trias de Bes Casamajo) como Entidad Coordinadora Global, como Entidad Directora del Subtramo Minorista General y como Entidad Directora del Tramo Institucional Español.

- Merrill Lynch International (representada por D. Ramón Pelaez); como Entidad Coordinadora Global.
- Merrill Lynch Capital Markets España, S.V.B., S.A. (representada por D. José María Martín García) como Entidad Directora del Tramo Institucional Español.
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid (representada por D. Ignacio Soria Vidal y por D. José Luís García Pérez) Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A (representada por D. Ignacio Acha-Orbea Echeverría) como Entidades Directoras del Subtramo Minorista General y como Entidades Directoras del Tramo Institucional Español.
- Invercaixa Valores, S.A., S.V.B. (representada por D. Antonio Ramón Truan Laka); como Entidad Directora del Subtramo Minorista General.
- Ahorro Corporación Financiera, S.V.A, S.A. (representada por D. Victoriano López-Pinto Fernández de Navarrete); BNP Paribas Sucursal en España (representada por D. Carlos Gardezabal Ortíz y por D. Ramiro Mato García Ansorena) y Beta Capital, S.V.B., S.A (representada por D. Jaime Armando Hap Barriuso) como entidades Codirectoras del Tramo Institucional Español.

Hacen constar:

1º Que han llevado a cabo las comprobaciones necesarias para contrastar la veracidad e integridad de la información contenida en este Folleto Informativo.

2º Que, como consecuencia de estas comprobaciones, no se advierten circunstancias que contradigan o alteren la información recogida en este Folleto, ni el mismo omite hechos o datos significativos que puedan resultar relevantes para el inversor.

Esta declaración no se refiere a los datos objeto de auditoría de cuentas.

II.12.3. Características de los Contratos de Aseguramiento y Colocación y del Contrato de Tramitación.

II.12.3.1 Contratos de Aseguramiento y Colocación de los Tramos Españoles; Contrato de Tramitación.

Con fecha 16 de marzo de 2001 han sido firmados los Protocolos de Intención de Aseguramiento y Compromiso de Colocación del Subtramo Minorista General y del Tramo Institucional Español; en la misma fecha, han sido firmados dos Contratos de Tramitación del Subtramo Minorista de Empleados correspondiendo a las dos modalidades depago (Desembolso Empleado y Préstamo Subvencionado), en virtud del cual las Entidades Tramitadoras y las Entidades Tramitadoras Asociadas recibirán y cursarán los Mandatos de Compra presentados por los empleados de IBERIA a los que se dirige el Subtramo Minorista de Empleados. Igualmente, con fecha de 16 de marzo de 2001 se ha suscrito un contrato con las Entidades Colocadoras No Asociadas. Con fecha 27 de marzo de 2001 está previsto que sea firmado el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Subtramo Minorista General, y en caso de determinación del Precio Institucional, con fecha 1 de abril de 2001, o en su caso, no más tarde de las 02:00 del día 2 de abril, está previsto que sean firmados los Contratos de Aseguramiento y Colocación del Tramo Institucional Español y del Tramo Internacional.

Las Entidades que firmen el correspondiente Contrato de Aseguramiento y Colocación del Subtramo Minorista General o del Tramo Institucional Español (Entidades Aseguradoras) asumirán los siguientes compromisos:

1º Aseguramiento:

Las Entidades Aseguradoras se comprometerán a colocar en el mercado español o a adquirir al Precio de Aseguramiento, para sí mismas, las acciones correspondientes al volumen de la Oferta Pública en el Subtramo Minorista General o en el Tramo Institucional Español que, aseguradas por cada una de ellas en el respectivo Contrato de Aseguramiento y Colocación, no hayan sido adquiridas por cuenta de terceros en el supuesto de que no se presenten durante el

periodo establecido al efecto peticiones de compra suficientes para cubrir el número total de acciones asignado a dicho Tramo.

Las obligaciones asumidas por cada una de las Entidades Aseguradoras serán independientes y, en consecuencia, tendrán carácter mancomunado. No obstante, en los respectivos Contratos de Aseguramiento, se preverá que en el supuesto de que alguna o algunas Entidades Aseguradoras no cumplieran el compromiso de aseguramiento asumido en virtud de dicho contrato, y sin perjuicio de las responsabilidades en que pudiera incurrir, las acciones que no hubiesen sido adquiridas por dicha o dichas Entidades Aseguradoras, hasta un límite máximo del 50% del número total de acciones asignadas al Subtramo Minorista General o al Tramo Institucional Español, serán adquiridas por las restantes Entidades Aseguradoras del Tramo o Subtramo a prorrata de sus respectivos compromisos de aseguramiento.

En el Subtramo Minorista General, el compromiso de aseguramiento se extenderá a las acciones que, una vez terminado el periodo de revocación de Mandatos en el Subtramo de Empleados, se destinen al Subtramo Minorista General por no ser suficientes los Mandatos de Compra firmes e irrevocables formulados en aquél para cubrir en su totalidad 24.606.263 acciones, así como las que se asignen al mismo de acuerdo con las normas de redistribución entre Tramos del presente Folleto. A estos efectos el Contrato establecerá el aseguramiento genérico de las acciones que pudieran asignarse al Subtramo Minorista General si, como consecuencia de las revocaciones efectuadas en el Subtramo de Empleados durante el Periodo de Revocación de Mandatos de Compra, los Mandatos de Compra firmes no fueran suficientes para cubrir las acciones que fueran definitivamente asignadas al Subtramo de Empleados (esto es, 24.606.263 acciones iniciales o el número menor resultante de la asignación al Subtramo de Empleados) o si resultara de aplicación una redistribución de acuerdo con el presente Folleto. En ambos supuestos las acciones adicionales se distribuirán entre las Entidades Aseguradoras en proporción a su compromiso inicial de aseguramiento, devengándose sobre esta ampliación las respectivas comisiones de dirección, aseguramiento y colocación.

En el supuesto de que el Subtramo Minorista General y/o los Tramos Institucionales no queden totalmente asegurados, se producirá la revocación automática de la Oferta.

2º Colocación:

La colocación de acciones se realizará a través de las Entidades Aseguradoras y en el Subtramo Minorista General, también a través de las Entidades Colocadoras. Dichas entidades se obligarán a adquirir, por orden y cuenta de terceros, todas las acciones que se adjudiquen definitivamente a los peticionarios que hayan cursado sus peticiones de compra (Mandatos, Solicitudes o Propuestas) directa o indirectamente a través de aquéllas (o a través de sus Entidades Colocadoras Asociadas, en el caso del Subtramo Minorista General).

En el Subtramo Minorista General, cada Entidad Aseguradora y Colocadora deberá recibir y cursar cualquier petición de compra válida de adquisición de acciones que se le pueda formular directamente, y las Entidades Aseguradoras, además las que le sean presentadas por sus Entidades Colocadoras Asociadas, no estando ninguna Entidad Aseguradora facultada para recibir ni cursar peticiones de compra que le sean presentadas por quienes no sean sus Entidades Colocadoras Asociadas o inversores a los que no va dirigida la Oferta Pública.

En el Tramo Institucional Español, las Entidades Aseguradoras del Tramo Institucional obtendrán Propuestas de Compra entre inversores institucionales de forma que puedan ser objeto de selección por parte de SEPI, dichas Entidades Aseguradoras deberán recibir y cursar cualquier Propuesta de Compra válida de adquisición de acciones que se le formule.

SEPI hará pública las variaciones que se produzcan en la identidad de las entidades que suscriban el Contrato de Aseguramiento.

En cualquiera de los Tramos, las Entidades Aseguradoras y Colocadoras han asumido el compromiso de no cobrar de los inversores gasto o comisión alguna por su participación en la presente Oferta Pública.

3º Causas de fuerza mayor previstas en los Contratos:

Los Protocolos y Contratos de Aseguramiento y Colocación del Subtramo Minorista General y del Tramo Institucional Español podrán ser resueltos conjuntamente por SEPI y las Entidades

Coordinadoras Globales en el caso de que se produzca en cualquier momento desde la firma del contrato hasta las 9:30 horas del día 2 de abril de 2001 un supuesto de fuerza mayor o una alteración extraordinaria de las condiciones del mercado que hiciesen excepcionalmente gravosos el cumplimiento de los Protocolos y los Contratos por las Entidades Aseguradoras. Tienen la consideración a estos efectos de supuestos de fuerza mayor y de alteración extraordinaria de las condiciones de mercado:

- i) La suspensión general de la actividad bancaria o de los mercados organizados de valores en España, Estados Unidos o el Reino Unido, declarada por las autoridades competentes.
- ii) Una crisis general en los mercados internacionales de cambios.
- iii) La alteración sustancial de la situación política, económica o financiera nacional o internacional, o un desencadenamiento de hostilidades, de guerra o de cualquier conflicto de naturaleza similar, siempre que una u otra afecten de modo extraordinario a los índices de cotización de las Bolsas en que se va a solicitar que coticen las acciones de IBERIA
- iv) La alteración sustancial en la situación económica, financiera o patrimonial de IBERIA y/o de su Grupo.
- v) La modificación de la Legislación en España, Estados Unidos o el Reino Unido que pudiera afectar negativamente y de modo relevante a IBERIA y/o a su Grupo, a la Oferta Pública, a las acciones de IBERIA o a los derechos de los titulares de acciones de IBERIA.
- vi) El acaecimiento de hechos no conocidos en el momento del registro del presente Folleto que, a juicio de SEPI y de las Entidades Coordinadoras Globales, pudiera afectar negativamente y de modo relevante a IBERIA, o a su Grupo o a la Oferta Pública.
- vii) Cualquier otra causa que, a juicio de SEPI y de las Entidades Coordinadoras Globales, afecte negativamente de modo relevante a IBERIA o a su Grupo, a la Oferta Pública, a las acciones de IBERIA o a su Grupo, o a los derechos de los titulares de acciones de IBERIA.

En el supuesto de que se resolviera cualquiera de los Contratos de Aseguramiento la Oferta Pública quedará automáticamente revocada.

Igualmente, los Contratos de Aseguramiento y Colocación del Subtramo Minorista General y del Tramo Institucional Español podrán ser resueltos unilateralmente por SEPI con respecto a una Entidad Aseguradora en el supuesto de que se produzca una alteración sustancial en su situación económica, financiera o patrimonial.

En el supuesto de que no se llegara a firmar el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Institucional Español o el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Internacional, quedará automáticamente resuelto el Contrato de Aseguramiento del Tramo Minorista. Igualmente, en caso de resolución de cualquiera de los Contratos de Aseguramiento, quedarán automáticamente resueltos todos los Contratos de Aseguramiento.

4º Desistimiento y Revocación Automática Total

De conformidad con los citados Protocolos de Intenciones de Aseguramiento y Compromiso de Colocación, SEPI podrá desistir de la Oferta Pública en cualquier momento anterior al día en que se inicie el periodo de Oferta Pública en el Tramo Minorista.

Por otra parte y conforme a lo establecido en el presente Folleto y en los Protocolos Intenciones de Aseguramiento y Compromiso de Colocación, se producirá la Revocación Automática Total en los supuestos establecidos en el presente Folleto.

5º Comisiones previstas en los Protocolos de Aseguramiento y Compromiso de Colocación

Subtramo Minorista General:

Como contraprestación por el aseguramiento, la colocación y las demás tareas asumidas en relación con el Tramo Minorista de la Oferta Pública, se abonarán las siguientes comisiones, determinadas considerando el conjunto de actividades a desarrollar por las diversas entidades y sin que su respectiva denominación implique que se esté retribuyendo aisladamente una actividad concreta:

Comisión de Dirección: 0,29 % del Importe Asegurado en ese Subtramo (que será igual al número de acciones aseguradas en el Tramo Minorista multiplicado por el Precio de Aseguramiento), con la siguiente distribución:

- Un 40 % corresponderá a las Entidades Coordinadoras Globales.
- Un 30 % corresponderá a las Entidades Directoras a prorrata de su compromiso de aseguramiento.
- Un 30 % corresponderá a las Entidades Aseguradoras (incluyendo a las Entidades Directoras) a prorrata de su compromiso de aseguramiento.

Comisión de Aseguramiento: 0,29 % del Importe Asegurado (que será igual al número de acciones aseguradas por cada Entidad Aseguradora multiplicado por el Precio de Aseguramiento) por cada Entidad Aseguradora.

Comisión de Colocación: Se calculará como un porcentaje sobre el importe que resulte de multiplicar el Precio Minorista por el número de acciones finalmente adjudicadas a los Mandatos y Solicitudes de Compra presentados a través de cada Entidad (excluidos los Mandatos y Solicitudes que deban anularse conforme a lo previsto en el apartado **II.10.2.1**), dependiente del momento en que se formule el Mandato o Solicitud de Compra y del nivel de demanda presentado por cada Entidad, compuesto por el porcentaje básico y, en su caso, la Prima de Sobrecolocación siguientes:

1.- Porcentaje básico sobre el importe de las acciones finalmente adjudicadas:

- 1,37 % para Mandatos no revocados formulados entre el 19 de marzo de 2001 y el 20 de marzo de 2001, ambos inclusive.
- 1,17 % para Mandatos no revocados formulados entre el 21 de marzo de 2001 y el 27 de marzo de 2001, ambos inclusive.
- 0,87 % para Solicitudes de Compra.

Las Entidades Aseguradoras que habiendo firmado el Protocolo de Intenciones de Aseguramiento y Compromiso de Colocación del Subtramo Minorista General no firmen posteriormente el correspondiente Contrato de Aseguramiento, percibirán exclusivamente el porcentaje básico de la comisión de colocación correspondiente a las acciones que coloquen.

2.- Prima de Sobrecolocación:

El porcentaje básico se verá incrementado en un 0,25 % adicional, si la Entidad Aseguradora presenta Mandatos no revocados o Solicitudes de Compra (excluidos los Mandatos o Solicitudes que deban anularse conforme a lo previsto en el apartado **II.10.2.1**) por un importe de acciones igual o superior a 3 veces el número de acciones inicialmente aseguradas por dicha Entidad Aseguradora en el Subtramo Minorista General (de acuerdo con el Protocolo de Aseguramiento del Subtramo Minorista General). No obstante lo anterior, a los solos efectos del cálculo de esta prima de sobrecolocación, si el importe de la petición media presentada por la Entidad Aseguradora excede de 1.000.000 pesetas (6.010,12 euros), se considerará como importe de los Mandatos o Solicitudes de Compra presentadas, el resultado de multiplicar su número por 1.000.000 pesetas (6.010,12 euros).

En caso de que después de ser adjudicadas las acciones a los Mandatos de Compra no revocados quedasen Mandatos no revocados por atender, y, por consiguiente, no se pudiese

atender ninguna Solicitud de Compra, éstas no serán tenidas en cuenta para el cálculo de la prima de sobrecolocación.

Penalidad: En el supuesto de que una Entidad Aseguradora presentase peticiones por un número de acciones inferior a 0,50 veces su número de acciones inicialmente aseguradas y la demanda total en el Subtramo Minorista General sea al menos 2 veces superior al número de acciones inicialmente asignadas al mismo, la Entidad Aseguradora en cuestión abonará a las Entidades Coordinadoras Globales, para contribuir a los gastos de estabilización u otros gastos de la Oferta, una penalidad equivalente al 50% de su comisión de aseguramiento.

Condición para el devengo de la Comisión de Colocación: El devengo de la Comisión de Colocación para cada Entidad Aseguradora estará condicionado a que durante los días 3, 4, 5 y 6 de abril de 2001, considerados conjuntamente: i) no se vendan más del 50% de las acciones adjudicadas a los Mandatos y Solicitudes de Compra que se hayan presentado a través de esa Entidad Aseguradora y ii) la Entidad Aseguradora o sus Entidades Colocadoras Asociadas no vendan u ordenen la venta, por cuenta propia o de terceros adjudicatarios del Subtramo Minorista General de la Oferta Pública, de acciones de IBERIA en número igual o superior al 50% de las acciones adjudicadas a los Mandatos o Solicitudes de Compra presentados a través de la Entidad Aseguradora, todo ello en los términos establecidos en los respectivos Contratos y Protocolos.

Tramo Institucional Español

Como contraprestación por el aseguramiento, la colocación y las demás tareas asumidas en relación con el Tramo Institucional de la Oferta Pública, se abonarán las siguientes comisiones, determinadas considerando el conjunto de actividades a desarrollar por las diversas entidades y sin que su respectiva denominación implique que se esté retribuyendo aisladamente una actividad concreta

Comisión de Dirección: 0,29 % del importe total asegurado (que será igual al número de acciones aseguradas multiplicado por el Precio de Aseguramiento) en ese Tramo que se distribuye del siguiente modo:

- Un 40 % corresponderá a las Entidades Coordinadoras Globales.
- Un 30 % corresponderá a las Entidades Directoras y Codirectoras, a prorrata de su compromiso de aseguramiento.
- Un 30 % corresponderá a las Entidades Aseguradoras (incluyendo a las Entidades Directoras) a prorrata de su compromiso de aseguramiento.

Comisión de Aseguramiento: 0,29 % del importe asegurado (que será igual al número de acciones aseguradas multiplicado por el Precio de Aseguramiento) por cada Entidad Aseguradora.

Comisión de Colocación: 0,87 % del importe que resulte de multiplicar el Precio Institucional por el número de acciones finalmente adjudicadas a las confirmaciones de Propuestas de Compra que se hayan presentado a través de esa Entidad Aseguradora.

Comisiones por el ejercicio de la opción de Compra: El ejercicio de la opción de compra prevista en el apartado II.10.1.3. por parte de las Entidades Coordinadoras Globales, en nombre y representación de las Entidades Aseguradoras, devengará en favor de dichas Entidades Aseguradoras, respecto de las acciones objeto de la opción de compra asignadas al Tramo Institucional Español, las correspondientes comisiones de dirección y colocación.

Asimismo, y exclusivamente en el caso de que se ejercite en su totalidad la opción de compra, se devengará la correspondiente comisión de aseguramiento.

Las Entidades Aseguradoras que habiendo firmado el Protocolo de Aseguramiento y Compromiso de Colocación del Tramo Institucional no firmen posteriormente el correspondiente Contrato de Aseguramiento, no tendrán derecho a recibir ningún tipo de comisión.

6º Cesión de Comisiones:

Las Entidades no podrán ceder total o parcialmente las comisiones mencionadas, salvo la de Dirección que podrá cederse a las Entidades Aseguradoras o cuando la cesión se realice en favor de sus Entidades Colocadoras Asociadas o de intermediarios financieros que formen parte de su grupo o a sus representantes debidamente registrados en la CNMV, de acuerdo con lo previsto en los respectivos Contratos.

7º Precio de Aseguramiento:

Será el precio por acción al que las Entidades Aseguradoras se comprometerán a adquirir las acciones sobrantes aseguradas (el "Precio de Aseguramiento").

El Precio de Aseguramiento para todos los Tramos será igual al Precio Institucional determinado por SEPI de acuerdo con las Entidades Coordinadoras Globales. En el supuesto de que no sea posible la determinación del Precio Institucional, conforme a lo previsto en el presente Folleto, no se otorgará el Contrato de Aseguramiento del Tramo Institucional, y se producirá la Revocación Automática Total.

En el supuesto de que no se llegara a firmar el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Institucional o el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Internacional, quedará automáticamente resuelto el Contrato de Aseguramiento del Subtramo Minorista General. Igualmente, en caso de resolución de cualquiera de los Contratos de Aseguramiento, quedarán automáticamente resueltos todos los Contratos de Aseguramiento.

Sólo existirá compromiso en firme de Aseguramiento de las Entidades Aseguradoras cuando éstas otorguen los respectivos Contratos de Aseguramiento y Colocación.

8º Restricciones Operativas:

Las Entidades Aseguradoras del Subtramo Minorista General, del Tramo Institucional Español y del Tramo Internacional, se comprometerán a respetar las siguientes restricciones operativas, salvo autorización de las Entidades Coordinadoras Globales y de SEPI:

- i) Hasta la fecha de la admisión a negociación bursátil de las acciones de IBERIA, inclusive, a no realizar emisiones de warrants u otros instrumentos que den derecho a la compra o venta de acciones de IBERIA;
- ii) Hasta la fecha de la admisión a negociación bursátil de las acciones de IBERIA, inclusive, no proporcionar a su peticionarios cobertura de derivados o cualquier otra garantía, compromiso u opción de compra o de venta en condiciones distintas a las de mercado, y no promocionar públicamente la cobertura, incluso a precios de mercado, mediante anuncios en prensa u otros medios de comunicación.
- iii) Hasta la fecha de la admisión a negociación bursátil de las acciones de IBERIA, inclusive, no realizar operaciones sobre acciones de IBERIA.

9º Publicidad no autorizada:

En virtud de lo previsto en los Protocolos de Intenciones de de Aseguramiento y Compromiso de Colocación, las Entidades Aseguradoras se obligarán en los Contratos de Aseguramiento y Colocación a abstenerse y conseguir que sus respectivas Entidades Colocadoras Asociadas se abstengan de realizar publicidad relacionada con la Oferta Pública o su participación en la misma sin la autorización de SEPI.

10º Compromiso de no transmisión de acciones ("Lock-Up"):

En los Contratos de Aseguramiento y Colocación del Subtramo Minorista General y del Tramo Institucional, se incluirá un compromiso por parte de IBERIA de no emitir, ofrecer o vender, o de cualquier otro modo disponer, directa o indirectamente, ni realizar cualquier transacción, que pudiera tener un efecto económico similar a la venta o anuncio de venta de acciones, obligaciones o bonos convertibles o canjeables o cualesquiera otros instrumentos que puedan dar derecho a la suscripción o adquisición de acciones de IBERIA, incluso mediante transacciones con derivados, durante los seis meses siguientes a la Fecha de Operación, salvo autorización de las Entidades Coordinadoras Globales. Como únicas excepciones a dicho compromiso, IBERIA podrá: (i) emitir acciones para ofrecerlas en canje por otros activos en el contexto de una operación de adquisición empresarial, (ii) emitir acciones al único objeto de

recabar fondos para la adquisición de una participación en el capital social de una entidad (iii) vender u ofrecer acciones u opciones para adquirir acciones a los empleados del Grupo IBERIA en los términos descritos en el apartado VI.11 del presente Folleto, incluyendo la emisión de obligaciones convertibles que sean suscritas por entidades financieras únicamente al objeto de instrumentar un plan de incentivos a los empleados.

II.12.3.2. Contrato de Aseguramiento del Tramo Internacional.

Está previsto que se firme el día 1 de abril de 2001, un Contrato de Aseguramiento Internacional (en adelante el "Contrato de Aseguramiento Internacional"), por el que los Aseguradores del Tramo Internacional, se comprometerán a adquirir de SEPI las acciones que se asignen al Tramo Internacional.

Este Contrato de Aseguramiento Internacional se ajustará a las prácticas internacionales habituales en este tipo de ofertas, en cuanto a causas de resolución y establecerá que las declaraciones y garantías formuladas por SEPI se limitarán a acreditar su adecuada constitución y vigencia, su legítima propiedad, sin cargas ni gravámenes, de las acciones de la Oferta Pública y su obtención de las autorizaciones corporativas y administrativas necesarias para realizar la misma.

El Precio de Aseguramiento para el Tramo Internacional será igual al del Tramo Institucional Español y será el Precio Institucional.

Las comisiones específicas para el Tramo Internacional serán las mismas que para el Tramo Institucional Español

Será aplicable al aseguramiento de la Oferta Pública en el Tramo Internacional lo dispuesto en el apartado II.12.3.1.8º

El Precio de Aseguramiento Internacional a abonar por los Aseguradores Internacionales será el Precio de Aseguramiento

En el supuesto de que no se determinara el Precio Institucional en los términos establecidos en este Folleto, no se otorgará Contrato de Aseguramiento del Tramo Internacional, al producirse la Revocación Automática Total. Ninguna Entidad Coordinadora Global o cualquier otra que hubiera sido invitada a suscribir el Contrato de Aseguramiento Internacional, ni las entidades peticionarias de acciones de este Tramo tendrá derecho a reclamar indemnización alguna.

II.12.4. Prorrateso.

A efectos de realizar los Prorratesos que se mencionan en este apartado, las peticiones de compra expresadas en euros, se traducirán en peticiones de compra expresadas en número de acciones, dividiendo las primeras por el Precio Máximo Minorista. En caso de fracción se redondeará por defecto. Al no fijarse el Precio Minorista hasta el día anterior a la adjudicación, es necesaria la utilización del Precio Máximo Minorista para realizar, con la oportuna antelación, las operaciones de prorrateso y adjudicación con base en un baremo objetivo y no discriminatorio para los inversores.

A) Subtramo Minorista General:

En el supuesto de que las peticiones de compra en el Subtramo Minorista General, formuladas en el Período de Formulación de Mandatos de Compra o en el Período de Oferta Pública de Venta, excedan del volumen de acciones asignado al Subtramo Minorista General, se realizarán prorratesos entre las peticiones de compra, de acuerdo con los siguientes principios:

- (a) A los efectos del prorrateso, sólo se tendrán en cuenta los Mandatos no revocados ni anulados, y las Solicitudes no anuladas.
- (b) Los Mandatos de Compra tendrán preferencia en la adjudicación sobre las Solicitudes de Compra. Por consiguiente, el número de acciones asignado al Subtramo Minorista General se destinará, en primer lugar, a atender las acciones solicitadas con base en Mandatos de Compra. Únicamente cuando se hayan atendido la totalidad de las peticiones basadas en Mandatos de Compra, las acciones sobrantes se destinarán a atender las acciones solicitadas con base en Solicitudes de Compra.

- (c) A efectos de la adjudicación, cuando coincidan todos y cada uno de los peticionarios en varias peticiones de compra basadas en Mandatos de Compra, se agregarán, formando una única petición de compra. El número de acciones adjudicadas al Mandato o Mandatos de Compra, considerados de forma agregada, se distribuirá proporcionalmente entre los Mandatos de Compra afectados.
- (d) Para el caso de que las peticiones basadas en Mandatos de Compra excedan del volumen de acciones asignado al Subtramo Minorista General, no se tomarán en consideración –conforme se indica en el párrafo (b) anterior- las peticiones basadas en Solicitudes de Compra y, por tanto, se adjudicará en primer lugar, a todos y cada uno de los Mandatos de Compra, un número de acciones que sea igual al número entero que resulte de dividir 1.202,02 euros (200.000 pesetas) (petición mínima en el Subtramo Minorista General) por el Precio Máximo Minorista.

En el supuesto de que el número de acciones asignadas al Subtramo Minorista General no fuera suficiente para adjudicar ese número mínimo de acciones, se adjudicará un número entero de acciones a todos los Mandatos, calculado de manera tal que todos los Mandatos reciban el mismo número de acciones; dicho número entero será el que resulte de dividir el número de acciones asignadas al Subtramo Minorista General, entre el número de Mandatos de Compra recibidos, redondeado por defecto. A estos efectos, los Mandatos de Compra en los que coincidan todos y cada uno de sus peticionarios, se considerarán como un único Mandato de Compra. No obstante lo anterior, si el número de acciones que resulte del referido cociente fuera inferior a 400, los Mandatos se ordenarán alfabéticamente con base en los datos personales que figuren en los soportes magnéticos enviados a la Entidad Agente, a partir de la primera posición del campo "Nombre y Apellidos o Razón Social", sea cual sea el contenido de las cuarenta posiciones de dicho campo (en caso de que existan inversores cuyos datos personales sean coincidentes según la información remitida, se ordenarán éstos por orden de mayor a menor cuantía de sus Mandatos y en caso de cotitularidades se tomará el primer titular que aparezca en la primera petición encontrada) y se adjudicarán 400 acciones por Mandato a partir de la letra que resulte del sorteo realizado por fedatario público, hasta agotar el número de acciones asignadas al Subtramo Minorista General. No obstante, se adjudicará al último Mandato que corresponda, siguiendo el orden indicado, el número de acciones, inferior a 400, sobrantes. En el supuesto de que tras dicha adjudicación no hubiera suficientes acciones para adjudicar 400 al último peticionario que resultara adjudicatario de acciones, según el sorteo alfabético realizado, se procederá a distribuir dichas acciones entre los Mandatos formulados a los que se hayan adjudicado acciones por orden alfabético, según el campo "Nombre y Apellidos o Razón Social", empezando por la misma letra que haya resultado en el sorteo, adjudicando el resto al primer peticionario hasta donde alcance su petición y continuando, en su caso, por el orden del sorteo hasta el completo reparto del resto

- (e) En el supuesto de que conforme al primer párrafo del apartado (d) anterior, se haya podido realizar la adjudicación mínima por Mandato de Compra resultante de dividir el importe de 1.202,02 euros (200.000 pesetas) entre el Precio Máximo de Venta, las acciones sobrantes se adjudicarán de forma proporcional al volumen no satisfecho de los Mandatos de Compra.

Como reglas generales de este prorrateo:

- En caso de fracciones en la adjudicación, se redondeará por defecto, de forma que resulte un número exacto de acciones a adjudicar.
- Los porcentajes a utilizar para la asignación proporcional se redondearán también por defecto hasta tres cifras decimales (es decir 0,78974 se igualará a 0,789).

- (f) Si, tras la aplicación del prorrateo referido en el apartado (e) anterior, hubiese acciones no adjudicadas por efecto del redondeo, estas se distribuirán una a una, por orden de mayor a menor cuantía de la petición y, en caso de igualdad, por el orden alfabético de los peticionarios, a partir de la primera posición del campo "Nombre y Apellidos o Razón Social", sea cual sea el contenido de las cuarenta posiciones de dicho campo (en caso de cotitularidades se tomará el primer titular que aparezca en la primera petición encontrada), a partir de la letra que resulte de sorteo celebrado ante Fedatario Público.
- (g) En caso de que las peticiones de compra basadas en Mandatos de Compra hayan sido totalmente atendidas, las acciones sobrantes se adjudicarán a las Solicitudes de Compra (peticiones de compra no basadas en Mandatos de Compra) según se indica a continuación:

A efectos de la adjudicación, cuando coincidan todos y cada uno de los peticionarios en varias Solicitudes de Compra, se agregarán, formando una única Solicitud de Compra. El número de acciones adjudicadas a la Solicitud o Solicitudes de Compra, consideradas de forma agregada, se determinará, proporcionalmente entre las Solicitudes de Compra afectadas.

Si las Solicitudes de Compra exceden del volumen de acciones pendientes de adjudicar, se adjudicará en primer lugar, a todas y cada una de dichas solicitudes, un número de acciones que sea igual al número entero que resulte de dividir 1.202,02 euros (200.000 pesetas) (petición mínima en el Subtramo Minorista General) entre el Precio Máximo Minorista.

Si el número de acciones pendientes de adjudicar no fuera suficiente para adjudicar el número mínimo de acciones a que se refiere el párrafo anterior, se adjudicará el número entero de acciones que resulte de aplicar a las Solicitudes de Compra las reglas del párrafo segundo del apartado (d) anterior. Asimismo se realizará, en caso de ser necesario, un prorrateo conforme a las reglas previstas en los apartados (e) y (f) anteriores.

B) Subtramo de Empleados:

En el supuesto de que concluido el periodo de revocación de Mandatos, los Mandatos de Compra válidos y no revocados en el Subtramo de Empleados excedan del volumen de acciones asignado al Subtramo de Empleados, se realizarán prorrateos entre los Mandatos de Compra formulados en dicho Subtramo, de acuerdo con las reglas establecidas para el Subtramo Minorista General (en la medida en que las mismas sean aplicables al Subtramo de Empleados); al igual que en el Subtramo Minorista General, el prorrateo se realizará con base en el Precio Máximo Minorista.

Los prorrateos descritos en este apartado se realizará por la Entidad Agente no más tarde del día 1 de abril de 2001, después de la asignación definitiva de acciones al Subtramo Minorista General y al Subtramo de Empleados. A efectos ilustrativos se incorporan seguidamente ejemplos de prorrateo. Se hace constar que se trata de meros ejemplos y que su resultado no es significativo de lo que pueda ocurrir en la realidad, habida cuenta, sobre todo, de que dicho resultado dependerá en cada caso de diversas variables entre las cuales, la más sensible es el número real de peticiones y que, en todo caso, las reglas de aplicación serán las mencionadas anteriormente.

Ejemplo de Prorrateo en el Subtramo Minorista General

*Acciones asignadas al Subtramo Minorista General: 220.000.000 acciones
Precio Máximo: 2,5 Euros*

Los ejemplos se realizan sobre la base de que con carácter previo se han realizado:

- el control sobre el cumplimiento de los requisitos aplicables a los Mandatos y Solicitudes.*
- el control del número de Mandatos de Compra no revocados en régimen de cotitularidad, eliminando aquellos formulados por un mismo inversor por exceder del límite previsto (2 peticiones),*
- la eliminación de excesos sobre la cantidad máxima a solicitar (60.101,21 Euros) y*
- la refundición de aquellos Mandatos y Solicitudes en los que coincidan todos y cada uno de los inversores.*

1) Si se cubre la oferta en el Período de Mandatos

Supuesto A:

Mandatos de Compra:

DEMANDA	Nº Mandatos	Importe Petición (Euros)	Acciones por petición	Acciones demandadas
	100.000	1.202,02	480	48.000.000
	75.000	3.005,06	1.202	90.150.000
	50.000	6.010,12	2.404	120.200.000
	30.000	30.050,61	12.020	360.600.000
	20.000	60.101,21	24.040	480.800.000
Totales	275.000			1.099.750.000

Asignación Inicial: Petición de 1.202,02 €/ Precio Máximo (2,5 €) = 480 acciones por Mandato

DEMANDA	Nº Mandatos	Importe Petición (Euros)	Acciones adjudicadas por petición	Total Acciones adjudicadas
	100.000	1.202,02	480	48.000.000
	75.000	3.005,06	480	36.000.000
	50.000	6.010,12	480	24.000.000
	30.000	30.050,61	480	14.400.000
	20.000	60.101,21	480	9.600.000
Totales	275.000			132.000.000

Demanda Insatisfecha:

Nº Mandatos	Acciones por petición	Acciones adjudicadas
75.000	722 (1.202-480):	54.150.000
50.000	1.924 (2.404-480):	96.200.000
30.000	11.540 (12.020-480):	346.200.000
20.000	23.560 (24.040-480):	471.200.000

Total Demanda insatisfecha: 967.750.000 acciones

Acciones sobrantes: 220.000.000 – 132.000.000 = 88.000.000

Asignación Proporcional: 88.000.000 / 967.750.000 =9,093%

A cada una de los Mandatos formulados por más de 480 acciones se le asignará:

Demanda Insatisfecha	Coeficiente	Acciones Adicionales
722	* 9,093%=	65
1.924	* 9,093%=	174
11.540	* 9,093%=	1.049
23.560	* 9,093%=	2.142

Total acciones asignadas por criterio proporcional: 87.885.000

Nº Mandatos	Acciones asignadas por petición	Total acciones asignadas adicionales
75.000	65 :	4.875.000
50.000	174 :	8.700.000
30.000	1.049 :	31.470.000
20.000	2.142 :	42.840.000

En el supuesto de que una vez realizado el prorrateo quedaran acciones no adjudicadas por efecto del redondeo (como es el caso en este ejemplo), estas se distribuirán una a una, por orden de mayor a menor cuantía de la petición y, en caso de igualdad, por el orden alfabético con base en los datos personales que figuren en las transmisiones electrónicas de ficheros, o en, su defecto, en los soportes magnéticos, enviadas al Banco Agente, a partir de la primera posición del campo "Nombre y Apellidos o Razón Social" sea cual sea el contenido de las 40 posiciones de dicho campo, a partir de la letra que resulte de sorteo celebrado ante Fedatario Público.

Asignación Global por Mandato:

DEMANDA	Nº Mandatos	Importe Petición (Euros)	Acciones por petición	Acciones adjudicadas
	100.000	1.202,02	480	48.000.000
	75.000	3.005,06	545	40.875.000
	50.000	6.010,12	654	32.700.000
	30.000	30.050,61	1.529	45.870.000
	20.000	60.101,21	2.622	52.440.000
Totales	275.000			219.885.000

Supuesto B:

Mandatos depurados por tramos y expresados en acciones:

DEMANDA	Nº Mandatos	Importe Petición (Euros)	Acciones por petición	Acciones demandadas
	200.000	1.202,02	480	96.000.000
	150.000	3.005,06	1.202	180.300.000
	75.000	6.010,12	2.404	180.300.000
	60.000	30.050,61	12.020	721.200.000
	30.000	60.101,21	24.040	721.200.000
Totales	515.000			1.899.000.000

Asignación Inicial: Petición de 1.202,02 € / Precio Máximo (2,5€) = 480 acciones por Mandato

En el supuesto de que el número de acciones asignadas al Subtramo Minorista General no fuera suficiente para adjudicar ese número mínimo de acciones (480), se adjudicará un número entero de acciones a todos los Mandatos, calculado de manera tal que todos los Mandatos reciban el mismo número de acciones; dicho número entero será el que resulte de dividir el número de acciones asignadas al Subtramo Minorista General, entre el número de Mandatos de Compra recibidos, redondeado por defecto. Dicho número entero deberá ser igual o superior a 400 acciones para poder realizar esta asignación.

Asignación:

Acciones Tramo / Número Total de Mandatos = 220.000.000 / 515.000 = 427 acciones

DEMANDA	Nº Mandatos	Importe Petición (Euros)	Acciones por petición	Acciones demandadas
	200.000	1.202,02	427	85.400.000
	150.000	3.005,06	427	64.050.000
	75.000	6.010,12	427	32.025.000
	60.000	30.050,61	427	25.620.000
	30.000	60.101,21	427	12.810.000
Totales	515.000			219.905.000

En el supuesto de que una vez realizado el prorrateo quedaran acciones no adjudicadas por efecto del redondeo (como es el caso en los Supuestos A y B), estas se distribuirán una a una, por orden de mayor a menor cuantía de la petición y, en caso de igualdad, por el orden alfabético con base en los datos personales que figuren en las transmisiones electrónicas de ficheros, o en, su defecto, en los soportes magnéticos, enviadas al Banco Agente, a partir de la primera posición del campo "Nombre y Apellidos o Razón Social" sea cual sea el contenido de las 40 posiciones de dicho campo, a partir de la letra que resulte de sorteo celebrado ante Fedatario Público.

Supuesto C:

Mandatos depurados por tramos y expresados en acciones:

DEMANDA	Nº Mandatos	Importe Petición (Euros)	Acciones por petición	Acciones demandadas
	200.000	1.202,02	480	96.000.000
	150.000	3.005,06	1.202	180.300.000
	100.000	6.010,12	2.404	240.400.000
	75.000	30.050,61	12.020	901.500.000
	50.000	60.101,21	24.040	1.202.000.000
Totales	575.000			2.620.200.000

Asignación Inicial :

Acciones Tramo / Número Total de Mandatos = 220.000.000 / 575.000 = 382 acciones

Dado que la asignación es inferior a 400 acciones por Mandato, los Mandatos se ordenarán alfabéticamente con base en los datos personales que figuren en las transmisiones electrónicas de ficheros, o en su defecto, en los soportes

magnéticos, enviados a la Entidad Agente, a partir de la primera posición del campo "Nombre y Apellidos o Razón Social" sea cual sea el contenido de las 40 posiciones de dicho campo (en caso de que existan inversores cuyos datos personales sean coincidentes según la información remitida, se ordenarán éstos por orden de mayor a menor cuantía de sus Mandatos y en caso de cotitularidades se tomará el primer titular que aparezca en la primera petición encontrada) y se adjudicarán a cada Mandato 400 acciones, a partir de la letra que resulte del sorteo realizado por fedatario público, hasta agotar el número de acciones asignadas al Subtramo Minorista General. En el supuesto de que tras dicha adjudicación no hubiera suficientes acciones para adjudicar 400 al último peticionario que resultara adjudicatario de acciones, según el sorteo alfabético realizado, se procederá a distribuir dichas acciones entre los Mandatos formulados a los que se hayan adjudicado acciones por orden alfabético, según el campo "Nombre y Apellidos o Razón Social", empezando por la misma letra que haya resultado en el sorteo, adjudicando el resto al primer peticionario hasta donde alcance su petición y continuando, en su caso, por el orden del sorteo hasta el completo reparto del resto.

2) Si no se cubre la oferta en el Período de Mandatos

Mandatos depurados por tramos y expresados en acciones:

DEMANDA	Nº Mandatos	Importe Petición (Euros)	Acciones por petición	Acciones adjudicadas demandadas
	30.000	1.202,02	480	14.400.000
	20.000	3.005,06	1.202	24.040.000
	10.000	6.010,12	2.404	24.040.000
	5.000	30.050,61	12.020	60.100.000
	2.000	60.101,21	24.040	48.080.000
Total	67.000			170.660.000

Acciones Tramo – Total Acciones asignadas = 220.000.000 – 170.660.000 = 49.340.000 acciones a adjudicar al las Solicitudes de Compra

Las 49.340.000 acciones se adjudicarán a las Solicitudes de Compra, realizándose en caso de ser necesario un prorrateo, con el mismo criterio y de igual manera que a los Mandatos de Compra.

II.13. ADJUDICACIÓN DEFINITIVA. FORMALIZACIÓN Y PAGO

II.13.1. Adjudicación definitiva de las acciones.

La adjudicación definitiva de las acciones en todos los Tramos se realizará por la Entidad Agente el día 2 de abril de 2001, coincidiendo con la Fecha de la Operación de la Oferta.

Ese mismo día, la Entidad Agente remitirá el detalle de la adjudicación definitiva de las acciones a cada una de las Entidades Aseguradoras, a las Entidades Colocadoras del Subtramo Minorista, a las Entidades Tramitadoras o del Subtramo de Empleados y a cada una de las Entidades Aseguradoras de los Tramos Institucionales, quienes lo comunicarán a los peticionarios adjudicatarios.

En la Fecha de la Operación (2 de abril de 2001), la Entidad Agente gestionará ante las Sociedades Rectoras de Bolsa la necesaria asignación de las correspondientes referencias de registro.

La perfección de la venta, en el precio y condiciones en que la adjudicación esté efectuada, se entenderá realizada en la Fecha de la Operación.

II.13.2 Liquidación de la Oferta

En la Fecha de Liquidación que se prevé será el día 5 de abril de 2001, es decir, el tercer día hábil bursátil posterior a la Fecha de la Operación, y con fecha valor de ese mismo día, se procederá a la liquidación definitiva de la Oferta a través del SCLV. Con esa misma fecha, la Entidad Agente procederá a abonar en la cuenta que SEPI designe al respecto, una vez recibido del SCLV, el total precio de venta de la Oferta, menos comisiones y gastos, en su caso, y en la forma convenida en los correspondientes Protocolos y Contratos de Aseguramiento.

En el supuesto de que la admisión a negociación oficial de las acciones de IBERIA no tenga lugar antes de las 8:30 horas de Madrid del día 17 de abril de 2001, la Oferta Pública se entenderá revocada en todos sus Tramos con las consecuencias y efectos que se establecen el apartado II.11.2 del presente Capítulo.

Las Entidades Aseguradoras, Colocadoras y/o Tramitadoras garantizarán mancomunadamente a SEPI la más plena indemnidad respecto de cualesquiera daños o perjuicios que le pudiera ocasionar, directa o indirectamente, el incumplimiento total o parcial, por parte de dichas Entidades Aseguradoras o Colocadoras de sus obligaciones legales o contractuales frente a sus clientes o frente al SCLV, en particular la falta de provisión de los medios de pago necesarios en la fecha prevista para la liquidación de la operación.

II.14 GASTOS DE LA OPERACIÓN

II.14.1. *Imputación de gastos.*

La adquisición de las acciones objeto de esta Oferta Pública estará libre de gastos para el inversor, siempre que los Mandatos o Solicitudes de Compra se tramiten ante las Entidades Aseguradoras, Colocadoras, Tramitadoras o Tramitadoras Asociadas de la operación. Asimismo, serán por cuenta de SEPI cualesquiera gastos que se puedan generar con ocasión de la liquidación de la operación por el SCLV, excepto los que sean imputables a las Entidades Aseguradoras, Entidades Colocadoras o Entidades Tramitadoras.

II.14.2. *Estimación de gastos.*

Los gastos estimados para SEPI de la Oferta Pública, de forma meramente indicativa dada la dificultad de precisar su importe, son los que se detallan a continuación:

<u>GASTOS</u>	<u>MILLONES DE PESETAS</u>	<u>MILLONES DE EUROS</u>
1. Pólizas y corretajes, cánones de contratación.	35	0,21
2. Publicidad legal y comercial (en España).	1500	9,02
3. Comisiones de Dirección, Aseguramiento y Colocación*.	1953	11,74
4. Otros gastos (legales, agencia, etc).	100	0,6
5. SCLV	30	0,18
6. Tasas (C.N.M.V.).	10	0,06
TOTAL	3628	21,8

(*) Las comisiones de dirección, aseguramiento y colocación se refieren a los Tramos Nacionales, calculadas de acuerdo con lo indicado en el apartado **II.12.1**, y a la parte de Comisión de Dirección correspondiente al Coordinador Global Extranjero.

El porcentaje aproximado que los mencionados gastos representan sobre el importe efectivo de la operación es del 2,3 %, calculado dicho importe efectivo asumiendo que se complete la Oferta Pública (incluido green-shoe), que no existan redistribuciones entre Tramos, que las comisiones sean las previstas en el apartado **II.12.1** y que los precios de colocación sean los indicados en dicho apartado.

II.15 REGIMEN FISCAL

Se facilita a continuación un breve extracto del régimen fiscal aplicable a las inversiones que se deriven de la OPV objeto del presente Folleto, a cuyo efecto se tiene en cuenta exclusivamente la legislación estatal vigente y los aspectos de carácter general que puedan afectar a los inversores. Estos deberán tener en cuenta tanto sus posibles circunstancias fiscales específicas, como la legislación vigente en el momento de la obtención y declaración de las rentas correspondientes.

Adquisición de los Valores:

La adquisición de los valores objeto de la presente Oferta está exenta del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados y del Impuesto sobre el Valor Añadido, de acuerdo con el artículo 108 de la Ley del Mercado de Valores.

Régimen fiscal aplicable a los rendimientos y a la transmisión de los valores:

1. Inversores residentes en España:

1.1. Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas:

(i) Régimen General

Tendrán la consideración de rendimientos del capital mobiliario para los contribuyentes por el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (I.R.P.F.) los dividendos, primas de asistencia a Juntas o cualquier otra utilidad percibida de la entidad en virtud de su condición de accionistas.

A efectos de su integración en la base imponible del I.R.P.F., el rendimiento íntegro se cuantificará, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 23 de la Ley del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y otras Normas Tributarias de 9 de diciembre de 1998 (Ley del I.R.P.F.), en el 140% de los importes mencionados, no obstante se cuantificará en el 100% cuando se trate de acciones adquiridas dentro de los dos meses anteriores a la fecha en que aquéllos se hubieran satisfecho cuando, con posterioridad a esta fecha, dentro del mismo plazo, se produzca una transmisión de valores homogéneos. Para el cálculo del rendimiento neto serán deducibles los gastos de administración y depósito de las acciones, en la forma prevista en el artículo 24 de la Ley del I.R.P.F.

Los accionistas tendrán derecho a deducir de la cuota líquida total del I.R.P.F. el 40% del importe íntegro percibido por tales conceptos. No se aplicará esta deducción en relación con los rendimientos que correspondan a acciones adquiridas dentro de los dos meses anteriores a la fecha en que aquéllos se hubieran satisfecho cuando, con posterioridad a esta fecha, dentro del mismo plazo, se produzca una transmisión de valores homogéneos.

Las transmisiones de acciones realizadas por contribuyentes del I.R.P.F., así como las restantes alteraciones patrimoniales contempladas en el artículo 31 de la Ley del I.R.P.F., darán lugar a ganancias y pérdidas patrimoniales, que se integrarán en la base imponible y se someterán a tributación de acuerdo con las normas generales para este tipo de rentas. Entre dichas normas cabe destacar:

- a) La ganancia o pérdida patrimonial, en caso de transmisión a título oneroso se establecerá por diferencia entre el importe satisfecho por la adquisición de los valores – incrementado en los gastos y tributos inherentes a la misma- y el importe de la enajenación -minorado en los gastos y tributos inherentes a la misma- En ningún caso, serán deducibles los intereses derivados de la financiación de la adquisición.

El descuento a los inversores minoristas tendrá, en su caso, la consideración de menor precio de adquisición.

El importe de la enajenación vendrá determinado por la cotización en el mercado secundario oficial de valores españoles en la fecha en que se produzca aquélla o por el precio pactado cuando sea superior a la cotización.

- b) El importe obtenido por la venta de derechos de suscripción preferente minorará el coste de adquisición de las acciones de las que los mismos procedan, a efectos de futuras transmisiones, hasta que el coste de adquisición quede reducido a cero. Las cantidades percibidas en exceso sobre el coste de adquisición se considerarán ganancia patrimonial.
- c) Cuando el inversor posea valores homogéneos adquiridos en distintas fechas, se entenderán transmitidos los adquiridos en primer lugar. Cuando se transmitan derechos de suscripción, pero no su totalidad, se entenderá que los transmitidos corresponden a los valores adquiridos en primer lugar.
- d) La entrega de nuevas acciones, total o parcialmente liberadas, por la Sociedad a sus accionistas, no constituye renta para éstos.

En el supuesto de acciones totalmente liberadas, el valor de adquisición de las nuevas y de las antiguas de las que procedan, quedará fijado en el resultado de dividir el coste total de las antiguas entre el número de acciones, tanto antiguas como liberadas, que correspondan. Para las acciones parcialmente liberadas se estará al importe realmente satisfecho.

La antigüedad de las acciones totalmente liberadas será la misma que la de las acciones de las que procedan.

- e) No se computarán como pérdidas patrimoniales las derivadas de la transmisión de acciones cotizadas en alguno de los mercados secundarios oficiales de valores españoles cuando el contribuyente hubiera adquirido valores homogéneos dentro de los dos meses anteriores o posteriores a dicha transmisión. Las pérdidas patrimoniales se integrarán, en su caso, a medida que se transmitan las acciones que permanezcan en el patrimonio del contribuyente.

(ii) Tributación del descuento diferido ofrecido en el Subtramo de Empleados

De acuerdo con el criterio expuesto por la Dirección General de Tributos en supuestos similares, en relación con los descuentos diferidos a satisfacer a empleados siempre que mantengan ininterrumpidamente durante un año las acciones adquiridas con arreglo a lo previsto para el subtramo de empleados, el importe satisfecho tendrá la consideración de rendimiento del trabajo, bajo el concepto de retribución dineraria.

Dicho rendimiento estará sujeto y no exento al Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y sometido al régimen general de retenciones a cuenta de dicho Impuesto.

(iii) Tributación de los intereses asumidos por IBERIA en virtud de la modalidad de pago: PRÉSTAMO SUBVENCIONADO

La asunción por Iberia del 50% de los intereses devengados por el préstamo para la compra de las acciones del Subtramo de Empleados objeto de la presente oferta, constituirá rendimiento del trabajo para los empleados afectados, estando sometida a las normas generales del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y a su sistema de pagos a cuenta.

1.2. Impuesto sobre Sociedades.

Los contribuyentes del Impuesto sobre Sociedades (I.S.) integrarán en su base imponible el importe íntegro de los dividendos o participaciones en beneficios y las demás rentas obtenidas de la transmisión de las acciones o por cualquier otro concepto, así como los gastos inherentes a la participación, en la forma prevista en los artículos 10 y siguientes de la Ley 43/1995 de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades (Ley del I.S.).

Los contribuyentes del I.S., tendrán derecho a una deducción del 50% de la cuota íntegra que corresponda a la base imponible derivada de los dividendos o participaciones en beneficios en los términos previstos en el artículo 28 de la Ley del I.S., a cuyo efecto se considerará que la base imponible es el importe íntegro de los mismos.

Esta deducción no será aplicable, entre otros supuestos contemplados en dicho precepto, cuando los dividendos o participaciones en beneficios correspondan a acciones adquiridas dentro de los dos meses anteriores a la fecha en que aquéllos se hubieran satisfecho cuando con posterioridad a esta fecha, dentro del mismo plazo, se produzca una transmisión de valores homogéneos.

La deducción anterior será del 100% cuando los dividendos o participaciones en beneficios procedan de una participación, directa o indirecta de al menos el 5% del capital, que se hubiera poseído de manera ininterrumpida durante el año anterior al día en que sea exigible el beneficio que se distribuya y se cumplan los demás requisitos exigidos por el artículo 28 de la Ley del I.S.

Los contribuyentes del I.S. también tendrán derecho a las restantes deducciones para evitar la doble imposición previstas en el artículo 28 de la Ley del I.S.

1.3 Retenciones a cuenta.

En general, tanto los contribuyentes del I.R.P.F., como los sujetos pasivos del I.S., soportarán una retención del 18% del importe íntegro del beneficio distribuido, a cuenta de los referidos impuestos, en la forma prevista en los Reales Decretos 214/1999, de 5 de febrero, 2717/1998, de 18 de diciembre y 537/1997, de 14 de abril. La retención a cuenta será deducible de la cuota líquida del I.R.P.F. o de la cuota íntegra del I.S. y, en caso de insuficiencia de cuota, dará lugar a las devoluciones previstas en el artículo 85 de la Ley del I.R.P.F. y en el artículo 145 de la Ley del I.S.

1.4. Impuesto sobre el Patrimonio.

Las personas físicas que adquieran acciones objeto de esta oferta, que estén obligadas a presentar declaración por el Impuesto del Patrimonio, deberán declarar las acciones que posean el 31 de diciembre de cada año por el valor de cotización medio del cuarto trimestre.

El Ministerio de Hacienda publicará anualmente dicha cotización media.

1.5. Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones.

La transmisión de acciones por causa de muerte o donación en favor de personas físicas, se encuentra sometida a las reglas generales del Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones. En caso de transmisión gratuita a favor de un sujeto pasivo del Impuesto sobre Sociedades, el incremento de patrimonio que se produzca tributará de acuerdo con las normas del Impuesto sobre Sociedades.

2. **Inversores no residentes a efectos fiscales en España.**

2.1 Impuesto sobre la Renta de no Residentes.

Las rentas obtenidas por los titulares de las acciones que tengan la condición de contribuyentes por el Impuesto sobre la Renta de no Residentes (I.R.N.R.), tanto por el concepto de dividendos, como con motivo de la transmisión de las mismas, tendrán la consideración de rentas obtenidas en España, con o sin establecimiento permanente, en los términos de la Ley 41/1998, de 9 de diciembre, del Impuesto sobre la Renta de no Residentes y Normas Tributarias (L.I.R.N.R.).

El régimen fiscal que se describe a continuación es de carácter general, por lo que se deben tener en cuenta las particularidades de cada sujeto pasivo y las que puedan resultar de los convenios internacionales suscritos entre España y otros países para evitar la doble imposición.

2.1.1. Rentas obtenidas mediante establecimiento permanente.

Las rentas de las acciones obtenidas por un establecimiento permanente en España tributarán con arreglo a las normas del Capítulo III de la mencionada Ley 41/1998, sin perjuicio de lo dispuesto en los Convenios para evitar la doble imposición suscritos por España, que pueden determinar la no tributación de las rentas correspondientes o la aplicación de tipos reducidos.

Las citadas rentas estarán sujetas a retención a cuenta del Impuesto sobre la Renta de no Residentes en los mismos supuestos y condiciones que se han mencionado para los contribuyentes residentes por el Impuesto sobre Sociedades.

2.1.2. Rentas obtenidas sin mediación de establecimiento permanente.

Las rentas obtenidas de las acciones por personas o entidades no residentes en España que actúen, a estos efectos, sin establecimiento permanente, tributarán por el Impuesto sobre la Renta de no Residentes con arreglo a las normas del Capítulo IV de la L.I.R.N.R., de cuyo régimen se pueden destacar los siguientes extremos, sin perjuicio de lo dispuesto en los Convenios para evitar la doble imposición suscritos por España, que podría determinar la no tributación de las rentas correspondientes o la aplicación de tipos reducidos:

- (a) La base imponible correspondiente a los dividendos y otros rendimientos de capital mobiliario se cuantificará en el importe íntegro del rendimiento obtenido, calculado de acuerdo con las normas de la Ley del I.R.P.F., sin que sean aplicables a tal efecto las reducciones de dicha Ley.

La Compañía pagadora efectuará una retención a cuenta de dicho impuesto en el momento del pago del 18%, o la que sea procedente en virtud de disposición legal o convenio para evitar la doble imposición cuando resultaren debidamente acreditadas las condiciones para su disfrute, que será deducible de la cuota a pagar en la autoliquidación del inversor. En los supuestos en que el tipo impositivo aplicable sea inferior al 18%, por aplicación de normas especiales o de algún convenio internacional, el importe retenido en exceso dará derecho a obtener la

devolución de la Hacienda Pública si la solicitud se realiza en la forma y plazos correspondientes.

El inversor, su representante fiscal en España, o el depositario o gestor de su inversión deberán cumplimentar la autoliquidación correspondiente, con sujeción al procedimiento y modelo de declaración regulados en la Orden Ministerial de 22 de diciembre de 1.999, o el que proceda en cada momento. Dicha declaración no será obligatoria cuando se hubiera soportado la oportuna retención a cuenta.

No obstante, en la actualidad se encuentra vigente un procedimiento especial, aprobado por la orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 13 de abril de 2000, sobre el procedimiento para hacer efectivas las retenciones a no residentes al tipo de retención que corresponda en cada caso o para excluir la retención, cuando en el procedimiento de pago intervengan entidades financieras domiciliadas en España que sean depositarias o gestionen el cobro de las rentas de dichos valores.

De acuerdo con esta norma, en el momento de distribuir el dividendo, la compañía retendrá el importe que corresponda de aplicar el tipo general de retención de los Impuestos sobre la Renta de las Personas Físicas y sobre Sociedades (actualmente el 18%) y transferirá el importe líquido a las entidades depositarias. Las entidades depositarias que acrediten, en la forma establecida, el derecho a la aplicación de tipos deducidos o a la exclusión de retenciones de sus clientes recibirá de inmediato, para el abono a los mismos, el importe retenido en exceso.

- (b) Las ganancias patrimoniales tributarán al tipo del 35%, mediante autoliquidación que debe cumplimentar el sujeto pasivo, su representante fiscal o el depositario o gestor de las acciones del no residente en España, con sujeción al procedimiento y modelo de declaración previstos en la Orden Ministerial de 22 de diciembre de 1.999, o los que procedan en cada momento.

La base imponible correspondiente a las ganancias patrimoniales se determinará aplicando, a cada alteración patrimonial que se produzca, las normas previstas en la sección 4, a) del capítulo I del Título II, salvo el artículo 31, apartados 2 y 3a) de la Ley del I.R.P.F.. En el caso de entidades no residentes, cuando la ganancia patrimonial provenga de una adquisición a título lucrativo, su importe será el valor normal de mercado del elemento adquirido.

A dichos efectos, se tendrán en cuenta para el cálculo de la ganancia o pérdida patrimonial los gastos y tributos inherentes a la adquisición y enajenación, en tanto se justifiquen adecuadamente.

La tributación se realizará de forma separada para cada devengo total o parcial de renta sometida a gravamen, sin que sea posible compensación alguna entre las mismas.

Estarán exentas las rentas derivadas de la transmisión de dichos valores en mercados secundarios oficiales de valores españoles, obtenidas por personas físicas o entidades no residentes, sin mediación de establecimiento permanente en territorio español, que sean residentes en un estado que tenga suscrito con España un convenio para evitar la doble imposición con cláusula de intercambio de información.

Estarán igualmente exentas las ganancias patrimoniales derivadas de las acciones, obtenidas por residentes en otros Estados miembros de la Unión Europea, con sujeción a lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley del I.R.N.R. La exención no será aplicable a las rentas obtenidas a través de países o territorios calificados reglamentariamente como paraísos fiscales.

En caso de no ser aplicables las anteriores excepciones, la mayoría de los convenios para evitar la doble imposición firmados por España eximen de tributación en España las ganancias patrimoniales derivadas de acciones de sociedades españolas cuando son obtenidas por residentes en el otro Estado contratante.

El derecho al disfrute de los beneficios anteriores deberá ser acreditado mediante la correspondiente declaración tributaria acompañando el certificado de residencia emitido con los requisitos exigidos por las autoridades fiscales españolas.

2.2. Impuesto sobre el Patrimonio.

Las personas físicas no residentes deben tributar por el Impuesto sobre el Patrimonio en España de acuerdo con una escala comprendida entre 0,2% y el 2,5%, en relación con los bienes o derechos que estén situados, puedan ejercitarse o deban cumplirse en territorio español a 31 de diciembre de cada año. A tal fin las acciones negociadas en mercados organizados se valoran por la cotización media del cuarto trimestre de cada año.

El Ministerio de Hacienda publicará anualmente la cotización media del cuarto trimestre a efectos de este Impuesto.

2.3. Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones.

La transmisión de bienes o derechos que estén situados, puedan ejercitarse o hayan de cumplirse en España, por causa de muerte o donación, a favor de personas físicas tributa en España por este impuesto cualquiera que sea la residencia del transmitente y del beneficiario, de acuerdo con una escala variable entre el 0% y el 81,6%.

Las sociedades no residentes son sujetos pasivos de este impuesto y las rentas que obtengan de esta fuente deben tributar, de acuerdo con las normas del Impuesto sobre la Renta de no Residentes, como ganancias patrimoniales, y por el valor de mercado de las acciones adquiridas.

II.16. FINALIDAD DE LA OPERACIÓN

La presente Oferta Pública se inscribe en el Programa de Modernización del Sector Público Empresarial cuyas bases aprobó el Consejo de Ministros el día 28 de junio de 1996, programa que propugna la ordenada reducción y saneamiento del sector público empresarial español.

II.17. DATOS RELATIVOS A LA NEGOCIACIÓN DE LAS ACCIONES DE IBERIA

II.17.1. *Número de acciones admitidas a cotización oficial*

A la fecha de elaboración del presente Folleto las acciones de IBERIA no se hallan admitidas a negociación oficial, si bien está prevista su cotización en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia y su incorporación al Sistema de Interconexión Bursátil el día 3 de abril de 2001, una vez terminada la Oferta Pública de Venta.

II.17.2. Resultados y dividendo por acción de los tres últimos ejercicios

IBERIA

	2000	1999	1998
Resultado del Ejercicio	29.851	16.052	51.291
Capital fin del ejercicio	118.485	118.478	114.727
Número de Acciones	912.962.035	912.907.156	882.512.019
Resultado por Acción	32,70	17,58	58,11
Pay-out (%)	25	50	68,8
Dividendos	7.459	8.026	35.300
Dividendo por acción	8,17	8,79	40

IBERIA CONSOLIDADO

	2000 (*)	1999	1998
Resultado del Ejercicio	33.474	25.466	53.025
Capital fin del ejercicio	118.485	118.478	114.727
Número de Acciones	912.962.035	912.907.156	882.512.019
Dividendos	7.459	8.026	35.300

(*) En relación con los datos referidos al ejercicio 2000, el Consejo de Administración de IBERIA celebrado el día 9 de marzo de 2001, formuló las cuentas anuales de IBERIA correspondientes al ejercicio social terminado el 31 de diciembre de 2000, proponiendo para su posterior aprobación por la Junta General de Accionistas de IBERIA que se celebrará el día 31 de marzo de 2001, el reparto del dividendo que se menciona en la tabla.

II.17.3. Ampliaciones de capital realizadas durante los tres últimos ejercicios.

Durante los años 1998, 1999 y 2000, el capital social de IBERIA ha evolucionado, en la forma descrita en el apartado 3.4 del Capítulo III el presente Folleto.

II.17.4. Inexistencia de ofertas públicas de adquisición.

No ha sido formulada oferta pública de adquisición alguna sobre valores de IBERIA.

II.17.5. Estabilización.

En conexión con esta Oferta Pública y desde el día de admisión a cotización de las acciones de IBERIA, siempre que no se hubiera producido la Revocación Automática Total, las Entidades Coordinadoras Globales podrán realizar operaciones de estabilización en el Mercado Continuo español o en otros mercados, por cuenta de las Entidades Aseguradoras y siguiendo las prácticas internacionales habituales para estas operaciones de oferta internacional de acciones. Dichas prácticas de estabilización tienen por objeto permitir al mercado absorber gradualmente el flujo extraordinario de órdenes de venta ("flow back") de acciones que habitualmente suele producirse con posterioridad a la Oferta Pública. A tal efecto, las Entidades Coordinadoras Globales podrán realizar una sobreadjudicación al Tramo Internacional y al Tramo Institucional Español que será cubierta por las mismas, tomando valores en préstamo, por un número de valores no superior al correspondiente a la opción de compra (green-shoe)..

Conforme a las prácticas habituales que suelen ser seguidas, aunque sin suponer obligación o compromiso alguno al respecto, las entidades aseguradoras de los tramos institucionales suelen atender los excesos de demanda tomando valores prestados (o adquiriendo la disponibilidad sobre los valores en virtud de títulos diversos) bien del Oferente o de a terceros accionistas. Dichos préstamos de valores suelen tener una duración similar a la de la opción "green-shoe". La posición deudora de valores asumida

por los sindicatos aseguradores suele cubrirse a través de la adquisición de estos valores en Bolsa, lo que podría favorecer, en su caso, la estabilización de la cotización de la acción o directamente mediante el ejercicio de la opción "green-shoe".

Las Entidades Coordinadoras Globales, de llevarse a cabo estas operaciones, las realizarían por cuenta de las Entidades Aseguradoras en los términos establecidos en los Contratos de Aseguramiento. No existe ninguna obligación de las Entidades Coordinadoras Globales frente a SEPI o frente a los inversores de atender los excesos de demanda que puedan producirse en el Tramo Internacional y en el Tramo Institucional Español de la presente Oferta Pública, ni de llevar a cabo las prácticas de estabilización señaladas anteriormente, ni de ejercitar la opción "green-shoe". La descripción anterior se ha realizado a efectos ilustrativos de las prácticas internacionales, siendo las Entidades Coordinadoras Globales libres de definir el procedimiento más adecuado al respecto.

II.18 PERSONAS QUE HAN PARTICIPADO EN EL DISEÑO DE LA OFERTA PÚBLICA DE VENTA O HAN PRESTADO ASESORAMIENTO EN RELACIÓN CON LA MISMA

II.18.1. *Personas que han participado en el diseño y/o asesoramiento de la presente Oferta.*

Además de las Entidades Coordinadoras Globales (Santander Central Hispano Investment, S.A. y Merrill Lynch International) de las Entidades Directoras y Codirectoras de la Oferta Pública, han participado en la presente operación:

- Simmons & Simmons, asesores legales internacionales de SEPI .
- Garrigues & Andersen, asesores legales en Derecho español de SEPI.
- Shearman & Sterling, asesores legales internacionales del Sindicato Asegurador Extranjero.
- Cuatrecasas Abogados, asesores legales en Derecho español del Sindicato Asegurador Español.
- Arthur Andersen & Cia, S. Com, auditores de IBERIA.

II.18.2. *Inexistencia de vínculos o intereses económicos.*

Ni SEPI ni IBERIA tienen constancia de ninguna vinculación o interés económico significativo entre SEPI o IBERIA, o alguna de sus sociedades filiales, y las entidades mencionadas en el apartado II.8.1. anterior, salvo la relación estrictamente profesional derivada del asesoramiento legal y financiero en esta Oferta o de la condición de auditores de IBERIA.

La Entidad Coordinadora Global, Merrill Lynch International, ha asesorado a SEPI en la primera fase de la privatización de IBERIA, entrada del núcleo estable de accionistas.

Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid es accionista de IBERIA y participa en la operación como Entidad Directora de los Tramos Minorista e Institucional Español. Igualmente participa como Entidad Tramitadora del Subtramo Minorista de Empleados, en sus dos modalidades de pago..

Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. es accionista de IBERIA y participa en la operación como Entidad Directora de los Tramos Minorista e Institucional Español. Igualmente participa como Entidad Tramitadora del Subtramo Minorista de Empleados, en sus dos modalidades de pago.

Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid y Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. forman parte del núcleo estable de accionistas de IBERIA.

CAPÍTULO III

EL EMISOR Y SU CAPITAL

ÍNDICE

III.1 IDENTIFICACIÓN DEL OBJETO SOCIAL

- III.1.1. Denominación y domicilio social
- III.1.2. Objeto social

III.2 INFORMACIONES LEGALES

- III.2.1. Constitución, inscripción y duración de la Sociedad
- III.2.2. Forma jurídica y legislación aplicable

III.3 INFORMACIONES SOBRE EL CAPITAL

- III.3.1. Importe nominal suscrito y desembolsado
- III.3.2. Desembolsos pendientes
- III.3.3. Clases y series de acciones
- III.3.4. Evolución del capital social en los últimos tres años
- III.3.5. Emisiones de obligaciones convertibles, canjeables o con warrants
- III.3.6. Títulos que representen ventajas atribuidas a promotores y fundadores
- III.3.7. Capital autorizado
- III.3.8. Condiciones estatutarias de las modificaciones de capital y de los respectivos derechos de las acciones

III.4 ACCIONES PROPIAS

III.5 BENEFICIOS Y DIVIDENDOS

III.6 GRUPO DE SOCIEDADES

- III.6.1. Principales filiales y sociedades participadas por IBERIA
- III.6.2. Principales compañías del Grupo IBERIA
- III.6.3. Otras compañías del Grupo IBERIA

III.1 IDENTIFICACION Y OBJETO SOCIAL

III.1.1 Denominación y domicilio social

IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A. (denominada comercialmente IBERIA) tiene su domicilio social en Madrid, calle Velázquez, 130 y su Código de Identificación Fiscal es A-28017648.

Por Grupo IBERIA se entenderá en el presente Folleto al Grupo consolidado formado por IBERIA y sus Sociedades Filiales tal y como se detalla en las Cuentas Anuales Consolidadas adjuntas como Anexo al presente Folleto.

III.1.2 Objeto Social

El artículo 2 de los Estatutos Sociales de IBERIA establece lo siguiente:

"La Sociedad tiene por objeto las siguientes actividades:

- a) La explotación del transporte aéreo de personas, mercancías de todas clases y correo.
- b) La explotación de los servicios de asistencia técnica, operativa y comercial a las aeronaves, pasajeros, carga y correo.
- c) La explotación de los servicios de asistencia tecnológica y consultoría en materia aeronáutica, aeroportuaria y de transporte aéreo.
- d) La explotación y desarrollo de sistemas informatizados de reservas y demás servicios relacionados con el transporte aéreo.
- e) La explotación de servicios de mantenimiento aeronáutico de célula, motores, instrumentación y equipos auxiliares.
- f) La explotación de servicios de formación e instrucción en materia aeronáutica.

Las actividades integrantes del objeto social, anteriormente descritas, pueden ser desarrolladas por la Sociedad, total o parcialmente, de modo indirecto, mediante la titularidad de acciones o de participaciones en sociedades con objeto idéntico o análogo".

El sector principal de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (C.N.A.E.) es el 62.

III.2 INFORMACIONES LEGALES

III.2.1 Constitución, inscripción y duración de la Sociedad

IBERIA fue constituida mediante escritura otorgada el 28 de junio de 1927 ante el Notario de Madrid D. Juan Crisóstomo de Pereda y Gorrioz, con el número 1.725 de orden de su protocolo, e inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, al Tomo 182, Folio 14, Hoja 5,595, Inscripción 1ª.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 de sus Estatutos Sociales, IBERIA tiene una duración indefinida y dio comienzo a sus operaciones el día de su constitución.

Sus Estatutos se adaptaron a la vigente Ley de Sociedades Anónimas (Real Decreto Legislativo 1564/89, de 22 de diciembre), mediante Escritura otorgada el 21 de junio de 1990 ante el Notario de Madrid D. Francisco Javier Rovira Jaén, con el número 1.608 de orden de su protocolo, que se inscribió en el Registro Mercantil de Madrid, al Tomo 228 general, Folio 138, Hoja nº M-4621, inscripción 1.447ª

La junta general de accionistas de fecha 28 de febrero de 2001, aprobó la modificación de los siguientes artículos de los estatutos sociales: artículo 6 (Las acciones); artículo 7 (Derechos de los accionistas); artículo 10 (Transmisión de las acciones); artículo 13 (Derecho de suscripción preferente); artículo 14 (Exclusión del derecho de suscripción preferente); artículo 28 (Clases de juntas), artículo 34 (Constitución de la junta); artículo 35 (Acuerdos especiales. Constitución); artículo 36 (Derecho de asistencia); artículo 37 (Representación); ; artículo 44 (consejo de administración); artículo 45 (Duración y cooptación); artículo 47 (Retribución); artículo 49 (Convocatoria y lugar de celebración); artículo 50, (Constitución del consejo); artículo 52 (Deliberación y adopción de acuerdos); artículo 54 (Composición de la Comisión

Ejecutiva); artículo 55 (Atribuciones del consejo); artículo 64 (Régimen de beneficios), e inclusión de una Disposición Transitoria a dichos Estatutos.

Las mencionadas modificaciones a los Estatutos Sociales se elevaron a público e inscribieron en el Registro Mercantil de Madrid.

La Disposición Transitoria de los Estatutos Sociales establece que los artículos modificados mencionados anteriormente, no entrarán en vigor hasta que la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), reduzca su participación en el capital social de IBERIA por debajo del 10%, con excepción del los artículos 6 (las acciones) y 64 (Régimen de Beneficios) que entraron en vigor desde su inscripción en el Registro Mercantil de Madrid.

Los Estatutos Sociales pueden consultarse en el domicilio social de IBERIA, sito en Madrid, calle Velázquez, 130, así como en el Registro Mercantil de Madrid, mediante la solicitud de una nota simple informativa o certificación, y en la CNMV.

III.2.2 Forma jurídica y legislación aplicable

IBERIA está constituida como Sociedad Anónima y, en consecuencia sujeta al régimen establecido por el Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas.

En lo referente a su régimen contable, IBERIA está sujeta a lo establecido en el Plan General de Contabilidad y al Real Decreto 1851/1991, de 20 de diciembre, por el cual se aprueban las normas para la formulación de cuentas anuales consolidadas.

Regulación Internacional (Convenios)

El transporte aéreo internacional esta regulado por distintos tratados internacionales suscritos por los Estados. Tres son los principales Convenios:

- **Convenio** para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en **Varsovia** el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo de La Haya, de 28 de septiembre de 1955. Establece el Convenio de Varsovia el principio del límite de responsabilidad de las compañías transportistas basado en la responsabilidad objetiva. El transportista se verá obligado a probar por su parte que él y su personal tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas. Los límites económicos de las indemnizaciones pueden ser aumentados si la víctima prueba negligencia por parte de la compañía transportista. Las mencionadas indemnizaciones se señalan el **Protocolo de Montreal** de 28 de marzo de 1999 y firmado por España el 14 de enero de 2000. Las indemnizaciones son pagadas en derechos especiales de giro. A marzo de 2001 un derecho especial de giro asciende a la cantidad de 235,06 pesetas.

En este sentido, el Real Decreto 37/2001, de 19 de enero, ha actualizado la cuantía de las indemnizaciones por daños previstas en la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, acorde con el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, concluido en Montreal de 28 de mayo de 1999 y firmado por España el 14 de enero de 2000, en cuanto a las indemnizaciones relativas a equipajes y mercancías, y para las indemnizaciones relativas a pasajeros, las cuantías se elevan teniendo en cuenta las establecidas para las compañías aéreas de la Unión Europea en el Reglamento (CE) 2027/1997, del Consejo, de 9 de octubre, sobre responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente.

- **Convenio de Chicago** firmado en 1944 establece el marco legal y técnico de la aviación comercial internacional. Los Apéndices III y IV del Convenio de Chicago definen las conocidas como "Libertades del Aire" que tienen una importancia fundamental en las relaciones aéreas internacionales.

La primera libertad del aire es el privilegio conferido a las aeronaves de un estado, de poder sobrevolar el territorio del Estado que confiere dicho derecho.

La segunda libertad es el derecho a aterrizar para fines no comerciales, es decir técnicos, como por ejemplo aprovisionamiento de combustibles, reparaciones, etc.

La tercera es el privilegio conferido por un Estado a otro para que las aeronaves de este último desembarquen en el Estado concedente pasajeros, carga y correo, embarcados en el territorio del Estado al cual pertenece la aeronave.

La cuarta libertad es el derecho a embarcar pasajeros, carga y correo en el Estado concedente del privilegio, destinados a Estados de nacionalidad de la aeronave, y

La quinta libertad implica el privilegio de embarcar pasajeros, carga y correo en el país concedente del derecho, con destino a cualquier otro Estado, distinto del que concede el privilegio, y el de desembarcar pasajeros, carga y correo en el Estado concedente del privilegio, proveniente de cualquier otro país.

Fruto de este Convenio, mención especial merece la creación de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI). Los Estados participantes establecen la regulación técnica internacional aplicable a la aviación civil.

- **Convenio** referente a la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por la aeronave a terceros en la superficie, firmado en **Roma** en 1952 y ratificado por España en 1957.
- Adicionalmente a estos Convenios, existen importantes Asociaciones internacionales, entre ellas destaca la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (**IATA**). La IATA fue fundada en 1945, siendo su objetivo primordial asegurar que el tráfico aéreo se realice en las distintas partes del mundo con mayor velocidad, comodidad y eficiencia posibles. La IATA está permanentemente al servicio de las empresas aéreas y del público en general. Para las compañías aéreas es el medio de encontrar soluciones comunes a problemas que no podrían resolver individualmente con sólo los medios a su alcance.

Legislación comunitaria:

En 1987 la Comisión europea se comprometió a regular el transporte aéreo comunitario. Tres fueron los paquetes de medidas regularizadoras con el objeto de la liberalización de transporte aéreo, objetivo cumplido en 1997.

Los principios básicos de esta liberalización son: por un lado la libertad de establecimiento de las compañías aéreas, libertad de prestación de servicios, y libertad tarifaria, por otro lado la regulación europea trata las restricciones a la participación en el capital de las compañías aéreas europeas. Las compañías aéreas comunitarias pueden establecerse y operar donde deseen, dentro del llamado Espacio Aéreo Europeo y fijar los precios del transporte libremente. Dentro del marco normativo comunitario destacan como ejemplo de materias tratadas el Reglamento (CE) 2027/1997, del Consejo, de 9 de octubre, sobre responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente; el Reglamento (CE) 2.407/92, del Consejo, de 23 de julio, sobre la concesión de licencias de explotación a las compañías aéreas, y el Reglamento 295/91, de 4 de febrero de 1991, por el que se establecen normas comunes relativas a un sistema de compensación por denegación de embarque en el transporte aéreo regular.

Así, el Reglamento (CEE) N° 2407/92, en su art. 4 establece como uno de los requisitos para la concesión de licencias de explotación que la empresa concesionaria deberá ser propiedad de los Estados miembros y/o de nacionales de los Estados miembros, y continuar siéndolo directamente o mediante la propiedad mayoritaria del capital. En todo caso deberá estar efectivamente controlada por dichos Estados o sus nacionales. Igualmente, establece que las compañías aéreas deberán poder demostrar, en cualquier momento en que se lo solicite el Estado miembro responsable de la licencia de explotación, que cumplen los requisitos de nacionalidad de su capital social, exigiendo a los estados miembros que no expidan o mantengan vigentes licencias de explotación cuando no se cumplan los requisitos del Reglamento.

En cuanto a la validez de la licencia de explotación el Reglamento indica que las mismas serán válidas mientras la compañía aérea cumpla los requisitos del Reglamento. Según al art. 14 del Reglamento, si la compañía aérea no hubiese demostrado que cumple los requisitos del art. 4, la Comisión, excepto cuando concurren circunstancias especiales informará inmediatamente a todos los Estados miembros acerca de la situación. Hasta que no se haya notificado por la Comisión que se ha presentado la documentación que certifique que se reúnen dichos requisitos, los Estados miembros podrán, suspender el acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias.

Legislación nacional:

- Ley 48/1960, de 21 de julio sobre Navegación Aérea, que contiene disposiciones relativas a la soberanía del espacio aéreo, organización administrativa, composición del capital social de las compañías aéreas; documentación a bordo, registro de matrícula de aeronaves, certificados de aeronavegabilidad, aeropuertos, servidumbres, personal aeronáutico, tráfico aéreo, contrato de transporte, responsabilidad, seguros aéreos, circulación aérea y sanciones.

En virtud del artículo 74 de la Ley de Navegación Aérea, los concesionarios de servicios regulares de tráfico aéreo (hoy entendidas como concesión de licencias de explotación) habrán de ser españoles,

debiendo ser españoles, al menos, las tres cuartas partes del capital de las compañías aéreas y de sus administradores.

Por aplicación del Reglamento 2407/92, la mención a las tres cuartas partes del capital social que se menciona en el artículo 74 de la Ley de Navegación Aérea debe entenderse referida a la participación mayoritaria del capital. Por otro lado, el artículo 91 de la Ley de Navegación Aérea establece que cuando lo aconsejen circunstancias especiales, el Gobierno podrá modificar el porcentaje de participación extranjera en las empresas de tráfico aéreo. En este sentido la Orden de 12 de marzo de 1998 por la que se establecen normas para la concesión y mantenimiento de licencias de explotación a compañías aéreas, mantiene los criterios referidos a la participación en el capital del Reglamento comunitario mencionado.

En virtud de la normativa de la Unión Europea la referencia a la nacionalidad española hecha en la Ley de Navegación Aérea debe entenderse a nacionalidad de cualquier Estado miembro.

- La Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, establece en su artículo 86 lo siguiente:

“ Cuando adopten la forma jurídica de sociedad, el capital social de las compañías aéreas españolas titulares de una licencia de explotación concedida conforme al Reglamento CEE 2.407/92, del consejo, de 23 de julio, estará representado por participaciones o acciones nominativas en las que debe constar expresamente la nacionalidad del accionista.

Cuando una compañía aérea de las antes descritas a través de los registros de accionistas a los que tenga acceso, tenga conocimiento de que, por razón de los porcentajes directa o indirectamente en poder de personas físicas o jurídicas extranjeras, existiera riesgo para el mantenimiento de las licencias de explotación o para el ejercicio de los derechos de tráfico derivados de los convenios aéreos bilaterales suscritos por España, deberá ponerlo en conocimiento de las sociedades rectoras de las Bolsas y de la comisión Nacional del Mercado de Valores, a efectos de la debida publicidad y de que por las citadas instituciones se proceda a comunicar dicha circunstancia a las empresas de servicios de inversiones y entidades de crédito habilitadas para prestar servicios de inversión. A su vez, se comunicará también dicha circunstancia al Ministerio de fomento a través de la Dirección general de Aviación Civil. A partir de que tal circunstancia quede debidamente comunicada no podrá tener lugar ninguna adquisición o transmisión de acciones por parte de personas físicas o jurídicas extranjeras, si la misma no se acompaña de certificación expedida por el consejo de administración de la compañía aérea, acreditativa de que dicha adquisición o transmisión no supera los límites requeridos por la normativa comunitaria o los convenios aéreos bilaterales suscritos por España en materia de transporte aéreo, a efectos de acreditar el carácter de compañía aérea española.

En el supuesto de que la compañía aérea tenga conocimiento de cualquier adquisición o transmisión de acciones que, contraviniendo lo establecido en el párrafo anterior, pueda poner efectivamente en peligro los requisitos establecidos por la legislación y convenios antes citados el consejo de administración de la compañía podrá proceder a la adquisición de las acciones de que se trate para su ulterior amortización, adquisición que se llevara a cabo al precio más bajo entre el correspondiente al de cotización del día de la adquisición indebida de las acciones de que se trate y el valor teórico contable de las mismas acciones de acuerdo con el último balance de la compañía auditado y publicada en cumplimiento de la normativa aplicable a su condición de sociedad cotizada. En este último supuesto y hasta que se ejecute materialmente la transmisión a la compañía, el consejo de administración puede acordar la suspensión de los derechos políticos correspondientes a tales acciones.”

Establece este artículo 86 restricciones a la libre transmisibilidad de las acciones en cumplimiento de lo establecido en el Reglamento (CE) 2.407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, a fin de mantener las licencias de explotación.

Debe ser citado en este punto que el 29 de octubre de 1999, el Consejo de Ministros aprobó la puesta en marcha del procedimiento para la aprobación de un Real Decreto de Aplicación del Régimen de Autorización Administrativa Previa a IBERIA que se dictará en su caso, al amparo de lo establecido en la Ley 5/1995, de 23 de marzo, de Régimen Jurídico de Enajenación de Participaciones Públicas en Determinadas Empresas.

- Orden de 12 de marzo de 1998 por la que se establecen normas para la concesión y mantenimiento de licencias de explotación a compañías aéreas. El art. 4 de esta Orden reproduce el texto del art. 4 del Reglamento (CEE) N° 2407/92 sobre concesión de licencias a las compañías aéreas que establece como uno de los requisitos para la concesión de licencias de explotación que *“la empresa deberá ser propiedad de Estados miembros y/o de nacionales de los Estados miembros, y continuar siéndolo directamente o mediante la propiedad mayoritaria del capital. En todo caso deberá estar*

efectivamente controlada por dichos Estados o sus nacionales (...) Las compañías aéreas deberán poder demostrar, en cualquier momento en que se lo solicite el Estado miembro responsable de la licencia de explotación, que cumplen los requisitos del presente artículo. Si fuese necesario, la Comisión, a instancia de un Estado miembro, examinará el cumplimiento de dichos requisitos y resolverá al respecto si ello fuera necesario". Su art. 9 regula las renovaciones quinquenales de las licencias si se cumplen las condiciones del Reglamento y de la Orden y su art.10, entre las condiciones del mantenimiento de las licencias señala expresamente que se aplicará lo dispuesto en el art. 14 del Reglamento (suspensión de acceso a rutas) en caso de que no se facilite a la "Dirección General de Aviación Civil toda la información necesaria en relación con las condiciones a que se refiere el art. 4 del citado Reglamento".

- Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, que da cumplimiento a la disposición adicional de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, y completa la recepción en nuestro ordenamiento de la Directiva 96/67/CE, del consejo, de 15 de octubre en cuanto a los requisitos exigibles para el ejercicio de la actividad de asistencia en tierra.

Tratados Bilaterales

En cuanto a la regulación de las relaciones contractuales aéreas civiles entre países, España ha suscrito distintos convenios bilaterales con otros Estados sobre aviación civil. En virtud de estos convenios bilaterales de transporte aéreo, los Estados contratantes regulan el ejercicio de los derechos de tráfico entre sus rutas respectivas por parte de las compañías aéreas designadas para explotar estas rutas. En general, en todos estos convenios cada Estado se reserva el derecho de denegar, suspender, o condicionar la autorización de explotación de los servicios aéreos por parte de una compañía designada por el otro Estado, en caso de que la propiedad sustancial y/o el control efectivo de la empresa de transporte aéreo no se halle en manos de la parte contratante que designa a la empresa o de sus nacionales. En la mayoría de los convenios bilaterales, la denegación, suspensión o el condicionamiento de los derechos pueden ejercitarse cuando uno de los Estados "deje de estar convencido" del cumplimiento por el otro Estado de los requisitos de propiedad y control efectivo establecidos en el convenio.

Legislación Medioambiental

Por lo que se refiere a la legislación medioambiental aplicable a IBERIA los principios básicos regulados en la numerosa legislación van dirigidos esencialmente a la protección y control de la contaminación acústica y protección del ambiente atmosférico. La reseña legislativa es:

- En el ámbito internacional la Resolución de la Asamblea de OACI de 1990 y Requisitos de certificación sobre emisiones atmosféricas publicados también por OACI en 1981 y posteriores modificaciones.
- A nivel comunitario el Reglamento (CE) 925/1999 del Consejo, de 29 de abril sobre contaminación acústica.
- A nivel estatal, Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, sobre procedimientos de disciplina de tráfico aéreo en materia de ruido y posteriores modificaciones.; Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos y Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas, modificada por la Ley 46/1999, de 13 de diciembre. Y por lo que se refiere al ámbito aeroportuario, mención a las restricciones operativas nocturnas en el Aeropuerto de Madrid/Barajas incluidas en la Publicación oficial de información aeronáutica de AENA de acuerdo con el Real Decreto 73/1992, de 31 de enero que aprueba el Reglamento de Circulación Aérea.

Principales organismos con normativa en el sector:

- La Dirección General de Aviación Civil (DGAC), órgano mediante el cual el Ministerio de Fomento ejerce la dirección y planificación de la política aeronáutica emite circulares, instrucciones y resoluciones de obligado cumplimiento en las siguientes áreas: Operaciones en vuelo y tripulaciones; material (aeronaves y talleres); certificación de aeronaves; inspección, seguridad y licencias; enseñanzas aeronáuticas; acreditación de compañías aéreas; aviación general y deportiva; derechos de tráfico y tarifas; convenios aéreos, matriculación de aeronaves y navegación aérea.
- Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), como Entidad de derecho público adscrita al Ministerio de Fomento y encargada de la gestión, mantenimiento y desarrollo de los aeropuertos y centros de control españoles publica igualmente normas de cumplimiento obligado por parte de los usuarios de sus servicios.

III.3 INFORMACION SOBRE EL CAPITAL

III.3.1 Capital social. Importe nominal suscrito y desembolsado

El capital social de IBERIA, en la fecha del registro del presente Folleto, asciende a SETECIENTOS DOCE MILLONES CIENTO DIEZ MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y SIETE CON TREINTA CENTIMOS DE EURO (712.110.387,30 euros) y está íntegramente suscrito y desembolsado.

III.3.2 Desembolsos pendientes

No existen dividendos pasivos pendientes de desembolso

III.3.3 Clases y series de acciones

El capital social de IBERIA, a la fecha del registro del presente Folleto está representado por NOVECIENTAS DOCE MILLONES NOVECIENTOS SESENTA Y DOS MIL TREINTA Y CINCO (912.962.035) acciones nominativas de SETENTA Y OCHO CENTIMOS DE EURO (0,78 euro) de valor nominal cada una de ellas, integradas en una única clase y serie, que confieren idénticos derechos y obligaciones a sus titulares. Las acciones de IBERIA no llevan aparejada prestación accesoria alguna.

Los estatutos sociales de IBERIA no contienen previsión alguna sobre privilegios, facultades ni deberes especiales derivados de la titularidad de las acciones.

No obstante lo anterior el art. 7.3.b) de los Estatutos Sociales dispone como obligación del accionista, el comunicar a la Sociedad toda adquisición o transmisión de acciones que directa o indirectamente llegue a adquirir una participación superior al 0,5% del capital social, con mención expresa de la nacionalidad del transmitente y del adquirente, así como la constitución de gravámenes sobre las mismas, a efectos del ejercicio de los derechos que aquéllas confieren. La anterior obligación sólo entrará en vigor en el momento en que la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), reduzca su participación en el capital social de IBERIA por debajo del 10%, lo que se espera se produzca una vez finalizada la Oferta objeto del presente Folleto Informativo

Las acciones están representadas por medio de anotaciones en cuenta, siendo el Servicio de Compensación y Liquidación de Valores, S.A (SCLV), junto con sus entidades adheridas, los encargados de la llevanza de su registro contable,. La transformación en anotaciones en cuenta fue acordada por la junta general extraordinaria de accionistas de IBERIA el 1 de abril de 1997, cuyos acuerdos se formalizaron en escritura pública de fecha el 27 de mayo de 1997 otorgada ante el Notario de Madrid Don José Manuel Rodríguez-Poyo Guerrero, con el número 1497 de orden de su protocolo, habiendo sido inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al tomo 1.238, folio 196/sección 8ª, hoja M-4621, Inscripción 1.781.

III.3.4 Evolución del capital social en los últimos tres años

El cuadro con las cifras de capital social en los años 1998, 1999 y 2000 es el siguiente:

Ejercicio	Modificaciones capital	Nº acciones final	Capital total
1998	No se produjeron modificaciones en el capital social	Clase A 880.845.353 Clase B 1.666.666	114.726.562.470 pesetas
1999	28 de octubre: Reducción de capital como consecuencia de la Redenominación a Euros 28 de octubre: Ejecución de la ampliación de capital acordada por la Junta el 12 de junio	Clase A 880.845.353 Clase B 1.666.666 Clase A 911.240.490 Clase B 1.666.666	688.359.374,82 euros 712.067.581,68 euros (tras la conversión a euros del aumento de capital)
2000	12 de Junio Ampliación de capital con motivo de la fusión con AVIACO	Clase A 911.295.369 Clase B 1.666.666	712.110.387,30 euros
2001	28 de febrero de 2001: Conversión de las acciones en una única clase	912.962.035	712.110.387,30 euros

III.3.5 Emisión de obligaciones convertibles, canjeables o con warrants

A la fecha de verificación del presente Folleto, IBERIA no cuenta con obligaciones convertibles, canjeables o con warrants.

No obstante, el Consejo de Administración celebrado el 9 de marzo de 2001 acordó proponer para su aprobación a la Junta General que se celebrará el 31 de marzo de 2001, el acuerdo sobre la delegación en el Consejo de Administración de la facultad de acordar la emisión de obligaciones convertibles en acciones de IBERIA por importe de hasta 342.576.900 euros. Ver capítulo VI.11.

III.3.6 Títulos con ventajas a fundadores, promotores y bonos de disfrute

IBERIA no tiene emitidos valores que representen ventajas atribuibles a fundadores y promotores, ni bonos de disfrute.

III.3.7 Autorizaciones de la junta general de accionistas

III.3.7.1 Capital autorizado

En la fecha de registro del presente Folleto no existe autorización de la Junta General de Accionistas en relación con el capital social.

No obstante lo anterior, el Consejo de Administración celebrado el 9 de marzo de 2001 propuso a la Junta General a celebrar el 31 de marzo de 2001 el acuerdo sobre el aumento del capital social en la cuantía necesaria para atender las solicitudes de conversión de las obligaciones convertibles. Este aumento de capital se realizará mediante la emisión de nuevas acciones ordinarias del mismo valor nominal y con igual contenido de derechos que las acciones en circulación.

III.3.8 Condiciones estatutarias de las modificaciones de capital y de los respectivos derechos de las acciones

Conforme establece el artículo 35 de los Estatutos Sociales *"para que la Junta General Ordinaria o Extraordinaria pueda acordar válidamente la emisión de obligaciones, el aumento o la reducción del capital, la transformación, fusión o escisión de la sociedad y, en general, cualquier modificación de los Estatutos Sociales, será necesaria, en primera convocatoria, la concurrencia de accionistas presentes o representados que posean, al menos, el 50% del capital suscrito con derecho a voto. En segunda convocatoria será suficiente la concurrencia del 31% de dicho capital. Cuando concurren accionistas que representen menos del 50% del capital suscrito con derecho a voto, los acuerdos a que se refiere el apartado anterior sólo podrán adoptarse válidamente con el voto favorable de los dos tercios del capital presente o representado en la Junta"*.

Conforme establece la disposición transitoria de los Estatutos Sociales el mencionado artículo 35 no entrará en vigor hasta que la Sociedad de Participaciones Industriales (SEPI) reduzca su participación en el capital social de IBERIA por debajo del 10%

De conformidad con lo que se establece en el artículo 12 de los estatutos sociales de IBERIA, *"la Junta General, con los requisitos establecidos para la modificación de Estatutos Sociales, podrá delegar en el consejo de administración:*

a) *Una vez acordado el aumento el capital social, en una cantidad determinada, las siguientes facultades:*
1.- *Ejecutar el mencionado acuerdo dentro del plazo máximo de un año, excepto en el caso de conversión de obligaciones en acciones,*

2.- *Señalar la fecha en que deba llevarse a efecto el aumento, en cifra acordada.*

3.- *Señalar las fechas de inicio y cierre del período de suscripción.*

4.- *Emitir acciones que representen el aumento.*

5.- *Declarar las cantidades suscritas en dicha ampliación de capital.*

6.- *Exigir el pago y desembolso de los dividendos pasivos.*

7.- *Modificar los artículos 5 y 6 de los Estatutos Sociales, relativos al capital social, recogiendo la nueva cifra después del aumento, en función de las cantidades realmente suscritas y,*

8.- *En general, fijar las condiciones del aumento de capital, en todo lo no previsto en el acuerdo de la junta general.*

b) *La facultad de acordar en una o varias veces el aumento de capital social hasta una cifra determinada en la oportunidad y cuantía que el consejo de administración decida, sin previa consulta a la Junta General.*

Estos aumentos no podrán ser superiores en ningún caso a la mitad del capital de la Sociedad en el momento de la autorización y deberán realizarse mediante aportaciones dinerarias dentro del plazo máximo de cinco años a contar del acuerdo de la Junta.

En este supuesto el Consejo de Administración, quedará también facultado para dar nueva redacción a los artículos de los Estatutos Sociales relativos al capital social, una vez haya sido acordado y ejecutado el aumento".

III.4 ACCIONES PROPIAS

A la fecha de verificación del presente Folleto IBERIA no cuenta ni ha contado en ningún momento con acciones propias. No obstante lo anterior, el Consejo de Administración de la Sociedad, en su sesión de 9 de marzo de 2001 propuso a la Junta General ordinaria a celebrar el 31 de marzo de 2001 el siguiente acuerdo:

"Autorizar al consejo de Administración para que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 75 y siguientes de la Ley de Sociedades Anónimas, pueda, durante un período de dieciocho meses, a partir de la fecha de esta Junta, proceder a la adquisición derivativa de acciones propias, bien directamente, bien a través de cualesquiera sociedades filiales, en las que la Sociedad sea sociedad dominante, por título de compraventa o cualquier otro título admitido en derecho, en un número tal de acciones que sumándose el valor nominal de las que la Sociedad y, en su caso, las filiales posean en cada momento, no excedan del 5% del capital social de IBERIA, por un precio cuyo importe oscile entre el valor nominal de las acciones y un importe equivalente al 110% del valor de cotización de las acciones, entendiéndose, a estos efectos,

por valor de cotización, el más alto que se haya alcanzado el día hábil inmediatamente anterior a la fecha de adquisición, todo ello con respecto de los límites y requisitos legales. Asimismo, se autoriza expresamente que la finalidad de la autocartera tenga por objeto, entre otros, la adquisición de acciones que hayan de ser entregadas a los trabajadores (incluyendo directivos), o administradores de la Sociedad o como consecuencia del ejercicio de derechos de opción de que aquellos sean titulares".

El último inciso del acuerdo sobre autocartera se refiere a los compromisos asumidos por IBERIA, en relación con la fusión de IBERIA y AVIACO, con los distintos colectivos de ambas compañías, donde se recogía entre otros aspectos el abono de una cantidad, bien en metálico bien en acciones, al precio de la Oferta Pública. El número de trabajadores y directivos que eligieron el pago en acciones al precio de la Oferta Pública es de 4.746, con un importe en acciones de 1.688 millones de pesetas.

En relación con los compromisos asumidos por IBERIA con ciertos empleados en virtud de la fusión con Aviación y Comercio, S.A. (AVIACO), descritos en el apartado VI.11, la creación de la reserva indisponible necesaria para poder efectuar la adquisición de las acciones propias, para su entrega posterior a los trabajadores que optaron por el cobro en acciones de la paga de fusión de AVIACO, se hará con las reservas voluntarias de libre disposición que la Sociedad tendrá en su balance una vez sea esta aprobada por la Junta General de Accionistas que se celebrará el próximo día 31 de marzo la aplicación de los resultados del ejercicio 2000.

Como se ha mencionado anteriormente (apartado III.2.2), en el supuesto contemplado en el artículo 86 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, el Consejo de Administración de la Sociedad podrá proceder a la adquisición de las acciones de que se trate para su posterior amortización.

III.5 BENEFICIOS Y DIVIDENDOS

En el Capítulo II, apartado 17.2, se muestran datos relativos a los beneficios, así como a los dividendos repartidos en los ejercicios de 1998, 1999 y 2000.

Se hace constar que los dividendos con cargo a los resultados del ejercicio 2000 no han sido repartidos a la fecha de registro del Presente Folleto.

III.6 GRUPO DE SOCIEDADES

III.6.1. Principales filiales y sociedades participadas por IBERIA

En la fecha de verificación del presente Folleto, el Grupo IBERIA está integrado por diversas sociedades.

A continuación se resumen las operaciones societarias de IBERIA en el ejercicio 2000:

Durante el ejercicio 2000 IBERIA participó directamente en la constitución de las siguientes sociedades:

Sociedad	Porcentaje %	Desembolso (pesetas)
Iberbus Juana Inés Ltd.	45,45	315.520.077
Iberbus María Pita Ltd.	45,45	362.289.173
Oneworld Managent Company	7,30	85.352
Noamar Air Handling	40	17.000.000
European Aviation College	5	8.000.000
Universal Air Travel Plan	4,16	3.000.000
Online Travel Portal	8	1.198.000.000

IBERIA participó indirectamente, a través de su filial CARGOSUR en el 50% del capital de la constituida sociedad cubana EMPRESA LOGISTICA DE CARGA AEREA, S.A. (ELCA), mediante un desembolso de 200.000 dólares estadounidenses.

Igualmente IBERIA participó indirectamente, a través de su filial IBERIA TECNOLOGIA, en el 50% del capital social de la constituida sociedad cubana EMPRESA MIXTA HISPANOCUBANA DE MANTENIMIENTO IBECA, S.A., mediante un desembolso de 50.000 dólares estadounidenses.

En el ejercicio 2000 se produjo la fusión de Aviación y Comercio, S.A., conocida comercialmente como AVIACO (sociedad absorbida) en IBERIA (sociedad absorbente) mediante la disolución sin liquidación de

AVIACO y transmisión en bloque de todo su patrimonio a la sociedad absorbente que adquirió por sucesión universal los derechos y obligaciones de la sociedad absorbida.

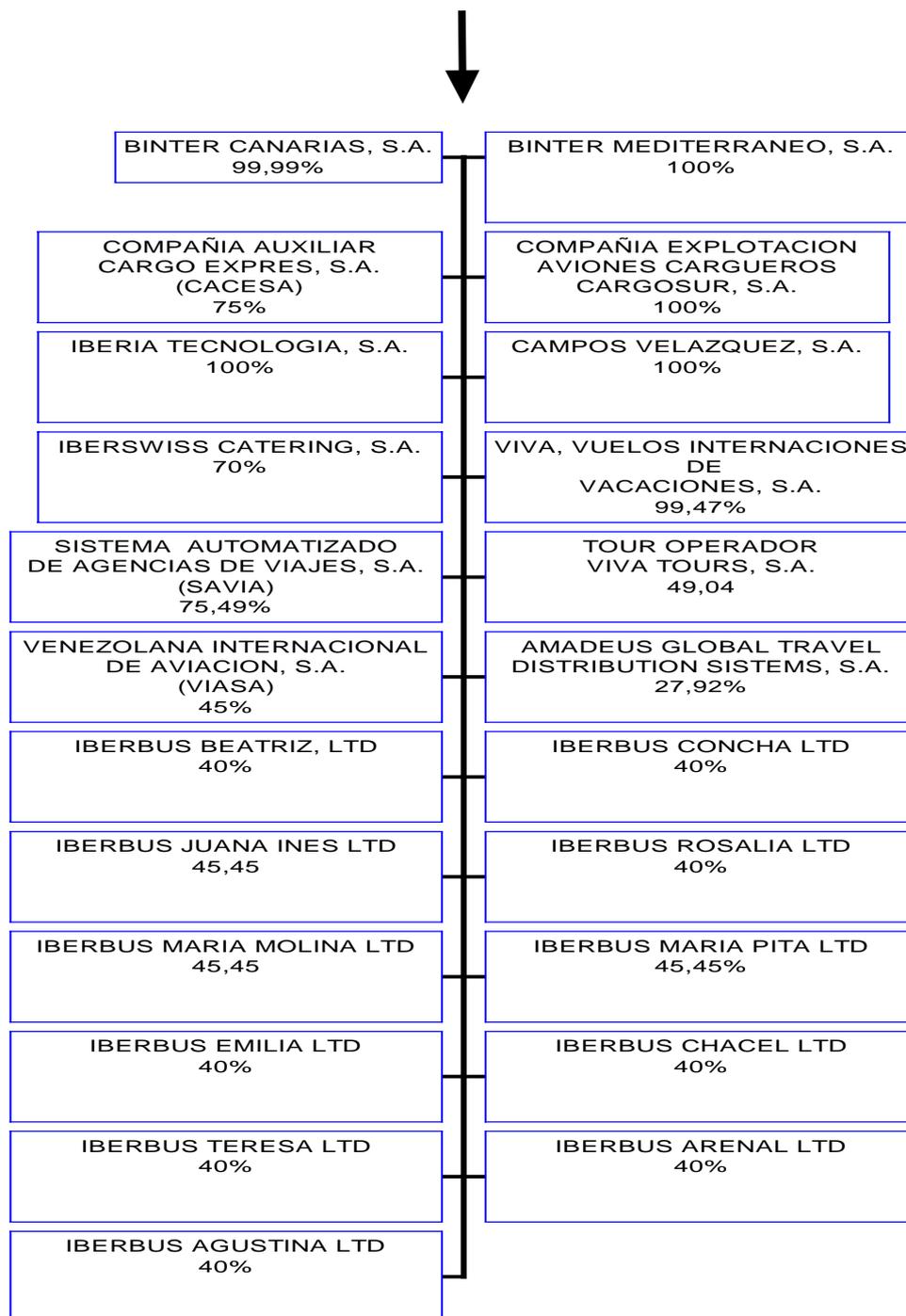
El Proyecto de Fusión fue presentado por los Consejos de Administración de ambas sociedades en sus reuniones respectivas celebradas el 23 de marzo de 2000, y aprobado por las respectivas Juntas Generales de Accionistas celebradas el 12 de junio de 2000.

A efectos contables, se considera el 1 de febrero de 2000 como la fecha a partir de la cual, las operaciones realizadas por AVIACO se entienden realizadas por IBERIA. Ver Cuenta Anuales ejercicio 2000 anexas al presente Folleto.

Igualmente citar que en el último cuatrimestre de 2000, AMADEUS ha efectuado una reducción de capital de acciones de la serie B (que solamente aportan derechos políticos) mediante la devolución de aportaciones, correspondiendo a IBERIA 22 millones de pesetas.

Para IBERIA la participación en Amadeus no es una participación estratégica por lo que podría ser desinvertida en función de la situación de mercado y de los intereses financieros de la Compañía

A continuación se incluyen organigrama con las sociedades, dependientes y asociadas, incluidas en el proceso de consolidación que componen el Grupo IBERIA y tabla con todas sociedades con participación de IBERIA, con indicación de su domicilio social, actividad principal, participación en el capital cuya titularidad directa o indirecta ostenta IBERIA, capital social, reservas, resultados, valor teórico contable en libros, según datos de los estados financieros auditados a 31 de diciembre de 2000. A fecha de verificación del presente Folleto no ha habido cambio alguno.



La participación directa e indirecta del Grupo IBERIA en el capital social de Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. asciende al 75,49% desde el punto de vista político, equivalente al 72,22% desde el punto de vista económica.

La participación de IBERIA en el capital social de Amadeus Global Travel Distribution, S.A asciende a un 27,92%. desde el punto de vista político, y a un 18,28% del capital social desde un punto de vista económico.

PARTICIPACIONES DE IBERIA
(Datos a 31 de diciembre de 2000) (*)

Denominación	Domicilio Social	Método de Consolidación	Actividad	Participación de IBERIA			Titular Indirecta	Valor Neto en Libros de la Participación a 31 de Dic. de 2000 (pesetas)		Valor Teórico Contable Participación (a)	Capital Social (b)	Reservas/ Otros Fondos propios (a)	Result. Neto (a)
				Directa	Indirecta	Total		Directa	Indirecta				
CAMPOS VELAZQUEZ, S.A.	Velázquez, 134. Madrid	Integración global	Adquisición y tenencia de inmuebles	100%	X	100%	X	180.605.108	X	180.605.108	150.000.000 plas	30.512.918	92.190
IBERSWISS CATERING, S.A.	Crta. de la Muñoza s/n. Madrid	Integración global	Servicios de catering para cías aéreas	70%	X	70%	X	593.839.053	X	1.213.265.838	500.000.000 plas	795.963.226	437.273.683
BINTER CANARIAS S.A.	Aeropuerto de las Palmas.	Integración global	Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	99,99%	0,0015%	99,99%	Campos Velázquez, S.A.	3.926.227.933	100	3.926.690.754	1.385.800.000 plas	1.114.200.000	1.426.690.754
BINTER MEDITERRANEO, S.A.	Velázquez, 130. Madrid	Integración global	Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	99,99%	0,0022%	100%	CARGOSUR	230.169.978	X	230.175.042	100.080.000 plas	128.999.296	1.095.746
BINTER FINANCE BV	Strawinskiaan 3105 100BL Amsterdam (Holanda)	No integrada en el perímetro de consolidación	Financiación y tesorería	100%	X	100%	X	54.887.000	X	89.258.000	51.720.000 plas	33.963.000	3.575.000
COMPAÑÍA DE EXPLOTACION DE AVIONES CARGUROS CARGOSUR, S.A.(CARGOSUR)	Velázquez, 130. Madrid	Integración global	Transporte aéreo de mercancías	100%	X	100%	X	836.449.427	X	836.449.427	1.007.887.500 plas	(171.030.301)	(407.772)
COMPAÑÍA AUXILIAR CARGO EXPRESS, S.A. (CACESA)	Centro de Carga Aérea Parcela 2 P.5, Nave 6. Madrid	Integración global	Transporte de mercancías	75%	X	75%	X	111.422.563	X	288.086.201	32.000.000 plas	261.408.795	90.706.139
IBERIA MEXICO, S.A.	Pº de la Reforma, 24 México D.F.	No integrada en el perímetro de consolidación	Sin actividad	90%	X	90%	X	636.300	X	5.845.665 121.472.918	700 Pesos Mejicanos 14.546 plas	6.991.534 145.284.066	(497.050) (10.328.703)
VIVA VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES S.A.	Camino de la Escollera, 5. Palma de Mallorca	Integración global	Mantenimiento de aeronaves	99,47%	X	99,47%	X	728.484.878	X	728.475.547	366.838.036 plas	28.108.365	337.383.514
IBERIA Airline of Spain	Sudáfrica	No integrada en el perímetro de consolidación	Sin actividad	100%	X	100%	X	161	X	2 47	2 Rand sudafricanos 47 plas	0 0	0 0

PARTICIPACIONES DE IBERIA
(Datos a 31 de diciembre de 2000) (*)

Denominación	Domicilio Social	Método de Consolidación	Actividad	Participación de IBERIA			Titular Indirecta	Valor Neto en Libros de la Participación a 31 de Dic. de 2000 (pesetas)		Valor Teórico Contable Participación (a)	Capital Social (b)	Reservas/ Otros Fondos propios (a)	Result. Neto (a)
				Directa	Indirecta	Total		Directa	Indirecta				
IB TECNOLOGIA, S.A.	Velázquez, 130 Madrid	No integrada el perímetro de consolidación	Realización de proyectos de ingeniería aeronáutica	100%	X	100%	X	240.000.000	X	249.174.085	240.000.000 plas	8.265.208	908.877
SISTEMA AUTOMATIZADO DE AGENCIAS DE VIAJES, S.A. (SAVIA).	Velázquez, 130. Madrid	Integración global	Distribución de sistemas de reservas de Amadeus	66%	9,49%	75,49%	Amadeus Global Travel Distribution, S.A.	33.000.000	X	1.564.032.272	50.000.000 plas	994.736.035	1.027.027.460
INTERINVEST, S.A.	Tucuman, 141 Capital Federal Buenos Aires	No integrada en el perímetro de consolidación	Sociedad tenedora de las acciones de Aerolíneas Argentinas y Austral	0,41%	X	0,41%	X	0	X	195.591 34.974.414	673.561.000 Dólares USA 120.442.136.654 plas	(193.266.000) (34.558.666.524)	(433.085.000) (77.441.661.190)
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A. (VIASA)	Oscar M. Zuloaga, s/n. Caracas. Venezuela	Puesta en equivalencia	Sin actividad (en quiebra)	45%	X	45%	X	0	X	517.500.000 144.900.000	1.150.000.000 Bolívares 322.000.000 plas	0 0	0 0
TOUROPERADOR VIVA TOURS, S.A.	Edificio Barajas, 1. Trespaderne, 29. Madrid.	Puesta en equivalencia	Gestión y venta de paquetes turísticos	49,04%	X	49,04%	X	225.436.000	X	324.369.337	459.000.000 plas	499.275.385	(296.864.071)
AMADEUS GLOBAL TRAVEL DISTRIBUTION SYSTEMS, S.A. (AMADEUS)	Salvador de Madariaga, 19. Madrid	Puesta en equivalencia	Gestión y operación de sistemas computerizados de reservas	27,92%	X	27,92%	X	1.729.617.738	X	201.880.462 33.590.082.531	33.436.781 Euros 5.563.412.243 plas	608.536.776 101.251.999.995	81.094.000 13.492.906.284
IBERBUS CONCHA LTD	George's Dock House, IFSC, Dublin. Irlanda	No integrada en perímetro de consolidación	Cesión en arrendamiento operativo aeronaves a IBERIA	40%	X	40%	X	337.554.573	X	2.324.029 415.568.916	6.856.072 Dólares USA 1.225.961.659 plas	(1.236.000) (221.014.104)	190.000 33.974.660
IBERBUS ROSALIA LTD	George's Dock House, IFSC, Dublin. Irlanda	No integrada en perímetro de consolidación	Cesión en arrendamiento operativo aeronaves a IBERIA	40%	X	40%	X	342.053.388	X	1.971.752 352.576.842	6.804.379 Dólares USA 1.216.718.227 plas	(1.071.000) (191.509.794)	(804.000) (143.766.456)
IBERBUS CHACEL LTD	George's Dock House, IFSC, Dublin. Irlanda	No integrada en perímetro de consolidación	Cesión en arrendamiento operativo aeronaves a IBERIA	40%	X	40%	X	379.907.569	X	1.028.400 183.892.330	7.526.712 Dólares USA 1.347.669.620 plas	(2.640.000) (472.068.960)	(2.325.712) (415.869.866)
IBERBUS ARENAL LTD	George's Dock House, IFSC, Dublin. Irlanda	No integrada en perímetro de consolidación	Cesión en arrendamiento operativo aeronaves a IBERIA	40%	X	40%	X	392.938.299	X	312.301 55.843.759	7.709.752 Dólares USA 1.378.611.594 plas	(4.034.000) (721.335.676)	(2.895.000) (517.666.530)

PARTICIPACIONES DE IBERIA
(Datos a 31 de diciembre de 2000) (*)

Denominación	Domicilio Social	Método de Consolidación	Actividad	Participación de IBERIA			Titular Indirecta	Valor Neto en Libros de la Participación a 31 de Dic. de 2000 (pesetas)		Valor Teórico Contable Participación (a)	Capital Social (b)	Reservas/ Otros Fondos propios (a)	Result. Neto (a)
				Directa	Indirecta	Total		Directa	Indirecta				
IBERBUS TERESA LTD	George's Dock House, IFSC, Dublin, Irlanda	No integrada en perímetro de consolidación	Cesión en arrendamiento operativo aeronaves a IBERIA	40%	X	40%	X	416.666.625	X	1.217.323 217.674.375	6.971.307 Dólares USA 1.246.567.290 plas	(913.000) (163.257.182)	(3.015.000) (539.124.210)
IBERBUS EMILIA LTD	George's Dock House IFSC Dublin, Irlanda	No integrada en perímetro de consolidación	Cesión en arrendamiento operativo aeronaves a IBERIA	40%	X	40%	X	415.547.026	X	1.123.072 200.821.082	7.001.682 Dólares USA 1.251.998.765 plas	(774.000) (138.402.036)	(3.420.000) (611.543.880)
IBERBUS AGUSTINA LTD	George's Dock House IFSC Dublin, Irlanda	No integrada en perímetro de consolidación	Cesión en arrendamiento operativo aeronaves a IBERIA	40%	X	40%	X	430.411.423	X	2.213.248 395.759.772	7.005.120,62 Dólares USA 1.252.613.639 plas	(19.000) (3.397.466)	(1.453.000) (259.816.742)
IBERBUS BEATRIZ LTD	George's Dock House IFSC Dublin, Irlanda	No integrada en perímetro de consolidación	Cesión en arrendamiento operativo aeronaves a IBERIA	40%	X	40%	X	425.233.241	X	2.380.550 425.675.641	7.027.374,62 Dólares USA 1.256.592.965 plas	66.000 11.801.724	(1.142.000) (204.205.588)
IBERBUS JUANA INES L	George's Dock House, IFSC Dublin, Irlanda	No integrada en perímetro de consolidación	Cesión en arrendamiento operativo aeronaves a IBERIA	45,45%	X	45,45%	X	315.520.077	X	1.101.746 197.007.676	4.191.084,43 Dólares USA 749.424.571 plas	(370.000) (66.161.180)	(1.397.000) (249.803.158)
IBERBUS MARIA MOLINA	George's Dock House, IFSC, Dublin, Irlanda	No integrada en perímetro de consolidación	Cesión en arrendamiento operativo aeronaves a IBERIA	45,45%	X	45,45%	X	329.971.696	X	995.153 177.947.343	4.407.556,22 Dólares USA 788.132.758 plas	0 0	(2.218.000) (396.609.452)
IBERBUS MARIA PITA	George's Dock House, IFSC, Dublin, Irlanda	No integrada en perímetro de consolidación	Cesión en arrendamiento operativo aeronaves a IBERIA	45,45%	X	45,45%	X	362.289.173	X	1.391.557 248.829.822	4.639.730,94 Dólares USA 829.648.848 plas	0 0	(1.578.000) (282.168.492)
AIR MILES ESPAÑA SA	Pº de la Castellana 216 Madrid	No integrada en perímetro de consolidación	Fidelización multisectorial	20%	X	20%	X	2.450.550	X	19.528.845	12.000.000 plas	82.513.199	3.131.025
NOAMAR AIR HANDLING HOLDCO N.V	Amsterdam, Holanda	No integrada en perímetro de consolidación	Servicios de asistencia en tierra	40%	X	40%	X	16.638.600	X	100.000 16.638.600	250.000 euros 41.596.500 plas	Nota (1)	Nota (1)
ONEWORLD MANAGEMENT COMPANY, LTD	Suite 500-550, West 6ª Avenue, Vancouver, British Columbia, Canada	No integrada en perímetro de consolidación	Gestión de las actividades de la alianza oneworld	7,30%	X	7,30%	X	85.352	X	7.488 1.338.955	6.908 Dólares USA 1.235.247 plas	0 0	95.667 17.106.599

PARTICIPACIONES DE IBERIA
(Datos a 31 de diciembre de 2000) (*)

Denominación	Domicilio Social	Método de Consolidación	Actividad	Participación de IBERIA			Titular Indirecta	Valor Neto en Libros de la Participación a 31 de Dic. de 2000 (pesetas)		Valor Teórico Contable Participación (a)	Capital Social (b)	Reservas/ Otros Fondos propios (a)	Result. Neto (a)
				Directa	Indirecta	Total		Directa	Indirecta				
ACCIONES SITA	14 Av. Henri Matisse 1140 Bruselas Bélgica	No integrada en perímetro de consolidación	Servicios de telecomunicaciones	0,94%	X	0,94%	X	25.899	X	14.600 60.226	1.541.400 Francos Belgas 6.358.275 plas	Nota (2)	Nota (2)
SPANISH TRADE CENTRE	2-3 Cursitor St Londres EC 4 Reino Unido	No integrada en perímetro de consolidación	En proceso de liquidación	1,61%	X	1,61%	X	60.933	X	500 133.301	30.880 Libras Esterlinas 8.232.670 plas	X	X
CLUB TIEMPO LIBRE, S.A.	Sor Ángela de la Cruz, 6. Madrid	No integrada en perímetro de consolidación	Agencia mayorista	18,74%	X	18,74%	X	76.051.598	X	237.621.759	600.000.000 plas	533.110.000	134.747.000
ROYAL AIR MAROC	Aeropuerto de Casablanca Marruecos	No integrada en perímetro de consolidación	Compañía aérea de transporte de pasajeros y mercancías	1,32%	X	1,32%	X	49.337.539	X	18.347.712 279.798.617	1.387.087.000 Dinares Marroquíes 20.036.909.088 plas	Nota (1)	Nota (1)
TRAVEL QUINTO CENTENARIO.	Alemanes, 3 Sevilla	No integrada en perímetro de consolidación	En proceso de liquidación	10%	X	10%	X	0	X	3.000.000	30.000.000 plas	X	X
AIRLINES TARIFF PUBLISHING COMPANY.	Dulles International Airport Washington DC	No integrada en perímetro de consolidación	Distribución de información tarifaria	4,24%	X	4,24%	X	8.578.737	X	105.348 18.837.623	398.867 Dólares USA 71.323.004 plas	2.085.535 372.922.855	0,15 27
AIR PLUS COMP.JERSEY	Jersey. Estados Unidos	No integrada en perímetro de consolidación	Empresa tenedora de los derechos de la marca AIR PLUS	10,80%	X	10,80%	X	19.736	X	108 28.793	1.000 Libras Esterlinas 266.602 plas	Nota (1)	Nota (1)
TIM TIMATIC B.V.	2132, CT Hoofddorp Biennenweg 4-6 Holanda	No integrada en perímetro de consolidación	Publicación información internacional de tarifas	7,14%	X	7,14%	X	753.780	X	136.283 10.289.745	140.000 Florines Holandesas 10.570.420 plas	0 0	1.767.945 133.485.151
SITA TELECOM.HOLD.F.	Heathrwstraat 10 1043 Amsterdam Holanda	No integrada en perímetro de consolidación	Servicios de telecomunicaciones	0,55%	0,01%	0,56%	Binter Mediterráneo Binter Canarias Viva Air	19.549.990	0	Nota (2)	Nota (2)	Nota (2)	Nota (2)
EUROPEAN AVIAT.COLL.	Ctra. de Madrid Km 14- 37, 893 Matacan. Salamanca	No integrada en perímetro de consolidación	Formación aeronáutica	5%	X	5%	X	8.001.503	X	5.496.635	158.411.082 plas	(9.558.676)	(38.919.708)

PARTICIPACIONES DE IBERIA (Datos a 31 de diciembre de 2000) (*)													
Denominación	Domicilio Social	Método de Consolidación	Actividad	Participación de IBERIA			Titular Indirecta	Valor Neto en Libros de la Participación a 31 de Dic. de 2000 (pesetas)		Valor Teórico Contable Participación (a)	Capital Social (b)	Reservas/ Otros Fondos propios (a)	Result. Neto (a)
				Directa	Indirecta	Total		Directa	Indirecta				
CLUB F.GENOVA FUS.AO	Marqués de Ensená, 14 Madrid	No integrada en perímetro de consolidación	Actividades culturales y ocio	0,07%	X	0,07%	X	0	X	Nota (3)	320.000.000 ptas	Nota (3)	Nota (3)
ONLINE TRAVEL PORTAL	Five Chancery Lane Clifford's INN London Reino Unido	No integrada en perímetro de consolidación	Sistema de pago aéreo directo y colectivo entre compañías aéreas	8%	X	8%	X	0	X	4.938.640 821.720.555	78.750.000 euros 13.102.897.500 ptas	(7.898.000) (1.314.116.628)	(9.119.000) (1.517.273.934)
UNIVERSAL AIR TRAVEL	1301 Pennsylvania Av. Washington DC	No integrada en perímetro de consolidación	Sistema de pago aéreo directo y colectivo entre compañías aéreas	4,16%	X	4,16%	X	0	X	57.296 10.245.372	440.000 Dólares USA 78.678.160 ptas	935.000 167.191.090	0 0
EMPRESA LOGÍSTICA DE CARGA AEREA, S.A. (ELCA)	Aeropuerto José Martí. La Habana. Cuba	No integrada en perímetro de consolidación	Explotación terminal de carga del Aeropuerto de la Habana	X	50%	50%	CARGOSUR	4.469.000	X	200.000 35.762.800	400.000 Dólares USA 71.525.600 ptas	0 0	0 0
EMPRESA MIXTA HISPANOCUBANA DE MANTENIMIENTO IBECA, S.A.	Aeropuerto José Martí. La Habana. Cuba	No integrada en perímetro de consolidación	Mantenimiento de aeronaves en el aeropuerto de la Habana	X	50%	50%	IBERIA Tecnología, S.A.	4.859.625	X	50.000 8.940.700	100.000 Dólares USA 17.881.400 ptas	0 0	0 0

(a): Valor expresado en moneda del capital social

(b): Los contravalores aplicados para las referencias en pesetas han sido: peso mejicano 20,780 ptas., rand sudafricano 23,637 ptas., dólar USA 178,814 ptas., bolívar venezolano 0,280 ptas., euro 166,386 ptas., franco belga 4,125 ptas., libra esterlina 266,602 ptas., dinar marroquí 17,529 ptas., florín holandés 75,503 ptas.

Nota (1): Primer ejercicio de la Sociedad no existiendo estados financieros disponibles auditados.

Nota (2): Pendiente datos cierre del ejercicio a 29 de marzo de 2001

Nota (3): No disponible datos

(*) No existen cambios a 16 de marzo de 2001

III.6.2. Principales compañías del Grupo IBERIA

BINTER CANARIAS, S.A. (99,99%)

Compañía aérea que opera vuelos regulares entre las Islas Canarias. El 0,01% restante de su capital pertenece a CAMPOS VELAZQUEZ, S.A., filial 100% de IBERIA.

BINTER MEDITERRANEO, S.A. (100%)

Compañía aérea regional que opera líneas regulares, principalmente entre Melilla y otras ciudades españolas. El 0,01% restante de su capital pertenece a CARGOSUR, S.A., filial 100% de IBERIA.

VIVA, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. - VIVA air (99,47%)

En la actualidad esta sociedad se dedica exclusivamente a realizar servicios de mantenimiento de flota a diversas compañías en su base de Palma de Mallorca. El resto de su capital está en manos de la sociedad COFIVACASA (Comercial Financiera Vasco Castellana, S.A.), sociedad participada indirectamente al 100% por la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI).

Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. - SAVIA (75,49%)

Compañía dedicada a la distribución del sistema de reservas de la compañía AMADEUS GLOBAL DISTRIBUTION SYSTEMS, S.A en el mercado español. Como consecuencia de la venta de parte de las acciones de Amadeus Global Travel Distribution, S.A., al 31 de diciembre de 2000, la participación directa e indirecta del Grupo IBERIA en el capital social de Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. asciende al 75,49% desde el punto de vista político, equivalente al 72,22% desde el punto de vista económica, mientras que al 31 de diciembre de 1999, estos porcentajes eran de 76,84% y el 74,5% respectivamente.

Compañía Auxiliar Cargo Express, S.A. - CACESA (75,00%)

Compañía presente en la actividad de transporte de mensajería y que actúa como agente y transitario de carga. El resto del capital (25%) está en manos de la sociedad Marítimas Reunidas, S.A.

IBER-SWISS Catering, S.A. (70,00%)

Compañía participada por IBERIA y por Gate Gourmet, compañía del Grupo Swissair que tiene el 30% restante. IBER-SWISS proporciona servicios de *catering* a empresas del GRUPO IBERIA y a otras compañías aéreas en los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Málaga.

III.6.3. Otras Compañías del Grupo IBERIA

COMPAÑÍA DE EXPLOTACIÓN DE AVIONES CARGUEROS CARGOSUR, S.A

En 1996 IBERIA absorbió la actividad de COMPAÑÍA DE EXPLOTACIÓN DE AVIONES CARGUEROS CARGOSUR, S.A. Su actividad se limita a la participación accionarial del 50% de la compañía de nacionalidad cubana denominada EMPRESA LOGISTICA DE CARGA AEREA, S.A. (ELCA) constituida con fecha de 7 de julio 2000 junto con la sociedad cubana AEROVARADERO, S.A., titular del otro 50% de ELCA, cuyo objeto es la explotación de una terminal de carga aérea en el aeropuerto de La Habana. El capital social de ELCA es de 400.000 dólares, representados por .4.000 acciones nominativas, de 100 dólares de valor nominal cada una de ellas, de las que COMPAÑÍA DE EXPLOTACIÓN DE AVIONES CARGUEROS CARGOSUR, S.A , es titular de 2.000 acciones.

CAMPOS VELAZQUEZ, S.A

Sociedad, en la que IBERIA ostenta el 100% de su capital. Esta sociedad se dedicaba a la administración y el mantenimiento de fincas urbanas. Cesó en su actividad el 31 de diciembre de 1998.

IBERIA TECNOLOGIA, S.A.

Sociedad participada al 100% por IBERIA. Se constituyó en 1991, y su actividad consiste en la realización de proyectos para otras compañías aéreas, organismos aeroportuarios y Fuerzas Aéreas en el campo del desarrollo de infraestructuras aeronáuticas y aeroportuarias.

El 7 de julio de 2000 constituyó al 50% junto con la sociedad CUBANA DE AVIACION, S.A., la compañía denominada EMPRESA MIXTA HISPANOCUBANA DE MANTENIMIENTO IBECA, S.A.. El objeto de la sociedad es el mantenimiento de aeronaves en el aeropuerto de La Habana. Tiene un capital social de 100.000 dólares, representado por 1.000 acciones nominativas de 100 dólares de valor nominal cada una de ellas, siendo IBERIA TECNOLOGÍA, S.A. titular de 500 acciones.

VIVA TOURS (49,04%)

Agencia de viajes mayorista constituida en 1998. Tiene como principales accionistas, junto a IBERIA, a la sociedades Sol Meliá, S.A., Iberostar Hoteles y apartamentos, S.A., y Globalia Corporación, S.A. El objetivo estratégico de Viva Tours es convertirse en la primera agencia mayorista del mercado español. IBERIA, como principal accionista de esta compañía, tiene asignada la responsabilidad de su gestión.

Sociedades "IBERBUS LTD"

Las sociedades "Iberbus Ltd." ceden en arrendamiento operativo los aviones Airbus A-340 a IBERIA por un periodo inicial de siete años. A 31 de diciembre de 2000 IBERIA tiene una participación del 40% en ocho sociedades "Iberbus Ltd.", y una participación del 45,45% en tres sociedades adicionales "Iberbus Ltd.", mientras que el porcentaje restante pertenece a "Airbus Industrie, Financial Services".

La información relacionada con estas sociedades al 31 de diciembre de 2000 obtenida de sus estados financieros provisionales, es la siguiente:

Millones de Pesetas

Empresa	Participación Directa	Coste	Capital (pesetas)	Reservas (pesetas)	Beneficios (Pérdidas) Ordinarios
Iberbus Concha, Ltd.	40,00	338	1.226	(221)	34
Iberbus Rosalía, Ltd.	40,00	342	1.217	(192)	(144)
Iberbus Chacel, Ltd.	40,00	380	1.348	(472)	(416)
Iberbus Arenal, Ltd.	40,00	393	1.379	(721)	(517)
Iberbus Teresa, Ltd.	40,00	417	1.247	(163)	(539)
Iberbus Emilia, Ltd.	40,00	416	1.252	(138)	(612)
Iberbus Agustina, Ltd.	40,00	430	1.253	(3)	(260)
Iberbus Beatriz, Ltd.	40,00	425	1.257	12	(204)
Iberbus Juan Inés, Ltd.	45,45	316	749	(66)	(250)
Iberbus María de Molina, Ltd.	45,45	330	788	-	(397)
Iberbus María Pita, Ltd.	45,45	362	830	-	(282)

AMADEUS GLOBAL TRAVEL DISTRIBUTIONS, S.A (27, 92%)

El objeto social de esta sociedad es la gestión y explotación de un sistema informatizado de distribución global de reservas (GDS), para la industria de los viajes y del turismo, esencialmente para aerolíneas, a través del cual los proveedores de tales servicios (líneas aéreas, hoteles y compañías de alquileres de vehículos, entre otros) pueden difundir información sobre horarios, disponibilidad y tarifas de los mismos, para realizar reservas, permitiendo la emisión de billetes..

En mayo y junio de 2000 IBERIA ha vendido acciones de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. por un importe de 54.365 millones de pesetas y 10.896 millones de pesetas, respectivamente, habiendo obtenido el Grupo IBERIA una plusvalía neta conjunta de 61.187 millones de pesetas, registrando 61.498 millones de pesetas de plusvalía en el epígrafe "Beneficios en enajenaciones de inmovilizado" y 311 millones de pesetas de minusvalía en el epígrafe "Pérdidas procedentes del inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en el ejercicio 2000.

Al 31 de diciembre de 2000, la participación de IBERIA asciende a un 27,92% del capital social de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. desde el punto de vista político, y a un 18,28% del capital social desde un punto de vista económico.

CLUB TIEMPO LIBRE, S.A (18,74%)

CLUB TIEMPO LIBRE (cuya marca comercial es "Mundicolor"), es una agencia mayorista especializada en estancias en hoteles de categoría alta. El resto de los principales accionistas son: Viajes Ecuador, S.A., Viajes Marsans, S.A. Internacional Expreso, S.A., Wagons Lits Viajes, S.A., cada uno de ellos, además de IBERIA, con un 18,74 % y Tiempo Libre, S.A 2,47%.

CAPITULO IV
ACTIVIDADES PRINCIPALES DEL EMISOR

ÍNDICE

- IV.0 EL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO**
 - IV.0.1** Características principales
 - IV.0.2** Parámetros específicos del sector
 - IV.0.3.** Visión global del sector
 - IV.0.3.1.** El transporte aéreo mundial
 - IV.0.3.2.** El transporte aéreo en España
- IV.1. ANTECEDENTES**
- IV.2. ACTIVIDADES PRINCIPALES DEL EMISOR**
 - IV.2.1.** IBERIA en la actualidad
 - IV.2.1.1.** Descripción de las actividades del grupo
 - IV.2.1.2.** Principales magnitudes económicas del grupo
 - IV.2.1.3.** Descripción de los Ingresos de Explotación
 - IV.2.1.4.** cuadros comparativos de compañías aéreas
 - IV.2.2.** Transporte de pasajeros
 - IV.2.2.1.** Red Doméstica
 - IV.2.2.2.** Red Europea
 - IV.2.2.3.** Red de Largo Radio
 - IV.2.2.4.** Operador de red
 - IV.2.2.5.** Racionalización de la red
 - IV.2.2.6.** Madrid y Barcelona
 - IV.2.2.7.** Miami
 - IV.2.2.8.** Iberia Regional / Air Nostrum
 - IV.2.2.9.** Acuerdos bilaterales
 - IV.2.2.10.** Alianza oneworld
 - IV.2.2.11.** Desarrollo del tráfico de negocios
 - IV.2.2.12.** Acciones en defensa del yield
 - IV.2.2.13.** Segmento turístico
 - IV.2.2.14.** Programas de Fidelización
 - IV.2.2.15.** Otros servicios de atención al cliente
 - IV.2.2.16.** Nuevo modelo de gestión comercial
 - IV.2.2.17.** Venta directa
 - IV.2.2.18.** Mejoras en la atención a las agencia de viajes.
 - IV.2.2.19.** Mejora en los sistemas comerciales
 - IV.2.2.20.** Operaciones y servicio a bordo
 - IV.2.3.** Otros negocios del Grupo
 - IV.2.3.1.** Transporte de carga
 - IV.2.3.2.** Handling
 - IV.2.3.3.** Mantenimiento
 - IV.2.3.4.** Sistemas
 - IV.2.3.5.** Compañías dependientes y asociadas
 - IV.2.4.** Descripción de los gastos de explotación

- IV.2.4.1. Aprovisionamientos
- IV.2.4.2. Gastos de personal
- IV.2.4.3. Dotaciones para amortizaciones
- IV.2.4.4. Otros gastos de explotación

IV.3. CIRCUNSTANCIAS CONDICIONANTES

IV.3.1. Grado de estacionalidad del negocio

IV.3.2. Condiciones legales

- IV.3.2.1. Regulación y competencia en el transporte aéreo
- IV.3.2.2. Regulación del sector del handling
- IV.3.2.3. Propiedad de las aerolíneas y restricciones al control
- IV.3.2.4. Licencias y convenios

IV.3.3. Otros condicionantes

- IV.3.3.1. Desarrollo de infraestructuras aeroportuarias
- IV.3.3.2. Concesión de slots en los aeropuertos
- IV.3.3.3. Control de tráfico aéreo en Europa
- IV.3.3.4. Dependencia de factores exógenos
- IV.3.3.5. Proporción significativa de costes no negociables
- IV.3.3.6. Gestión del riesgo
- IV.3.3.7. Importancia de las relaciones con los empleados
- IV.3.3.8. Desarrollo de otros medios de transporte
- IV.3.3.9. Seguros de transporte
- IV.3.3.10 Dependencia de patentes y marcas
- IV.3.3.11 Situación fiscal
- IV.3.3.12. Política de investigación y desarrollo

IV.3.4. Litigios o arbitrajes

IV.3.5. Regulación y Tratados Bilaterales

IV.3.5. Interrupciones de la actividad

IV.4. INFORMACIONES LABORALES

IV.4.1. Personal empleado

IV.4.2. Negociación Colectiva

IV.4.3. Ventajas al personal

IV.5. POLÍTICA DE INVERSIONES

IV.5.1. Flota

IV.5.1.1. Composición de la flota

IV.5.1.2. Plan de flota

IV.5.2. Inmovilizado del Grupo IBERIA

IV.5.2.1. Inmovilizado Material e Inmaterial

IV.5.2.2. Inmovilizado financiero

Como **ANEXO 8** al presente Folleto se recoge un glosario de términos del sector aéreo.

IV.0 EL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO

IV.0.1. Características Principales

Industria de servicios

Las compañías aéreas ofrecen, principalmente, un servicio de transporte de personas y mercancías de un lugar a otro a un precio determinado. El ahorro de tiempo es el factor clave frente a otros medios de transporte. Los elementos diferenciales entre transportistas aéreos que compiten en las mismas rutas son el precio y la calidad global del servicio, donde tiene especial importancia la seguridad, puntualidad y disponibilidad de oferta (número de frecuencias y horarios).

Actividad intensiva en Capital

La actividad de transporte aéreo requiere gran cantidad de inmovilizado fijo e instalaciones: desde las propias aeronaves y los hangares para realizar su mantenimiento hasta sofisticados simuladores de vuelo. Esta circunstancia ha llevado a las compañías aéreas a desarrollar, junto a las clásicas fórmulas de propiedad del inmovilizado, complejas estructuras de financiación con la finalidad de evitar una excesiva dimensión de sus cargas de estructura: arrendamiento operativo, *wet lease*, *tax lease*, *Special Purpose Company*, *Enhanced Equipment Trust Certificates* (emisión de bonos titulizados con garantía sobre los aviones), etc...

Elevada generación de cash flow

En general, las compañías aéreas realizan notables dotaciones para amortización de inmovilizado y para provisiones. Estos fondos generados, junto con los beneficios, se destinan en gran medida a la amortización de deuda, así como a la renovación de flota para lograr una reducción de los costes operativos (optimización de flota en función de la naturaleza de las rutas, reducción del número de tripulantes, disminución de consumo de carburante, etc.).

Actividad intensiva en mano de obra

A pesar de la creciente informatización de parte de las actividades desarrolladas, las compañías aéreas requieren, como otras industrias de servicios, una gran cantidad de capital humano, incluyendo grupos altamente cualificados: pilotos, tripulantes de cabina de pasaje, controladores de la operación de vuelo, mecánicos, personal de handling, expertos en sistemas informatizados, agentes de venta, etc. En términos generales, cerca de un tercio de los ingresos generados por una compañía aérea se destinan al pago de costes asociados con el personal.

Rígido marco de regulaciones

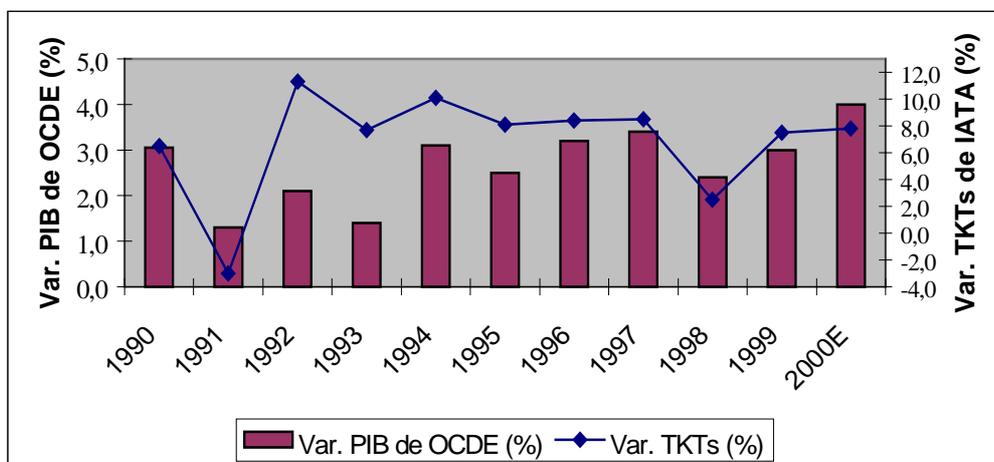
Tradicionalmente, el transporte aéreo ha sido considerado un sector estratégico por los gobiernos y autoridades de los correspondientes países, lo que ha dado lugar a la existencia de regulaciones específicas y acuerdos de carácter proteccionista (ver Capítulo III.2.2. Forma jurídica y legislación aplicable).

No obstante, en 1997 culminó el proceso de liberalización del tráfico aéreo en la Unión Europea (UE). Desde entonces, los operadores europeos tienen plena libertad para operar en este mercado, lo que ha aumentado la competencia.

Correlación con el crecimiento económico

La tasa de crecimiento de la demanda de transporte aéreo de pasajeros ha superado tradicionalmente al doble del índice de crecimiento económico mundial. Durante el año 1999 la tasa de crecimiento del tráfico aéreo de pasajeros fue del 6,8%, ligeramente por encima del doble de la tasa de crecimiento del PIB mundial, que fue de un 3,3%, de modo que se mantuvo en línea con el diferencial que muestra la tendencia histórica.

El siguiente gráfico muestra la relación entre el crecimiento económico (medido por la evolución del PIB de la OCDE) y la evolución de la demanda de tráfico aéreo (según la variación media anual de las toneladas-kilómetros transportadas, o TKTs, por los miembros de IATA¹ en tráfico regular internacional).



Fuente: IATA, Aviation Information & Research, septiembre de 2000.

IV.0.2 Parámetros específicos del sector

Pasajeros transportados

Toda persona física transportada en una ruta aérea en base a un contrato de transporte (cupón aéreo) por el que paga una cantidad económica (tarifa) al transportista. Se distingue entre los pasajeros de pago, quienes pagan al menos el 25% de la tarifa completa, y los pasajeros de no pago.

Asientos-kilómetros ofertados (AKOs)

Es el resultado de multiplicar el número total de asientos ofrecidos por el transportista para su comercialización en un tramo por la distancia ortodrómica (en kilómetros) de dicho tramo. Es una unidad de producción que utilizan las compañías aéreas en el transporte de pasajeros, y permite medir la capacidad ofertada por la compañía ponderada por la distancia recorrida.

Las compañías aéreas de transporte de pasajeros suelen referir sus ingresos y costes a esta unidad de producción, con la finalidad de obtener una medida comparable del ingreso unitario de pasaje (ingresos por transporte de pasajeros por AKO), o del coste unitario (por ejemplo, coste de explotación por AKO)

Pasajeros-kilómetros transportados (PKTs)

Es el resultado de multiplicar los asientos ocupados por pasajeros de pago en un tramo por la distancia ortodrómica (en kilómetros) de dicho tramo. Es una medida comercial de la demanda, que pondera el número de pasajeros con la distancia recorrida.

Coefficiente de ocupación de pasaje

Es el resultado del siguiente cociente: "PKTs / AKOs". Es un índice de aprovechamiento de la oferta, que mide el número de pasajeros de pago transportados sobre el total de plazas ofertadas.

Carga aérea

El concepto de carga aérea agrupa a la mercancía más el correo transportados por vía aérea en base a un determinado contrato.

¹ La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) agrupaba a principios de junio de 2000 a 270 aerolíneas, en su mayoría compañías de tráfico regular.

Toneladas-kilómetros ofrecidas (TKO)

Es el producto de multiplicar la capacidad (en toneladas) ofrecida por un avión en un tramo para el transporte de pasajeros, equipajes y carga aérea, por la distancia (en kilómetros) de dicho tramo. Es una unidad de medida similar a los AKOs, pero teniendo en cuenta la capacidad ofertada para transportar tanto pasajeros como carga aérea.

Si sólo se considera la capacidad disponible para el transporte de la carga aérea, se habla de TKOs de carga. Las compañías aéreas dedicadas al transporte de carga suelen referir sus ingresos y costes a esta unidad de producción, con la finalidad de obtener una medida comparable del ingreso unitario de carga (ingresos por transporte de mercancía y correo por TKO), o del coste unitario (por ejemplo, coste de explotación por TKO)

Toneladas- kilómetros transportadas (TKT)

Es el producto de multiplicar las toneladas de pago transportadas en un tramo, por la distancia (en kilómetros) de dicho tramo. Es una unidad de medida similar a los PKTs, sustituyendo el número de pasajeros por toneladas de pago transportadas, que resultan de agregar el peso de los pasajeros de pago, el de sus equipajes, más el peso de la carga aérea de pago transportada.

Si sólo se considera el transporte de la carga aérea de pago hablamos de TKTs de carga.

Coefficiente de ocupación total

Es el resultado del siguiente cociente: "TKTs / TKOs". Es un índice de aprovechamiento de la oferta, que mide el número de toneladas de pago transportados sobre el total de toneladas-kilómetros ofertadas.

Coefficiente de ocupación de carga

Si sólo se considera la capacidad disponible para el transporte de carga aérea, entonces se habla del coeficiente de ocupación de carga, como índice de aprovechamiento de la oferta de carga, que mide el número de toneladas de carga de pago transportadas sobre el total de toneladas-kilómetros disponibles para el transporte de la carga aérea.

Horas bloque

Es una unidad de producción que mide el tiempo transcurrido desde que un avión comienza a rodar por la pista hasta que vuelve a quedar inmovilizado (o tiempo transcurrido "entre calzos"). Esto es, la suma del tiempo de vuelo más el tiempo de rodaje en pista. Esta medida se suele utilizar para medir la utilización o productividad de los aviones que componen la flota de la compañía aérea. También es habitual referir el consumo de combustible y la productividad de las tripulaciones de vuelo a esta unidad.

Avión Ponderado Atendido (APA)

Unidad de medida de la producción en la actividad de handling, muy útil cuando se analizan o comparan servicios de handling prestados a diferentes tipos de flota, porque pondera el número de aviones atendidos con el distinto tamaño de los aviones. A una flota estándar se le asigna como coeficiente de ponderación el valor de una unidad, y se establece el valor de las demás flotas tomando como referencia la capacidad de esa flota base. Por ejemplo: una atención a un avión de la clase B-727 equivale a un APA; una atención prestada a un avión B-747 (de mayor capacidad) equivale a 2,75 APAs.

Yield de pasaje

Es el ingreso unitario que resulta del cociente entre los ingresos por transporte de pasaje y los correspondientes PKTs que generan dicho ingreso. Es una medida de rentabilidad económica que representa el ingreso medio obtenido por cada pasajero-kilómetro transportado.

Yield de carga

Es el ingreso unitario que resulta del cociente entre los ingresos por transporte de carga y los correspondientes TKTs de carga que generan dicho ingreso. Es una medida de rentabilidad económica que representa el ingreso medio obtenido por cada tonelada-kilómetro transportada.

IV.0.3. Visión global del Sector

En el sector del transporte aéreo se pueden diferenciar dos subsectores: el transporte de carga y el transporte de pasajeros. Este último es el negocio principal de IBERIA, y por ello en el presente apartado se describen las características del transporte de pasajeros.

Un vuelo comercial puede ser regular o charter. La expresión "transporte aéreo regular" se aplica a los vuelos de transporte de pago efectuados de acuerdo con un horario publicado, o de un modo tan regular o frecuente que constituyen una serie sistemática identificable, los cuales son ofrecidos al público. También se incluye como transporte regular los vuelos extraordinarios ocasionados por exceso de tráfico de los vuelos regulares.

Por otra parte, un vuelo comercial puede ser doméstico (o interior) o internacional. Un vuelo internacional es aquel que tiene una o ambas terminales (despegue y/o aterrizaje) en el territorio de un Estado distinto del correspondiente al explotador aéreo en cuestión.

La siguiente tabla muestra la participación de los vuelos regulares y chárter, así como de las operaciones internacionales y domésticas, en el transporte aéreo comercial realizado en todo el mundo durante 1999. Se puede observar el protagonismo del transporte regular frente al chárter; y que este último comprende, mayoritariamente, operaciones internacionales.

% sobre PKTs totales en 1999	Regular	Chárter	Total
Internacional	52,5	8,6	61,1
Doméstico	38,2	0,7	38,9
Internacional + Doméstico	90,7	9,3	100,0

Fuente: IATA, WATS núm.44; Datos preliminares de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

En el presente apartado nos vamos a centrar en el transporte regular de pasajeros, dado que es el negocio principal de IBERIA.

IV.0.3.1 El transporte aéreo mundial

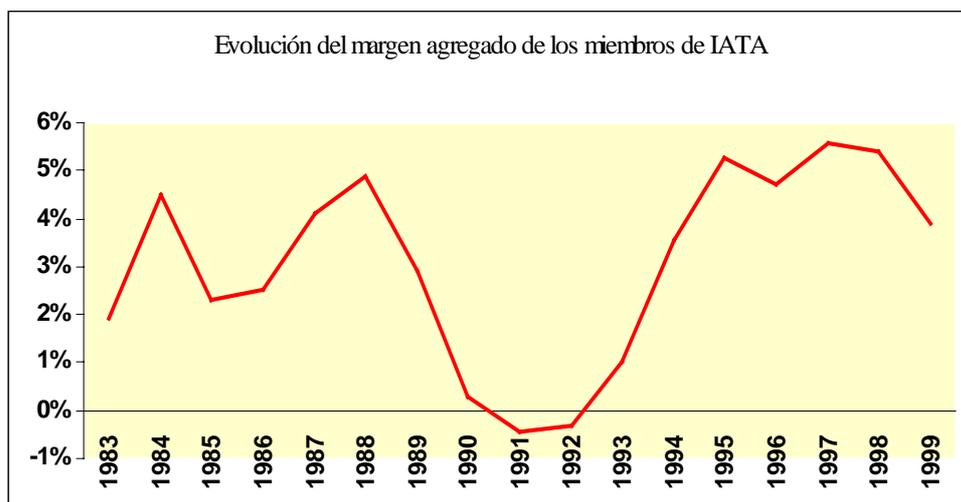
Según las estimaciones de IATA, el tráfico regular alcanzó los 1.645 millones de pasajeros en el mundo durante el año 2000, un 5,6% más que en 1999, mientras que el incremento en las rutas internacionales fue del 6,6%. (IATA, "Passenger Forecast 2000-2004", octubre de 2000).

La demanda mundial de transporte aéreo de pasajeros ha mantenido un notable crecimiento a lo largo de su historia. En el periodo comprendido entre 1980 y 1999, la tasa media anual de crecimiento del tráfico regular internacional en el mundo fue del 6,0% (Fuente: OACI). Dicho crecimiento ha estado apoyado en la mejora, en términos generales, del producto interior bruto, en el crecimiento del comercio internacional y en la progresiva globalización de la actividad económica, así como en el aumento de la renta per cápita, que ha fomentado el desarrollo del turismo internacional y regional.

Durante la década 1989/99, el transporte regular creció a un mayor ritmo que el transporte chárter (5% frente al 4%), a la vez que el tráfico internacional aumentaba en mayor medida que el tráfico doméstico (un 7% frente a un 2%). (Fuente: IATA, WATS núm. 44; Crecimiento de los PKTs del agregado de las compañías pertenecientes a la OACI). Los datos anteriores ponen de manifiesto la importancia creciente del desarrollo de redes en el transporte aéreo. (Ver Capítulo VII.1.2. Análisis de tendencias en el transporte aéreo, "Crecimiento y optimización de la red de vuelos").

Frente al crecimiento firme de la demanda, la rentabilidad de la industria ha tenido mayores variaciones a lo largo de su historia. Su evolución ha mostrado la fuerte sensibilidad del negocio a factores exógenos (ciclos en la evolución de la economía, cambios en la paridad de las monedas, subidas en el precio del combustible, conflictos bélicos, etc.). En ocasiones, también se han producido situaciones de exceso de oferta en el mercado, después de fases expansivas.

El siguiente gráfico muestra la evolución del margen operativo (resultado de explotación sobre ingresos) correspondiente al conjunto de todos los miembros de IATA durante los últimos años. (Fuente: IATA, WATS números 38 y 44).



Durante la última década, tanto el yield (ingreso por PKT) como el coste operativo por AKO, como media del conjunto de la industria, han mostrado una evolución descendente en términos reales (descontada la inflación). Varios factores han influido en esta tendencia: el aumento de la longitud de la etapa media; una mayor proporción de viajeros de clase turista frente a clase "Business", que ha conducido a una mejora de la ocupación media pero con un ingreso menor; además, la tendencia a mejorar el servicio en las clases "First" y "Business" han llevado a reducir su número de asientos para dar al cliente mayor comodidad; por último, la mayor competencia derivada del proceso de liberalización ha conducido a una reducción de las tarifas (alrededor de un 1% de media anual), y también a una racionalización de los gastos, en especial en el ámbito de los costes indirectos. (Fuente: IATA, Airline Economic Results and Prospects, diciembre de 2000).

Tráfico regular internacional	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Variación pasajeros (%)	6,5	8,1	7,4	3,5	7,0	6,6
Variación TKTs (%)	8,1	8,4	8,5	2,5	7,5	7,8
Variación TKOs (%)	8,3	7,8	6,9	5,3	5,7	6,5
Var. coef. ocupación (en puntos)	-0,1	0,3	0,9	-1,7	1,1	0,8
Var. Yield (Ingreso / TKT) (%)	3,0	-2,5	-2,7	-4,2	-4,1	-1,7
Var. coste operativo / TKO (%)	0,5	-0,4	-2,2	-5,7	-2,1	0,0
Resultado Neto (millardos de \$).	5,1	3,0	5,0	3,1	2,4	2,1
Nota: Las cifras de las seis primeras filas muestran las variaciones sobre el año anterior. El Resultado Neto está expresado en miles de millones de dólares americanos actuales.						
Fuente: IATA; WATS núm. 44; Aviation Information & Research: estimaciones de 2000.						

A partir de 1994, una vez superado el periodo de crisis iniciado con la Guerra del Golfo, el conjunto de la industria de transporte aéreo se vió beneficiada por notables crecimientos de la demanda, excepto en 1998 que tuvo un incremento menor, y logró resultados financieros positivos todos los años.

Aunque la oferta de tráfico de pasaje regular internacional, según datos de OACI, creció un 7,0% en 1999, varios factores provocaron una disminución generalizada en la rentabilidad de la industria:

- Los efectos de la crisis asiática redujeron el crecimiento económico de algunas áreas. En la segunda mitad de 1998 y primera parte de 1999 se observó un estancamiento económico tanto en América Latina como en la antigua URSS. Por consiguiente, la demanda en el transporte aéreo creció menos de lo esperado en esas zonas. Además, como las expectativas para la industria eran buenas hasta 1998, muchas compañías habían aumentado su oferta, y ante la crisis de Asia, colocaron sus excedentes de capacidad en otros mercados, fundamentalmente en las rutas del Atlántico. En consecuencia, el crecimiento de la oferta estuvo por encima del aumento de la demanda en algunas regiones, produciendo una reducción generalizada de los coeficientes de ocupación de los operadores durante 1999.
- La mayor competencia derivada del proceso de liberalización en Europa, intensificó la presión sobre los precios.
- Otros factores que redujeron la rentabilidad de la industria fueron la progresiva escalada del precio del combustible durante 1999 (que continuó durante el año 2000), así como el aumento de los costes generados por los retrasos derivados de la congestión aérea y por limitaciones de las infraestructuras, particularmente en Europa.

Durante el año 2000, el crecimiento de la demanda de tráfico aéreo – tanto de pasaje como de mercancías – fue alto y generalizado. El yield volvió a disminuir con relación al año anterior. Y aunque se continuó reduciendo gastos en algunas partidas, especialmente en costes de distribución, la subida del precio del combustible y la apreciación del dólar, impidieron compensar la caída del yield.

Las principales compañías aéreas del mundo, ordenadas en función del número de pasajeros transportados (en la primera columna) y del número de PKTs (en la tercera columna) en tráfico regular, son las siguientes:

Compañías aéreas	Pasajeros (miles)	Compañías aéreas	PKTs (millones)
1. Delta Air Lines	105.534	1. United Airlines	201.785
2. United Airlines	87.049	2. American Airlines	177.299
3. American Airlines	81.452	3. Delta Air Lines	168.512
4. Northwest Airlines	57.478	4. Northwest Airlines	119.411
5. US Airways	55.812	5. British Airways	118.016
6. Continental Airlines	43.950	6. Continental Airlines	89.997
7. All Nippon Airways	42.743	7. Lufthansa	86.154
8. Lufthansa	42.128	8. Air France	83.823
9. Air France	37.049	9. Japan Airlines	82.904
10. British Airways	36.609	10. US Airways	66.751
11. Japan Airlines	32.933	11. Singapore Airlines	64.529
12. TWA-Trans World Airlines	25.829	12. Qantas	59.249
13. Alitalia	24.178	13. KLM	58.112
14. IBERIA	22.197	14. All Nippon Airways	56.725
15. SAS	22.001	15. TWA-Trans World Airlines	41.858
16. Japan Air System	20.597	16. Cathay Pacific	41.435
17. Korean Air Lines	20.379	17. Air Canada	38.993
18. American West Airlines	18.689	18. Thai Airways	38.345
19. Qantas	16.824	19. Alitalia	36.687
20. Air Canada	16.236	20. Korean Air Lines	36.401
21. Thai Airways	15.950	21. IBERIA	34.599
22. KLM	15.453	22. Malaysia Airline System	33.708
23. Malaysia Airline System	14.985	23. Swissair	31.767
24. China Southern Airlines	14.360	24. America West Airlines	28.476
25. Alaska Airlines	13.604	25. Canadian Airlines Int.	26.319

Fuente: IATA, WATS núm. 44. Datos correspondientes al año 1999

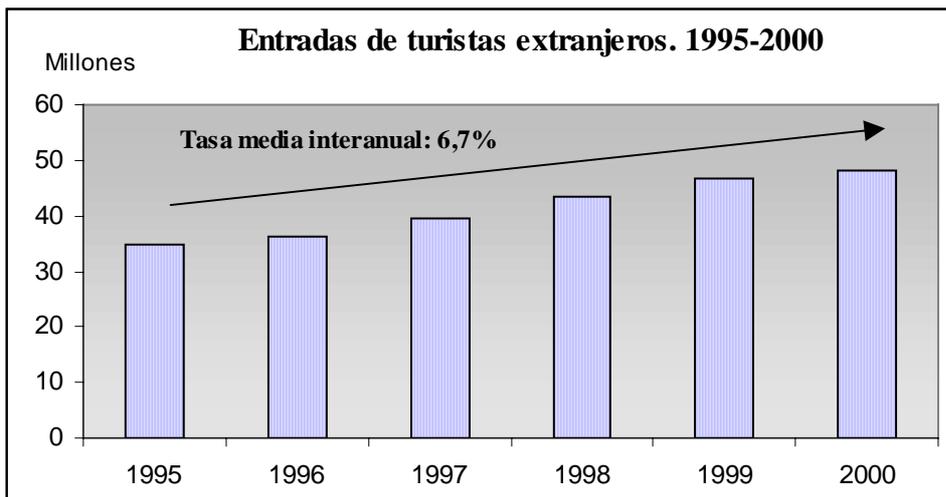
IV.0.3.2. El transporte aéreo en España

El transporte aéreo dentro de, desde y hacia España ha crecido sin interrupción durante los últimos años, y presenta una notable dimensión en la actualidad, favorecido por factores de carácter geográfico, económico y turístico.

España es el tercer país más extenso de Europa, con una superficie total de 505.000 kilómetros cuadrados y una topografía accidentada. Su población supera los 40 millones de habitantes y es mayoritariamente urbana. Más de un 6% de la misma vive en islas (Baleares y Canarias). (Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Padrón Municipal de Población -1999).

España está situada en la periferia de una de las zonas de mayor desarrollo económico del mundo (Europa Occidental). El país se encuentra en una fase de crecimiento económico desde 1994. El producto interior bruto español (PIB) ha estado creciendo a un ritmo superior a la media del conjunto de la Unión Europea, con unas tasas de variación interanual del 4,3% en 1998, del 4,0% en 1999 y del 4,1% en 2000. (Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Contabilidad Nacional de España. Dato provisional para el último año).

A la demanda interior se añade un elevado volumen de tráfico internacional. El tráfico regular internacional desde y hacia España, con 45,9 millones de pasajeros en 2000, ocupa el sexto puesto en el ranking mundial, y el cuarto entre los países europeos. El tráfico internacional se ha apoyado en el importante y tradicional flujo turístico hacia el territorio español.



Fuente: Secretaría de Estado de Comercio y Turismo; Instituto de Estudios Turísticos.

Durante el periodo comprendido entre 1995 y 2000 la entrada de turistas extranjeros en España aumentó en más de 13 millones, con una tasa media anual de crecimiento del 6,7%. España recibió un total de 48,5 millones de turistas extranjeros durante el año 2000, cifra que representa un 7% del número total de llegadas de turistas en el mundo (698 millones), y sitúa a España en el tercer puesto del ranking mundial. (Fuente: Organización Mundial de Turismo, OMT, datos preliminares).

De los turistas que llegaron a España durante el año 2000, el 71,2% entraron por vía aérea (34,3 millones), que es el tipo de acceso que ha experimentado mayor crecimiento en los últimos años. Por lo que respecta a los mercados emisores de este turismo, los principales países de procedencia fueron Reino Unido, Alemania y Francia, por ese orden.

También aporta valor al sector aéreo español el crecimiento del turismo emisor español. Durante el año 1999, alrededor de 7,6 millones de españoles viajaron al extranjero para pasar sus vacaciones, y la mitad de ellos utilizó el avión. Los viajes de los españoles al extranjero cobran cada vez más relevancia: entre enero y septiembre del año 2000 aumentaron un 15% con relación al mismo periodo del año anterior. (Fuente: Secretaría de Estado de Comercio y Turismo; Instituto de Estudios Turísticos; Frontur).

El siguiente cuadro recoge la evolución del movimiento de aeronaves y pasajeros en tráfico comercial (internacional y doméstico) en los aeropuertos españoles durante los tres últimos años:

Tráfico comercial en los aeropuertos españoles	2000	1999	1998	00/99	99/98	98/97
Aeronaves (en miles)						
Regular	1.194	1.065	948	12,2%	12,2%	6,1%
No regular	303	312	306	-3,0%	2,0%	-0,5%
Total	1.497	1.377	1.254	8,7%	9,8%	4,4%
Pasajeros (en millones)						
Regular	101,5	88,9	80,7	14,2%	10,2%	8,1%
No regular	37,1	37,8	35,7	-1,9%	5,9%	4,9%
Total	138,6	126,7	116,4	9,4%	8,8%	7,1%

Fuente: Ministerio de Fomento, Dirección General de Aviación Civil (DGAC); Estadísticas de tráfico comercial.

Los aeropuertos españoles con mayor volumen de tráfico comercial durante el año 2000 fueron: Madrid, con 32,6 millones de pasajeros; Barcelona, con 19,4 millones; Palma de Mallorca, con 19,3 millones; Málaga, con 9,4 millones; Gran Canaria, con 9,1 millones; y Tenerife Sur, con 8,7 millones de pasajeros.

El siguiente cuadro recoge la evolución del movimiento de pasajeros en tráfico comercial internacional en los aeropuertos españoles durante los tres últimos años:

Tráfico internacional en los aeropuertos españoles	2000	1999	1998	00/99	99/98	98/97
Pasajeros (en millones)						
Regular	45,9	40,4	35,6	13,6%	13,5%	15,1%
No regular	35,3	35,3	33,2	-0,0%	6,3%	6,0%
Total	81,2	75,7	68,8	7,3%	10,0%	10,5%

Fuente: Ministerio de Fomento, DGAC; Estadísticas de tráfico comercial.

El tráfico internacional ha progresado a mayor ritmo que el tráfico interior en los últimos tres años. Las tasas anuales de crecimiento compuesto durante el trienio 1998-2000 (tomando como referencia el año 1997) fueron del 9,2% para el tráfico internacional y del 7,4% para el tráfico interior.

El tráfico no regular (que es mayoritariamente internacional) ha crecido menos que el tráfico regular durante los últimos años. De este modo, el tráfico regular se ha situado por encima del no regular (o chárter) en el conjunto del tráfico internacional durante los tres últimos años. Si en 1996 al tráfico regular le correspondía un 48,5% del total de movimientos internacionales de pasajeros, dicha participación subió hasta un 56,5% en 2000.

IV.1. ANTECEDENTES

Los orígenes

- 1927. Fundación de IBERIA. Inicialmente suscriben su capital la compañía alemana "Deutsche Lufthansa" y el financiero e industrial vasco H.Echeberrieta. Comienza su actividad comercial con un vuelo entre Madrid y Barcelona. Sus primeras rutas cubren destinos del territorio nacional, tanto de la Península como del norte de África.
- 1939. La compañía, nacionalizada desde 1932, realiza su primer vuelo europeo (Madrid-Lisboa).
- 1944. Incorporación de IBERIA al Instituto Nacional de Industria (INI), convirtiéndose en la compañía de bandera de España.
- 1946. Primera compañía aérea comercial en realizar un vuelo entre Europa y América del Sur, con el inicio de la operación a Buenos Aires. A partir de 1954 prosigue su expansión americana con la apertura de otras líneas transatlánticas (La Habana, Caracas, San Juan de Puerto Rico, México, D.F., Nueva York,...).

Tres décadas de modernización

- En la década de los años sesenta se incorporan a la flota de IBERIA los primeros reactores (los DC-8) que suponen una mejora sustancial en la calidad del servicio. Durante los años setenta llegan nuevos aviones (B-747, B-727, DC-10) que renuevan la mayor parte de la flota turbohélice.
- 1974. Inauguración del Puente Aéreo Madrid-Barcelona: pionera en el continente europeo en desarrollar este tipo de operación.
- Entre los años setenta y ochenta la Compañía amplía su oferta de destinos (Moscú en 1978, Tel Aviv en 1983 y Tokio en 1985). Funda las compañías Iber-Swiss Catering, VIVA air (para el desarrollo del tráfico chárter) y Binter Canarias (para vuelos interinsulares canarios).

El comienzo de los años noventa

- 1991. Creación de Iberia Plus, primer programa de fidelización de clientes en Europa. Firma de un nuevo acuerdo de derechos bilaterales entre España y Estados Unidos, que le permite a IBERIA comenzar a operar un hub en Miami. También nace Binter Mediterráneo (otra filial de vuelos regionales).
- 1991-1992. Iberia sufre elevadas pérdidas debido a la crisis generalizada en el negocio de la aviación comercial, a raíz de la Guerra del Golfo, así como a una fuerte recesión de la economía española.
- 1992. La Compañía recibe ayudas financieras del Estado por importe de 120.000 millones de pesetas. Fueron destinadas, en parte, a realizar una reducción superior a 4.000 puestos de trabajo.
- 1993. Liberalización del mercado aéreo español, que conduce a una reducción de los márgenes. Efecto negativo de las inversiones latinoamericanas.

Plan de Viabilidad

- 1994. La implantación del Plan de Viabilidad (1994-96) supone una completa reestructuración de la Compañía, la reducción de su deuda neta y el retorno a los beneficios. Destacan las siguientes medidas: reducción salarial en 1995, reducción de 4.060 empleados y aumento de la productividad, desinversión en activos latinoamericanos y desarrollo del plan de reducción de gastos.
- 1996. Recapitalización de la empresa. Una vez alcanzados la totalidad de los requisitos impuestos, en enero de 1996 la UE autoriza una ampliación de capital de 87.000 millones de pesetas, quedando pendiente una ampliación adicional de 20.000 millones, autorizada por la UE en agosto de 1999, y que se hace efectiva en octubre de 1999.

Plan Director I

- 1997. Inicio del Plan Director I (1997-99). Su finalidad era elevar la rentabilidad de la Compañía a niveles equiparables al de otras aerolíneas privadas de primer orden, así como adaptarla al nuevo entorno competitivo: liberalización del tráfico aéreo en la UE desde 1997; entrada de segundos operadores de handling en los principales aeropuertos españoles; políticas de alianzas; proceso de privatización; etc.

Para ello se diseñan nuevas actuaciones estratégicas: mejora de las conexiones para optimizar la red de vuelos, continuidad de la política de reducción de gastos, implantación de un nuevo modelo de gestión para crear unidades de negocio independientes, aumento de la productividad, y desarrollo de una estrategia de crecimiento basada en la aplicación de fórmulas flexibles de financiación.

A partir de 1997 la Compañía también adopta una política comercial más activa; rediseña y potencia tanto el programa de fidelización Iberia Plus, como los productos Gran Clase y Clase Business; desarrolla un acuerdo de franquicia con Air Nostrum y unifica la planificación comercial y la programación de vuelos del Grupo.

IBERIA continúa reestructurando sus inversiones en las compañías aéreas de Latinoamérica durante la vigencia del Plan Director. En 1997 se inicia el proceso de liquidación de Venezolana Internacional de Aviación, S.A., y vende la participación en Líneas Aéreas del Cobre, S.A.

El Plan Director contemplaba un nuevo modelo de gestión económica de IBERIA, que fue aprobado en 1997, cuyo principal objetivo era dotar de mayor autonomía a cada una de las diferentes Áreas de Gestión: Transporte de Pasajeros, Carga, Aeropuertos, Material y Sistemas. El desarrollo de cuentas de pérdidas y ganancias diferenciadas permitió delimitar claramente la aportación de cada una de estas Áreas a los resultados de la Compañía.

- 1998. Plan de Renovación de Flota. Firmado con Airbus, supone un desembolso superior al billón de pesetas, y contempla la incorporación de 92 aviones de corto y medio radio y 11 aeronaves para rutas de largo recorrido. La nueva flota contribuye a reducir los costes operativos, elevar la utilización de los recursos y a mejorar la calidad del servicio. IBERIA compra la participación que SEPI tenía en el Capital Social de AVIACO (un 67%), alcanzando la Compañía el 99,93% de las acciones de su filial.
- 1999. Incorporación como miembro de pleno derecho a la alianza **oneworld** en septiembre. Inicio de la privatización. Los accionistas que conforman el núcleo estable formalizan su entrada en el capital de IBERIA en diciembre: British Airways and American Airlines Holdings B.V. -como socios industriales- toman una participación del 10%; Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, S.A., un 10%; Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A., un 7,3%; Compañía de Distribución Integral Logista, S.A., un 6,7%; El Corte Inglés, S.A., un 3%; y otras entidades financieras españolas, un 3%. La plantilla y activos productivos de AVIACO se integran en IBERIA. Cesa la operación chárter de la filial VIVA air. Se firma el VI Convenio Colectivo de Tripulantes Pilotos. Puesta en marcha del touroperador español Viva Tours.
- 1997-99: La ejecución del Plan Director I sitúa a la Compañía en una sólida posición económica, financiera y comercial, logrando su adaptación a un entorno más exigente. El Grupo Iberia supera los objetivos marcados y alcanza unos beneficios antes de impuestos de 117.831 millones de pesetas y unos ingresos de explotación de 1,92 billones de pesetas acumulados en ese trienio.

Privatización

- El 17 de marzo de 2000 se hace efectiva la incorporación al capital de IBERIA de los siete accionistas institucionales e industriales que constituyen el núcleo estable. Tras la firma de la escritura pública del contrato de compraventa del 40% de las acciones, se completó el pago de las mismas, cuyo importe total es de 181.740 millones de pesetas. En el mismo mes de marzo también se produce la incorporación de los representantes de los nuevos accionistas al Consejo de Administración de la Compañía.

Plan Director II

- A comienzos del ejercicio 2000 la Compañía puso en marcha el Plan Director II (2000-2003), que da continuidad al anterior, y cuyo eje es la creación de valor para los accionistas. Sus principales actuaciones estratégicas son: (i) asegurar un crecimiento rentable mediante la ejecución de acciones concretas en las distintas áreas de IBERIA; (ii) mejorar la productividad de los recursos humanos y activos, en especial de la flota; (iii) y aprovechar todo el potencial que ofrecen las alianzas y las nuevas tecnologías. En definitiva, se persigue aumentar la eficiencia en todas las áreas de gestión de la Compañía. (Ver Capítulo VII.2.1.2).
- El 17 de octubre de 2000 fue inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, la escritura de la fusión por absorción de AVIACO por parte de Iberia, L.A.E., con efectos retroactivos desde el 1 de febrero de 2000. La Compañía absorbió todos los bienes, derechos, obligaciones, acciones y contratos que integraban el patrimonio de la filial, incorporando en bloque el Activo y Pasivo a 31 de enero de 2000 de la absorbida, con disolución sin liquidación de AVIACO.

IV.2 ACTIVIDADES PRINCIPALES DEL EMISOR

IV.2.1. IBERIA en la actualidad

La principal actividad de la Compañía es el transporte aéreo de pasajeros. IBERIA comercializa y opera en tráfico regular vuelos domésticos (trayectos entre aeropuertos españoles) y líneas internacionales que conectan, principalmente, España con la mayoría de los países de Europa y América.

IBERIA es uno de los mayores operadores de red europeo, mantiene una posición dominante en el mercado doméstico y posee la mayor cuota de mercado en el tráfico de pasajeros entre Europa y Latinoamérica, un 15,1% en 2000. (Fuente: MIDT; cuota calculada en términos de origen-destino del pasaje).

La flota disponible para cubrir la red de tráfico de pasaje de IBERIA estaba compuesta por 159 aeronaves a finales de 2000. Un amplio plan de renovación, ya en desarrollo, está modernizando y homogeneizando la flota de la Compañía, con la finalidad de aumentar su utilización, reducir los costes operativos y mejorar la calidad del servicio.

IBERIA es también la sociedad matriz del Grupo Iberia, y tiene un importante peso dentro del mismo.

Ejercicio 2000	IBERIA (a)	Grupo Iberia (b)	% (a) / (b)
Producción (millones AKOs)	54.290	(**) 54.863	99,0
Ingresos de Explotación (*)	718.337	746.638	96,2
Total Activo a 31/12/00 (*)	714.448	750.581	95,2
Plantilla a 31/12/00	26.814	29.124	92,1

(*) Fuente: Cuentas Anuales Auditadas. Importes en millones de pesetas.

(**) Suma de IBERIA, Binter Canarias y Binter Mediterráneo.

IV.2.1.1. Descripción de las actividades del Grupo

IBERIA realiza otras actividades vinculadas a su negocio principal, como son: transporte de carga, servicios de handling en los aeropuertos españoles, mantenimiento de aeronaves, reserva y venta de billetes, gestión de sistemas y venta de productos de mayordomía.

Por su parte, las otras sociedades que constituyen el Grupo Iberia realizan distintas actividades, aunque todas ellas pertenecen al sector servicios y tienen relación con el negocio del transporte aéreo. Es destacable el posicionamiento de la Compañía en los sistemas de distribución automatizados, a través de su inversión en Amadeus y SAVIA, dado que es un sector de fuerte desarrollo, caracterizado por su alto contenido tecnológico.

El siguiente cuadro presenta las principales compañías del Grupo que operan en la actualidad, relacionadas en función de las diferentes líneas de actividad que desarrollaban a la emisión de este documento:

Actividad	Segmento o modalidad	Compañías del Grupo (a)
Transporte aéreo de pasajeros (en tráfico regular)	Operador global de red	IBERIA
	Tráfico regional	Bínter Canarias (99,99%) Bínter Mediterráneo (100,0%)
Carga	Transporte aéreo	IBERIA
	Transporte urgente, agente y transitario de mercancía	CACESA (75,0%)
Handling	Servicios de asistencia en aeropuertos (rampa, pasaje y mercancía) al Grupo Iberia y a terceras compañías	IBERIA
Mantenimiento	Servicios a las flotas del Grupo Iberia y de terceras compañías	IBERIA VIVA (99,47%)
Sistemas	Sistemas de distribución y servicios informáticos para el sector de viajes.	Amadeus (27,92%) SAVIA (75,49%)
	Gestión de sistemas y comunicaciones para el Grupo Iberia y terceras compañías.	IBERIA
Otras actividades	Agentes mayoristas del sector turístico	Viva Tours (49,04%)
	Servicios de catering para el Grupo Iberia y terceras compañías	Iber-Swiss Catering (70,0%)
	Consultoría interna y externa; nuevas oportunidades de negocios (b)	IBERIA
	Arrendamiento de aeronaves para Iberia	"Iberbuses" (40,0%-45,45%)

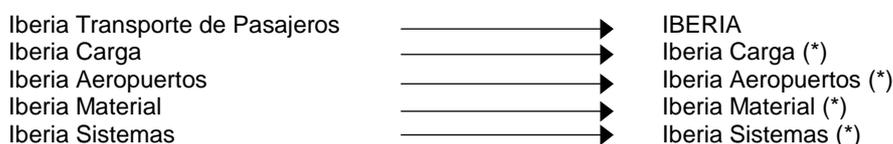
(a) Las cifras entre paréntesis indican el porcentaje de participación de IBERIA en cada sociedad en el momento de emitir este documento.

(b) IBERIA realiza esas actividades a través de su sociedad instrumental Iberia Tecnología, S.A.

(c) Las cifras de participación en Amadeus y Savia corresponden a los derechos políticos totales.

Modelo de gestión de IBERIA

Uno de los objetivos estratégicos del Plan Director vigente es continuar el desarrollo del modelo de gestión anterior, que culminará en la creación de unidades legales descentralizadas para la gestión independiente de cada negocio, si bien coordinadas por la política general del Grupo. Las Áreas de Gestión definidas en la Compañía, cuya conversión en sociedades está prevista dentro del horizonte temporal del Plan Director II, son las siguientes:



(*) El Plan Director establece la creación de cinco nuevas Sociedades, las cuatro mencionadas más "Iberia Instrucción de Tripulantes".

IBERIA (o Iberia Tráfico) gestionará el negocio principal de la Compañía -el transporte de pasajeros- y englobará tres Áreas de Gestión ya existentes, que tienen funciones diferenciadas: Área Comercial, Área de Operaciones y Servicio a bordo, y Área Corporativa.

El Transporte Aéreo de Pasajeros es responsable de los ingresos netos generados por la red de vuelos, diseña y optimiza la misma; define el producto, lo distribuye a través de los canales, y cuida la relación con los clientes. Asimismo, asume los costes de la flota (incluido el mantenimiento), de las tripulaciones formadas y de la logística de las mismas, así como del combustible y del control de la operación. También es responsable del control de las operaciones de la flota y de la seguridad en vuelo, así como de la gestión de la atención y prestación de servicios a bordo de los aviones. Debe desarrollar estas funciones con unos costes competitivos en los mercados que atiende, gestionando sus recursos materiales y humanos.

El Área Corporativa agrupa las siguientes funciones: planificación estratégica, relaciones internacionales, gestión financiera y aprovisionamiento, política de inversiones, control económico y administración, asesoría jurídica, organización y desarrollo de recursos humanos, así como política de comunicación e imagen institucional.

Iberia Carga comercializa la capacidad excedente en las bodegas de los aviones de pasaje, que "toma en alquiler" a Iberia Tráfico Pasaje. También utiliza aviones arrendados en régimen de *wet lease* para transportar mercancía y correo.

Iberia Aeropuertos proporciona servicios de asistencia en tierra (o handling) a pasajeros, aviones y mercancía, tanto para las compañías aéreas pertenecientes al Grupo Iberia como para terceras compañías, que contratan la prestación de estos servicios en los aeropuertos españoles.

Iberia Material, unidad de mantenimiento de IBERIA, proporciona servicios técnicos, de mantenimiento y de control de calidad a la mayor parte de la flota del Grupo, y también a otras compañías.

Iberia Sistemas es una unidad de apoyo que gestiona y desarrolla los sistemas de información y de comunicación del Grupo.

En la actualidad, los servicios prestados por unas Áreas de Gestión a otras son valorados a través de la fijación de unos precios de facturación interna, que permiten determinar cuentas de resultados independientes para las distintas Unidades. Dicha facturación pasará a ser externa, una vez que las mencionadas Áreas se conviertan en sociedades independientes.

Hasta la fecha, se ha realizado la descentralización de la gestión de los distintos "negocios" (Aeropuertos, Material, Carga y Sistemas). Se les han transferido las funciones económicas, de administración y compras, así como recursos humanos, para que puedan constituir unidades empresariales completas. Aunque dependen inicialmente de IBERIA, este modelo está orientado a su transformación en sociedades independientes, lo que permitirá atraer a los socios estratégicos y financieros más convenientes en cada Área, y fortalecer el desarrollo del negocio.

El siguiente cuadro presenta la participación de cada una de las actividades en los ingresos y costes de explotación externos de la compañía IBERIA para los ejercicios 2000, 1999 y 1998:

IBERIA (Importes en millones de pesetas)	2000	1999	1998
Ingresos de explotación	718.337	623.968	632.341
Iberia Tráfico (en %)	85,5	83,6	83,5
Iberia Carga (en %)	5,7	5,8	5,9
Iberia Aeropuertos (en %)	5,5	6,7	6,4
Iberia Material (en %)	2,9	3,5	3,7
Iberia Sistemas (en %)	0,3	0,4	0,5
Costes de explotación	712.281	618.491	584.362
Iberia Tráfico (en %)	75,1	72,7	74,3
Iberia Carga (en %)	3,3	3,7	4,0
Iberia Aeropuertos (en %)	9,2	10,1	9,7
Iberia Material (en %)	10,8	11,9	10,5
Iberia Sistemas (en %)	1,5	1,6	1,5

IV.2.1.2. Principales magnitudes económicas del Grupo

A continuación se recogen las principales magnitudes operativas, financieras y de rentabilidad del Grupo Iberia en el periodo 1998-2000.

Estadísticas operativas	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
AKOs (millones)	54.863	51.212	48.875	7,1	4,8
PKTs (millones)	40.484	35.379	35.190	14,4	0,5
Coeficiente de ocupación de pasaje	73,8%	69,1%	72,0%	6,8	(4,0)
Yield (en ptas.)	14,21	13,92	14,62	2,1	(4,8)
Número de Pasajeros (en miles)	26.869	24.274	25.010	10,7	(2,9)

Fuente: Estadísticas operativas de los Informes de Gestión Anuales. Los datos corresponden a la agregación de IBERIA, AVIACO, Binter Canarias, Binter Mediterráneo y VIVA air.

RESULTADOS (Importes en millones de pesetas)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Ingresos de Explotación	746.638	646.325	665.334	15,5%	-2,9%
Aprovisionamientos y otros gastos de explotación	-424.557	-349.437	-343.645	21,5%	1,7%
Gastos de Personal	-222.516	-209.981	-197.043	6,0%	6,6%
BIIAR (EBITDAR) (a)	99.565	86.907	124.646	14,6%	-30,3%
Alquiler de flota	-60.046	-50.144	-45.858	19,7%	9,3%
Dotación para Amortizaciones	-28.574	-27.138	-26.327	5,3%	3,1%
Resultado de Explotación	10.945	9.625	52.461	13,7%	-81,7%
Resultados Financieros	-4.840	6.921	-4.992	-169,9%	238,6%
Amortización Fondo Cons./ Reversión Dif. Neg. Cons.	-932	-981	-184	-5,0%	433,2%
Resultados Soc. Puestas en Equivalencia	5.319	7.399	2.411	-28,1%	206,9%
Resultados Actividades Ordinarias	10.492	22.964	49.696	-54,3%	-53,8%
Resultados Extraordinarios	26.341	8.118	16.271	224,5%	-50,1%
Impuesto de Sociedades	-2.918	-5.486	-12.796	-46,8%	-57,1%
Beneficios del Ejercicio	33.915	25.596	53.171	32,5%	-51,9%
Beneficios atribuidos a socios externos	-441	-130	-146	239,2%	-11,0%
Beneficios atribuidos a la Sociedad Dominante	33.474	25.466	53.025	31,4%	-52,0%

Plantilla equivalente	27.607	27.090	25.826	1,9%	4,9%
BIIAR / Ingresos de Explotación	13,34%	13,45%	18,73%	-0,8%	-28,2%
Resultado Explotación / Ingresos de Explotación	1,47%	1,49%	7,88%	-1,3%	-81,1%
Resultado Ordinario / Ingresos de Explotación	1,41%	3,55%	7,47%	-60,3%	-52,5%
Beneficios del Ejercicio / Ingresos de Explotación	4,54%	3,96%	7,99%	14,6%	-50,4%

BALANCE (Importes en millones de pesetas)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Inmovilizado Inmaterial y Gastos Establecimiento	71.326	61.905	32.303	15,2%	91,6%
Inmovilizado Material	283.116	274.210	253.882	3,2%	8,0%
Inmovilizado Financiero + Acciones Soc. dominante	125.770	97.787	89.472	28,6%	9,3%
Inmovilizado Total	480.212	433.902	375.657	10,7%	15,5%
Fondo de Comercio Consolidado	19.624	20.724	21.824	-5,3%	-5,0%
Gastos a distribuir en varios ejercicios	19.170	16.563	6.965	15,7%	137,8%
Existencias	16.851	12.508	10.874	34,7%	15,0%
Deudores	89.068	104.989	71.986	-15,2%	45,8%
Inversiones financieras temporales y Tesorería	119.745	93.227	103.320	28,4%	-9,8%
Ajustes por periodificación	5.911	4.951	5.512	19,4%	-10,2%
Activo Circulante	231.575	215.675	191.692	7,4%	12,5%
ACTIVO = PASIVO	750.581	686.864	596.138	9,3%	15,2%
Fondos Propios	193.688	168.752	158.147	14,8%	6,7%
Socios Externos	1.182	745	698	58,7%	6,7%
Diferencia Negativa de Consolidación	98	266	0	-63,2%	--
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.539	3.759	1.979	74,0%	89,9%
Provisiones para riesgos y gastos	207.571	159.701	160.330	30,0%	-0,4%
Deudas con Entidades de Crédito	95.455	104.535	67.333	-8,7%	55,3%
Otras deudas a largo plazo	30.347	8.133	4.904	273,1%	65,8%
Acreeedores a largo plazo	125.802	112.668	72.237	11,7%	56,0%
Deudas con Entidades de Crédito	21.352	63.554	40.550	-66,4%	56,7%
Otras deudas a corto plazo	192.810	176.647	162.009	9,1%	9,0%
Ajustes por periodificación	1.539	772	188	99,4%	310,6%
Acreeedores a corto plazo	215.701	240.973	202.747	-10,5%	18,9%
Endeudamiento financiero bruto (b)	116.807	168.089	107.883	-30,5%	55,8%
Fondo Maniobra Financiero (sin Stocks)	-977	-37.806	-21.929	97,4%	-72,4%
Activo Circulante / Deudas a corto plazo	1,07	0,90	0,95	18,9%	-5,3%
Endeudamiento financiero / Fondos propios	0,60	1,00	0,68	-40,0%	47,1%
Endeudamiento financiero / Deudas Totales	0,34	0,48	0,39	-29,2%	23,1%
Deudas Totales / Total pasivo	0,45	0,51	0,46	-11,8%	10,9%

(a) BAIAR=EBITDAR: Beneficio antes de impuestos, intereses, amortizaciones (en su totalidad), y alquileres de flota. Este concepto y, sobre todo, el coeficiente EBITDAR/INGRESOS es una medida muy utilizada en el sector, pues permite comparar la rentabilidad de compañías que pueden tener una estructura financiera muy diferente (distinto peso del inmovilizado frente a diversas fórmulas de arrendamiento de flota).

(b) El notable incremento del endeudamiento en el ejercicio 1999 se debió a la adquisición de varias unidades de flota en régimen de arrendamiento financiero.

IV.2.1.3.Descripción de los ingresos de explotación

A continuación se muestra un desglose de los ingresos de explotación del Grupo Iberia.

INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (Importes en millones de pesetas)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	746.638	646.325	665.334	15,5%	-2,9%
Cifra de negocios neta	714.926	622.607	644.960	14,8%	-3,5%
Ingresos por pasaje	592.584	508.511	529.150	16,5%	-3,9%
Ingresos por carga	42.644	35.876	37.265	18,9%	-3,7%
Handling	38.723	39.625	36.566	-2,3%	8,4%
Asistencia técnica a compañías aéreas	20.695	17.598	17.905	17,6%	-1,7%
Otros ingresos	20.280	20.997	24.074	-3,4%	-12,8%
Otros ingresos de explotación	31.712	23.718	20.374	33,7%	16,4%
Ingresos por comisiones	15.526	11.454	9.646	35,6%	18,7%
Ingresos por alquileres	9.508	7.297	6.860	30,3%	6,4%
Otros ingresos diversos	6.678	4.967	3.868	34,4%	28,4%

Los ingresos de explotación del Grupo Iberia aumentaron en 100.313 millones de ptas. en el ejercicio 2000 respecto a la cifra del año anterior. Básicamente se debió al incremento de la demanda y de los ingresos unitarios en el tráfico de pasaje y carga en todos los mercados en los que opera el Grupo, y con más importancia en los que se ha enfocado su crecimiento en los últimos años, esto es, en el mercado Europa Latinoamérica, con el consiguiente impacto que en los precios ha producido la revalorización del dólar en el periodo. Asimismo se ha visto apoyado por un impulso en los ingresos de mantenimiento, en parte también dolarizados.

La reducción de 19.009 millones de ptas. en los ingresos de explotación de 1999 estuvo motivada, principalmente, por la disminución de los ingresos de pasaje debido al aumento de la presión competitiva, y al exceso de oferta que se produjo en los principales mercados en que opera la Compañía.

El siguiente cuadro presenta la evolución de los porcentajes de la participación de cada una de las actividades en los ingresos de explotación del Grupo Iberia:

GRUPO IBERIA (Importes en millones de pesetas)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Ingresos de explotación	746.638	646.325	665.334	15,5%	-2,9%
Transporte de pasajeros (en %)	79,37	78,68	79,53	0,69 p.p.	-0,85 p.p.
Transporte de carga (en %)	5,71	5,55	5,60	0,16 p.p.	-0,05 p.p.
Subtotal transporte aéreo (en %)	85,08	84,23	85,13	0,85 p.p.	-0,90 p.p.
Servicios de Handling (en %)	5,19	6,13	5,50	-0,94 p.p.	0,63 p.p.
Servicios de Mantenimiento (en %)	2,77	2,72	2,69	0,05 p.p.	0,03 p.p.
Otras actividades (en %)	6,96	6,92	6,68	0,04 p.p.	0,24 p.p.

Ingresos por pasaje

Los ingresos obtenidos por la venta de billetes de transporte aéreo de pasajeros constituyen la partida principal de los ingresos de explotación del Grupo Iberia. Su peso en la cifra anual de ingresos de explotación fue el siguiente: un 79,4% en 2000; un 78,7% en 1999; y un 79,5% correspondiente a 1998.

La producción regular de AVIACO está incluida en los ingresos por pasaje de IBERIA desde octubre de 1997, cuando se produjo la integración de la programación de vuelos de ambas compañías. Los ingresos generados por el tráfico chárter (marginal en el caso de AVIACO, y actividad principal de VIVA air hasta abril de 1999) también son contabilizados como ingresos por pasaje.

Los ingresos por pasaje correspondientes al tráfico regular provienen de distintos documentos: (i) los billetes utilizados por los pasajeros transportados en cualquier vuelo operado por IBERIA y que tenga el código de la Compañía; (ii) los billetes de pasajeros de IBERIA transportados en cualquier vuelo operado por otras compañías, conforme a los acuerdos de asientos bloqueados en dichos aviones para ser comercializados por IBERIA a su propio riesgo; (iii) también incluye los billetes de pasajeros de otras compañías, pero transportados por IBERIA sobre la base de acuerdos de código compartido; (iv) así como los billetes utilizados en los vuelos de IBERIA emitidos por compañías con las que existen acuerdos de interlínea; (v) finalmente, los billetes emitidos y volados por redenciones de puntos otorgados a viajeros frecuentes, también son incluidos en este concepto. Sin embargo, los ingresos generados por los vuelos operados a través de los acuerdos de franquicia a cuenta y riesgo del franquiciado (Air Nostrum) no están incluidos. (En este párrafo, las menciones a IBERIA también son aplicables al resto de las compañías de transporte de pasajeros del Grupo Iberia).

Las ventas de billetes, así como de otros documentos de tráfico, se registran inicialmente con abono a las cuentas "Anticipos de Clientes", cuyos saldos representan el pasivo correspondiente a billetes vendidos pendientes de utilizar. Los correspondientes ingresos de tráfico se reconocen en el momento de realizarse el transporte o servicio.

De los ingresos por transporte de pasajeros que obtuvo la Compañía en el ejercicio 2000, un 90,8% correspondieron a billetes de IBERIA, mientras que un 9,2% de dichos ingresos vinieron de pasajeros con billetes correspondientes a otras aerolíneas pero que volaron con IBERIA. Sobre el importe total de los ingresos obtenidos por IBERIA en la venta de sus billetes, un 85,7% fueron vendidos por agencias de viaje, y un 14,3% por la propia Compañía.

En 2000, los ingresos de pasaje aumentaron en 84.073 millones de pesetas, con un incremento respecto al ejercicio anterior del 16,5%. Este crecimiento se produjo principalmente por el incremento de producción del 7,1%, y una demanda que duplicó este crecimiento (14,4%), especialmente en los mercados europeos (16,3%) y americanos (16,9%), lo que apoyado en un ingreso unitario significativamente mayor en el mercado americano (un 13,2%), afectado de manera importante por el dólar, pero también por el aumento de la demanda en tarifas nobles, ha compensado el deterioro tarifario doméstico y europeo, así como la desaparición de los ingresos generados por VIVA air.

Los ingresos por pasaje se situaron en 508.511 millones de ptas. en 1999, lo que significó una disminución del 3,9% en relación con la cifra de 529.150 millones de ptas. lograda en 1998. La causa principal de esta reducción fue el retroceso del ingreso unitario, que supuso una caída de 28.078 millones de ptas., y estuvo motivado por dos razones: por un lado, la disminución generalizada de los precios por un exceso de oferta en los mercados, especialmente en las redes internacionales y, sobre todo, en las rutas del Atlántico, cuyo yield medio tuvo una caída del 8,4% (motivado por las derivaciones de la crisis asiática); y, por otra parte, debido al mayor peso que alcanzaron las rutas de largo radio (que tienen un menor yield). El crecimiento de la demanda de Iberia L.A.E. durante 1999, que fue recortada en casi 20.000 horas bloque sobre el programa inicial por los problemas de saturación de tráfico, generó 17.340 millones de pesetas. Pero este aumento apenas cubrió la pérdida de ingresos que supuso el cese de operación aérea de VIVA air (16.537 millones de ptas.). La apreciación del dólar americano respecto al euro tuvo un efecto positivo de 2.853 millones de pesetas, insuficiente para compensar la reducción de los precios y la bajada de los coeficientes de ocupación en la mayoría de las redes del Grupo.

A continuación se muestra la evolución de los ingresos medios por pasajero en los principales mercados del Grupo Iberia:

Ingresos medios por pasajero (Importes en pesetas)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Red España	12.899	12.984	12.895	-0,7%	0,7%
Red Europa geográfica	23.637	23.911	25.828	-1,1%	-7,4%
Red Americana	66.271	56.040	61.619	18,3%	-9,1%

Ingresos por carga

Los ingresos obtenidos por el transporte de mercancía, equipaje y correo, utilizando las bodegas de los aviones en las líneas de pasaje y, de forma complementaria, a través de la operación de los aviones cargueros, representaron en los ingresos de explotación del Grupo Iberia un 5,7% en 2000, y un 5,6% en 1999 y 1998.

Los ingresos en el año 2000 se comportaron de una manera más que satisfactoria, pues aumentaron un 18,9%, a pesar de la disminución de oferta de cargueros realizada en este ejercicio. El motivo fue el crecimiento de la demanda global del 8,1% con relación al año 1999, incrementando el load factor en casi 8 puntos, y el yield ha aumentado un 2,9%, gracias al buen comportamiento del mercado doméstico, especialmente Canarias gracias al contrato firmado con la Dirección General de Correos, y al aporte del tráfico entre el mercado intercontinental y Europa, entre otras cosas por el nuevo vuelo carguero a Frankfurt, y la línea a Santiago de Chile, así como por el efecto dólar en los mercados americanos. En este ejercicio han desaparecido las presiones ejercidas sobre los precios en años anteriores como efecto de la sobreoferta por la recolocación de recursos de todas las aerolíneas en los mercados americanos desde el sudeste asiático.

Los ingresos por carga mostraron una tendencia a la baja en el ejercicio 1999, pese al incremento de la oferta, que fue del 10,9% en 1999. Los ingresos cayeron un 3,7% (-1.389 millones de pesetas) en 1999 con relación al año anterior, situándose en 35.876 millones de pesetas, frente a los 37.265 millones obtenidos en el año 1998. Esa evolución negativa del volumen de ingresos se debió a la reducción del ingreso unitario en las rutas de largo radio, y a la caída generalizada del coeficiente de ocupación de carga (ver Capítulo IV.2.3.1). El exceso de oferta en las rutas transatlánticas durante la primera mitad de 1999, motivado por el cambio de orientación de los recursos tras la crisis en la región de Asia - Pacífico, presionó sobre los precios. Esta situación, así como la desaparición de la ruta a Tokio justificada por la estrategia comercial del transporte de pasajeros y por el exceso de oferta en aquella región, supuso una acusada pérdida de facturación ya desde finales del 98, afectó de manera importante, y se agravó con la crisis económica de Sudamérica, no fue compensada con el funcionamiento de la ruta a Sudáfrica.

A continuación se muestra la evolución de los ingresos medios por tonelada de carga transportada en los principales mercados de IBERIA:

Ingresos medios por tonelada (Importes en pesetas)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Red España	95.823	94.053	95.868	1,9%	-1,9%
Red Europa geográfica	87.717	92.386	100.996	-5,1%	-8,5%
Red Americana	262.564	246.239	267.801	6,6%	-8,1%

Ingresos de handling

Los ingresos obtenidos por los diversos servicios de asistencia a los aviones y pasajeros en los aeropuertos españoles, representaron un 5,2% del total de ingresos de explotación del Grupo Iberia en 2000, un 6,1% en 1999, frente a un 5,5% en 1998.

En el año 2000 se produjo un decremento de los ingresos de 902 millones de ptas. debido a una menor actividad a terceros, pues se redujeron los aviones atendidos a terceras compañías un 6,9%, no compensándose dicha reducción con el incremento de actividad a Air Nostrum, además de un menor ingreso unitario del 3,4%.

Aunque el ingreso medio unitario de los servicios a los aviones de terceras compañías (nacionales y extranjeras, sin incluir Air Nostrum) disminuyó un 0,8%, debido a los descuentos establecidos para defender la cuota de mercado con el consiguiente reparto de clientes y recorte de precios (ver Capítulo IV.2.3.2), el número total de servicios a terceras compañías (medido en aviones ponderados atendidos) aumentó un 7,4% con relación a 1998, destacando el crecimiento de la producción para Air Nostrum y terceras compañías nacionales.

A continuación se muestra la evolución de los ingresos medios por avión ponderado atendido (APA) correspondiente a los servicios realizados a terceros por IBERIA:

Ingresos medios por APA (Importes en pesetas)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Ingreso por avion pond. atendido terceros	217.236	213.117	219.067	1,9%	-2,7%

Ingresos por asistencia técnica (mantenimiento)

Los ingresos por servicios de mantenimiento de aviones a terceras compañías representaron el 2,8% de los ingresos de explotación registrados en 2000, el 2,7% en 1999, y el mismo porcentaje en el año 1998.

El importe de 2000 ascendió a 20.695 millones de ptas., con un incremento de 17,6% respecto a 1999, básicamente por el incremento de trabajos de reparación de motores de terceros, para volver a magnitudes de producción a terceros similares a las del año 1998, así como por la cotización del dólar respecto al euro. La estrategia del Grupo está centrada en la actividad de mantenimiento a terceros en los productos que aportan mayor valor añadido, tales como la estructura, componentes y motores de los aviones A320, MD87, B757, y A340.

El importe logrado en 1999 fue de 17.598 millones de ptas., lo que supuso una reducción del 1,7% respecto a los ingresos por asistencia técnica de 1998 (17.905 millones de ptas.). Ese descenso estuvo motivado por la reducción de horas dedicadas a mantenimiento a terceros, debido a la realización de trabajos especiales (adicionales al mantenimiento programado) para la flota del Grupo, como modificaciones en componentes aviónicos (RNAV, TCAS, 8.33 VHF y GPS) y en motores CFM56, con el fin de cumplir las directrices emitidas durante el año, así como modificaciones en las cabinas de los aviones de largo radio.

Otros ingresos incluidos en la cifra de negocios

Esta partida recoge principalmente los ingresos generados por los servicios prestados por las filiales de la Compañía. Iber-Swiss aumentó en todos sus ejercicios sus ingresos por servicios de catering, debido al aumento de actividad del Grupo Iberia y la puesta en marcha de un tercer centro operativo (en el aeropuerto de Barcelona). Otros ingresos provienen de ventas de material diverso; de los servicios de telecomunicaciones, mantenimiento de redes y utilización de otros sistemas; ingresos generados por SAVIA por la utilización del sistema de reservas Amadeus, y por la prestación de otros servicios a las agencias en España; ingresos generados por CACESA; formación de personal de vuelo; y otros ingresos diversos.

Asimismo se recogen ingresos procedentes de las ventas a bordo de artículos libres de impuestos y bodega, que en el ejercicio 2000 ascendieron a 2.629 millones de ptas., un 8,6% menor que la cifra alcanzada en 1999, en el que se situaron en 2.876 millones de ptas., reduciendo en un 21,5% la cifra correspondiente a 1998 (3.666 millones de ptas.). Esa disminución estuvo motivada por la desaparición de la venta libre de impuestos en todos los vuelos entre destinos europeos desde el 1 de julio de 1999.

Otros ingresos de explotación

A continuación se muestra un desglose de esta partida y, después, se explican las desviaciones en los principales conceptos que la componen:

OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (Importes en millones de pesetas)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Otros ingresos de explotación	31.712	23.718	20.374	33,7%	16,4%
Ingresos por comisiones	49,0%	48,3%	47,3%	0,7 p.p.	1,0 p.p.
Ingresos por alquileres	30,0%	30,8%	33,7%	-0,8 p.p.	-2,9 p.p.
Otros ingresos diversos	21,0%	20,9%	19,0%	0,1 p.p.	1,9 p.p.

En 2000 estos ingresos representaron un 4,2% de los ingresos de explotación hasta alcanzar 31.712 millones de ptas., incrementándose un 16,4% en 1999 respecto al ejercicio anterior, hasta situarse en 23.718 millones de pesetas (lo que representó un 3,7% del total de ingresos de explotación), siendo la cifra alcanzada en 1998 de 20.374 millones. Estos incrementos fueron debidos, principalmente, al aumento de las comisiones, las cuales son generadas por la actividad de ventas de servicios de terceras compañías, principalmente por las ventas de billetes aéreos, así como por la partida de recuperación de provisiones por menores gastos de mantenimiento que el fondo dotado, y el canon del acuerdo de franquicia con Air Nostrum.

Las comisiones de Interline se elevaron hasta 15.526 millones de ptas. en 2000 y a 11.454 millones de ptas. en 1999, desde los 9.646 millones correspondientes al año 1998, lo que representó un incremento del 61% en el acumulado, y principalmente por las ventas crecientes realizadas por IBERIA para las rutas operadas por Air Nostrum (contempladas por el acuerdo de franquicia), y también por el aumento de las ventas para terceras compañías, especialmente para los socios de la alianza oneworld (sobre todo American y British).

La partida "Otros ingresos de Explotación" también recoge los ingresos por alquileres diversos (edificios, motores y otros equipos de vuelo, simuladores de vuelo,...) que se situaron en 9.508 millones de pesetas en 2000, frente a los 7.297 millones de 1999 y los 6.860 millones de 1998, que representan unos incrementos interanuales del 30,3% y del 6,4%, respectivamente. Asimismo se recoge la recuperación de las provisiones de mantenimiento de flota por el exceso del valor del fondo respecto al coste real de las reparaciones, que en el ejercicio 2000 ascendieron a 5.826 millones de ptas., en 1999 a 4.204 millones de ptas. y en 1998 a 2.307 millones de ptas.

IV.2.1.4. Cuadros comparativos de compañías aéreas

Los siguientes cuadros muestran la comparación de distintas magnitudes operativas y financieras correspondientes a algunas de las principales compañías aéreas europeas de tráfico regular.

Estadísticas operativas (*)	Iberia (**)	Air France	Alitalia	British Airways	Luft-hansa	KLM	Swissair
Año 1998							
PKTs (en millones)	32.521	74.547	35.561	116.001	75.438	57.279	28.044
AKOs (en millones)	45.517	98.889	51.611	163.486	102.111	74.029	38.720
Coef. de ocupación pasaje	71,4%	75,4%	68,9%	71,0%	73,9%	77,4%	72,4%
Año 1999							
PKTs (en millones)	34.591	83.816	36.794	117.568	86.137	58.101	31.940
AKOs (en millones)	50.208	100.041	54.586	167.476	116.201	75.119	44.430
Coef. de ocupación pasaje	68,9%	76,2%	67,4%	70,2%	74,1%	77,3%	71,9%
Año 2000							
PKTs (en millones)	40.041	91.800	40.619	117.953	94.161	60.312	34.267
AKOs (en millones)	54.311	117.629	56.551	165.379	124.197	75.762	46.683
Coef. De ocupación pasaje	73,7%	78,0%	71,8%	71,3%	75,8%	79,6%	73,4%
(*) Los datos corresponden a las estadísticas de tráfico regular total publicadas por la AEA.							
(**) Datos correspondientes al tráfico regular de la sociedad individual (Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.)							
Fuente: AEA, RB3 diciembre de 2000 y Yearbook 2000.							

Estadísticas financieras	Grupo Iberia	(*) Air France	Alitalia Group	(*) British Airways	Luft-hansa	(*) KLM	Sair Group
EJERCICIO 1998							
Ingresos Explot. (millones €)	3.999	9.100	4.818	13.785	11.737	6.047	7.068
Variación ingresos s/ a.a.	9,1%	-1,7%	5,0%	2,3%	6,2%	-0,3%	7,0%
BAlIAR / Ingresos (%)	18,7%	13,5%	18,0%	14,6%	19,3%	11,9%	15,9%
ROE (***)	40,3%	9,8%	15,4%	6,2%	24,4%	9,0%	11,2%
EJERCICIO 1999							
Ingresos Explot. (millones €)	3.884	10.325	5.068	13.859	12.677	6.296	8.134
Variación ingresos s/ año ant.	-2,9%	13,5%	5,2%	0,5%	8,0%	4,1%	15,1%
BAlIAR / Ingresos (%) (**)	13,4%	14,4%	12,6%	11,2%	14,6%	11,1%	12,7%
ROE (***)	15,6%	11,4%	0,2%	-0,6%	17,6%	16,1%	6,6%
(*) Esas compañías cierran su ejercicio fiscal a 31 de marzo. Por lo tanto, los datos de 1999 corresponden al periodo 1 de abril de 1999 / 31 de marzo de 2000 (**) BAlIAR / Ingresos = Margen de EBITDAR sobre Ingresos. (***) ROE después de Resultados Extraordinarios. Calculado como: Rdos. atribuidos del ejercicio / [(Rdos. atribuidos del ejercicio + Fondos Propios)/2]							
Fuente: Merrill Lynch / Iberia.							

El siguiente cuadro muestra una comparación del número de empleados y de los costes medios de personal por empleado de algunas de las principales compañías aéreas europeas correspondientes al ejercicio 1999:

Plantilla y costes de personal (a)	IBERIA (b)	A	B	C	D	E
TOTAL TÉCNICOS DE VUELO						
Plantilla	1.913	1.158	2.106	3.174	3.450	3.407
Coste por empleado (en euros)	152,0	175,8	112,0	133,9	132,3	172,4
TOTAL AUXILIARES DE VUELO						
Plantilla	4.082	3.687	4.180	10.160	17.709	9.885
Coste por empleado (miles de usd)	55,0	42,5	40,1	48,0	33,4	51,7
TOTAL PERSONAL COMPAÑÍA						
Plantilla	24.949	8.123	17.287	26.816	55.601	51.806
Coste por empleado (miles de usd)	47,9	67,1	50,4	64,8	45,3	55,3
(a) No identificamos al resto de compañías aéreas porque este tipo de información es confidencial. (Nos reservamos la fuente).						
(b) En el caso de IBERIA, se considera la plantilla media anual de Iberia + Aviaco para 1999						

IV.2.2. Transporte de pasajeros

En este apartado se ofrece una descripción general del transporte aéreo de pasajeros del Grupo Iberia, como introducción al posterior análisis de su producción por redes.

Durante el ejercicio 2000, los vuelos operados por el Grupo Iberia fueron, casi en su totalidad, de tráfico regular, tal como reflejan los siguientes datos de producción:

GRUPO IBERIA	Regular	Charter	Total
AKOs (en millones)	54.858	5	54.863
Horas Bloque	491.393	213	491.606
Pasajeros (en miles)	26.862	7	26.869
PKTs (en millones)	40.481	3	40.484
Coefficiente de ocupación (%)	73,8	85,5	73,8
Yield medio (ptas.)	14,2	23,6	14,2
Ingresos pasaje (millones ptas.) (a)	575.291	98	575.389

(a) La diferencia de esta cifra de ingresos de pasaje respecto a la que figura en las cuentas de Pérdidas y Ganancias, se debe a que ésta incluye además ajustes contables, como los ingresos por cupones no volados vencidos.

Tras el cese de actividad aérea de VIVA air en abril de 1999 (operador que realizaba exclusivamente tráfico chárter), y la integración de AVIACO en IBERIA en septiembre de ese mismo año, el Grupo Iberia operó vuelos chárter de forma esporádica. En el siguiente cuadro se ofrece la evolución de la participación de cada uno de los tipos de tráfico (regular y chárter) en la oferta total del Grupo Iberia:

AKOs del Grupo Iberia (%)	2000	1999	1998
REGULAR	99,9	99,1	94,0
CHÁRTER	0,1	0,9	6,0

Durante el año 2000, la producción de tráfico regular del Grupo Iberia estaba compuesta por la red de vuelos domésticos e internacionales de IBERIA, y por la operación de las aerolíneas de tráfico regional Binter Canarias y Binter Mediterráneo. Ambas filiales realizaron vuelos domésticos, la primera entre los aeropuertos del Archipiélago Canario; y la segunda, principalmente, entre Melilla y varias ciudades de la Península.

GRUPO IBERIA	IBERIA	Binter Canarias	Binter Mediterráneo	Total Regular
AKOs (en millones)	54.290	464	104	54.858
Horas Bloque	452.816	30.257	8.320	491.393
Pasajeros (en miles)	24.543	2.035	291	26.869
PKTs (en millones)	40.049	359	72	40.480
Coefficiente de ocupación (%)	73,8	77,4	69,0	73,8
Yield medio (ptas.)	13,9	42,6	48,6	14,2
Ingresos pasaje (millones ptas.)	556.511	15.270	3.510	575.291

El crecimiento de la oferta de Iberia y de sus filiales regionales ha sido muy notable durante los tres últimos años, de modo que la participación de cada una de las compañías en la oferta regular del Grupo Iberia se ha mantenido prácticamente inalterable durante ese periodo:

AKOs de tráfico regular (%)	2000	1999	1998
IBERIA (a)	98,96	98,98	99,03
BÍINTER CANARIAS	0,85	0,83	0,81
BÍINTER MEDITERRÁNEO	0,19	0,19	0,15

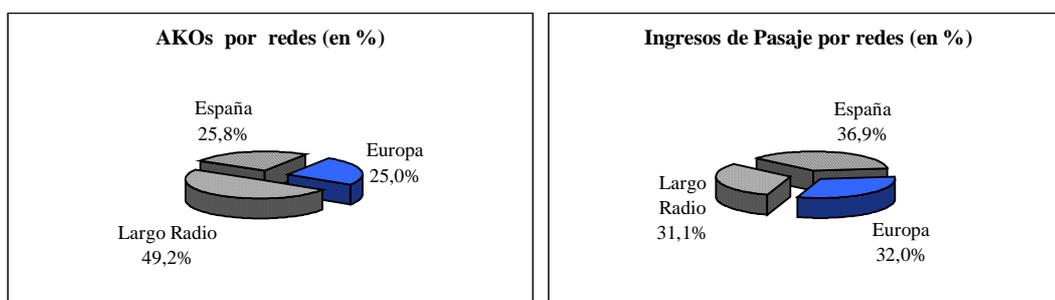
(a) Incluye los vuelos de tráfico regular operados por AVIACO en 1998-99.

El Grupo Iberia pone a disposición de sus clientes un total de 144 destinos distribuidos entre 52 países; 86 de esos destinos son operados por las compañías del Grupo, y otros 58 son servidos a través de acuerdos de código compartido y de franquicia.

Las distintas rutas que componen la red de tráfico regular de la Compañía se pueden agrupar en tres grandes áreas:

- Todos los destinos españoles quedarían incluidos en el mercado doméstico;
- Un segundo grupo lo formarían las rutas internacionales de corto y medio radio, que incluyen principalmente destinos europeos (y que, por simplificar, denominamos Europa);
- Y el tercero conformado por los destinos internacionales de largo radio, entre los cuales Latinoamérica tiene un indiscutible protagonismo.

Los siguientes gráficos muestran la distribución por redes de la oferta y de los ingresos de pasaje en tráfico regular realizada por el Grupo Iberia durante el ejercicio 2000:



En los siguientes tres apartados se realiza un análisis de las redes que componen el tráfico regular de pasajeros del Grupo Iberia (no se incluye -salvo donde se menciona de forma expresa- la actividad de la compañía franquiciada Air Nostrum).

IV.2.2.1 Red Doméstica

Características generales del mercado doméstico

El mercado aéreo doméstico español es el segundo más grande de Europa en número de pasajeros, y uno de los más atractivos en términos de volumen y crecimiento. Según datos de IATA correspondientes al tráfico regular doméstico del año 1999, España, con 24,2 millones de pasajeros transportados, se situaba por detrás de Francia (26,1 millones) y por delante de Alemania (20,9 millones). Dicho tráfico en España tuvo una tasa anual de crecimiento compuesto del 7,4% durante los tres últimos años, con un aumento que superó los once millones de pasajeros entre la cifra de 1997 y la alcanzada en 2000. (Fuente: Ministerio de Fomento, Dirección General de Aviación Civil; Estadísticas de tráfico comercial).

La geografía (amplias distancias entre los principales núcleos de población y una topografía accidentada) y el elevado crecimiento económico del país, son factores que explican la fortaleza de la demanda interior del transporte aéreo español. El siguiente cuadro recoge la evolución del movimiento total de pasajeros en tráfico comercial doméstico en los aeropuertos españoles durante los tres últimos años:

Tráfico doméstico en los aeropuertos españoles	2000	1999	1998	00/99	99/98	98/97
Pasajeros (en millones)						
Regular	55,6	48,4	45,1	14,9%	7,3%	3,2%
No regular	1,8	2,5	2,5	-25,2%	0,2%	-8,1%
Total	57,4	50,9	47,6	12,8%	7,1%	2,5%

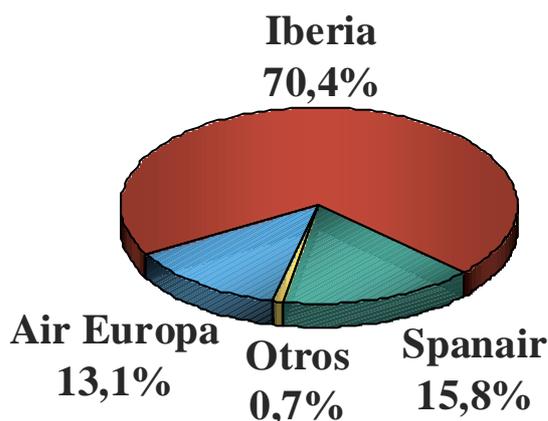
Fuente: Ministerio de Fomento, Dirección General de Aviación Civil; Estadísticas de tráfico comercial.

Nota: Estos datos reflejan la agregación de las entradas y salidas de pasajeros concernientes al tráfico comercial interior en todos los aeropuertos españoles. Por lo tanto, el número real de pasajeros transportados a bordo de las aeronaves de las distintas compañías fue la mitad de las cifras contenidas en el cuadro anterior.

Durante el año 2000 los servicios aéreos regulares movieron un 96,8% del total de pasajeros del tráfico doméstico. Por lo tanto, el tráfico no regular dentro de España tiene una participación muy minoritaria; y, además, su volumen disminuyó durante los últimos cinco años (desde 3,0 millones en 1996 a 1,8 millones en 2000), lo que refleja el traspaso de recursos desde el tráfico chárter al tráfico regular por parte de algunas compañías.

El transporte aéreo español está liberalizado desde finales de 1992. A partir de 1993 se fue intensificando la competencia, en especial en las rutas principales, y se han creado catorce compañías, de las cuales han desaparecido ocho.

El Grupo Iberia mantiene una posición dominante en el tráfico doméstico. Los principales competidores del Grupo Iberia en el tráfico doméstico de vuelos regulares son las compañías de capital privado Spanair y Air Europa. (Fuente: MIDT; Cuotas 2000 calculadas con criterio de origen-destino del pasaje, incluyendo en Iberia los pasajeros transportados por la compañía franquiciada Iberia Regional Air Nostrum).



Compañías	Ingresos (millones de pesetas)			Pasajeros totales (en millones)		
	2000	1999	2000 / 99	2000	1999	2000 / 99
IBERIA (1)	718.337	623.968	15,1%	24,5	21,9	11,9%
Air Nostrum	47.000	31.000	51,6%	2,7	1,6	68,8%
Spanair	108.092	89.899	20,2%	7,1	5,8	22,4%
Air Europa	106.019	89.173	18,9%	5,9	5,5	7,3%

(1) Datos de Iberia L.A.E., sin incluir Binter Canarias, Binter Mediterráneo ni otras filiales.
Fuente: Asociación Española de Compañías Aéreas (AECA); datos provisionales para 2000.

Un rasgo que diferencia al mercado español frente a la mayoría de los mercados domésticos europeos es el bajo nivel de sus tarifas para etapas de similar longitud, lo que ha podido desincentivar la entrada de nuevos competidores, y significa que las compañías que están operando tienen la ventaja de disponer de un margen más amplio en la política de tarifas.

Producción del Grupo Iberia

La red doméstica une los aeropuertos de la Península entre sí y con las islas Baleares y Canarias, incluyendo entre sus 31 destinos las ciudades de España más importantes: Alicante, Barcelona, Bilbao, Gran Canaria, Málaga, Madrid, Palma de Mallorca, Santiago, Sevilla, Tenerife y Valencia, entre otras, así como las conexiones punto a punto interinsulares. A través del acuerdo de franquicia con Air Nostrum ofrece cuatro destinos más, hasta sumar un total de 35.

Con la finalidad de mantener su posición de dominio en el mercado doméstico, IBERIA continúa operando y densificando las rutas principales desde/a Madrid y Barcelona, mientras cede rutas de menor densidad a la compañía Iberia Regional Air Nostrum, cuya operación está integrada comercialmente en la red del Grupo Iberia y le aporta tráfico. Así, desde el inicio de la temporada del invierno 1999-2000, los vuelos de IBERIA entre las Islas Baleares – que era la última subred que quedaba por transferir - los opera la compañía franquiciada.

El siguiente cuadro muestra la evolución de la Red de España, en su conjunto, durante los últimos tres años, con datos correspondientes al Grupo Iberia:

DOMÉSTICA	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
AKOs (en millones)	14.161	13.418	12.662	5,5%	6,0%
Pasajeros (en miles)	16.478	15.065	14.974	9,4%	0,6%
PKTs (en millones)	10.193	9.067	8.931	12,4%	1,5%
Coefficiente de ocupación (%)	72,0	67,6	70,5	6,5%	-4,1%
Yield medio (ptas.)	20,9	21,6	21,6	-3,2%	0,0%
Ingresos pasaje (millones ptas.)	212.549	195.606	193.086	8,7%	1,3%

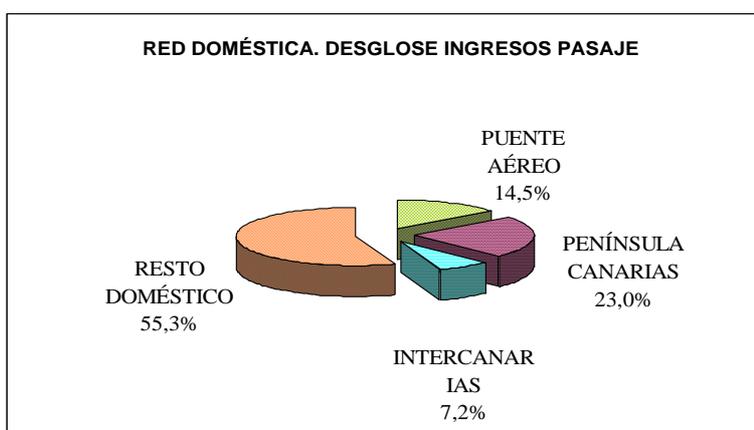
El crecimiento acumulado de los ingresos del Grupo Iberia en la red doméstica fue del 10,0% entre 1998 y 2000, apoyado en el aumento del tráfico (el coeficiente de ocupación aumentó en 4,4 puntos porcentuales durante el último ejercicio). Sin embargo, la fuerte competencia existente en muchas rutas interiores ha conducido a una reducción del yield en el último año.

La participación del “viajero de negocios” es muy importante en los vuelos domésticos, factor que contribuye a mantener el *yield* medio. Un 41,6% del total de pasajeros y un 58,3% de los ingresos del mercado doméstico, correspondieron al segmento de negocios (incluyendo la tarifa “turista completa”, y con datos acumulados a noviembre de 2000).

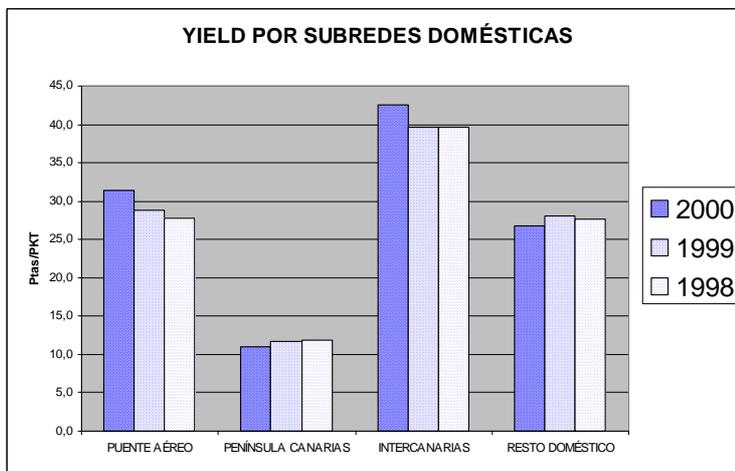
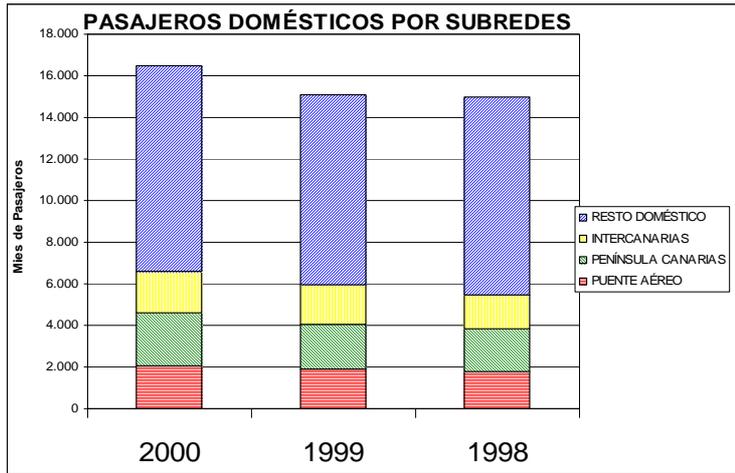
Los problemas derivados de la congestión aeroportuaria y de los conflictos de IBERIA con sus tripulantes técnicos, acaecidos durante la primavera del año 1999, fueron una de las causas de la disminución en la ocupación media de los vuelos. Además, ante esas circunstancias, la Compañía se vio obligada a efectuar un ajuste en su programa doméstico: desde mayo se redujo la oferta en distintas rutas de la red Madrid-Península.

A pesar de ello, la oferta del Grupo Iberia en la red doméstica creció un 6% en 1999 con relación al ejercicio pasado, debido al importante aumento de la oferta en la red Península - Canarias (un 14,7% con relación a 1998), con mayor número de frecuencias a Las Palmas y Tenerife desde Madrid. La evolución del coeficiente de ocupación fue igualmente positiva hasta 1998.

El siguiente gráfico muestra la distribución de los ingresos de pasaje de la red doméstica del Grupo Iberia en el año 2000:



En la red doméstica del Grupo Iberia destaca la ruta entre Madrid y Barcelona, que posee una de las densidades de tráfico más altas de Europa. IBERIA cubre este trayecto con el servicio denominado “Puente Aéreo”, que es complementado con otros vuelos con reserva. También tienen una participación importante las rutas que unen Madrid y Barcelona con otras ciudades españolas de la Península Ibérica, así como los vuelos entre la Península y los dos archipiélagos, Baleares y Canarias, con mayor peso de este último.



El Puente Aéreo entre Madrid y Barcelona es uno de los productos más emblemáticos de la Compañía, en el que han viajado más de 37 millones de pasajeros a lo largo de sus 26 años de existencia (se inauguró en noviembre de 1974). Durante el año 2000, IBERIA transportó 2,04 millones de pasajeros (un 9,1% más que el año anterior) en el Puente Aéreo, operación que aportó el 14,5% de los ingresos de todas las rutas domésticas del Grupo Iberia.

El objetivo de este servicio es atender adecuadamente la elevada demanda de esta ruta, que se concentra mayoritariamente en determinadas horas de los días laborables. El 75% de los pasajeros del Puente Aéreo viaja por motivos de negocios, y un porcentaje similar realiza el trayecto de ida y vuelta en el mismo día. Una de las ventajas de este producto es poder volar sin tener reserva previa de plaza. Además, ofrece la posibilidad de obtener los billetes en las máquinas de emisión automática instaladas en la propia terminal.

El esquema de vuelos del "Puente Aéreo" se adapta a las necesidades de la demanda. Así, de lunes a viernes ofrece el mayor número de vuelos (30 frecuencias diarias en ambos sentidos, como media), y la frecuencia en el horario de las salidas llega a ser de quince minutos a primera hora de la mañana. El tipo de avión utilizado de forma más habitual es el Boeing 757 (de 185 a 200 plazas).

Adicionalmente a la oferta del "Puente Aéreo", en la ruta Madrid - Barcelona IBERIA también comercializa alrededor de 15 vuelos diarios adicionales, éstos con reserva de plaza. Son tramos correspondientes a vuelos internacionales con continuación a destinos europeos, o pertenecientes a líneas de Largo Radio.

IV.2.2.2.Red Europea

Características generales del mercado europeo

El número de pasajeros transportados en tráfico regular internacional entre países europeos por el conjunto de compañías fue de 176,33 millones durante el año 1999. El tráfico entre países de Europa Occidental representó el 91% de dicho volumen. El incremento previsto en el tráfico regular intra-europeo para el año 2000 era de un 6,78%, hasta elevar el número de pasajeros a 188,29 millones. (Fuente: IATA, Passenger Forecast 2000-2004).

Aunque el tamaño del mercado intra-europeo es menor que el norteamericano o el asiático, el número de compañías aéreas es notablemente más elevado en Europa, en comparación a las otras dos principales regiones del transporte aéreo mundial. A finales de 1999 un total de 137 aerolíneas transportaban pasajeros en vuelos regulares en Europa Occidental (considerando sólo los 15 países de la Unión Europea más Noruega e Islandia), lo que da una idea de la fragmentación del mercado. Durante aquel año, 20 nuevas compañías entraron a competir en transporte regular europeo, y fueron también 20 las que salieron, entre ellas 3 de las recién llegadas. (Fuente: AEA, Yearbook 2000).

Las principales aerolíneas que operan rutas internacionales en tráfico regular dentro de Europa son las siguientes:

Ranking aerolíneas	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
AKOs (millones)					
Lufthansa	28.219	26.671	24.578	5,8%	8,5%
British Airways	25.715	27.095	26.599	-5,1%	1,9%
Air France	15.430	14.112	12.508	9,3%	12,8%
SAS	15.339	15.037	14.903	2,0%	0,9%
Iberia	12.614	11.201	11.029	12,6%	1,6%
Alitalia	12.293	12.285	12.606	0,1%	-2,5%
KLM	11.894	11.216	10.104	6,0%	11,0%
Swissair	12.352	11.753	10.136	5,1%	16,0%
PKTs (millones)					
Lufthansa	18.063	16.727	15.611	8,0%	7,1%
British Airways	16.325	16.892	17.157	-3,4%	-1,5%
Air France	10.362	9.382	8.033	10,4%	16,8%
SAS	9.356	8.745	8.774	7,0%	-0,3%
Iberia	8.579	7.412	7.523	15,7%	-1,5%
Alitalia	7.760	7.328	7.448	5,9%	-1,6%
KLM	8.366	7.622	6.984	9,8%	9,1%
Swissair	7.641	7.127	6.354	7,2%	12,2%
Coef. de ocupación (%)					
Lufthansa	64,0	62,7	63,5	2,1%	-1,3%
British Airways	63,5	62,3	64,5	1,9%	-3,4%
Air France	67,2	66,5	64,2	1,1%	3,6%
SAS	61,0	58,2	58,9	4,8%	-1,2%
Iberia	68,0	66,2	68,2	2,7%	-2,9%
Alitalia	63,1	59,7	59,1	5,7%	1,0%
KLM	70,3	68,0	69,1	3,4%	-1,6%
Swissair	61,9	60,6	62,7	2,1%	-3,3%
Fuente: AEA, RB3 de diciembre del 2000; Yearbook-2000					

La liberalización del transporte aéreo en los países integrantes de la Unión Europea se inició en 1993, y está completada desde abril de 1997 (octava libertad). La competencia en el tráfico regular se ha intensificado durante estos últimos años, animada por la entrada de nuevas compañías: operadores de tráfico chárter que han comenzado a publicar sus programas para vender a clientes interesados únicamente en la plaza de avión (en lugar de todo el "paquete turístico"), y nuevas líneas aéreas de bajo coste ("low cost carrier", o LCC).

Frente a la mayor dimensión y experiencia de las grandes aerolíneas europeas, los LCC basan su estrategia en ofrecer tarifas más reducidas; su operación está centrada en aeropuertos secundarios de las grandes ciudades; utilizan un único tipo de flota; los servicios ofrecidos al pasajero son más sencillos y limitados; y canalizan la mayor parte de sus ventas a través de Internet y de servicios telefónicos. Con este perfil diferenciado, los LCC europeos han encontrado su propio nicho de mercado (posiblemente muchos de sus pasajeros antes utilizaban otros medios de transporte), sin afectar sustancialmente los volúmenes de tráfico de muchas de las tradicionales compañías de bandera. Además, han aumentado el crecimiento de un mercado maduro. (Fuente: IATA, Passenger Forecast 2000-2004).

España - Europa

Si nos centramos en el mercado España - Europa, una de sus características es la magnitud del flujo turístico, que ha potenciado el tráfico chárter, dominado tradicionalmente por compañías aéreas extranjeras, vinculadas a los grandes touroperadores europeos, principalmente británicos y alemanes.

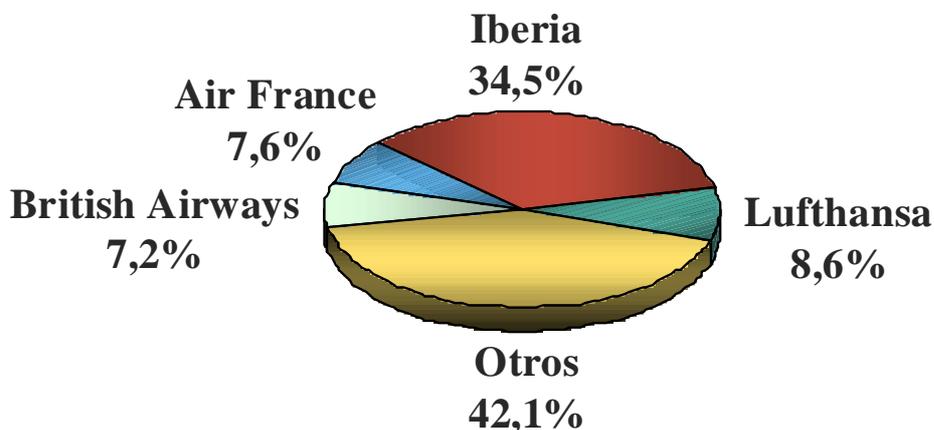
No obstante, en los últimos años las tasas de crecimiento del tráfico regular han sido más altas, debido a: (i) la incorporación de vuelos de tradicionales compañías chárter a los sistemas de reserva; (ii) la mayor integración de los tráficos vacacionales en los vuelos regulares; (iii) una creciente valoración de la calidad del servicio por parte de los pasajeros; (iv) una estacionalidad menos acusada en la demanda turística y una inclinación a acortar los períodos vacacionales.

El siguiente cuadro refleja el desglose de los principales mercados europeos por volumen de tráfico internacional regular hacia/desde España en 1999:

Pasajeros (en millones)	2000	1999	2000 / 1999 Var. (%)
Alemania-España	18,95	17,78	6,6
Reino Unido-España	5,01	4,70	6,6
Francia-España	3,38	3,15	7,3
Italia-España	2,86	2,71	5,5
Bélgica-España	1,74	1,57	10,8
Países Bajos-España	1,61	1,48	8,9
Suiza-España	1,63	1,52	7,2
Portugal-España	1,20	1,11	8,1
Resto Europa-España	3,11	2,91	6,9
Total Europa-España	39,50	36,92	7,0

(Fuente: IATA, The IATA 2000-2004 Passenger Forecast; previsión de crecimientos para el año 2000 publicada en el mes de octubre de 2000).

El Grupo Iberia tuvo una cuota de mercado del 34,5% en el tráfico aéreo regular entre España y Europa en 2000, incluyendo los vuelos código IB operados por Iberia Regional Air Nostrum. Los principales competidores de IBERIA en el mercado España - Europa son Lufthansa, Air France y British Airways. (Fuente: MIDT. Cuotas calculadas con criterio de origen-destino del pasaje).



Producción del Grupo Iberia

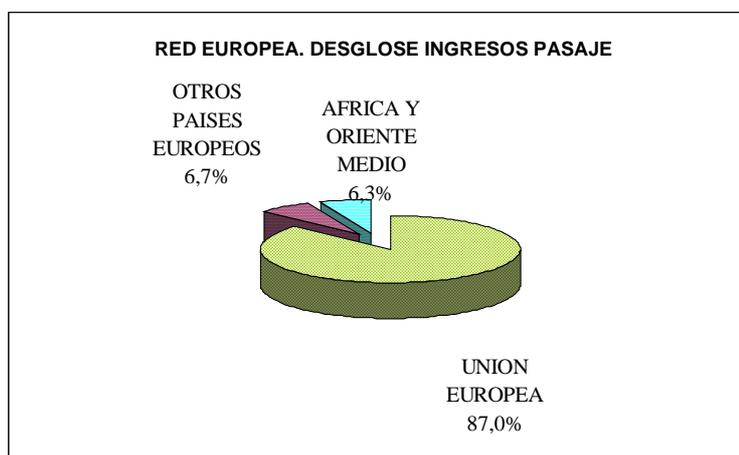
El Grupo Iberia une distintos aeropuertos españoles con ciudades europeas. En la actualidad opera un total de 25 destinos de 14 países distintos, entre otros: Amsterdam, Atenas, Berlín, Bruselas, Copenhague, Dublín, Estambul, Estocolmo, Ginebra, Lisboa, Londres, Milán, París, Roma, Viena, Zurich,... Su red de vuelos internacionales de medio radio cubre, asimismo, 6 destinos de África y Oriente Próximo: Casablanca, Dakar, El Cairo, Malabo, Tel Aviv y Túnez.

Mediante acuerdos de código compartido con otras compañías y la franquicia con Air Nostrum, IBERIA comercializa 26 destinos adicionales en Europa, África y Oriente Medio (Birmingham, Bucarest, Colonia, Damasco, Edimburgo, Oslo, Varsovia,...). Entre dichos acuerdos destaca el desarrollado con British Airways.

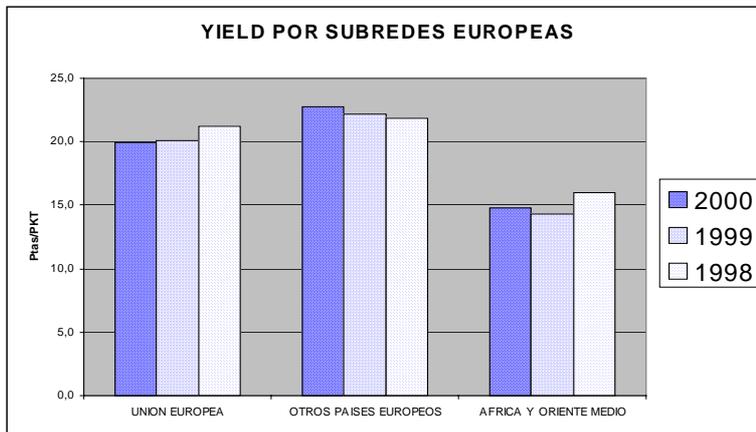
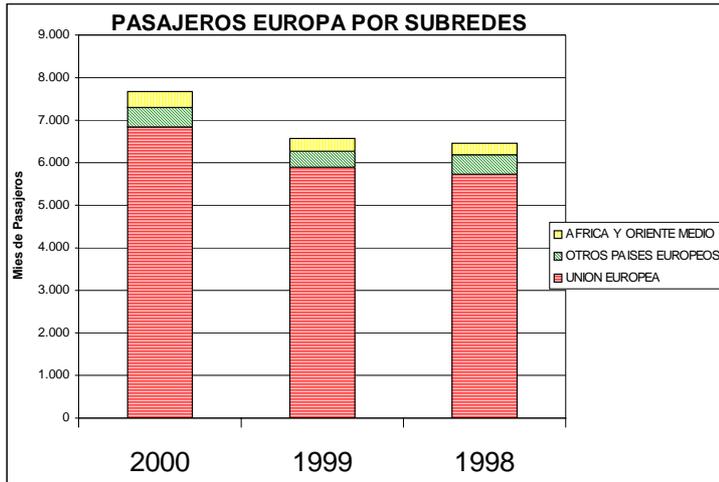
EUROPA	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
AKOs (en millones)	13.699	12.137	11.869	12,9%	2,3%
Pasajeros (en miles)	7.670	6.574	6.452	16,7%	1,9%
PKTs (en millones)	9.356	8.043	8.061	16,3%	-0,2%
Coeficiente de ocupación (%)	68,3	66,3	67,9	3,0%	-2,4%
Yield medio (ptas.)	19,7	19,7	20,9	0,0%	-5,7%
Ingresos pasaje (millones ptas.)	184.013	159.105	168.535	15,6%	-5,6%

Europa es un mercado estratégico para el Grupo Iberia por su dimensión, y porque alimenta las rutas intercontinentales con Latinoamérica. El Grupo Iberia tenía una cuota de mercado del 34,5% en el tráfico regular entre España y Europa. (Fuente: MIDT. Cuotas calculadas con criterio origen-destino del pasaje; incluye vuelos código Iberia operados por Iberia Regional Air Nostrum).

Durante el ejercicio 2000, los destinos situados en los países de la Unión Europea representaron el 87% de los ingresos de pasaje de la Red Europa de tráfico regular del Grupo Iberia. Cuatro subredes (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia) representaron un 62,8% del total de dichos ingresos, como queda reflejado en el siguiente gráfico:



En los siguientes cuadros se ofrece la evolución de los principales parámetros de esta Red durante los tres últimos años, así como su desglose en tres redes: líneas de tráfico del Norte y Centro de África, junto a Oriente Medio; líneas de tráfico de la Unión Europea; y vuelos al resto de países europeos.



El Grupo Iberia aumentó su oferta de vuelos regulares en la Red de Europa un 12,9% en el ejercicio 2000. Mediante una política de aumento de frecuencias, el coeficiente de ocupación de la red se elevó en dos puntos porcentuales, en tanto los ingresos se incrementaron un 15,6%.

Durante el año 1999 la oferta de la red europea creció de forma más moderada (un 2,3%). Los problemas de congestión aeroportuaria, resultado de la conflictiva situación en el periodo abril a junio, llevaron a la Compañía a reducir - aproximadamente un 5% de las horas bloque previstas - el programa comercial que tenía previsto desarrollar. Desde mayo se canceló la operación desde Barcelona a Moscú, y desde Alicante a París; desde junio, se dejaron de operar las rutas Madrid-Helsinki y Málaga-París, y se redujo la oferta a otros destinos europeos desde Madrid y Barcelona.

IV.2.2.3. Red de Largo Radio

Características generales de los mercados de largo radio

Las grandes aerolíneas europeas confían en mercados remotos en un grado mayor que sus principales rivales pertenecientes a cualquiera de las otras dos principales áreas geográficas (Norteamérica y Asia / Pacífico). El siguiente cuadro refleja el desglose de los PKTs correspondientes al transporte de pasaje regular de las compañías de la AEA durante 2000:

Tráfico regular de la AEA en 2000	PKTs (millones)	% s/ total
Doméstico	50.118	8,3
Internacional de corto/medio radio	158.639	26,2
Internacional de largo radio	396.575	65,5
Total regular de la AEA	605.332	100,0

Fuente: AEA, Monthly Traffic and Capacity Data, RB3; diciembre-2000.

La estimación de IATA (publicada en octubre de 2000) sobre el número de pasajeros internacionales en tráfico regular entre Europa y el resto de las grandes regiones establece, en general, crecimientos anuales más altos para el 2000 que los obtenidos en el año anterior:

Tráfico regular internacional	2000 / 99 (%) Previsión	1999 / 98 (%) Real	1998 / 97 (%) Real
Europa – Sudamérica	6,9	6,8	13,8
Europa – América Central	10,0	6,1	7,8
Europa – Norteamérica	5,7	3,9	9,2
Europa – África	8,6	15,8	4,0
Europa – Medio Oriente	7,6	4,5	9,0
Europa – Lejano Oriente	6,0	1,8	2,8

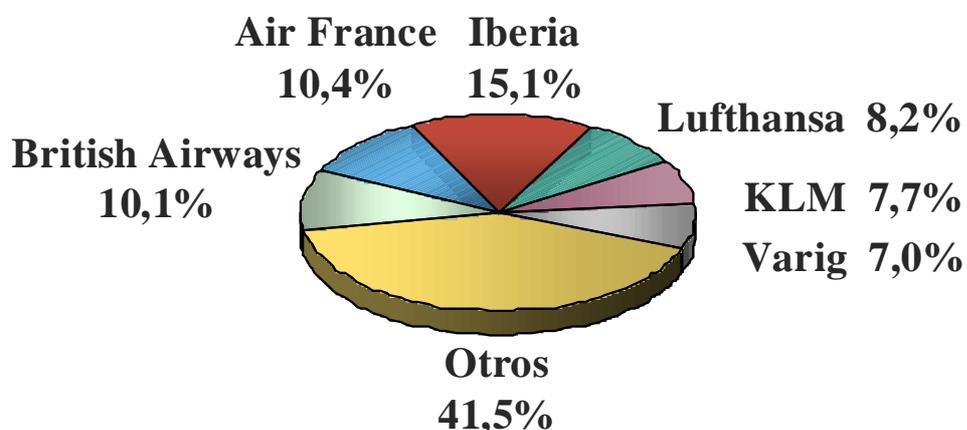
Fuente: IATA, WATS núm. 44 y 43; Passenger Forecast 2000-2004 para previsión de 2000/1999. Porcentajes calculados en función de los pasajeros internacionales transportados por los miembros de IATA.

Europa-Latinoamérica

El tráfico regular entre Europa y Latinoamérica alcanzó los 12,02 millones de pasajeros para el conjunto de aerolíneas de IATA durante 1999. Su volumen aún representa un porcentaje pequeño en el tráfico aéreo mundial (el tráfico entre Europa y América del Sur y Central constituía un 5,3% del total de los PKTs en tráfico regular internacional de IATA en 1999).

No obstante, dicho tráfico ha estado creciendo de forma notable durante los últimos años. El crecimiento anual del tráfico entre Europa y el área del Atlántico Medio y Sur (medido en PKTs) de las compañías europeas miembros de la AEA fue del 10,5% en 2000; 6,9% en 1999; y 10,7% en 1998. (Fuente: AEA, Yearbook 2000 y 1999; Traffic Update, enero-2001). Durante 1999 la recesión económica en Sudamérica conllevó una reducción del crecimiento respecto a años anteriores.

IBERIA tuvo una cuota de 15,1% en el tráfico regular de pasaje entre Europa y Latinoamérica en 2000 (un 14,5% en 1999). La Compañía consiguió aumentar la distancia que le separaba con la segunda compañía en el ranking: 4,7 puntos en 2000 frente a 2,5 puntos en 1999. Los principales competidores en este mercado son: Air France, British Airways, Lufthansa, KLM y Varig. (Fuente: MIDT. Cuotas calculadas con criterio origen-destino del pasaje correspondientes a 2000).

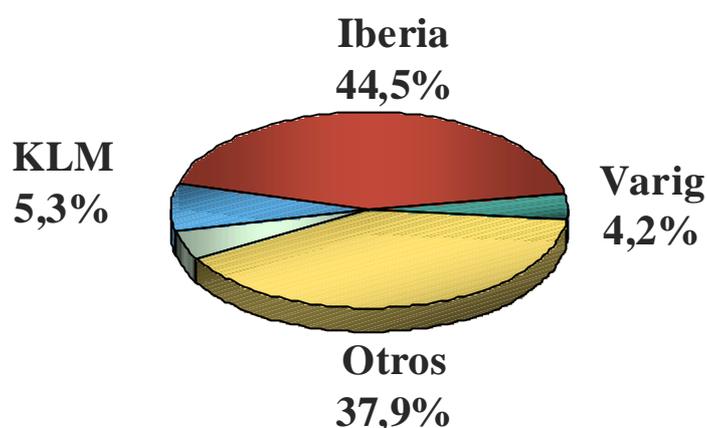


España-Latinoamerica

El tráfico regular entre España y Latinoamérica fue de 2,76 millones de pasajeros en 1999. El crecimiento previsto por IATA para el año 2000 fue de un 8,2%. (Fuente: The IATA 1999-2003 Passenger Forecast).

El incremento del tráfico aéreo entre España y Latinoamérica está sustentado, principalmente, por los importantes lazos económicos que les unen. El 56% de las inversiones directas realizadas por España en el extranjero durante 1999 tuvieron como destino Latinoamérica. (Fuente: Registro de Inversiones Extranjeras en el Exterior). Se debe considerar, además, el crecimiento del flujo migratorio de la población latinoamericana hacia España.

IBERIA alcanzó una cuota de mercado del 44,5% en 2000 en el tráfico regular entre España y Latinoamérica, Las siguientes aerolíneas en el *ranking* de cuotas de este mercado son Aerolíneas Argentinas, KLM y Varig. (Fuente: MIDT. Cuotas calculadas con criterio de origen-destino del pasaje).



Producción del Grupo Iberia

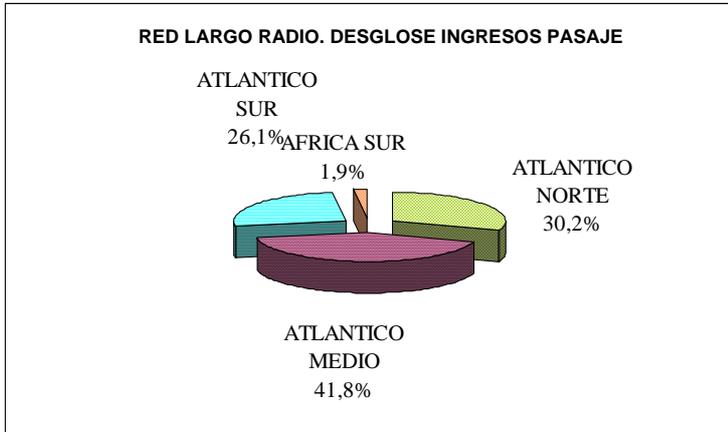
La Compañía opera rutas intercontinentales de larga distancia, principalmente entre España y Latinoamérica. En la actualidad el Grupo Iberia vuela un total de 23 destinos americanos, 3 de ellos situados en Estados Unidos (Chicago, Miami y Nueva York) y 20 destinos latinoamericanos; (Buenos Aires, Caracas, Guatemala, La Habana, Lima, México D.F., San José de Costa Rica, San Juan de Puerto Rico, Santiago de Chile, Río de Janeiro y Sao Paulo, entre otros). Diversos destinos centroamericanos se operan desde el Miami (ver Capítulo IV.2.2.7. Miami).

Además, mediante el acuerdo firmado con American Airlines, conecta su vuelo a Chicago con otros 19 destinos en EEUU (Atlanta, Boston, Dallas, Filadelfia, Houston, Los Angeles, San Francisco,...). Distintos acuerdos con otras aerolíneas le permiten ofrecer otros 9 destinos en código compartido.

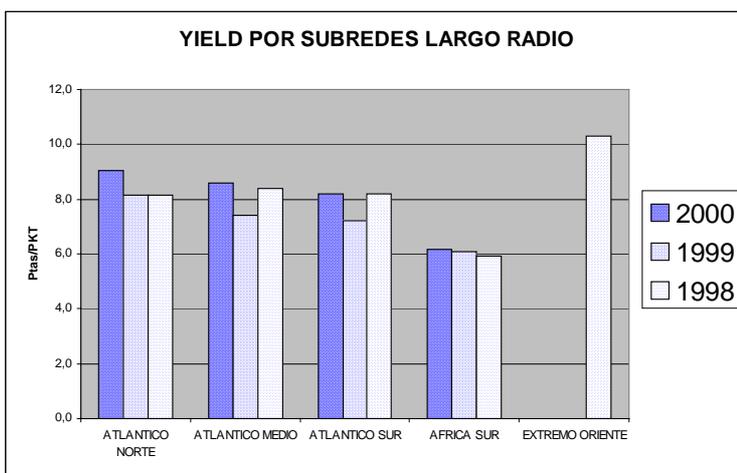
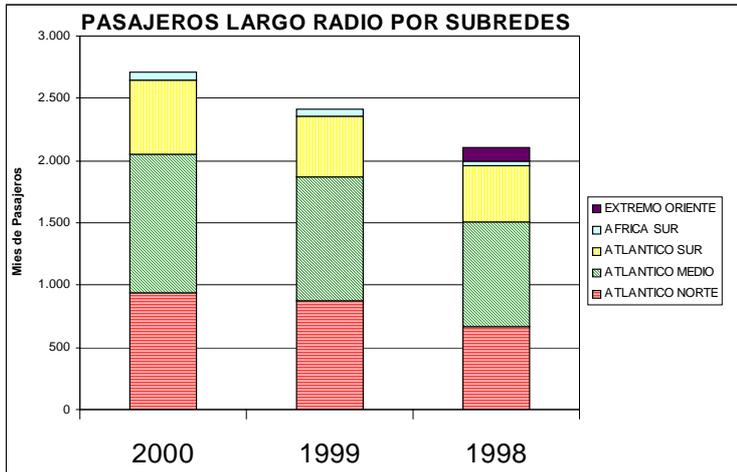
IBERIA también realizó vuelos de largo radio a otros continentes durante los tres últimos años. En la actualidad opera a África del Sur (Johannesburgo). Y hasta finales de 1998 volaba a Extremo Oriente (Tokio).

LARGO RADIO	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
AKOs (en millones)	26.998	25.200	21.431	7,1%	17,6%
Pasajeros (en miles)	2.714	2.417	2.101	12,3%	15,0%
PKTs (en millones)	20.932	17.895	15.845	16,9%	12,9%
Coeficiente de ocupación (%)	77,5	71,0	73,9	9,1%	-3,9%
Yield medio (ptas.)	8,5	7,5	8,3	13,3%	-9,6%
Ingresos pasaje (millones ptas.)	178.729	135.058	132.169	32,3%	2,2%

En 2000 un 98,1% de los ingresos por transporte de pasajeros en las rutas de Largo Radio de la Compañía correspondían a las redes del Atlántico. Entre éstas, destaca la contribución de la subred de Estados Unidos. El resto de los ingresos se distribuye de forma bastante uniforme:



En los siguientes cuadros se puede observar la evolución de los principales parámetros de actividad de las redes del Atlántico durante los últimos tres años.



Durante el ejercicio 2000 IBERIA incrementó su oferta en las redes del Atlántico un 7,4%, al aumentar la frecuencia de vuelos a Miami, Buenos Aires, Bogotá, Río de Janeiro y Sao Paulo. La demanda aumentó con mayor intensidad que la oferta, propiciando la mejora de los coeficientes de ocupación (6,4 puntos porcentuales, como media de la red del Atlántico, sobre 1999). El ingreso unitario también mejoró el nivel del año anterior (un 13,2%), favorecido por la apreciación del dólar. Los ingresos subieron un 32,6% con relación a 1999.

En 1999 la oferta de la red del Atlántico aumentó, en su conjunto, casi 4.800 millones con relación al ejercicio 1998, lo que supone un 24,4% de incremento medio, destacando los crecimientos de las redes del Atlántico Norte (37,8%) y del Atlántico Medio (24,8%). Aumentó el número de frecuencias semanales a muchos destinos: Chicago, Santiago de Chile, La Habana, San José, Santo Domingo y Buenos Aires, entre otros. Estos refuerzos fueron necesarios para responder al fuerte aumento de la oferta por parte de los competidores, que amenazaban la posición ventajosa del Grupo Iberia en el mercado Europa – Latinoamérica.

Para la red del Atlántico Norte, el año de mayor crecimiento dentro del periodo contemplado fue 1999, que fue el primer ejercicio completo de vigencia del acuerdo comercial alcanzado entre IBERIA y American Airlines. Dicho acuerdo, firmado en julio de 1997, permitió establecer programas de código compartido en las rutas entre España y Estados Unidos desde mayo de 1998, así como la cooperación en los respectivos programas de fidelización de clientes. Desde septiembre de 1998 el nuevo vuelo transatlántico a Chicago (de código compartido IB/AA), permite a los pasajeros de la Compañía conectar con 19 destinos en Estados Unidos, adicionales a los dos que ya operaba IBERIA (Miami y Nueva York), vía continuación del viaje con American Airlines. Además, IBERIA opera en las terminales de American Airlines en Nueva York y Chicago, con la consiguiente mejora en los tiempos de espera y facilidad de conexión para sus clientes, gracias a la facturación única hasta el destino final del pasajero.

Con el desarrollo de dichos acuerdos, las rutas intercontinentales del Grupo Iberia han recibido el aporte de tráfico que genera la red de conexión y la fortaleza comercial de American Airlines en Estados Unidos. Así lo refleja la evolución de la red del Atlántico Norte: la oferta de 2000 aumentó en 2.848 millones de AKOs con relación a 1997 (un incremento acumulado del 55,6%); mientras que los ingresos de pasaje aumentaron en 23.108 millones de pesetas (un 75,0%) con relación al mismo año. El comportamiento del *yield* fue satisfactorio; mientras que el coeficiente de ocupación perdió hasta 6,9 puntos en 1999 respecto a 1997, debido al fuerte incremento de la oferta, pero se recuperó en el ejercicio 2000.

Durante 1999 la Compañía comenzó a operar Barcelona - Nueva York en vuelo directo, y consiguió recuperar más de cuatro puntos de cuota de mercado en el conjunto de las conexiones España - Estados Unidos.

IBERIA también tiene en Miami un centro operativo de aporte y distribución de tráfico a distintos destinos de Centroamérica (más información en Capítulo IV.2.2.4).

A la red del Atlántico Medio pertenecen los destinos de diferentes países de Iberoamérica: Colombia, Cuba, Ecuador, México, Perú, Puerto Rico o Venezuela, entre otros. Entre 1998 y 2000 ha presentado un crecimiento importante, aumentando su oferta en 2.685 millones de AKOs y sus ingresos de pasaje en 21.881 millones de pesetas. En 1999 se introdujeron nuevos vuelos directos (sin escala) desde Madrid a Quito y Guayaquil, y aumentó el número de frecuencias a Lima, Bogotá, La Habana y México.

Las rutas que unen los países del cono sur de Sudamérica (Argentina, Brasil y Chile) con España conforman la red del Atlántico Sur, cuya oferta creció un 12,7% en 2000 con relación al año anterior, obteniendo una mejora de 7,7 puntos porcentuales en la ocupación y un aumento de 13.896 millones de pesetas en los ingresos de pasaje (un 42,3%).

Sin embargo, el Atlántico Sur tuvo un crecimiento más moderado que las otras dos redes del Atlántico durante 1999. El colapso de las economías asiáticas en 1997 derivó en una crisis de demanda en el mercado de materias primas, con la consiguiente reducción en sus precios. A consecuencia directa de ello, el crecimiento económico de Sudamérica se ralentizó de forma sustancial durante el segundo semestre de 1998 y buena parte de 1999. Concretamente, la tasa de crecimiento del producto interior bruto de Latinoamérica pasó del 5,4% en 1997 al 2,2% en 1998. La debilidad económica experimentada por la región durante 1999, así como el exceso de oferta, influyeron en los retrocesos del coeficiente de ocupación y del ingreso unitario. IBERIA, para minorar los efectos de esta situación y defender su posición ante los competidores, ajustó sus programas y tuvo que minorar sus ingresos unitarios.

En mayo de 1998 el Grupo Iberia comenzó a operar en vuelo directo un nuevo destino: Johannesburgo (Sudáfrica). África representa una oportunidad para el Grupo Iberia, dada la ventajosa posición geográfica de España respecto a unos mercados que tienen un importante potencial a largo plazo. Durante el año 2000 se mantuvo el volumen de oferta a Johannesburgo, logrando una notable progresión en la ocupación y en los ingresos de la red.

En diciembre de 1998 IBERIA reestructuró su programación, dejando de operar la ruta Madrid - Tokio. El principal motivo fue la necesidad de asignar más recursos a las redes del Atlántico, con la finalidad de mantener la cuota de la Compañía en sus mercados estratégicos de Latinoamérica. Además, la ruta de Japón no aportaba tráfico al resto de la red (era una operación "punto a punto"). A lo largo de 1998, la demanda y los ingresos de la red de Extremo Oriente habían sufrido las consecuencias de la crisis económica de los países asiáticos y el negativo comportamiento del yen.

IV.0.1.1. Operador de red

Las compañías aéreas de tráfico regular se pueden clasificar, en función de su planteamiento estratégico, en dos grandes grupos:

- 1) Los operadores de red. Son las líneas aéreas que intentan optimizar sus centros de distribución de pasaje coordinando el programa de todos sus vuelos. Tratan de cubrir con su operación extensas áreas del mercado, y desarrollan políticas comerciales tendentes a mejorar la calidad del servicio. Los operadores de red valoran las rutas no sólo por su rentabilidad intrínseca, sino también por su contribución a la red global.
- 2) Los operadores "punto a punto", entre los que se incluyen nuevas compañías de bajo coste (LCC), así como operadores chárter que han comenzado a publicar sus programas para llegar a los clientes interesados tan sólo en la plaza de avión (y no en el resto del paquete turístico). En general, son compañías de menor dimensión que intentan afianzar su posición operando determinadas rutas secundarias sin conexión entre sí.

El Grupo Iberia compite, por un lado, con el resto de grandes operadores de red en el mercado global y, en particular, en las rutas intercontinentales. Entre los operadores de red europeos destacan Lufthansa, British Airways, Air France, SAS, Alitalia, KLM y Swissair. Por otra parte, se enfrenta a los operadores punto a punto, que vienen creciendo con rapidez, especialmente en los mercados europeo y doméstico, y cuyo principal argumento competitivo es el precio.

Durante los últimos años, el principal objetivo estratégico de la política comercial de IBERIA ha sido el fortalecer su posición como uno de los grandes operadores de red en el mundo (ver "Crecimiento y optimización de la red de vuelos" en el Capítulo VII, apartado 1.1.1. Principales tendencias actuales).

Para ello, la Compañía ha apostado por el crecimiento de su oferta y la expansión de su red de vuelos, primero en las rutas intercontinentales del Atlántico, con incrementos anuales del 10,5% en 1998, del 24,4% en 1999 y del 7,4% en 2000 (en términos de AKOs para el conjunto del Atlántico). Después, durante el ejercicio 2000, el Grupo Iberia potenció el crecimiento en las rutas entre España y Europa (incremento del 12,9% en la oferta), que deben contribuir a consolidar las rutas internacionales de Largo Radio.

IV.2.2.5. Racionalización de la red

Otro aspecto destacable en la evolución de los últimos tres años ha sido la reestructuración de la red de vuelos, que se ha basado en la adecuación selectiva de la oferta y en la mejora de la conexión de los vuelos. La construcción de una red extensa y eficiente ha llevado a concentrar más producción en los dos principales centros de aporte y distribución de tráfico del Grupo: Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat. Ambos disfrutan de una localización geográfica privilegiada, siendo enclaves estratégicos de distribución de transporte aéreo en el sur de Europa.

En el diseño estratégico de la red, Madrid se configura como el principal eje de comunicación entre Europa y los mercados del Atlántico Medio y Sur. En tanto que Barcelona es el hub que conecta el mercado doméstico con el resto de Europa.

El proceso de concentración del programa ha afectado a la red de corto y medio radio (europea y doméstica), en la que el porcentaje del número de vuelos operados hacia/desde Madrid o Barcelona ha evolucionado de la siguiente forma:

IBERIA	1996	1997	1998	1999	2000
Vuelos domésticos	83,5	85,8	92,4	94,8	98,1
Vuelos europeos	80,6	83,0	87,3	90,1	91,4

Igualmente, la conectividad de los vuelos de la Compañía en el aeropuerto de Barajas ha mejorado durante los cinco últimos años:

IBERIA	1996	1997	1998	1999	2000
Media de salidas con conexión en +/- 90 minutos	8,1	8,0	9,0	16,0	16,8
Media de llegadas con conexión en +/- 90 minutos	7,4	8,0	10,8	16,1	16,9

El desarrollo de una red de vuelos más racional se apoyó en el acuerdo de franquicia con Air Nostrum, que ha permitido retirar oferta de rutas secundarias para programar vuelos más rentables o atender redes estratégicas. La unificación de la planificación y programación comercial de IBERIA y AVIACO, desde finales de octubre de 1997, también contribuyó a mejorar la eficiencia en la asignación de los recursos del Grupo.

IV.2.2.6. Madrid y Barcelona

Con 11,2 millones de llegadas de pasajeros (como destino final) al año, Madrid es el cuarto mercado europeo de tráfico punto a punto. (Fuente: MIDT y Airline Business, junio de 2000).

El aeropuerto de Barajas presenta las siguientes ventajas competitivas:

- El desarrollo del Plan Director Barajas, aprobado por el Ministerio de Fomento y en proceso de ejecución, garantiza una gran ampliación de la capacidad del. Barajas podrá cubrir el crecimiento futuro de la demanda, mientras que casi ninguno de los aeropuertos europeos que hoy tienen un tamaño similar, cuentan con suelo suficiente para ampliar su capacidad de forma significativa.
- Barajas está situado muy cerca del centro de la Madrid (doce kilómetros), mientras que la mayoría de las grandes ciudades europeas tienen sus aeropuertos internacionales localizados a mayor distancia.
- En el año 1999 comenzó a funcionar una nueva línea de metro que enlaza el aeropuerto con la ciudad.
- Su situación geográfica (suroeste de Europa) y su mencionada capacidad de crecimiento le favorecen para consolidarse como principal puerta de comunicación entre Latinoamérica y Europa.

Los viajeros de negocios tienen una importante participación en el tráfico de Madrid-Barajas. Además, este aeropuerto es una base importante para desarrollar el tráfico de conexión, pues dispone de una poderosa red de vuelos de corto recorrido que aportan pasajeros a las rutas europeas e intercontinentales. A medida que el propio aeropuerto aumente su capacidad operativa, el Grupo Iberia podrá disponer de nuevos slots que le permitan incrementar su número de vuelos, y mejorar la conectividad en su principal hub.

Por su parte, el aeropuerto de Barcelona - El Prat presenta las siguientes cualidades:

- Al igual que Barajas, El Prat tiene la posibilidad de aumentar de forma considerable su capacidad. El Plan Director Barcelona, desarrollado por el Ministerio de Fomento, tiene como objetivo la ampliación y mejora de las infraestructuras y accesos de este aeropuerto.
- El Prat tiene fácil conexión con el centro de Barcelona, a través de una línea de ferrocarril.
- El aeropuerto disfruta de una excelente localización geográfica como punto de conexión para el tráfico entre la Península y el resto de Europa.

IV.2.2.7. Miami

IBERIA tiene otro centro de distribución y aporte de tráfico en Miami, en virtud de los acuerdos suscritos entre España y Estados Unidos. La Compañía ofrece tres vuelos diarios, ida y vuelta, entre Madrid y Miami (uno de ellos operado en código compartido por American Airlines).

La ruta trasatlántica a/desde Miami se realiza con aviones de fuselaje ancho, mientras que allí se dispone de cuatro aviones de menor tamaño, para realizar la distribución a distintos puntos de Centroamérica (Cancún, Guatemala, Managua, Panamá, San José de Costa Rica, San Pedro Sula, Managua y San Salvador), y recoger el aporte de tráfico desde los mismos. Este diseño de operación posibilita realizar conexiones prácticamente diarias a la mayoría de los destinos centroamericanos.

IBERIA tiene en Miami una flota específica constituida por cuatro aviones de medio radio, con sus correspondientes tripulaciones técnicas destacadas y tripulaciones auxiliares locales. Hasta 1999 eran cuatro aviones DC-9, que fueron sustituidos por cuatro MD-87 a principios del año 2000. En próximas fechas (marzo y abril de 2001 esos aviones serán sustituidos por 4 Air Bus A- 319, que es una flota más moderna que permitirá incrementar el número de asientos y ofrecer una mejor calidad de servicio.

IV.2.2.8 Iberia Regional / Air Nostrum

Air Nostrum, que comenzó su andadura en 1994, es la primera compañía de aviación regional en España, y ocupaba el puesto vigésimo noveno en el ranking de las cien mayores compañías de aviación regional del mundo en 1999 (Fuente: "Airline Business", publicación mensual especializada en el transporte aéreo).

Aunque IBERIA no tiene participación accionarial en el capital social de Air Nostrum (su propiedad pertenece a la sociedad de cartera Nefinsa), la relación comercial entre ambas compañías aéreas es muy relevante.

IBERIA mantiene con esta compañía aérea un acuerdo de franquicia desde mayo de 1997, con vigencia de cinco años, prorrogable tres años más, y rescindible por denuncia de cualquiera de las partes. El acuerdo consiste en la utilización de la marca y el código Iberia por parte de Air Nostrum, quien opera rutas y horarios integrados en el resto de la red de IBERIA, que es quien establece la programación y comercializa los vuelos. A cambio de ello, Air Nostrum paga una comisión de franquicia a IBERIA y asume el riesgo económico de las operaciones. Además, el acuerdo incorpora la participación mutua en sus respectivos programas de fidelización de clientes (frequent flyer).

Air Nostrum ha ido sustituyendo a IBERIA y AVIACO en rutas secundarias de baja densidad de tráfico, de manera que los recursos de la Compañía se pueden concentrar en rutas troncales. Además, las líneas de código Iberia operadas por Air Nostrum están coordinadas con el resto del programa del Grupo Iberia, de manera que se aprovecha el tráfico que aportan dichos puntos regionales a la red del Grupo. IBERIA controla el diseño de las rutas ofrecidas por Air Nostrum, y se reserva el derecho a mantener la ruta bajo su responsabilidad pagando el diferencial con ingresos en caso de que el franquiciado no cubra costes.

La compañía Iberia Regional Air Nostrum se fue haciendo cargo, inicialmente, de los vuelos nacionales de baja ocupación del Grupo Iberia. Después, a partir de 1999, comenzó también su expansión internacional para cubrir líneas de segundo y tercer nivel. De este modo, durante el año 2000 ya volaba a varios destinos europeos y del norte de África: Hannover, Frankfurt, Londres, París, Marsella, Niza, Toulouse, Lyon, Bolonia, Turín, Ginebra, Oporto y Tánger.

La compañía Iberia Regional / Air Nostrum operaba una flota de 40 aviones (28 Fokker-50, de los cuales 9 estaban contratados en *wet lease*, 5 ATR-72, y 7 CRJ-200) durante el año 2000. El número de vuelos se elevó a cerca de 80.000, transportó más de 2,63 millones de pasajeros, y facturó cerca de 50.000 millones de pesetas. Su plantilla estaba compuesta por 1.146 empleados a finales de ese año. (Fuente: Air Nostrum).

El acuerdo firmado con Air Nostrum prevé que la firma de otros acuerdos de franquicia con otras entidades debe ser previamente convenido con Air Nostrum, que tiene un derecho preferente a ofrecer los servicios que se hubieran pactado con el otro franquiciado. IBERIA considera que es más eficiente mantener un único franquiciado, pues la relación se hace más estable y duradera, y se obtienen mayores economías de escala.

La comisión de franquicia que paga el franquiciado se aplica sobre el volumen de ingresos de pasaje y exceso de equipaje de los servicios aéreos recogidos en el contrato. Los porcentajes de comisión, uno para vuelos domésticos y otro para vuelos internacionales, se revisan cada año.

Por otra parte, a IBERIA le interesa que Air Nostrum siga operando ciertas rutas que pueden ser deficitarias para el franquiciado, pero que aportan tráfico a los vuelos de la red del franquiciador. Por ello, el contrato recoge una "garantía de cupones en conexión", por la cual IBERIA garantiza a Air Nostrum un ingreso mínimo por tramo.

Durante los últimos tres ejercicios, IBERIA ha obtenido los siguientes ingresos por comisiones de franquicia a Air Nostrum:

IBERIA (Importes en millones de pesetas)	2000	1999	1998	2000/99	1999/98
Ingresos por comisiones de franquicia	5.397	3.467	2.589	55,7%	33,9%
Gastos por garantía de cupones	3.123	580	72	438,4%	705,6%

Este acuerdo comercial es flexible: por una parte, se pueden ir añadiendo nuevos trayectos; por otro lado, IBERIA se reserva el derecho de recuperar y operar por sí misma una determinada ruta que haya realizado Air Nostrum, si llega a disfrutar de una alta densidad de tráfico.

Las ventajas que el Grupo Iberia ha obtenido con esta franquicia son:

- Aumentar la cobertura y capilaridad de su red doméstica con la expansión progresiva de enlaces aéreos, mediante la utilización de aviones de 50 plazas que permiten una mayor rentabilidad en rutas de baja densidad, así como un incremento en el número de frecuencias.
- Acelerar la reestructuración de la red conjunta de IBERIA y AVIACO, retirando reactores de las rutas domésticas de baja densidad para posicionarlos en rutas nacionales con mayor tráfico, así como en la red europea, obteniendo una mayor eficiencia comercial y rentabilidad económica.
- Desarrollar el tráfico de conexiones de los hubs de Madrid y Barcelona, con la incorporación de enlaces regionales tanto nacionales como internacionales.
- Asegurar la presencia del Grupo Iberia en determinadas rutas internacionales. Air Nostrum es una herramienta para competir con los otros grandes operadores en rutas secundarias europeas. Incluso para competir en trayectos que toquen el hub de un operador de red rival, donde IBERIA, con aviones de mayor capacidad, tendría más dificultad en alcanzar la rentabilidad.

IV.2.2.9. Acuerdos bilaterales

IBERIA mantiene acuerdos bilaterales con otras compañías aéreas. Durante el año 2000 estos acuerdos le permitieron ofrecer 39 destinos adicionales a los que vuela en propio, repartidos en 15 países, a través de vuelos operados por otras aerolíneas que comparten códigos con la aerolínea española.

Un acuerdo de código compartido (*code-sharing*) es aquel establecido entre dos compañías aéreas, por el cual convienen comercializar conjuntamente las rutas objeto del acuerdo, incluyendo el código de ambas compañías en los sistemas de reservas, con independencia de cual sea la compañía que las opere con su flota. La última conservará el ingreso de pasaje, garantizando a la otra una comisión por las ventas realizadas.

Un acuerdo de *profit sharing* es aquel establecido entre dos compañías aéreas, en virtud del cual convienen compartir los resultados obtenidos en determinadas rutas que son operadas indistintamente por los participantes. El reparto se puede establecer en base a distintos parámetros de actividad, como el número de asientos, número de AKOs o número de vuelos ofrecidos por cada compañía durante determinado periodo de tiempo.

Por otra parte, en las rutas internacionales que se rigen por Convenios Bilaterales firmados por España y distintos países, cuando sólo se designa a dos compañías como operadoras, IBERIA es la designada por parte española.

En los últimos años, IBERIA ha desarrollado sendos acuerdos bilaterales, de notable trascendencia, con American Airlines y British Airways. Las redes de las tres compañías se complementan, cubriendo destinos de los cinco continentes. Este proceso de colaboración estratégica y comercial culminó en febrero de 1999 con la firma de la alianza accionarial, por la que ambas compañías se comprometieron a ser socios industriales de IBERIA en su proceso de privatización.

Acuerdo con American Airlines

American Airlines, con fuerte presencia en los principales destinos del tráfico entre Estados Unidos y España, operaba una flota compuesta por 701 aviones a finales de 1999, y su plantilla superaba los 90.000 empleados. Durante ese año transportó 81,5 millones de pasajeros, de los cuales 64,1 correspondían al mercado doméstico de Estados Unidos. Ocupa el segundo puesto en el ranking mundial por volumen de tráfico regular, con una cifra de 177.299 PKTs en 1999. Y obtuvo unos ingresos de explotación de 15.262 millones de dólares durante el pasado ejercicio. (Fuente: IATA, WATS núm. 44).

Los principales términos del acuerdo con American Airlines, alcanzado en julio de 1997 y operativo desde mayo de 1998, son: conexiones entre 19 ciudades europeas y 25 americanas, lo que posibilita cerca de 500 combinaciones en régimen de código compartido; Chicago se incorporó en septiembre de 1998 como nuevo destino de IBERIA; y reciprocidad total en los programas de frequent flyer.

Acuerdo con British Airways

British Airways se distingue por su elevado volumen de tráfico en el Atlántico Norte, y una fuerte presencia en Heathrow, tercer aeropuerto en el ranking mundial por volumen de tráfico, y primer destino del mercado europeo.

A 31 de diciembre de 1999, British Airways tenía una flota operativa de 276 aviones, y una plantilla de 55.905 empleados. Durante el pasado año transportó un total de 36,86 millones de pasajeros, de los cuales cerca del 83% correspondían a operación internacional. (Fuente: WATS/44 de IATA).

El amplio acuerdo firmado con British Airways en mayo de 1998, incluye la operación de vuelos en código compartido para determinadas rutas. A finales de 2000 eran un total de 30 trayectos los que se estaban volando conjuntamente, la mayoría vuelos domésticos con conexiones en los nudos principales de ambas compañías (Londres, Birmingham, Madrid y Barcelona). El acuerdo también contempla la reciprocidad total en los programas de frequent flyer.

En la actualidad, se trabaja en el desarrollo de otros términos de este acuerdo: reparto de beneficios ("*profit sharing*") en otras rutas entre España y Reino Unido, y entre Europa y Latinoamérica; coordinación de la estrategia comercial; y sistemas unificados.

Otros acuerdos bilaterales

A los mencionados acuerdos con American Airlines y British Airways, se suman aquellos que IBERIA ha venido desarrollado con otros componentes de la alianza **oneworld** (Cathay Pacific, Finnair, Qantas, Lan Chile,...). Además, fuera del ámbito de esta alianza, la Compañía tiene acuerdos bilaterales de carácter comercial con otras compañías, como: Aerolíneas Argentinas, Air France, Austrian Airlines, Croatia Airlines, El Al, Japan Airlines, LOT Polish Airlines, Royal Air Maroc, Royal Jordanian, Sirian Arab Airlines, Swissair, la rumana Tarom, o Ukraine International Airlines.

Estos acuerdos posibilitan que el Grupo Iberia amplíe su número de rutas y destinos, pudiendo cubrir las necesidades de sus clientes de trayectos “punto a punto” y complementarios.

IV.2.2.10 Alianza oneworld

Los acuerdos bilaterales suscritos con American Airlines y British Airways, impulsaron la incorporación de IBERIA a la alianza **oneworld**. El 15 de febrero de 1999 la Compañía firmó en Sidney su compromiso de convertirse en socio de pleno derecho de **oneworld**, y su integración efectiva se produjo el 1 de septiembre de ese mismo año (a la vez que Finnair).

La alianza **oneworld**, liderada por American Airlines y British Airways, fue fundada el 21 de septiembre de 1998, y se ha convertido en una de las dos alianzas multilaterales más importantes en el negocio del transporte aéreo. En la actualidad está integrada por treinta y una compañías; ocho como socios de pleno derecho: Aer Lingus, Cathay Pacific, Finnair, IBERIA, LanChile, Qantas, junto a los dos socios industriales de la aerolínea española; y 23 compañías afiliadas.

Tras la incorporación de Aer Lingus y LanChile en junio de 2000, la alianza **oneworld** cubre, hoy en día, 565 destinos en 133 países de todo el mundo, transporta más de 215 millones de pasajeros al año, opera una flota compuesta por casi 2.000 aviones y sus compañías cuentan, en conjunto, con alrededor de 270.000 empleados y más de 340 salas VIP. Los socios de oneworld generan alrededor de 47.600 millones de dólares (8,6 billones de pesetas) al año en ventas a pasajeros.

Oneworld es una marca complementaria de cada línea aérea integrante, que tiene por objeto reunir en torno a ella la actuación en los diversos mercados y los servicios de atención al cliente de todas las compañías, para dotar de masa crítica a éstas en todo el mundo.

En el verano de 2000 se formó un equipo directivo para gestionar la alianza global, con sede en Vancouver. Entre sus funciones destacan la gestión del marketing, campañas publicitarias, definición del estándar de calidad del servicio y la búsqueda de homogeneidad en los FFP (*frequent flyer programs*) de las distintas compañías. Los costes de esa estructura operativa se prorratean entre los socios de la alianza en base a la oferta de cada uno de ellos.

Las ventajas que va a reportar el progresivo desarrollo de los términos de la alianza son las siguientes:

- En primer lugar, ofrece a los clientes de cada compañía una red de servicios de alto nivel de calidad, con una cobertura mundial de destinos. Para ello, cada compañía perteneciente a **oneworld** se compromete con las demás a adoptar procedimientos homogéneos de calidad y servicio.
- Asimismo, los pasajeros se pueden beneficiar de los programas de fidelización de viajeros de cualquiera de las compañías asociadas.
- Las aerolíneas pueden mejorar su eficiencia complementando sus programas comerciales y coordinando la conexión de vuelos.
- Las aerolíneas pueden mejorar su servicio y reducir sus costes, utilizando en común las salas VIP e instalaciones en distintos aeropuertos, y unificando las compras (entre otros, combustible, material de mayordomía, contratación de hoteles, etc.).

Frente a **oneworld**, se encuentra otra gran alianza multilateral denominada “Star Alliance”, formada por Air Canadá, Air New Zealand, All Nippon Airways, Ansett Australia, Austrian Airlines, British Midland, Lauda Air, Lufthansa, Mexicana Airlines, SAS, Singapore Airlines, Thai Airways, Tyrolean, United Airlines y Varig.

IV.0.1.2. Desarrollo del tráfico de negocios

El desarrollo del tráfico de negocios es un objetivo estratégico del Grupo Iberia, que se encuentra en estrecha relación con las políticas de defensa del *yield* y de mejora del servicio al cliente.

En general, y de un modo simplificado, las compañías aéreas dirigen su oferta hacia dos tipos de clientes: pasajeros de “clase económica” y “de negocios”. Esto da lugar a diferenciar las atenciones y servicios facilitados, con su correspondiente reflejo en las tarifas.

En la actualidad, la oferta de Clase Business y de Gran Clase de la Compañía es amplia y presenta un elevado nivel de calidad, siendo competitiva frente a la ofrecida por cualquiera de los otros grandes operadores de red. Para ello, la Compañía ha llevado a cabo diversas acciones encaminadas a la mejora del producto durante los últimos años. El Plan de desarrollo de tráfico de negocios consiguió nuevas prestaciones y un mejor servicio, tanto en vuelo como en tierra, homologando los servicios de IBERIA al que prestan las compañías de la alianza **oneworld**.

En febrero de 1999 se inició la campaña de la nueva “Business Intercontinental”. La Compañía aumentó la oferta de asientos de Clase Business en un 50% durante los dos últimos años, invirtiendo más de 7.000 millones de pesetas en la renovación de los interiores de su flota de largo recorrido. A principios del año 2000 estaban modificados todos los asientos de Gran Clase de los vuelos intercontinentales. Además, se incrementó el número de vuelos directos y la frecuencia semanal de los existentes en las rutas a Latinoamérica.

Fue rediseñado el interior de las cabinas con la finalidad de mejorar la comodidad del pasajero, y dotarlo de una imagen más moderna y atractiva. Hay más espacio disponible en la cabina para la Clase Business, incrementando el número de butacas y aumentando la separación entre asientos. Por otra parte, se han modificado las butacas para mejorar la comodidad durante el vuelo; y, en Gran Clase, se ha introducido la butaca cama, en línea con los estándares más elevados de la industria.

En cuanto al servicio, hay diversas mejoras en vuelo y en tierra. En vuelo se han introducido pantallas individuales y, en las flotas de largo radio, teléfonos por satélite. Existe una amplia oferta de entretenimiento, y se mejoran los menús y la secuencia de los mismos, respondiendo a las peticiones de los clientes. Entre los servicios en tierra ofrecidos a los pasajeros de Gran Clase y Clase Business destacan: envío gratuito a domicilio del billete y la tarjeta de embarque; servicios de “limousine”; servicio de parking “Vip”; mostradores de facturación exclusivos; un total de 67 salas “Vip” en 55 aeropuertos; y entrega prioritaria de equipaje a la llegada. Finalmente, IBERIA realizó nuevos contratos con AENA en 1999, para utilizar y ampliar la capacidad de las Salas Vips de Madrid y Barcelona.

El lanzamiento de la nueva clase “Business Intercontinental” a principios de 1999 fue un éxito: los pasajeros transportados en las clases nobles en las rutas de largo radio aumentaron un 31% en el conjunto del año, y la cuota de mercado de Iberia en el segmento de negocios España – Latinoamérica subió casi cuatro puntos.

En los vuelos de Medio Radio, la utilización de la nueva flota permitió un incremento del 25% de la capacidad en Clase Business, gracias al uso de asientos de geometría variable.

El peso del tráfico de negocios en el mix de clases de IBERIA es importante, como pone de manifiesto la siguiente tabla:

IBERIA	% s/ total pasajeros	% s/ total Ingresos
Vuelos domésticos	41,6%	58,3%
Vuelos de Medio Radio	14,0%	37,3%
Vuelos de Largo Radio	9,3%	28,1%

Datos de IBERIA a noviembre de 2000; incluye clase Y (turista completa).

IV.2.2.12 Acciones en defensa del yield

El incremento de la participación de los viajeros de negocios en el tráfico de la Compañía es un elemento clave en la política de defensa del *yield*. La recuperación de cuota de mercado en el tráfico de negocios por parte de la Compañía se apoyó en la mejora del producto (ya comentada), y en el incremento proporcional de la oferta en las clases Business y Gran Clase. También se desarrollaron diversas acciones comerciales, como incrementos en las tarifas de distintas redes, la mejora en la gestión de las clases de reservas, la racionalización de la estructura de precios, o la inversión en nuevos programas comerciales, entre otras.

IV.2.2.13. Segmento turístico

Tradicionalmente España ha sido un país receptor de turismo. En consecuencia, el sector turístico ha estado dominado por compañías de tráfico chárter del norte de Europa (Alemania y Reino Unido, principalmente), que con frecuencia estaban integradas en grupos dirigidos por grandes touroperadores que controlaban la demanda. Por ello, el Grupo Iberia ha tenido una participación limitada en este segmento.

Sin embargo, en los últimos años, IBERIA ha ido consiguiendo una mayor cuota en el tráfico vacacional, debido a una serie de factores: desarrollo de proyectos para atraer turismo de calidad (de ingresos más altos); creciente preferencia de los pasajeros por las líneas regulares en detrimento del chárter; y un crecimiento significativo del turismo emisor en España. Durante los nueve primeros meses del año 2000, el número de viajes turísticos de los españoles al extranjero tuvo un incremento del 15% respecto al mismo periodo de 1999. (Fuente: Secretaría de Estado de Comercio y Turismo; IET; Familitur).

En relación con este último punto IBERIA creó, junto a otras empresas del sector turístico español, el touroperador Viva Tours, compañía que empezó a operar en mayo de 1999, y aspira a situarse como el mayorista con el volumen de ventas más elevado en el mercado de turismo emisor español.

IV.2.2.14 Programas de Fidelización

Iberia Plus

IBERIA fue pionera europea en la implantación de un Programa de Fidelización de pasajeros cuando en septiembre de 1991 creó Iberia Plus. Este Programa, de adhesión gratuita, se basa en una idea sencilla: el titular de una tarjeta Iberia Plus obtiene puntos al volar con las compañías del Grupo Iberia o al utilizar los servicios de las empresas participantes en el programa; puntos que luego se pueden canjear por nuevos vuelos u otros servicios gratuitos para el titular de la tarjeta o los beneficiarios por él designados.

Desde el 1 de septiembre de 1999, fecha en la que Iberia pasa a formar parte de la alianza **oneworld**, los viajeros adheridos a Iberia Plus suman puntos a su cuenta cuando vuelan con alguna de las compañías integrantes de la alianza. Además, los titulares de la tarjeta Iberia Plus tienen acceso a otros servicios y ofertas especiales que la Compañía les ofrece como recompensa a su fidelidad.

Iberia Plus es un programa eficiente: contaba con casi un millón de miembros en el año 2000, el 52% de los cuales son viajeros activos y regulares. Un 26% de los ingresos totales por transporte de pasajeros de la Compañía procedió de miembros de Iberia Plus. Un porcentaje que proviene mayoritariamente de la adquisición de billetes en tarifas completas de Turista, Business y Gran Clase.

	2000	1999	1998	2000/99	1999/98
Evolución del número de clientes	954.468	804.696	677.703	18,6%	18,7%
% Ingresos IBPlus s/ Total Ingresos	23,5%	25,1%	20,6%	-6,4%	21,8%
% Ingresos IBPlus en Gran Clase	66%	49%	54%	34,7%	-9,3%
% Ingresos IBPlus en Bussiness	71%	78%	33%	-9,0%	136,4%
% Ingresos IBPlus en Turista	49%	56%	15%	-12,5%	273,3%
% Ingresos IBPlus en Otras clases	6%	5%	23%	20	-78,3%

En permanente evolución, el Programa ha ido incorporando empresas que, en su mayoría, tienen una relación directa con el mundo de los viajes. Así, en la actualidad, el Programa cuenta con las siguientes empresas y servicios:

- Compañías aéreas: American Airlines, American Eagle, Aerolíneas Argentinas, Austral, Binter Canarias, Binter Mediterráneo, British Airways, Lan Chile, Aer Lingus, Cathay Pacific, Finnair, IBERIA, Iberia Regional/Air Nostrum, Regional Airlines y Qantas.
- Cadenas Hoteleras: Sol Meliá, Intercontinental, Occidental Hoteles, Tryp, Holiday (Inn, Express y Crowne Plaza), Concorde Hotels, Tívoli y Red Nacional de Paradores de Turismo.
- Compañías de Alquiler de Coches: Avis, Hertz, National Atesa y Europcar.
- Tarjetas de Crédito: Visa Iberia (emitida por el Grupo Banco Popular) y American Express.
- Otros servicios: Amena, Aldeasa, BBVA, tarjeta telefónica de la compañía British Telecom y tarjeta telefónica de la compañía Telefónica.

Travel Club / Air Miles

El programa Travel Club/Air Miles se creó en noviembre de 1996 y está orientado a la fidelización de las familias. A finales de 1999 contaba con cerca de cuatro millones doscientas cuarenta y cinco mil miembros, de los cuales el 87% son miembros activos. El 30%, aproximadamente, de los hogares españoles pertenecen a este Programa. Cinco grandes empresas españolas son accionistas del programa: Iberia, L.A.E., BBV, Eroski, Repsol y Telefónica. Dispone, además, de otros 23 patrocinadores.

IV.2.2.15 Otros servicios de atención al cliente

Durante 1998 IBERIA desarrolló acciones para mejorar la atención a sus clientes en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, como una nueva sala VIP, servicio de estacionamiento gratuito, y servicio de limousine para pasajeros de Business y Gran Clase de vuelos intercontinentales, así como la continuidad del llamado "Programa Amigo".

El Programa Amigo se ofrece a los pasajeros que viajan con IBERIA entre Europa y América, y tienen que hacer escala en Madrid, Río de Janeiro o Buenos Aires. También se ofrece a los pasajeros que viajan entre Sudáfrica y Europa, América o Israel y que deben hacer escala en Madrid. El Programa incluye, sin ningún coste adicional al pagado por el billete aéreo, el alojamiento y los traslados entre ciudad y aeropuerto, así como una serie de servicios adicionales, que varían en función de la duración de la escala y de la tarifa pagada por el pasajero.

Se han desarrollado otros programas de características similares, como "Buenos Aires Amigo", "Miami Amigo", el llamado "Barcelona-Stop" o el programa "Canarias-Shopping".

Por otro lado, en junio de 2000 la Compañía puso en marcha el Centro de Atención Telefónica (C.A.T.) para atender las incidencias de equipaje ocurridas en territorio nacional y que afectan a los clientes del Grupo Iberia, de las compañías miembros de la alianza **oneworld**, o de otras compañías con las que IBERIA mantiene acuerdos.

A continuación se muestra el coste comercial de los programas comerciales antedichos:

IBERIA	2000	1999	1998	2000/99	1999/98
Gastos programa Euroamérica	168	174	177	-3,4%	-1,7%
Gastos Programa MAD Amigo, BUE Amigo, MIA Amigo y BCN Stop	216	200	334	8,0%	-40,1%

IV.2.2.16 Nuevo modelo de gestión comercial

En junio de 1998 entró en vigor el programa Valor 98, que supuso un importante cambio en los sistemas de retribución y seguimiento de las agencias de viaje nacionales, y cuya finalidad es la fidelización de las mismas, sustituyendo las comisiones fijas por incentivos variables específicos, que premian el crecimiento sobre los ingresos brutos generados por la agencia para los tramos volados en líneas de IBERIA.

Siguiendo la misma política, la Compañía introdujo un nuevo modelo de gestión comercial en los mercados internacionales a comienzos de 2000, con la finalidad de lograr un incremento de las ventas a través de una gestión más eficiente del gasto comercial. Por consiguiente, se ha creado un nuevo sistema de retribución variable al canal, que tiene el objetivo de retribuir a cada agencia en relación con el esfuerzo comercial realizado.

Una de las características principales del nuevo modelo es la homogeneización de los sistemas de incentivo. En todos los mercados internacionales se va a incentivar con relación a tres conceptos: crecimiento general, crecimiento en las tarifas de alto ingreso, y crecimiento en determinados destinos.

Como apoyo a este nuevo modelo, se ha desarrollado una nueva aplicación denominada Millenium La gestión comercial asume con la implantación de Millenium una mayor responsabilidad en la gestión eficiente de un importante volumen de gastos, que requiere un profundo conocimiento de cada mercado, y una acertada selección de objetivos y agencias.

En definitiva, con el nuevo sistema IBERIA consigue, en primer lugar, optimizar los ingresos y racionalizar el gasto comercial. Además, pretende mejorar el control y seguimiento de los acuerdos con las agencias de viaje internacionales, así como fidelizarlas basándose en su producción.

IV.2.2.17 Venta directa

El Grupo Iberia ha utilizado todos los medios tecnológicos a su alcance para conseguir que la proximidad con el cliente final sea una realidad, principalmente a través de la atención telefónica y el desarrollo del comercio electrónico. También ha potenciado la venta directa con el objetivo de incrementar los ingresos y reducir, simultáneamente, la proporcionalidad de los costes comerciales necesarios para su obtención. En el año 2000 el ratio coste comercial neto sobre ingresos de tráfico se situó en un 9,9%, cuando en 1998 dicho ratio se había situado en un 11,1%. A esta reducción de los costes comerciales han contribuido varios proyectos relacionados con la venta directa: Serviberia, Centro de Información y Reservas para Europa, distribución por Internet, y billete electrónico (o "ciberticket").

Serviberia

Es un servicio centralizado de atención telefónica al cliente final, que ofrece información de vuelos, reservas, venta y entrega de billetes a domicilio. Cuenta con una plantilla de 200 personas.

Centro de Información y Reservas para Europa

El Centro, ubicado en Madrid, comenzó a funcionar en septiembre de 2000. Cien empleados, repartidos en distintos turnos, atienden las llamadas procedentes de los clientes de Reino Unido e Irlanda, Portugal, Francia, Bélgica, Italia, Alemania, Austria y Suiza. Ha supuesto la centralización efectiva de las distintas centrales de reservas que había en Europa, con el objetivo de unificar y mejorar el servicio que se ofrece, mediante la homogeneización de procedimientos de atención al pasajero, y la reducción de costes a través de las economías de escala.

Distribución por Internet (e-commerce)

IBERIA tiene muchas expectativas en el desarrollo de Internet como potente canal de distribución y una herramienta para reducir sus costes. La Compañía tiene su página web ("www.iberia.com") plenamente operativa. A través de ella, el cliente puede obtener información sobre vuelos, tarifas y plazas libres; efectuar su propia reserva y adquisición del billete, y solicitar, si así lo quiere, el envío del mismo a la dirección deseada (o recogerlo en una oficina de IBERIA o en cualquier agencia); también puede acceder al programa Iberia Plus.

Para impulsar el uso de este nuevo canal de venta, la Compañía ha realizado distintas ofertas a través de su página. Desde 1998 ha presentado ofertas semanales con "Entrando en pista", un programa que ofrece plazas limitadas para vuelos concretos e inmediatos ("ofertas de última hora") a tarifas muy reducidas.

El 19 de febrero de 2000 IBERIA lanzó su primera oferta masiva de venta de plazas a través de Internet. Esta promoción, denominada "Despegue On Line", posibilitaba la compra de billetes de avión a precios sensiblemente reducidos (tarifas exclusivas sólo a través de la Red), para volar a 30 destinos españoles o extranjeros. IBERIA alcanzó un acuerdo con las principales asociaciones del sector de agencias de viajes, de modo que las agencias también pueden vender a través de Internet las ofertas que la Compañía realice en su página web, con el cobro de una comisión de venta más reducida.

La promoción "Despegue On Line", dada su buena acogida, se prolongó hasta septiembre de 2000. A partir de ese mes, IBERIA apuesta definitivamente por Internet como canal de venta, con el lanzamiento del producto "Elige y Vuela", que significa poner todas sus tarifas en la Red para viajes que se inicien en España.

IBERIA vendió 300.000 billetes on-line en el año 2000, lo que le permitió alcanzar un volumen de negocio en Internet de 5.350 millones de pesetas, que representó el 1,5% de los ingresos alcanzados por la venta de billetes en España. Ese volumen de facturación le situó como la primera compañía en el comercio electrónico en España en el pasado ejercicio, pues representó el 18% del negocio generado en el comercio electrónico en nuestro país. (Fuente: Asociación Española de Comercio Electrónico).

IBERIA está extendiendo la utilización comercial de Internet al conjunto de países donde está presente. Tras el Reino Unido e Irlanda, países donde ya es posible realizar la reserva y compra de billetes a través de la página de Iberia con el producto "Lock and Book", próximamente se incorporarán Alemania, Austria, Francia, Italia y Estados Unidos; y, después, el resto de Europa, Chile y Argentina.

La página de IBERIA no será la única vía de acceso para comprar billetes de la Compañía a través de Internet. Los proyectos en marcha más relevantes son los siguientes:

- IBERIA participa, junto a otras diez aerolíneas europeas (Aer Lingus, Air France, Alitalia, Austrian Airlines, British Airways, British Midland, Finnair, KLM, Lufthansa y SAS) en una agencia de viajes virtual conjunta "On-line Travel Portal" que fue constituida en mayo de 2000.
- Por otro lado, cinco compañías de Estados Unidos (American Airlines, Continental, Delta, Northwest y United Airlines) han creado la agencia electrónica "ORBITZ", con la que IBERIA tendrá un acuerdo para la distribución de sus productos.
- Además, Amadeus y Terra Networks acordaron la creación de una nueva compañía en febrero de 2000, que será proveedora de servicios turísticos a través de la Red. Este nuevo portal turístico ("Rumbo") comenzó sus operaciones en octubre de 2000, cuenta como socio estratégico a Viajes Barceló, y pretende extender sus operaciones en España y distintos países de Latinoamérica.

Billete electrónico

Complementa y potencia la venta directa y el desarrollo de nuevos canales. El billete electrónico, disponible para los clientes de IBERIA en los vuelos domésticos, cumple la misma función básica que el billete tradicional, pero no se imprime en papel. El billete electrónico constituye un registro electrónico residente en una base de datos. Al pasajero se le comunica un código de identificación, que le permitirá obtener la tarjeta de embarque en los mostradores de facturación del aeropuerto.

En el mes de junio de 2000, IBERIA lanzó una campaña de publicidad que informaba sobre las ventajas del billete electrónico, y comenzó la expansión de su uso en las agencias de viaje. Desde ese mes hasta final de año, el número de billetes electrónicos emitidos fue de 85.268, lo que refleja su creciente aceptación.

El billete electrónico ofrece ventajas para el cliente y la Compañía. Comodidad para el cliente, que puede obtener la reserva y el billete en una única llamada a Serviberia, a cualquier hora y cualquier día, sin necesidad de desplazarse. Ahorro de costes para la Compañía, al evitar la emisión física, transporte y almacenaje del documento.

IV.2.2.18 Mejoras en la atención a los agencias de viaje

En octubre de 1998 comenzó a operar Serviagencias, que supone la centralización en Madrid de un servicio de atención exclusiva a las agencias nacionales, hasta ese momento desarrollado por las distintas delegaciones. Serviagencias ofrece un servicio de comunicación específico y completo a más de 4.000 agencias, para resolver sus peticiones de información, asesoramiento y consultas.

Durante 1998 también se creó el Departamento Grupos Iberia, nuevo servicio comercial diseñado para proporcionar información y agilizar los procedimientos de cotización y reservas de plazas a grupos. Asimismo, se centralizó la gestión de empresas (grandes cuentas), modificándose su sistema retributivo, así como la gestión de los touroperadores.

Además de mejorar la calidad del servicio, estas medidas organizativas permitieron traspasar un total de 160 personas del área comercial de las delegaciones nacionales a otras áreas de la Compañía.

IV.2.2.19 Mejora de los sistemas comerciales

Durante los últimos dos años, han continuado su desarrollo otros programas encaminados a la mejora de la gestión comercial (gestión de precios, control de espacio, etc.).

El programa "MARCO", para las áreas de Marketing y Comercial, recoge y organiza datos e información comercial proveniente de fuentes muy diversas. Se ha implantado en las delegaciones, y en la actualidad se está dando acceso parcial a distintos departamentos de la Central, en función de sus necesidades.

IBERIA está utilizando el sistema "Airline Profitability Model" para realizar análisis de rentabilidad. Se trata de un programa de simulaciones de gran amplitud (evolución de la demanda, de la oferta, ingresos y costes,...), soportado por potentes ordenadores.

El objetivo de los "*Yield Management System*" es optimizar el ingreso de cada ruta y de la red en su conjunto, basándose en complejos análisis de series históricas. IBERIA ha sustituido su sistema de gestión de *yield* por el programa "PROS 4" (*Passanger Revenue Optimization System*), considerado de los más modernos en la industria, y que es empleado por otras grandes compañías como Lufthansa. El sistema comenzó a funcionar en octubre de 1999. Permite alcanzar la composición óptima de clases de pasajeros en cada vuelo y de tráfico en la red, y el control del tráfico de pasajeros en todo su viaje (de origen a destino final). Además, permitirá definir con mayor precisión el perfil de los clientes de la Compañía, así como incrementar la información sobre las ventas de las agencias de viaje.

IV.2.2.20 Operaciones y servicio a bordo

Este Área de Gestión es responsable de distintas actividades: selección e instrucción de tripulantes técnicos y tripulantes de cabina de pasaje; planificación y programación de tripulaciones; formación, normas y procedimientos sobre diferentes aspectos técnicos y operativos relacionados con el apoyo a la operación; la unidad controla el cumplimiento de todas las normas de funcionamiento, y vela por la seguridad en los vuelos; realiza la planificación del despacho, seguimiento y vigilancia de vuelos; hojas de carga y centrado; gestión de slots en los aeropuertos; planificación de los servicios a bordo; gestión de calidad y almacenamiento de los productos de abastecimiento; ventas a bordo, etc.

IBERIA realiza una intensa actividad de instrucción, garantía de la elevada cualificación y permanente actualización profesional de todo su personal de vuelo. Para ello, junto a la instrucción en tierra, se utilizan simuladores de vuelo y se realizan vuelos de instrucción. Durante el año 2000, el Área de Instrucción de la Dirección de Operaciones efectuó 2.681 cursos que representaron 78.925 horas de formación de tripulantes técnicos y 4.242 horas de TCPs.

En los primeros años del plan de renovación de flota, ya iniciado, se van a producir incrementos en las plantillas de personal de vuelo, en especial de los tripulantes técnicos, que pueden llegar a superar los correspondientes incrementos anuales de producción. Esto se explica por el tiempo necesario que tienen que dedicar los tripulantes a la formación, para cumplir con los exigentes niveles de seguridad de IBERIA. Los aumentos de productividad se alcanzarán en los años siguientes, una vez estabilizada la programación de las tripulaciones.

En el área de planificación de tripulaciones se vienen adoptando diversas medidas tendentes a mejorar la productividad, que se harán más notorias cuando esté finalizado el plan de renovación de flota. Se han modernizado los programas y equipos de trabajo. El programa informático CARMEN, desarrollado a partir de 1998 con la finalidad de optimizar los recursos existentes, se utiliza para la generación de los horarios de las tripulaciones, así como para la asignación de las tripulaciones a las líneas. También se han implantado otros programas para el sistema de seguimiento del personal de vuelo (Alhambra, Carlinga e Interbids).

En lo referente al área de seguridad de vuelo, la Compañía realiza todos los años las acciones pertinentes para seguir garantizando el nivel más alto de seguridad. En la actualidad, IBERIA cumple con todos los requisitos establecidos en las JAR-OPS 1. Las JAR-OPS son un conjunto de normas que establecen unos procedimientos de operación comunes para todos los estados miembros de la Unión Europea, y han sido preparados en orden a conseguir un alto estándar operativo y una mayor seguridad. En diciembre de 1998, después de año y medio de trabajo, IBERIA obtuvo el certificado internacional de calidad ISO 9001 en el área de Operaciones, siendo una de las primeras compañías aéreas en conseguirlo. En los años 1999 y 2000 se realizaron las auditorías requeridas para mantener esa certificación.

El siguiente cuadro muestra la evolución de los parámetros más significativos en la gestión del Área de Operaciones y Servicio a Bordo de IBERIA:

IBERIA (a)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Aviones operativos (promedio)	152,6	147,9	144,5	3,1%	2,3%
Horas bloque	417.388	383.208	371.191	8,9%	3,2%
Plantilla equivalente:					
- Tripulación Técnica	2.026	1.913	1.805	5,9%	6,0%
- Tripulación Auxiliar	4.238	4.082	3.603	3,8%	13,3%
- Personal de Tierra	855	833	862	2,6%	-3,4%

(a) Datos agregados de IBERIA y AVIACO en los tres años, para hacer homogénea la evolución (la integración operativa se produjo el 1-Sep-1999).

La producción aumenta en 46.197 horas bloque (un 12,5%) en el acumulado de los dos años (año 2000 respecto a 1.998), debido al incremento de oferta de la Compañía.

La plantilla promedio anual de Tripulantes Técnicos del año 2000 representa un aumento del 12,2% con relación a 1998. En tanto que la Tripulación Auxiliar se incrementó un 17,6% en el transcurso de esos dos años. Varias razones explican estas subidas: el incremento de la producción; la incorporación de tripulantes de VIVA air y de AVIACO; los mayores crecimientos de la oferta en rutas de largo radio, que requieren dotaciones superiores en número de auxiliares.

Entre los ingresos de explotación de esta unidad se encuentran los generados por formación a terceros; así como los ingresos por alquiler de equipos e instalaciones. En este sentido, cabe indicar que IBERIA posee simuladores de vuelo, correspondientes a diversas flotas: simuladores "full flight" para DC-9, MD-87, MD-88 y A-320; "partial flight" de A-320 y B-727, y "cockpit system simulator" para DC-10 y B-747. Estos simuladores tienen un uso intensivo por parte de la plantilla de vuelo de IBERIA, y también son ocupados marginalmente por compañías clientes de dichos servicios.

IV.2.3. Otros negocios del Grupo

IV.2.3.1. Transporte de carga

El transporte aéreo de carga, una de las actividades tradicionales del Grupo Iberia, es gestionado por el Área "Iberia Carga". Las principales características de esta línea de negocio son:

- Actividad complementaria al transporte de pasajeros. El negocio de carga del Grupo Iberia se basa, fundamentalmente, en aprovechar al máximo el espacio disponible en las bodegas de la flota de pasaje. De este modo, con un pequeño coste añadido se obtienen unos ingresos adicionales, lo que permite mejorar el margen de los vuelos. En consecuencia, la oferta de carga se adapta al programa comercial de pasaje (frecuencias, destinos, horarios,...) y a la capacidad de las bodegas de los aviones de pasaje.
- IBERIA también utiliza, de forma selectiva, aviones cargueros puros contratados en *wet lease* (alquiler de flota con su tripulación y mantenimiento). Esta fórmula de arrendamiento permite una mejor adecuación de la flota a las características de cada mercado, y una mayor flexibilidad para adaptarse a la evolución de la demanda. Con la flota carguera, la Compañía atiende la demanda de ciertos destinos que no están incluidos en la red de pasaje, o donde la capacidad de las bodegas es insuficiente. En 2000, de todas las toneladas de carga por kilómetro transportadas (TKTs) por la Compañía, el 12,6% correspondió a los aviones cargueros, mientras que el restante 87,4% fue transportado en las bodegas de la flota de pasaje.
- Los vuelos de largo radio tienen un mayor peso relativo en el negocio de transporte aéreo de carga que en el transporte de pasajeros. Durante 2000 un 92,3% del total de TKTs de carga del conjunto de las aerolíneas de la AEA, correspondió a las rutas internacionales de Largo Radio; mientras que los PKTs de ese tipo de trayectos representaron un 65,5% del total de PKTs en tráfico regular de los miembros de la Asociación. (Fuente: AEA, Monthly Traffic and Capacity Data, RB3). En el caso de IBERIA, un 81,5% del total de TKTs de carga correspondió a la operación de largo radio durante 2000, frente al 52,3% que significaron los PKTs de dichos trayectos sobre el total.
- En contraste con el movimiento de pasaje, que tiende a ser equiparable en un sentido y el contrario del mismo trayecto, en el negocio de la carga es habitual tener apreciables diferencias de demanda en una y otra dirección de la misma ruta. Esta marcada direccionalidad de la mercancía dificulta alcanzar promedios elevados en el coeficiente de ocupación de carga.

Producción

El siguiente cuadro presenta la evolución de los principales parámetros de actividad e ingresos del transporte de carga

IBERIA CARGA	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
TKOs (en millones)	1.292	1.343	1.211	-3,8%	10,9%
. en bodegas	1.078	1.002	779	7,6%	28,6%
. en cargueros	214	340	432	-37,0%	-21,3%
TKTs (en millones)	890	823	813	8,1%	1,2%
. en bodegas	778	657	585	18,4%	12,3%
. en cargueros	112	166	228	-32,5%	-27,2%
Toneladas transportadas (en miles)	233,9	220,3	204,8	6,2%	7,6%
. en bodegas	194,3	173,5	154,8	12,0%	12,1%
. en cargueros	39,6	46,8	50,0	-15,4%	-6,4%
Coefficiente de ocupación (%)	68,9	61,3	67,2	12,4%	-8,8%
. en bodegas	72,1	65,6	75,1	9,9%	-12,6%
. en cargueros	52,4	48,8	52,8	7,4%	-7,6%
Ingreso medio por TKT (ptas.)	42,55	41,36	43,46	2,9%	-4,8%
Ingreso medio por TKO (ptas.)	29,30	25,35	29,18	15,6%	-13,1%
Ingresos de carga (millones ptas.) (a)	37.861	34.051	35.340	11,2%	-3,6%
(a) La diferencia en las cifras de ingresos de carga respecto a la que figura en las cuentas de Pérdidas y Ganancias, se debe a la vinculación de las que figuran en este cuadro a la producción real de cada ejercicio, sin incluir regularizaciones y ajustes contables.					

Durante el ejercicio 1998 la Compañía comenzó a contratar en régimen de *wet lease* la flota carguera necesaria. En consecuencia, alquiló a CYGNUS, compañía del Grupo Gestair, el servicio de dos aviones DC-8, dedicados a operar en el mercado europeo y doméstico. Mientras que para atender la demanda del mercado americano, IBERIA comenzó a operar en ese mismo año, también en *wet lease*, un avión carguero B-747/200 (100 Tm) de la compañía Atlas Air.

Durante 1998 y 1999 los coeficientes de ocupación de carga y los ingresos por transporte de mercancía y correo disminuyeron. Los principales motivos fueron los efectos directos e indirectos derivados de la crisis asiática, y los cambios producidos en el programa comercial de pasaje de la Compañía.

El mercado mundial de carga, debido a su dependencia del ciclo económico, mostró cierta debilidad desde el primer semestre de 1998. El volumen de toneladas de mercancía y correo transportadas por el conjunto de las aerolíneas durante el año 1998 disminuyó un 2,2% con relación a 1997. Casi todas las áreas de tráfico participaron en ese crecimiento negativo, en especial las relacionadas con el Lejano Oriente: las toneladas transportadas entre Europa y Extremo Oriente cayeron un 4,6%; mientras que el volumen de carga transportada entre Europa y Norteamérica disminuyó un 1,4% en 1998 con relación al año anterior. (Fuente: IATA, On-Flight Origin-Destination Statistics Yearbook 1998).

La caída en los precios de las materias primas extendió la crisis económica a otras regiones del mundo, en especial a Latinoamérica, desde el segundo semestre de 1998. Por otra parte, la depresión de la demanda asiática provocó que las grandes compañías aéreas desviarán a la zona de Europa - Atlántico parte de la oferta carguera que tenían inicialmente destinada a los mercados de la región Asia - Pacífico.

Todo ello produjo un exceso de oferta en los mercados donde tradicionalmente ha operado el Grupo Iberia. Así, el mercado europeo de carga, incluido el español, mostró signos de estancamiento hasta el comienzo del tercer trimestre del año 1999. Los TKTs de carga correspondientes a los vuelos internacionales dentro de Europa para el conjunto de la AEA, retrocedieron un 1,3% en el año 1999 con relación al ejercicio anterior. Los TKTs de carga correspondientes a los vuelos del Atlántico Medio y Sur para el conjunto de las aerolíneas de la AEA se redujeron un 3,3% en el mismo periodo. Y en las tres regiones disminuyó el coeficiente medio de ocupación de carga. (Fuente: AEA, Statistical Appendices to Yearbook 2000).

Otro factor negativo fue que el programa de carga en bodegas tuvo que adaptarse a cambios significativos por exigencias del programa de pasaje de la Compañía. Durante 1998 varias modificaciones hicieron descender en más de un 19% la oferta de carga en bodegas de los vuelos transatlánticos con relación a 1997. Además, el cambio en el modelo de flota en el vuelo de Japón (se pasó de un B-747 Combi a un B-747 convencional de pasaje), y la posterior cancelación de la misma en el mes de diciembre de 1998, perjudicaron especialmente los resultados de Iberia Carga. Durante 1997 la ruta a Tokio había aportado 3.579 millones de pesetas, aproximadamente, el 10% del total de los ingresos de carga durante ese año. Esos ingresos se redujeron hasta 2.470 millones de pesetas en 1998.

IBERIA aumentó las TKOs de carga un 10,9% en el ejercicio 1999, apoyada en el crecimiento del 28,7% de la oferta correspondiente a las bodegas de los vuelos de pasaje. Ante la crisis generalizada de los mercados de carga, la Compañía disminuyó la actividad de la flota carguera en la red de largo radio. La renegociación del contrato de *wet lease* con Atlas Air le permitió reducir las horas mensuales contratadas, con el consiguiente ahorro en los costes de alquiler de flota.

A lo largo del ejercicio 1999, Iberia Carga buscó nuevos focos de demanda, entre los destinos del programa de pasaje, que pudieran compensar la pérdida de Tokio. El crecimiento de la demanda en América del Norte (dónde destacaron Chicago y Montreal) y en Sudáfrica, permitió transportar un mayor número de toneladas en el conjunto de las redes (una mejora del 7,5% con relación a 1998).

Sin embargo, el coeficiente de ocupación medio disminuyó 5,9 puntos por el exceso de oferta en los mercados, y las dificultades económicas de Latinoamérica. Las bajadas de precios de fueron realizadas por las distintas compañías para intentar mantener sus posiciones, también produjeron un deterioro del ingreso unitario (-2,1 pesetas por TKT). En consecuencia, los ingresos por transporte de carga descendieron el 3,6% con relación a 1998.

Durante el segundo semestre de 1999 se observaron síntomas de progresiva recuperación en el mercado mundial de transporte de carga. El sector exportador español se recuperó durante el último trimestre del año, al tiempo que las economías de Latinoamérica mejoraban sus indicadores.

El tráfico aéreo de mercancías, en el ámbito mundial, mostró un buen comportamiento durante el año 2000, alcanzando los 31 millones de toneladas-kilómetro, un 10% más que en el año anterior. En los servicios internacionales, la carga transportada aumentó un 11%. (Fuente: Datos preliminares de la Organización Internacional de Aviación Civil).

Los ingresos por transporte de carga de IBERIA se incrementaron el 11,2% en 2000 sobre la cifra del año anterior, gracias a la mejora del coeficiente de ocupación (7,53 puntos) y el alza del ingreso medio por TKT (un 2,6%), apoyada en la apreciación del dólar americano. Los TKTs en bodegas aumentaron un 18,4% con relación al año anterior, mientras se recortaba la oferta en aviones cargueros.

Mercados

El siguiente cuadro refleja la evolución de los principales parámetros de cada una de las grandes redes de la Compañía:

IBERIA CARGA	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
España					
TKOs (en millones)	217,9	248,2	217,5	-12,2%	14,1%
TKTs (en millones)	96,9	97,8	94,4	-0,9%	3,6%
Coeficiente de ocupación de carga (%)	44,5	39,4	43,4	12,9%	-9,2%
Ingreso medio (Ptas. / TKT)	84,43	80,88	79,37	4,4%	1,9%
Ingresos de carga (millones de ptas.)	8.175	7.913	7.496	3,3%	5,6%
Europa					
TKOs (en millones)	141,9	168,7	140,6	-15,9%	20,0%
TKTs (en millones)	68,0	61,8	63,9	10,0%	-3,3%
Coeficiente de ocupación de carga (%)	47,9	36,6	45,4	30,8%	-19,4%
Ingreso medio (Ptas. / TKT)	74,45	78,50	74,98	-5,2%	4,7%
Ingresos de carga (millones de ptas.)	5.063	4.849	4.791	4,4%	1,2%
Atlántico					
TKOs (en millones)	879,7	870,6	775,1	1,0%	12,3%
TKTs (en millones)	683,4	628,5	589,6	8,7%	6,6%
Coeficiente de ocupación de carga (%)	77,7	72,2	76,1	7,6%	-5,1%
Ingreso medio (Ptas. / TKT)	34,02	32,19	34,06	5,7%	-5,5%
Ingresos de carga (millones de ptas.)	23.252	20.230	20.083	14,9%	0,7%
Otras redes de largo radio					
TKOs (en millones)	52,5	55,0	77,6	-4,5%	-29,1%
TKTs (en millones)	41,4	35,2	65,3	17,6%	-46,1%
Coeficiente de ocupación de carga (%)	78,9	64,0	84,1	23,2%	-23,9%
Ingreso medio (Ptas. / TKT)	33,12	30,08	45,49	10,1%	-33,9%
Ingresos de carga (millones de ptas.)	1.371	1.059	2.970	29,5%	-64,3%

Las redes de Largo Radio tuvieron los mayores coeficientes de ocupación y generaron la mayor parte de los ingresos por transporte de carga de la Compañía, tal como se aprecia en el siguiente cuadro:

Ingresos de carga (% sobre el total)	2000	1999	1998
España	21,6	23,3	21,2
Europa	13,4	14,2	13,6
Largo Radio	65,0	62,5	65,2

En las rutas transatlánticas, la creciente oferta de las bodegas de la flota de pasaje fue complementada durante los tres últimos años con la operación en *wet lease* de la flota carguera B-747/200. Durante 1998 el programa realizado por Atlas Air comprendía 3 ó 4 frecuencias semanales (según temporada) entre Madrid y diversos destinos de América: Nueva York, Miami, Chicago, Bogotá, Lima, México, Buenos Aires, Santiago de Chile, Sao Paulo,... Durante 1999, con el recorte de actividad a causa de la crisis de los mercados, el avión alquilado a la compañía Atlas Air realizaba dos frecuencias semanales a Miami y México (Madrid - Miami - Madrid, y Madrid - Miami - México - Madrid). Durante el ejercicio 2000, especialmente en el segundo semestre, IBERIA realizó una fuerte reducción de horas contratadas a los aviones cargueros, como respuesta al incremento del precio de combustible y la subida del dólar, lo que permitió reducir los costes operativos y mejorar el resultado del negocio.

El aumento de la oferta en bodegas en las redes doméstica y europea fue más limitado durante los dos últimos años, y la oferta de aviones cargueros mantenía cierta estabilidad.

Durante el ejercicio 1999, los dos aviones cargueros DC-8 de CYGNUS cubrían el trayecto Madrid - Barcelona - Tenerife - Las Palmas - Madrid, para cubrir el servicio de correo. IBERIA fue la ganadora del concurso anual que realizó la Dirección General de Correos para adjudicar su transporte entre Canarias y la Península, lo cual generó unos ingresos de 1.400 millones de pesetas, aproximadamente, en el ejercicio 2000. La Compañía también realizó una importante facturación adicional al mencionado organismo, correspondiente al resto de transporte de correo nacional e internacional (no sujeto a concurso).

Asimismo, volaban la ruta Madrid – Maastrich – Madrid, para transportar carga entre Europa Central y destinos finales de América, con enlace en el aeropuerto de Barajas. Maastrich es uno de los aeropuertos que centraliza la carga en Europa (junto a Francfort, Amsterdam y París).

Durante el ejercicio 2000, el 77,9% de los ingresos de la red de España correspondía al tráfico entre Canarias y la Península, gracias a los nuevos contratos firmados con Correos, y a pesar de la disminución en la exportación de pescado desde Canarias.

Durante el período 1996-1999 IBERIA realizó una inversión puntual de 2.147 millones de pesetas para construir una nueva terminal de carga en el aeropuerto de Madrid – Barajas. El resto de inversiones relacionadas con la unidad de carga, que pueden considerarse recurrentes, no representan un importe significativo.

Iberia Carga empleaba a 1.131 trabajadores a 31 de diciembre de 2000, y operaba en las cuatro terminales de carga más importantes de España: Madrid, Barcelona, Las Palmas y Tenerife.

Los ingresos por transporte de carga representaron el 86,7% de todos los ingresos de explotación gestionados por Iberia Carga en el ejercicio 1999. Los servicios de handling prestados en las terminales de carga constituyen la otra partida de ingresos importante, cuyo importe se situó en 3.695 millones de pesetas en 2000, casi un 8,5% del total de ingresos de explotación.

Por último, señalar que la Dirección de Carga de IBERIA consiguió la certificación ISO 9000 de AENOR a finales del año 2000.

IV.2.3.2. Handling

“Iberia Aeropuertos” es el Área de Gestión de la Compañía que presta servicios de asistencia en tierra (servicios de handling), asociados a la actividad de transporte aéreo en los aeropuertos españoles, principalmente de atención a pasajeros, equipajes, aviones y mercancías. Iberia Aeropuertos realiza dichos servicios para la propia Compañía (autohandling), y también los presta a las filiales aéreas del Grupo y a terceros. IBERIA está situada, por volumen de producción, entre los tres primeros operadores de handling del mundo.

Regulación aplicable y categorías de servicios

El Real Decreto 1.161/1999, de 2 de julio, desarrolla y completa la incorporación al ordenamiento español de la Directiva 96/67/CE (ver Capítulo IV.3.2.).

En síntesis, dicho Real Decreto liberaliza, con algunas excepciones, la prestación de los servicios de handling a terceros y de autohandling, establece los requisitos exigibles para su ejercicio, regula los supuestos en los que, en razón del espacio disponible, la capacidad, la seguridad y demás condiciones propias de un aeropuerto, el número de agentes o usuarios que presten servicios de handling ha de quedar limitado, así como los criterios de selección por los que se registrará AENA en tales circunstancias.

El mencionado Real Decreto agrupa los diferentes servicios de handling en las siguientes categorías:

1. Asistencia administrativa en tierra y la supervisión, que engloba servicios de representación y enlace de la compañía transportista con las autoridades oficiales, suministro de locales, control de las operaciones de carga, de los mensajes y las telecomunicaciones, entre otros.
2. Asistencia a pasajeros, que comprende toda atención a los pasajeros a la llegada, salida, o en tránsito, en particular el control de billetes y documentos de viaje, y la facturación de equipajes.
3. Asistencia a equipajes, que comprende la manipulación y clasificación de los equipajes.
4. Asistencia de carga y correo: servicios de manipulación física de la mercancía y control de la documentación prestados en la terminal de carga.

5. Asistencia de operaciones en pista, categoría que recoge una amplia relación de servicios: asistencia para las comunicaciones con el agente de handling, asistencia para el guiado de la aeronave y suministro de los medios adecuados para su desplazamiento por la pista, tanto a la salida como a la llegada; asistencia para el estacionamiento y arranque de la aeronave; carga y descarga de la aeronave, incluidos el suministro y utilización de los medios necesarios, así como el transporte de la tripulación, los pasajeros y los equipajes entre la terminal y la aeronave.
6. Asistencia de limpieza (interior y exterior) y servicio de las aeronaves.
7. Asistencia de combustible y lubricante.
8. Asistencia de mantenimiento en línea de la aeronave.
9. Asistencia de transporte de superficie, que incluye el transporte de pasajeros, tripulaciones, equipaje, carga y correo entre las distintas terminales del mismo aeropuerto, así como cualquier transporte especial solicitado por el usuario.
10. Asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación.
11. Y, finalmente, asistencia de mayordomía (catering), que incluye distintos servicios administrativos y de enlace con los proveedores, limpieza de accesorios y equipos, así como el almacenamiento, transporte, carga y descarga de alimentos y bebidas de la aeronave.

Bajo la denominación de "handling de rampa" se agrupan todos aquellos servicios de asistencia que se prestan esencialmente en la rampa del aeropuerto (fuera de las terminales). De acuerdo con el Real Decreto 1161/1999, el handling de rampa incluye las siguientes categorías de servicios: asistencia de operaciones en pista; asistencia de equipajes; asistencia de combustible y lubricante; y asistencia de carga y correo, en lo que respecta a su manipulación entre la terminal del aeropuerto y el avión.

Proceso de liberalización

En 1992 la autoridad aérea española convocó un concurso público al objeto de adjudicar la concesión de agente general de handling en treinta y siete aeropuertos del Estado español abiertos al tráfico civil. IBERIA resultó adjudicataria del mismo para un período de siete años, comprendido entre el 1 de abril de 1993 y el 31 de marzo del año 2000. Aunque el contrato quedó extinguido por cumplimiento del plazo previsto, IBERIA continúa prestando servicios de handling en treinta y nueve aeropuertos (los iniciales más dos de nueva creación), hasta que AENA adjudique una nueva concesión, de acuerdo con las instrucciones de este organismo.

El proceso de liberalización de los servicios de asistencia en tierra en España se inició en el año 1994. Desde entonces se fueron produciendo sucesivas concesiones, cada una de ellas por un periodo de siete años, a segundos operadores en los aeropuertos de mayor volumen de tráfico (más de un millón de pasajeros al año). A finales de 1997 habían entrado a competir con IBERIA segundos operadores en los siguientes dieciséis aeropuertos: Las Palmas, Tenerife Sur y Norte, Arrecife, Fuerteventura, Bilbao, Santiago, Sevilla, Valencia, Palma de Mallorca, Ibiza, Mahón, Alicante, Madrid, Barcelona y Málaga (según orden cronológico).

Concesiones a agentes generales de handling en España				
	Primera concesión		Segunda concesión	
Aeropuerto	Operador	Periodo (7 años)	Operador	Periodo (7 años)
Las Palmas	IBERIA	1-abr-93 / 1-abr-2000 (Prorrogado hasta nuevo concurso)	Eurohandling	27-mar-1994 / 27-mar-2001
Tenerife Sur			Ineuropa	7-nov-1994 / 7-nov-2001
Tenerife Norte				
Arrecife			Eurohandling	6-nov-1995 / 6-nov-2002
Fuerteventura				
Bilbao			Iberhandling	15-abr-1996 / 15-abr-2003
Santiago				
Sevilla				
Valencia				
Palma de Mallorca			Ineuropa	5-nov-1996 / 5-nov-2003
Ibiza				
Mahón				
Alicante				
Málaga	Eurohandling	2-abr-1997 / 2-abr-2004		
Barcelona				
Madrid	Ineuropa	1-jun-1997 / 1-jun-2004		

Durante estos últimos años también se ha producido el inicio de la actividad de autohandling en algunos aeropuertos por parte de varias compañías de transporte aéreo, previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil (en adelante, "DGAC").

Con el mencionado RD 1.161/1999, la ordenación española vigente permite seguir avanzando en el proceso de liberalización del mercado de handling en los próximos años.

Cualquier compañía transportista tiene derecho, previa autorización de la DGAC, a realizar todos los servicios de autohandling, distintos de los servicios de rampa, en el aeropuerto español en el que opere, salvo excepciones por limitaciones objetivas de espacio o de capacidad de las instalaciones. AENA podrá limitar el número de usuarios que realicen servicios de autohandling para una o varias categorías de rampa, por motivo de limitaciones físicas o de seguridad, si bien en los aeropuertos con un tráfico anual igual o superior a un millón de pasajeros, o a 25.000 toneladas de carga transportada por avión, habrá un mínimo de dos usuarios por categoría. AENA realizará la selección dando prioridad a las compañías interesadas que hubiesen alcanzado mayor volumen de operaciones comerciales en el aeropuerto en el año inmediatamente anterior.

Cualquier agente de handling establecido en un Estado miembro de la Unión Europea o en un Estado parte del acuerdo sobre el espacio económico europeo, previa autorización de la DGAC, podrá prestar servicios de asistencia en tierra a terceros, distintos de los servicios de rampa, en los aeropuertos españoles de interés general, salvo excepciones (por las razones objetivas comentadas). El número de agentes autorizados para prestar los servicios de rampa queda limitado a dos por categoría de servicio en los aeropuertos con un tráfico anual igual o superior a un millón de pasajeros, o a 25.000 toneladas de carga transportada por avión, y solamente a un agente de handling en los aeropuertos con un volumen de tráfico inferior.

AENA establece un precio máximo para los servicios de handling, de manera que la competencia se basa en los descuentos que los operadores ofrecen a sus diferentes clientes.

Los competidores de IBERIA en el negocio de handling en España son las compañías Ineuropa, Iberhandling y Eurohandling, si bien estas dos últimas empresas pertenecen al mismo grupo de sociedades. Ineuropa y Euro-Iberhandling tienen unas cuotas de mercado del 20% y del 15% respectivamente. La participación estimada de IBERIA en los principales aeropuertos españoles, en términos de pasajeros atendidos e incluyendo el mercado de autohandling, es la siguiente:

Aeropuerto	IBERIA (%)
Madrid	69,6
Barcelona	68,8
Tenerife Sur	40,0
Mallorca	39,7
Ibiza	53,4
Las Palmas	52,9
Málaga	55,8

Evolución del negocio de Iberia

La progresiva entrada de la competencia fue acompañada por acuerdos de subrogación, que consisten en transferir recursos humanos de IBERIA a la compañía que entra como segundo operador, en proporción a la pérdida de actividad producida durante los tres primeros años de operación. Además de salvaguardar puestos de trabajo, la subrogación ha permitido adecuar la plantilla de IBERIA a la nueva situación del mercado. (Ver IV.3.4. "Litigios y arbitrajes").

Siguiendo también las directrices del Plan Director, se han ido incorporando a Iberia Aeropuertos el personal y la actividad de handling de AVIACO, en aquellas escalas donde esta compañía ejercía la concesión. La integración se produjo en noviembre de 1998 en La Coruña, Vigo, Pamplona, Jerez, San Sebastián y Santander. El proceso finalizó en septiembre de 1999 con la integración de la escala de Mahón.

El impacto de la competencia ha sido inferior al previsto al inicio del proceso de liberalización, gracias al desarrollo de acciones de defensa de los márgenes del negocio diseñadas en el Plan Director I. Iberia Aeropuertos ha mejorado la productividad de sus recursos y ha flexibilizado la plantilla.

Durante el año 2000 la Compañía prestó servicio a un total de 83,3 millones de pasajeros, tenía una cartera de clientes compuesta por más de 250 compañías extranjeras y nacionales, y se mantenía como primer operador de handling en España, con una cuota de mercado en torno al 65% (calculada con relación a los servicios de handling a terceros, excluyendo las compañías que realizan autohandling).

En la actividad de handling uno de los conceptos que se suele utilizar para medir la producción es el "Avión Ponderado Atendido" (APA). Este parámetro tiene en cuenta el número de aviones atendidos y su tamaño. Es decir, se toma como referencia una flota estándar y se establecen los coeficientes de ponderación de las demás flotas con relación a esa base (ejemplo: una atención a B727, equivale a un APA, una atención a un B747, equivale a 2,75 APA).

La actividad de Iberia Aeropuertos, medida en número de APAs, aumentó un 3,4% en 2000 y un 6,5% en 1999 con relación a sus respectivos años anteriores (un incremento acumulado del 10,1%). La producción para IBERIA y sus compañías participadas aumentó un 8,5% en el transcurso de los dos años, a pesar del cese de actividad de VIVA air. También aumentó la producción para terceras compañías (un 6,1% entre 2000 y 1998), gracias al fuerte incremento producido en el número de servicios para la franquiciada Air Nostrum (un 71,5% acumulado).

Los ingresos por servicios de handling realizados a otras compañías (incluyendo las participadas) permitió alcanzar a Iberia Aeropuertos unos ingresos de 39.193 millones de pesetas durante el ejercicio 2000 (un 4,1% menos que en 1999). Cifra que representa el 49,4% de los ingresos de explotación de Iberia Aeropuertos en 2000. El ingreso medio por avión ponderado atendido se ve minorado en el 3,4% respecto a 1999, a consecuencia de la reducción de tarifas para defender su posición frente a la competencia de los segundos operadores.

El negocio del handling es intensivo en mano de obra. A 31 de diciembre de 2000 la plantilla de Iberia Aeropuertos se elevaba a 9.420 trabajadores. La plantilla promedio anual se incrementó un 8,9% en el transcurso de los dos últimos ejercicios, debido al incremento de actividad y para poder realizar un conjunto de nuevos servicios (punto de información de Incidencias, personal volante en llegadas, acompañamiento de clases nobles, absorción de desviaciones de tráfico, etc.), principalmente en el aeropuerto de Barajas. Un 17,8% de la plantilla promedio del año 2000 no era personal fijo, dado al carácter estacional del tráfico, sobre todo en determinados aeropuertos de zonas turísticas. La productividad del personal ha aumentado, a pesar de los nuevos servicios desarrollados.

Por otra parte, es un negocio poco intensivo en capital si comparamos las inversiones necesarias en esta actividad con los requerimientos del transporte aéreo. IBERIA realiza una inversión media anual de 2.000 millones de pesetas en instalaciones, vehículos y equipos de handling.

Los principales parámetros de actividad han tenido la siguiente evolución:

IBERIA AEROPUERTOS (a)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Aviones ponderados atendidos	442.548	427.999	401.972	3,4%	6,5%
- Grupo Iberia	261.885	245.061	231.596	6,9%	5,8%
- Terceras compañías	180.663	182.938	170.376	-1,2%	7,4%
Productividad (Total horas/ APA)	32,11	31,99	31,64	0,4%	1,1%

(a) Datos históricos de IBERIA. Una parte del crecimiento se debe a la progresiva incorporación de AVIACO durante 1998 y 1999, hasta la integración total el 1-Sep-1999.

El 21 de junio de 2000, IBERIA obtuvo de AENOR la certificación ISO 9000, según la norma UNE-EN-ISO-9002, en las actividades de handling de pasajeros y rampa en los 13 aeropuertos españoles de mayor actividad de los 39 en los que presta este servicio. Los aeropuertos objeto de esta certificación son los siguientes: Madrid, Barcelona, Mallorca, Ibiza, Menorca, Alicante, Bilbao, Málaga, Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura, Tenerife Norte y Tenerife Sur. El proceso de certificación de los restantes 26 aeropuertos españoles en los que opera la compañía se iniciará en una próxima fase. Iberia Handling, con este sistema certificado de aseguramiento de la calidad, continua desarrollando su estrategia de mejora del servicio que presta a sus clientes.

IV.2.3. 3. Mantenimiento

IBERIA, desde su fundación en 1927, se ha ocupado del mantenimiento de sus aviones, prestando servicios de elevada calidad técnica que han garantizado la seguridad, regularidad, eficacia y economía de las flotas.

En la actualidad, el Área de Gestión "Iberia Material" realiza las actividades de mantenimiento, revisión y reparación de aviones, motores y componentes de las flotas de IBERIA, y también de las flotas pertenecientes a otras importantes compañías aéreas y organismos, desarrollando las funciones de ingeniería, gestión de materiales y garantía de calidad.

La Compañía tiene un amplio reconocimiento de su elevada cualificación en el área de mantenimiento aeronáutico. Durante 2000 un 14% del volumen de producción total del centro de mantenimiento se dedicó a trabajos para compañías no pertenecientes al Grupo, entre las que se cuentan: Air France, Aerolíneas Argentinas, Air Europa, Air Libertè, Air Atlanta Icelandic, Aitours/Premiair, Cameroon Airlines, Air Madagascar, Nouvelair, Syrian Arab Airlines, Polar Air, Spanair y el Ministerio de Defensa español. En años anteriores también fueron clientes, entre otras, las aerolíneas: Lufthansa, Alitalia, Kuwait Airways, Olympic Airways y Adria.

Descripción de los trabajos de mantenimiento

Iberia Material realiza trabajos de mantenimiento programado y no programado (el cual se realiza ante cualquier avería surgida en un punto y momento determinado).

El mantenimiento programado tiene como finalidad mantener en perfecto estado de aeronavegabilidad los aviones, y/o restaurar el nivel especificado de fiabilidad. Se divide en tres categorías: mantenimiento en línea; mantenimiento menor; y mantenimiento mayor. Cada una de las categorías cubre inspecciones determinadas cuyos intervalos y tareas van siendo progresivamente más extensas.

Las inspecciones de tránsito, que debe realizarse siempre antes de cada vuelo, y lo más cerca posible de la salida del avión para comprobar el estado general del mismo, y la diaria, que debe realizarse antes del primer vuelo del día, conforman el mantenimiento en línea.

Por su parte, el mantenimiento menor está integrado por las inspecciones A, B y C, cuyos intervalos de revisión y tareas van siendo progresivamente más amplios hasta llegar a la revisión C, que consiste en una revisión completa de todas las zonas interiores y exteriores del avión incluyendo sistemas, instalaciones y estructura visible.

El mantenimiento mayor cubre el Programa de Inspección Estructural al 100%. Este programa define inspecciones de todos los elementos estructurales, que se realizan cada cierto número de años en la denominada "Gran Parada", que engloba el decapado completo de la pintura exterior del avión; cambio de motores, trenes de aterrizaje, mandos de vuelo y otros componentes; desmontaje, inspección, reparación, y posterior montaje de gran cantidad de elementos del avión; pintura del mismo; y, finalmente, tests funcionales entre los que se incluye un vuelo de prueba.

Evolución del negocio de IBERIA

IBERIA realiza en la actualidad el mantenimiento en línea y menor de todas sus flotas. Asimismo, efectúa las revisiones mayores y modificaciones de célula de los aviones B-747, B-727, B-757, DC-9, MD-87, MD-88, A-320 y A-340; revisiones de motores JT9D-7Q, JT8D, CFM56-5 y RB211-535E4. Y también realiza la revisión, reparación y prueba de la mayoría de los componentes de todas sus flotas. Las revisiones D (mantenimiento mayor) de los aviones DC-10, A-300 y B-767, así como del motor CF6 son subcontratadas.

La Compañía desarrolla todas estas actividades, principalmente, en el Centro de Mantenimiento que posee en Barajas (Madrid). Dispone de unas instalaciones de 220.000 metros cuadrados, en los que se encuentran ubicados siete hangares, un taller de motores con dos bancos de prueba, un taller de accesorios de motor, un taller de aviónica y componentes, dos almacenes y unos talleres generales, un centro de instrucción y oficinas. Adicionalmente, IBERIA dispone para el mantenimiento en línea de 52 estaciones de mantenimiento en los aeropuertos donde opera la Compañía.

Durante el año 2000 Iberia Material tuvo una plantilla promedio de 4.316 empleados, entre técnicos de mantenimiento, agentes auxiliares e ingenieros, con un alto nivel de experiencia y formación que adquieren y actualizan en su Centro de Instrucción de Mantenimiento (C.I.M.), el cual imparte más de 100.000 horas por alumno de formación anuales, y que, junto con las instalaciones, equipamiento y utillaje de alta tecnología, permiten obtener una alta disponibilidad de la flota y fiabilidad técnica, que garantizan la seguridad de las operaciones a unos costes muy competitivos.

Las actuaciones de Iberia Material se han dirigido a una especialización en aquellas flotas operadas por las compañías del Grupo Iberia de más alta tecnología y mayor potencial futuro en el mercado, concretamente a los modelos A-320, A-340, MD-87, MD-88 y B-747. Y, en el apartado de motores, la Compañía se está especializando en los utilizados por la familia A-320 (CFM56), JT9D-7Q/-59A/-70A, JT8D-217/-219, y además en el motor RB211-535E4 del avión B-757, por su alta expectativa de mercado. Así como en los componentes de dichas flotas.

Entre las actividades desarrolladas durante los años 1998, 1999 y 2000 destacaron: la modificación de los interiores en los aviones de largo radio; la incorporación de nuevos sistemas de navegación y comunicaciones GPS y RNAV; el mantenimiento en propio de la flota A-340 (revisiones "C", componentes y motores CFM56); la incorporación de los sistemas TCAS de alerta de peligro de tráfico cercano, y de los sistemas 8.33 VHF; el aumento de las revisiones C y D en propio; la modificación de interiores de la flota A-320; y, finalmente, el mantenimiento de los aviones de Air Europa.

El volumen de producción con plantilla propia se elevó hasta 3,14 millones de horas-hombre durante el ejercicio 2000, mientras las horas subcontratadas al exterior se situaron en 0,37 millones. Durante los años 1999 y 2000 la fuerte apreciación del dólar fue un factor que ayudó a incrementar los ingresos por facturación a terceros, pero también los costes de explotación.

A continuación se muestran los proveedores por servicios de mantenimiento más representativos, así como determinadas magnitudes relativas a inversiones de este área:

IBERIA MATERIAL	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Rotables y reparables	15.985	19.718	10.419	-18,9%	89,3%
Motores repuesto flota	1.941	1.310	1.359	48,2%	-3,6%

Los principales proveedores/acreditores en la actividad de mantenimiento de IBERIA, junto a correspondiente importe (en millones de pesetas) relativo al ejercicio 2000, son los siguientes:

PROVEEDOR	PAÍS	IMPORTE
United Technologies (Pratt&Whitney)	Estados Unidos	4.606
CFM International	Francia	3.458
Boeing Commercial Airplane Group	Estados Unidos	3.034
HoneyWell	Estados Unidos	3.013
Matsushita Avionics Systems	Estados Unidos	2.190
Hamilton Sundstrand	Estados Unidos	1.757
GE Celma Gear	Brasil	1.432
Air Europa, Líneas Aéreas	España	1.340
Jet International Co. LLC	Estados Unidos	1.339
Airbus Industrie	Francia	1.171
Rockwell Collins	Estados Unidos	1.080
Commodore Avation Inc.	Israel	977

Los principales parámetros de actividad del área de gestión de Material han tenido la siguiente evolución:

MATERIAL (a)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999/ 98
Número de Revisiones	251	233	230	7,7%	1,3%
Produc. plantilla propia (miles HH)	3.140	3.262	2.982	-3,7%	9,4%
Mano Obra Indirecta/Mano Obra Directa (%)	54,2	54,5	55,4	-0,6%	-1,6%

(a) Datos históricos de IBERIA

IV.2.3.4. Sistemas

La función del área de Sistemas es proporcionar a las Compañías del Grupo Iberia los sistemas de información y telecomunicaciones necesarios para su operación. Es fundamentalmente una unidad de apoyo al resto de áreas de la Compañía, aunque también realiza algunos trabajos para terceras compañías. La plantilla media de Sistemas fue de 569 personas en el ejercicio de 2000.

Entre las actividades realizadas por el área de Sistemas durante los tres últimos ejercicios destacó el desarrollo exitoso del "Proyecto 2000".

Otra actividad relevante es el programa de adaptación al Euro, actualmente en desarrollo. IBERIA está llevando a cabo los trabajos necesarios para que todos los sistemas y procesos funcionen con el Euro como moneda a partir del 1 de enero del año 2002. También es necesario considerar que durante un breve periodo de tiempo (primeros meses del año 2002) el euro y las distintas monedas nacionales circularán simultáneamente. Las implicaciones de estos acontecimientos afectan a una proporción muy amplia de la Compañía, tanto si la consideramos en función de su organización, como en cuanto a sus procesos.

Por lo que respecta a la actividad de instalaciones, se han incorporado a la red interna de IBERIA 7.300 PCs desde el año 1997. De éstos, aproximadamente 6.600 se instalaron en los ejercicios 1997 y 1998, y el resto durante 1999. En la totalidad de los ordenadores renovados se incluyen los cambios de terminales no inteligentes por ordenadores personales en toda la red, la ampliación del parque por necesidades de los nuevos productos, y los ordenadores correspondientes al plan RENOVE, cuyo objetivo era la renovación de todos los PCs de administración y gestión de la Compañía.

En cuanto a la red de Telecomunicaciones, cabe destacar los acuerdos firmados con Telefónica y SITA para la conversión de toda la red al protocolo TCP/IP, con el objetivo de hacer frente a las necesidades crecientes que plantean las modernas tecnologías. Otro aspecto destacable es el total establecimiento de una Red de Área Extendida en todas las dependencias de Madrid, así como la extensión y generalización del servicio de correo y fax corporativo a la red mundial.

Entre los proyectos que afectan al área comercial, en noviembre de 1999 arrancó el nuevo sistema de *yield management* (PROS 4), y se han implantado sistemas de telefonía y de gestión para los "call center" de Serviberia, Serviagencias y Central de Reservas de Europa. Durante el año 2000 se comenzó a dar el servicio de reservas, check-in y plan de vuelo a la compañía Lan Chile desde los sistemas de IBERIA, y se implantó el sistema Millenium para la gestión de los incentivos a las agencias internacionales.

En el área económico financiera se puso en marcha un nuevo sistema de intervención de tarifas, que permite la recuperación de ingresos que se perdían por emisiones incorrectas de billetes (P.R.A. Solutions), así como el nuevo sistema de contabilidad general (Oracle GL), y los sistemas de facturación de salida y entrada.

En el área de mantenimiento se inició un nuevo entorno de producción en el sistema SISPAC, y se ha implantado el producto DEDALO para el seguimiento y control de las actuaciones de los aviones.

Durante 1998 los ingresos externos de explotación de Iberia Sistemas alcanzaron los 3.005 millones de pesetas, que en su mayor parte correspondieron a la facturación relacionada con los sistemas de comunicaciones. En 1999 esos ingresos externos ascendieron a 2.359 millones de ptas. debido, principalmente, a la cancelación del contrato de comunicaciones en Sudamérica con Amadeus, concepto por el cual facturábamos a Aerolíneas y Austral. Esta pérdida de ingresos se compensa, en parte, con la reducción de los gastos en comunicaciones que generaba el mencionado contrato con Amadeus. Durante el año 2000 los ingresos de explotación facturados a terceros se elevaron a 2.392 millones de ptas.

SISTEMAS (a)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Nº de segmentos reservados	50.213	48.702	49.074	3,1%	-0,8%
Nº de cupones emitidos	32.142	27.071	27.252	18,7%	-0,7%
Nº de pasajeros facturados	38.865	37.037	35.176	4,9%	5,3%
Nºde PNRs (b)	15.805	16.737	17.948	-5,6%	-6,7%

(a) Datos históricos de IBERIA

(b) Passenger Name Records (registros de nombres de pasajeros)

IV.2.3.5. Compañías dependientes y asociadas

CACESA

La sociedad Compañía Auxiliar al Cargo Express, S.A. (CACESA) tiene como actividad el transporte exprés de mercancías, y opera como agente y transitario de carga. La participación de IBERIA en su capital es del 75%, estando el 25% del resto de su capital en manos de la empresa transitaria Marítimas Reunidas S.A. (MARESA). La empresa se incorporó a sus nuevas instalaciones en el Centro de Carga Aérea de Madrid-Barajas en abril de 1998.

Durante los últimos años se ha potenciado el producto Ibexpress, que es el servicio de paquetería urgente del Grupo Iberia, con recogida y entrega puerta a puerta en el mismo día. Mientras que el producto Ibertras (distribución de transporte no urgente de carga en general, por vía aérea o marítima) ha seguido una política de diversificación de clientes y mercados.

Durante los ejercicios 1999 y 2000 las ventas de Ibexpress aumentaron un 29,9% y un 18,6% respectivamente, debido a un mayor número de expediciones y a la incorporación de nuevos clientes, que aportan mayor volumen de facturación aunque con tarifas más reducidas. Crecieron todas las modalidades del producto, destacando la progresión de la facturación bruta en el Ibexpress aeropuerto/aeropuerto, y el Ibexpress Internacional. Destacó la línea carguera de IBERIA a Canarias en el tráfico nacional; y en el internacional el inicio, en 1999, de la explotación del tráfico América-España, con la apertura de mercados en México, República Dominicana, Puerto Rico, Perú, Brasil, Argentina y Chile.

En relación con el producto Ibertras, se incrementó la facturación (2.951 millones) durante el año 2000 un 45% con relación al ejercicio anterior, y se continuó con el desarrollo de la red internacional en los países de Latinoamérica.

Los ingresos de explotación del ejercicio 2000 ascendieron a 5.451 millones de pesetas, lo que significó un incremento del 31,5% con relación a 1999. Se continuó desarrollando con eficacia un programa de contención de gastos. Durante el ejercicio 2000 la plantilla media de esta compañía aumentó ligeramente, situándose en 126 empleados.

La evolución de las principales magnitudes económicas de la compañía se presenta a continuación:

CACESA	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Ingresos Ibexpress (millones ptas.)	1.948	1.642	1.264	18,6%	29,9%
Ingresos Ibertras (millones de ptas.)	3.310	2.314	2.333	43,0%	-0,8%
Otros ingresos de explotación	193	190	152	1,6%	25,0%
Resultado Explotación (millones ptas.)	123	97	74	26,8%	31,1%
R.N.D.I. (millones de ptas.)	91	64	52	42,2%	23,1%

Fuente: Cuentas Anuales Auditadas de CACESA.

SAVIA

La compañía Sistemas Automatizados de Agencias de Viaje, S.A. (SAVIA) tiene como actividad la prestación de servicios informáticos aplicables al sector de viajes y turismo. Amadeus GTD se incorporó al capital de SAVIA en septiembre de 1998, cuando IBERIA le vendió una participación del 34% por un importe aproximado de 3.000 millones de pesetas. En la actualidad IBERIA tiene un 66% de participación directa y un 9,49% de participación indirecta a través de Amadeus GTD.

La compañía fue creada para actuar como la 'Compañía Nacional de Marketing' a cargo de la distribución del sistema de reservas Amadeus en el mercado español. Desde 1998 SAVIA también está presente en el mercado portugués. Amadeus es el GDS más utilizado en España. El porcentaje de billetes emitidos en agencias conectadas al sistema SAVIA sobre el total de billetes emitidos en agencias de España, fue del 96,3% en el ejercicio 2000.

Por el momento, el principal negocio de SAVIA son las reservas aéreas. Las reservas de hoteles y coches de alquiler representan aún un porcentaje pequeño sobre la actividad total, pero se están incrementando de forma gradual. SAVIA distribuye, a través del sistema Amadeus, 300 cadenas hoteleras y 60 compañías de alquiler de coches. También están incluidos en el Sistema servicios de transporte ferroviario (RENFE y AMTRACK), y de transporte marítimo (Fred Olsen, Naviera Armas y Transmediterránea), así como paquetes turísticos. (Fuente: SAVIA).

Durante estos últimos tres años, la actividad de SAVIA en España y Portugal ha experimentado una gran expansión, como muestran las cifras del siguiente cuadro:

SAVIA	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Número de reservas totales (en miles)	27.089	23.363	21.413	15,9%	9,1%
Número de terminales conectados	16.863	14.150	11.392	19,2 %	24,2%
Número de oficinas mecanizadas	5.839	5.000	4.317	16,8%	15,8%

Fuente: Cuentas Anuales Auditadas e Informes de Gestión de SAVIA

Durante 2000 el número de oficinas conectadas a SAVIA aumentó un 16,8%, y el número de terminales creció un 19,2%. El número de reservas anuales se incrementó un 16,0%, mientras que el número de billetes SAVIA emitidos ascendió a 13.362, un 15,3% más que el año anterior.

Por otro lado, SAVIA presta diversos servicios adicionales a las agencias: les alquila equipos informáticos, facilita software y líneas de comunicación, les proporciona formación, y pone a su disposición la línea help-desk para atención y resolución de problemas.

Para hacer frente al incremento de la demanda de oficinas que desean conectarse al servicio prestado por SAVIA, se realizaron en los últimos años importantes inversiones en equipos informáticos. A partir de 1998 se inició una política de adquisición de equipos informáticos en la modalidad de renting en lugar de inversión. Durante el ejercicio 2000 se realizó la migración de líneas de comunicación en las agencias de viajes pasando de tecnología X-25 a RDSI, y se continuó con la renovación tecnológica de los equipos.

SAVIA ha desarrollado nuevos servicios para las agencias de viaje y ha incrementado la formación prestada al personal, con objeto de que los usuarios puedan obtener el máximo rendimiento de los servicios ofrecidos.

Entre los diversos productos desarrollados por SAVIA se encuentran SAVIA Profesional, SAVIA Sucursal, SAVIA Satélite, SAVIANET, SAVIA Seguros y SAVIA Destinos.

Durante 2000 la plantilla media de SAVIA fue de 74,5 empleados, situándose el número de reservas por empleado en algo más de 363.000 al año. Se han incrementado los ingresos de explotación un 19,2%, debido a un mayor volumen de actividad. Los Resultados de Explotación de 2000 superaron en 1.020 millones de pesetas los obtenidos durante el pasado ejercicio, lo que representa un incremento del 161,2%.

SAVIA	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Ingresos explotación (Millones ptas.)	10.643	8.929	8.268	19,1%	8,0%
Resultado Explotación (Millones ptas.)	1.653	661	428	150,1%	54,4%
R.N.D.I. (Millones de ptas.)	1.027	319	238	221,9%	34,0%

Fuente: Cuentas Anuales Auditadas de SAVIA.

AMADEUS

Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (Amadeus GTD), es una compañía multinacional de tecnología de la información, cuyos servicios están destinados a cubrir las necesidades de marketing, ventas y distribución de la industria mundial de viajes y turismo. La empresa gestiona y explota el sistema de distribución global (GDS) más importante del mundo por número de conexiones en agencias de viajes.

Un GDS ("Global Distribution System") es un conjunto de medios informáticos (software, hardware y telecomunicaciones) de gran cobertura geográfica, puestos a disposición de múltiples clientes (líneas aéreas, agencias de viaje, hoteles, compañías de alquiler de vehículos,...) por el gestor del sistema, quién les factura en función del uso que se haga de los mismos.

El sistema es una herramienta de ventas esencial para las agencias de viajes, que son el núcleo de los usuarios de Amadeus. 134.327 terminales de agencias de viajes están conectadas a Amadeus. Y 114 líneas aéreas lo utilizan como sistema interno de reservas y emisión de billetes.

El siguiente cuadro identifica las cuotas de mercado de los GDS en función del número de oficinas de agencias de viaje y terminales.

	Oficinas de agencias de viaje		
	Amadeus	Galileo	Sabre
América del Norte (incluye México)	14%	31%	36%
Latinoamérica y Caribe (excluye México)	54%	14%	32%
Europa	53%	24%	10%
Asia-Pacífico	9%	13%	16%
África y Oriente Medio	10%	50%	23%

Fuente: Amadeus, TDR Enero 1999

Amadeus proporciona servicios de información sobre tarifas y reservas a más de 56.000 agencias de viajes y centros de reservas en 134 países, siendo el sistema más utilizado en Europa, así como en Latinoamérica y Caribe (excluido México). Hoy en día, las agencias y oficinas de venta de líneas aéreas pueden procesar a través del sistema Amadeus reservas en un total de 505 líneas aéreas, alrededor de 319 cadenas hoteleras que representan más de 51.000 hoteles, y 48 compañías de alquiler de vehículos, así como otros grupos de proveedores de incorporación más reciente, tales como empresas de ferry, ferrocarriles, cruceros, compañías de seguros y touroperadores.

El siguiente cuadro muestra la evolución de los principales parámetros económicos de Amadeus:

AMADEUS	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Número de reservas (millones)	394	372	354	5,9%	5,1%
Ingresos de explotación (millones de ptas.)	265.153	227.881	200.605	16,4%	13,6%
Beneficios consolidados (millones de ptas.)	13.493	24.402	7.854	-44,7%	210,7%

Fuente: Cuentas Anuales Auditadas de Amadeus Global Travel Distribution, S.A., exceptuando año 2000, datos provisionales.

Amadeus obtuvo un beneficio consolidado de 24.402 millones de pesetas en el ejercicio 1999, 16.548 millones más que el año anterior, de acuerdo a las cuentas ya auditadas de la sociedad. Durante el ejercicio 1999 el número medio de empleados fue de 2.752, incluyendo sus NMCs consolidadas.

El Grupo Iberia redujo su participación en Amadeus GTD (mediante una OPV en mayo de 2000 y una venta adicional de acciones, ambas de clase A, en junio de 2000), habiendo obtenido una plusvalía neta conjunta de 61.187 millones de pesetas (recogidos en los Resultados Extraordinarios de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias del ejercicio 2000). El valor contable de la participación de IBERIA está muy por debajo del valor de mercado de dicha compañía. A la fecha de entrega del folleto, el valor de capitalización de Amadeus asciende a 4.423 millones de euros, correspondiendo 809,4 millones de euros a la participación de IBERIA. Las funciones de distribución que desarrolla IBERIA se encuentran estrechamente ligadas a su participación en Amadeus GTD. Esta posición le permite participar activamente en un sector ofrece un gran potencial de crecimiento. Las expectativas de mejora de la rentabilidad son muy buenas, dado el buen posicionamiento de Amadeus en Internet.

A continuación se detallan diferentes magnitudes correspondientes a esta compañía:

AMADEUS	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Importes en millones de pesetas					
Porcentaje participación Iberia (a 31 Dic.)	27,92%	31,87%	29,20%	-12,4%	9,1%
Coste participación en Iberia	1.729	2.275	2.254	-24,0%	0,9%
Valor de la participación en el Grupo	13.266	11.825	-10.248	12,2%	215,4%
Participación en Benef. en Grupo Consolidado	5.487	7.625	2.586	-28,0%	194,9%
Plusvalía consolidada venta participación	61.187	-	-	-	-
Servicios prestados a Amadeus	4.633	4.763	4.981	-2,7%	-4,4%
Servicios recibidos de Amadeus	16.003	13.173	13.068	21,5%	0,8%
Dividendos percibidos de Amadeus	-	7.287	-	-	-

IBER-SWISS CATERING

La actividad de Iber-Swiss Catering S.A. es la preparación y comercialización de comidas y otros servicios para los pasajeros de las aeronaves, y su principal centro de trabajo está ubicado en Madrid. IBERIA tiene una participación del 70% en esta compañía, y Gate Gourmet International (SAir Relations), compañía del Grupo Swissair, el 30% restante

Iber-Swiss proporciona servicios de catering a las aerolíneas del Grupo Iberia y a otras compañías aéreas en los aeropuertos de Madrid, Málaga y Barcelona. Este último centro de trabajo comenzó a funcionar en enero de 1999, después de haber realizado la compañía una importante inversión para su construcción.

El siguiente cuadro muestra los principales competidores de la compañía y sus respectivas cuotas de mercado en cada uno de dichos aeropuertos:

Empresa	Madrid	Barcelona	Málaga
Iber-Swiss	69,5%	52,2%	31,9%
Eurest	11,1%	20,5%	50,7%
LSG / Sky Chef	11,0%	20,5%	13,1%
Return	2,0%	6,8%	4,3%
Air Cater	6,4%	---	---

Fuente: Iber-Swiss Catering

Nota: Los porcentajes se han calculado en función de la facturación prevista de cada compañía para 1999 sobre la cifra conjunta del correspondiente aeropuerto.

Durante 1999 la producción de la empresa siguió creciendo, gracias a la apertura del centro de Barcelona, y apoyada en el incremento de la demanda de las compañías del Grupo Iberia y de Swissair. El número total de bandejas se incrementó un 31,4%, mientras los servicios de handling aumentaban un 32,8%.

Las compañías de transporte de pasajeros del Grupo Iberia constituyen el principal cliente de Iber-Swiss. En 2000 el número de bandejas solicitado por parte del Grupo Iberia representó un 89,3% del total de bandejas servidas; mientras que los ingresos brutos generados por el Grupo Iberia alcanzaron el 86,9% del total de los ingresos brutos de Iber-Swiss.

La actividad de la empresa en el ejercicio 2000, medida en número de bandejas fue un 30,6 % superior a la del año anterior, debido básicamente a la mayor demanda de IBERIA en Madrid y a la incorporación de nuevos servicios para las redes europea y nacional de la Compañía. Además, se produjo la consolidación del centro productivo de Barcelona, después de algunas dificultades registradas en su puesta en marcha en 1999.

Los ingresos de explotación del ejercicio 2000 mejoraron la cifra del año anterior en 1.547 millones de pesetas, lo que representa un 15,9%, en tanto los gastos de explotación subieron 1.011 millones de pesetas, un 10,6%. El resultado de explotación mejoró en 508 millones con relación a 1999, debido a la mayor producción del principal cliente, el Grupo Iberia, los nuevos contratos con terceras compañías, y el desarrollo de un plan de ahorro de costes. Durante el ejercicio 2000 la plantilla media de Iber-Swiss Catering fue de 1.475 empleados.

Por otra parte, se registraron unos resultados financieros negativos (-101 millones de pesetas) debido a la inversión realizada durante los anteriores ejercicios.

Los parámetros de producción y económicos más relevantes de la compañía se resumen a continuación:

IBER-SWISS CATERING	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Producción bandejas (miles)	14.331	10.991	8.367	30,4%	31,4%
Servicios handling (unidades)	138.361	129.507	97.534	6,8%	32,8%
Bandejas por empleado	10.200	8.078	7.834	26,3%	3,1%
Ingresos Explotación (millones ptas.)	11.250	9.703	7.635	15,9%	27,1%
Resultado Explotación (millones ptas.)	727	218	397	233,5%	-45,1%
R.N.D.I. (millones ptas.)	437	122	265	258,2%	-54,0%

Fuente: Cuentas Anuales Auditadas de Iber-Swiss Catering, S.A.

VIVA TOURS

Viva Tours, mayorista creado en noviembre de 1998, se dirige a un amplio sector de la demanda turística española, pues su objetivo es gestionar un gran volumen de paquetes vacacionales que le consolide a corto plazo como el mayor touroperador del mercado español. En su capital social participan importantes compañías españolas ligadas al sector turístico: IBERIA, con un 49,04%, la cadena hotelera Sol Meliá, S.A.; Globalia, Hotels & Resorts S.L.; Iberostar, Hoteles y Apartamentos, S.A.; Herpil, S.L.; y Air Nostrum.

Con esta inversión, IBERIA quiere alcanzar los siguientes objetivos estratégicos:

- en primer lugar, aumentar la ocupación de sus aviones y obtener, con ello, unos ingresos adicionales a un coste marginal por pasajero reducido, pues ya se parte de unos coeficientes de ocupación situados por encima del punto de equilibrio; además, el touroperador adapta el diseño de sus productos al exceso de capacidad previsto en los aviones de IBERIA.
- consolidar su posición en la red de distribución.
- dar una respuesta directa a la competencia de los operadores chárter y de bajo coste
- y reforzar la imagen de empresa dinámica y rentable.

Viva Tours comenzó a operar en la temporada de verano de 1999, y fue la empresa que más paquetes vacacionales vendió, ascendiendo el importe neto de la cifra de negocios a 11.478 millones de pesetas en ese ejercicio. Viva Tours contribuyó a la generación de tráfico para Iberia, L.A.E., pues vendió 475.000 trayectos de avión dentro de esos paquetes turísticos.

Durante el año 2000, Viva Tours comercializó 315.000 paquetes turísticos, lo que representa un incremento del 148% con relación a 1999. Sus ventas generaron más de 890.000 pasajeros a Iberia, L.A.E., y el importe neto de la cifra de negocio ascendió a 19.068 millones de pesetas.

A continuación se presentan los principales parámetros de la Compañía en su primer ejercicio de explotación, iniciado en el mes de mayo de 1999.

VIVA TOURS	2000 (ene – dic)	1999 (may – dic)
Número de paquetes vendidos (en miles)	315,0	127,0
Cifra de negocios neta (millones de ptas.)	19.068	11.478
Pérdidas de explotación (millones de ptas.)	(265)	(276)
R.N.D.I. (millones de ptas.)	(297)	(287)

Fuente: Cuentas Anuales Auditadas de Viva Tours

Interinvest

A 31 de diciembre de 2000, IBERIA poseía una participación del 0,41% en el capital social de Interinvest, S.A. holding propietario del Grupo Aerolíneas Argentinas. Dicha sociedad, por lo tanto, no está incluida en el perímetro de consolidación del Grupo Iberia, y sus correspondientes valores se encuentran registrados en el epígrafe “Cartera de valores a largo plazo” del balance de situación consolidado a dicha fecha.

A 31 de diciembre de 1999, IBERIA poseía una participación del 10% en el capital social de Interinvest, S.A.. Durante el año 2000 SEPI, accionista de referencia de Interinvest, S.A., elaboró un plan de reestructuración del negocio, cuyo objetivo era sanear la situación financiera de la compañía aérea argentina, después de las pérdidas sufridas en los últimos ejercicios. Después de la ampliación de capital realizada, a la que IBERIA no acudió, el porcentaje de la Compañía española ha quedado reducido a -tan sólo- el mencionado 0,41%. En el año 1996 IBERIA ya había reducido de forma significativa su participación en Aerolíneas Argentinas, S.A.

La participación de Iberia en dicho holding está completamente provisionada.

IV.2.4 Descripción de los gastos de explotación

La estructura de gastos de una compañía aérea, en comparación con otros negocios del sector servicios, presenta un elevado peso de los gastos fijos (alrededor del 51%), debido entre otras cosas a los costes ligados a la adquisición de la flota, y a los costes de personal, por los tiempos inducidos de formación y descansos. Asimismo es importante indicar la imposibilidad de gestión de otras partidas de gastos, como las determinadas unilateralmente por diversos organismos nacionales e internacionales (tasas de navegación, derechos aeroportuarios y demás servicios de handling), que representan aproximadamente alrededor del 16%.

El coste marginal asociado al transporte de un pasajero es muy pequeño, debido a que la mayor parte de los gastos variables están vinculados a la distancia del vuelo, y a los costes operativos de escala, y no al propio pasajero transportado.

El siguiente cuadro ofrece la evolución de los distintos conceptos de gastos de explotación del Grupo Iberia para el periodo 1998-2000:

GRUPO IBERIA					
GASTOS DE EXPLOTACIÓN (Importes en millones de pesetas)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	735.693	636.700	612.873	15,5%	3,9%
Aprovisionamientos	129.583	96.446	88.216	34,4%	9,3%
Combustible de aviones	95.888	61.835	59.261	55,1%	4,3%
Repuestos para la flota aérea	19.116	19.878	16.593	-3,8%	19,8%
Material de mayordomía	5.145	7.815	6.517	-34,2%	19,9%
Otros aprovisionamientos	9.434	6.918	5.845	36,4%	18,4%
Gastos de personal	222.516	209.981	197.043	6,0%	6,6%
Sueldos, salarios y asimilados	168.572	159.402	151.372	5,8%	5,3%
Cargas sociales	53.944	50.579	45.671	6,7%	10,7%
Dotaciones para amortizaciones	28.574	27.138	26.327	5,3%	3,1%
Variación de las provisiones de tráfico	740	680	2.266	8,8%	-70,0%
Otros gastos de explotación	354.280	302.455	299.021	17,1%	1,1%
Gastos comerciales	78.506	67.156	72.739	16,9%	-7,7%
Tasas y derechos por tráfico aéreo	45.574	40.692	40.753	12,0%	-0,1%
Mantenimiento	32.041	32.322	28.500	-0,9%	13,4%
Tasas de navegación y otras comunic.	33.367	33.845	33.127	-1,4%	2,2%
Alquiler de flota aérea	60.046	50.144	45.858	19,7%	9,3%
Otros	104.746	78.296	78.044	33,8%	0,3%

La siguiente tabla muestra la evolución de la participación de las diferentes partidas de gasto sobre el total de gastos de explotación del Grupo Iberia:

	2000	1999	1998
GASTOS DE EXPLOTACIÓN (millones de pesetas)	735.693	636.700	612.873
Aprovisionamientos (en %)	17,6	15,1	14,4
Gastos de personal (en %)	30,2	33,0	32,2
Dotaciones para amortizaciones (en %)	3,9	4,3	4,3
Variación de las provisiones de tráfico (en %)	0,1	0,1	0,4
Otros gastos de explotación (en %)	48,2	47,5	48,8

El porcentaje de gastos de explotación sobre los ingresos de explotación se situó en el 98,5% en 2000, el mismo porcentaje en 1999, mientras que fue el 92,1% en 1998.

Las principales causas de incremento de los gastos en 2000 (un 15,5% sobre el año anterior) han sido el aumento del coste de combustible por mayor precio, los alquileres de flota, y los gastos relacionados con la actividad, en especial, aquellos asociados al dólar, por la apreciación de dicha divisa en el ejercicio. También cabe destacar el aumento de ciertas partidas como los gastos de personal, afectado de manera importante por las incorporaciones de personal de vuelo y de servicios directos de tierra, los gastos comerciales y los gastos por la tasa de aproximación aplicada en este ejercicio a los vuelos nacionales sin descuentos.

El incremento de los gastos de explotación de 1999 frente a los de 1998 (3,9%) fue debido principalmente al crecimiento de los costes de combustible, alquiler de nuevos aviones, mantenimiento y tasas de navegación y de aterrizaje, así como el aumento de los gastos de personal.

IV.2.4.1. Aprovisionamientos

A continuación se muestra un desglose de esta partida, con el peso que cada concepto de aprovisionamiento representa, y se explican las desviaciones interanuales:

	2000	1999	1998
Aprovisionamientos (millones de pesetas)	129.583	96.446	88.216
Combustible de aviones (en %)	74,0	64,1	67,2
Repuestos para la flota aérea (en %)	14,8	20,6	18,8
Material de mayordomía (en %)	4,0	8,1	7,4
Otros aprovisionamientos (en %)	7,3	7,2	6,6

Combustible de aviones

Este concepto incluye tanto el gasto por consumo de combustible y sus costes añadidos en factura, como el coste de la cobertura financiera que la Compañía realiza sobre su precio.

Es una de las partidas con mayor magnitud en la cuenta de resultados. La evolución de su importe depende de las variaciones en el precio de compra del queroseno, y de los cambios en el volumen consumido. El precio está condicionado por varios factores: (i) los cambios en la cotización del barril de petróleo en el mercado internacional; (ii) el comportamiento del dólar americano (moneda de pago); (iii) la variación en los gastos de distribución; (iv) y por la negociación con los suministradores. El volumen consumido depende de las variaciones en la actividad de la flota, y del mayor o menor consumo unitario de combustible, que depende, a su vez, de las características técnicas de los distintos modelos de avión, y de la propia operación.

La Unidad de Combustibles de IBERIA es responsable de la compra del combustible en cada uno de los aeropuertos en los que opera la flota del Grupo Iberia. La contratación en territorio nacional, que supone alrededor del 65% del volumen total, se hace con Repsol, Cepsa y Air BP Ltd., suministradores que poseen refinerías en España y distribuyen el queroseno a las zonas aeroportuarias. En 1999, IBERIA comenzó una nueva fórmula de suministro para el consumo nacional: la importación directa del queroseno. Esta fórmula de participación activa en la compra complementa al suministro tradicional.

En cuanto a la contratación exterior, se hace por concurso público anual entre todas las compañías petrolíferas presentes en cada aeropuerto. En el exterior, el Grupo Iberia cuenta con unos 30 suministradores, que cubren alrededor de 250 aeropuertos. Por el volumen de contratación, junto a los tres mencionados, también destacan: Coastal, Esso Air, Mobil, Shell y Texaco Ltd.

El nivel de cotización del barril de petróleo en el mercado internacional determina el 80% del precio final. Los costes de distribución, los márgenes de los suministradores y las tasas constituyen los otros componentes del precio.

Para amortiguar las grandes oscilaciones que se pueden producir en el precio del petróleo, IBERIA lleva a cabo la contratación de herramientas financieras de cobertura de precios (*hedging* de combustible). Mediante una política dinámica de cobertura, la Compañía sigue un programa estratégico de contratos a largo plazo, con la intención de cubrir hasta un 50% del consumo previsto a tres años vista; y también un plan táctico anual, destinado a cubrir hasta un 25% adicional del consumo previsto a un año. El gasto generado por el *hedging* se incluye en la cuenta de explotación como un mayor coste de combustible (ver Capítulo IV. 3.3.6.).

El incremento de esta partida fue del 55,1% en 2000 con relación a 1999, mientras que en este último año tuvo un incremento del 4,3% frente a 1998. El aumento durante los ejercicios 2000 y 1999 estuvo motivado, además de por el aumento de la actividad, por el notable incremento del precio del petróleo, junto con la apreciación del dólar frente al euro (del 16,2% en 2000 y del 2,8% en 1999). Estos incrementos fueron parcialmente compensados por un consumo más eficiente, debido a la utilización de aviones más modernos, y por unos costes de cobertura más bajos.

A continuación se presenta el análisis de variaciones en consumo de combustible del ejercicio 2000 respecto al ejercicio 1999 para el Grupo Iberia:

	Millones de pesetas
Variación por volumen	4.151
Variación por precio	18.007
Variación por paridad	13.398
Variación por consumo	-1.236

La variación por volumen representa el incremento de coste derivado por la mayor producción, medida en AKOs, realizada por la compañía, correspondiendo la variación por precio y paridad al aumento de los gastos derivados del alza de los precios, tanto bruto en dólares por barril, como el derivado de la apreciación del dólar en el periodo. La variación por consumo refleja el ahorro del gasto de combustible derivado de la eficiencia de la flota en términos de menor consumo de combustible medido en litros por AKO. La diferencia entre la variación total antedicha y la cifra contable se debe a que esta incluye regularizaciones contables.

Repuestos para la flota aérea

En este concepto se incluyen todos los artículos consumibles de repuesto para el mantenimiento de los aviones, sus motores y diversos componentes, siempre y cuando no sean susceptibles de inventariar (como los son otros repuestos, definidos como elementos rotables y reparables, sometidos a control de stock individualizado mediante serial number y part number).

En el año 2000 se ha producido un decremento del 3,87% en este concepto, a pesar de un incremento de la actividad del Grupo y al incremento de la paridad, debido básicamente a las mayores compras realizadas el año anterior, para la instalación de equipos de acuerdo con las regulaciones aeronáuticas de seguridad, y a que se han empezado a apreciar los efectos derivados de la eficiencia en costes de la anueva flota incorporada.

En 1999 el incremento fue muy importante, cuantificado en un 19,8%, motivado, principalmente, por la realización de trabajos adicionales en los aviones de la flota de IBERIA, con la finalidad de cumplir la nueva legislación de seguridad aérea (RNAVs, TCAS, 8.33 VHF y GPS), por la compra de repuestos para las revisiones "C" de la flota A340 y motores CFM56 de la Compañía, así como adquisición de repuestos y componentes para el mantenimiento a terceras compañías, y para el mantenimiento realizado a las flotas B737 y B767 de Air Europa, que operan líneas de Iberia L.A.E. (en las cuales el arrendatario asume el coste del mantenimiento), y por modificaciones de los interiores de cabina de la flota de largo radio de la Compañía. Además, este gasto es muy sensible a la variación de la paridad del dólar, dado que la mayor parte de los componentes son comprados directamente a los fabricantes o a compañías aeronáuticas internacionales, que facturan en dólares.

IV.2.4.2. Gastos de personal

Recoge los sueldos y salarios, cargas sociales y otros gastos de personal de tierra del Grupo, así como el coste de las plantillas de vuelo técnico (pilotos) y vuelo auxiliar (tripulantes).

Este concepto está afectado por las variaciones en el número de empleados fijos, y por la contratación temporal de eventuales en periodos de mayor actividad, principalmente para los servicios de handling en la temporada de verano, considerando la existencia en IBERIA de un número de personas más alto que el que exigiría la explotación de la propia flota, debido a la realización de actividades para terceros, fundamentalmente en las áreas de handling (muy intensiva en mano de obra) y mantenimiento. Asimismo está afectada por los términos de los convenios colectivos acordados entre empresa y representantes sindicales, relativos tanto a las materias habituales en cualquier empresa, como los correspondientes a una empresa de servicios multinacional, dispersa territorialmente, afectada por la estacionalidad, y sujeta a incentivos variables ligados a la actividad (dietas, pluses, turnicidad, etc.) y a la productividad, (bonus, incentivos, etc.).

Es importante comentar el concepto de provisión para pensiones, gasto de personal que se imputa a los diferentes periodos para constituir un fondo que garantice las prestaciones que cobran los pilotos en el periodo de pérdida de licencia y pase a la reserva, al cumplir la edad que las autoridades aeronáuticas establecen en sus reglamentos, y la edad de jubilación obligatoria para pasar al régimen ordinario de la Seguridad Social.

A continuación se muestra un desglose de esta partida y se explican, posteriormente, las desviaciones en los principales conceptos que la componen:

GASTOS DE PERSONAL (Importes en millones de pesetas)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Gastos de personal	222.516	209.981	197.043	6,0%	6,6%
Personal de Tierra	126.101	121.074	114.348	4,2%	5,9%
Técnicos de Vuelo	55.132	50.978	48.056	8,1%	6,1%
Auxiliares de Vuelo	41.283	37.930	34.639	8,8%	9,5%

Este concepto se incrementó un 6% en el año 2000 sobre 1999, principalmente debido a las incorporaciones de plantilla de vuelo de Iberia, tanto pilotos como tripulantes de cabina de pasaje (TCPs), de 231 personas, así como personal de tierra, básicamente mano de obra directa en handling y mantenimiento de la misma compañía, por 286 personas, ascendiendo las plantillas a 27.607 empleados en el ejercicio 2000.

El incremento salarial de convenio se puede cuantificar en 2.650 millones de pesetas, siendo importante destacar los gastos afectados por la actividad, como las dietas, con el consiguiente efecto de la paridad del dólar del ejercicio, debido a un crecimiento orientado a los mercados internacionales, en especial, Sudamérica, con un impacto de 1.722 millones de ptas. Los deslizamientos (antigüedad y promociones) e incrementos en la seguridad social se cuantifican en más de 800 millones de ptas., así como el mayor coste de los fondos de personal de vuelo cuantificados en 1.293 millones de ptas. A nivel de filiales destacamos la disminución del coste de personal por desaparición de una importante parte la plantilla de Viva, que ha supuesto un ahorro de 1.311 millones de ptas., compensados con mayores gastos en Iberswiss (673 millones de ptas.), debido a la necesidad de atender el nuevo centro de Barcelona, y en Savia (157 millones de ptas.).

Estos gastos se incrementaron un 6,6% en 1999 con relación al año anterior. Durante ese año, la plantilla media del Grupo Iberia aumentó un 4,9%. Las incorporaciones se han producido, principalmente, en el personal directo (tripulaciones, servicios de atención de incidencias en el área de handling, mantenimiento) con la finalidad de poder desarrollar el importante incremento de producción de la Compañía. Los incrementos de plantilla afectaron tanto a Iberia L.A.E. como a la mayor parte de las filiales.

Durante 1999 el incremento de la actividad de Iberia L.A.E., junto a la incorporación del personal de AVIACO a partir de septiembre, supuso un aumento de los costes de personal, por dietas de vuelo y primas, valorado en 5.146 millones de pesetas en Iberia L.A.E.. La aplicación del incremento salarial recogido en los Convenios Colectivos, junto a los deslizamientos (antigüedad, promoción, etc.) y los incrementos en la Seguridad Social, han contribuido también al aumento de los costes de personal en 1999.

La plantilla media del Grupo Iberia se incrementó un 4,9% en 1999, hasta alcanzar 27.090 empleados frente a los 25.826 empleados en 1998. Esto fue debido a la incorporación de 465 personas de vuelo, de acuerdo con el aumento de la producción, incrementando asimismo los gastos ligados a la actividad, principalmente en las rutas de largo radio, y 799 personas en tierra, básicamente en el área de handling; dentro de la política de mejora del servicio (nuevo personal para cubrir el aumento de la capacidad de las salas VIP en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, personal para puntos de información de incidencias, personal en llegadas y para transporte entre terminales, chaquetas rojas, etc.). Asimismo, la caída de los tipos de interés de las inversiones en las que están materializadas las provisiones de pilotos, incrementó las dotaciones de personal.

No obstante, el peso relativo de estos gastos ha disminuido ligeramente en el periodo analizado: en el año 2000 representaban un 30,2% del total de gastos de explotación, mientras que en 1999 supuso un 33,0% y un 32,1% en 1998. Esta evolución se explica, en parte, por las políticas de contención de costes y aumentos de la productividad. En este sentido, se han ido sucediendo diversas acciones: el Plan de bajas A-3.500, los acuerdos de reducción y congelación salarial; el proceso de subrogación a segundos operadores de handling; pagas ligadas a la mejora de resultados; etc. También hay que señalar el progresivo aumento, durante los últimos tres años, de la participación de recursos operativos ajenos (wet lease) en la operación de la Compañía.

IV.2.4.3. Dotaciones para amortizaciones

En el año 2000 el gasto ha ascendido a 28.574 millones de ptas., con un incremento del 5,3% respecto a 1999, debido principalmente a las inversiones realizadas en el ejercicio en activos en régimen de leasing financiero, respecto a ejercicios anteriores en los que tenían más peso los arrendamientos operativos, representando esta magnitud un 3,9% sobre los gastos de explotación.

En 1999 ascendieron a 27.138 millones de pesetas, cifra que representó un 4,3% sobre el conjunto de gastos de explotación, situándose 811 millones por encima del importe del año anterior (un 3,1% de incremento). Este incremento estuvo motivado por las modificaciones realizadas en el interior de las cabinas de los aviones de largo radio, cuyo gasto es amortizado de manera acelerada dentro de los periodos de vida contable pendiente.

IV.2.4.4. Otros gastos de explotación

A continuación se muestra un desglose de esta partida, con el peso que cada concepto de la partida 'Otros gastos de explotación' representa, y se explican las desviaciones interanuales:

	2000	1999	1998
Otros gastos de explotación (millones de pesetas)	354.280	302.455	299.021
Gastos comerciales (en %)	22,2	22,2	24,3
Tasas y derechos por tráfico aéreo (en %)	12,9	13,5	13,6
Mantenimiento (en %)	9,0	10,7	9,5
Tasas de navegación y otras comunicaciones (en %)	9,4	11,2	11,1
Alquiler de flota aérea (en %)	16,9	16,6	15,3
Otros (en %)	29,6	25,9	26,1

Gastos comerciales

Recogen las comisiones pagadas a las agencias de viaje y a otras aerolíneas con relación a la venta de billetes de los vuelos de la compañía, o volados por la compañía pero emitidos por otra aerolínea. Asimismo, se incluyen las sobrecomisiones o fórmulas especiales de venta, que son incentivos pagados a las agencias para que alcancen determinados objetivos de venta basados en el volumen o en la calidad de la venta (cifras de ventas, billetes de destinos determinados o rutas cuya ocupación se pretende incentivar, clases nobles, etc.) también denominados gastos de desarrollo y promoción de mercados.

El incremento producido en 2000 respecto al ejercicio 1999, de un 16,9% en términos brutos y del 13,1% deduciendo los ingresos por comisiones, se debe básicamente al incremento de los ingresos de tráfico de pasaje y carga, de un 16,5% y de un 18,9% respectivamente. El coste unitario (gastos comerciales netos/ingresos de tráfico de pasaje y carga) ha sido del 9,9%, respecto al 10,2% en 1999, debido principalmente al esfuerzo comercial realizado en los mercados europeos y latinoamericanos en los que se han incrementado las ventas, y en los que se han introducido herramientas de incentivación a las agencias similares a las lanzadas en el mercado doméstico en años anteriores (Plan Valor), pero que tendrán mayor impacto en ejercicios venideros (Plan Millenium).

Estos gastos comerciales brutos se redujeron en un 7,7% en 1999, hasta 67.156 millones de ptas., frente a un importe de 72.739 millones de ptas. en el ejercicio 1998, pero en términos netos de ingresos comerciales se redujeron un 11,7%, pasando de 63.093 millones de ptas. en 1998 a 55.702 millones de ptas. en 1999, básicamente por la disminución de los ingresos por pasaje y carga.

El ratio unitario pasó de 11,1% en 1998 al 10,2% en 1999, reducción debida al descenso de comisiones y sobrecomisiones pagadas por el incremento de las ventas directas, debido a la menor utilización de los intermediarios comerciales, la incorporación de nuevos servicios de venta telefónica (Serviberia e Iberia Grupos), y la venta por Internet; por otra parte, el efecto del Plan Valor 98 para las agencias domésticas, junto a la extensión del sistema de tarifas netas de comisión (TNM).

Tasas y derechos por tráfico aéreo

Consisten principalmente en tasas aeroportuarias, derechos de aterrizaje, pasarelas, estacionamientos de aeronaves, servicios aeroportuarios, cánones por uso de instalaciones, servicios de despacho de aviones y handling de pasaje realizado por terceras compañías, alojamiento del personal de vuelo así como otros costes relacionados con la operación de la aeronave.

La mayor parte de estos gastos están sujetos a precios públicos, como los derechos de aterrizaje; o gastos sujetos a tarifas reglamentadas, como el despacho de aviones en el extranjero (en algunos aeropuertos facilitados por operadores en monopolio), establecidos por los diferentes estados, o por organismos que de ellos dependen, que son prácticamente de imposible negociación. Las compañías aéreas se ven obligadas a adaptarse a las modificaciones de precios que determinan en cada momento los organismos aeroportuarios o la administración competente.

Este concepto agrupa una serie de partidas de gastos operativos, cuyo importe conjunto representó un 6,2% del total de gastos de explotación en 2000, un 6,4% 1999, y un 6,6% en 1998. Entre esos gastos operativos destacan los siguientes: derechos de aterrizaje y otros servicios aeroportuarios, tales como costes de estacionamientos y pasarelas; el despacho de aviones internacional, ya que el doméstico se realiza en propio; y el alojamiento del personal de vuelo. Su evolución depende no sólo del volumen de actividad, sino también de la composición de vuelos del programa comercial.

La oferta total del Grupo Iberia, aumento un 7,1% en términos de AKOs y un 6,4% en horas bloque en 2000 respecto a 1999, lo que acompañado del aumento de la paridad del dólar, a la que están ligados la mayoría de los precios aeroportuarios en los mercados americanos, junto con el aumento generalizado de las tasas y derechos, justifica el incremento de esta partida. El número total de despegues del Grupo Iberia, resultado de agregar el transporte de pasaje (regular y chárter) y el de carga, disminuyó un 2,2% en 1999 con relación al año anterior, a pesar del aumento de la actividad regular de pasaje del Grupo Iberia durante el ejercicio 1999. Ese descenso en el conjunto de la producción del Grupo, medida en número de despegues, llevó a una ligera reducción del gasto en 1999.

Mantenimiento

Incluye el coste de los contratos de ingeniería y mantenimiento de motores, célula y componentes, facturados por terceros, por servicios prestados para flota del propio grupo o flota mantenida por Iberia para terceros, pero subcontratada, así como las dotaciones a la Provisión para grandes reparaciones realizadas en cada ejercicio para distribuir un gasto futuro cierto (aproximadamente cada seis años), que podrá ser realizado, bien con los propios recursos (contabilizándose entonces un cargo a la cuenta de Provisiones para Grandes reparaciones y un abono a la de Trabajos realizados por la empresa para su propio inmovilizado), bien mediante el servicio prestado por terceras compañías, para lo que se utilizará asimismo dicho fondo, al que se cargará, abonando al proveedor de servicios.

Las provisiones creadas son individualizadas para cada elemento de flota. La mayoría de estos gastos se pagan en dólares americanos, que es la moneda de transacción habitual en este sector, por lo que esta partida es sensible a las variaciones en el tipo de cambio del dólar.

El importe de esta partida tuvo un peso sobre los gastos de explotación del 4,4% en 2000, del 5,1% en 1999, y del 4,7% en 1998. Las principales partidas incluidas en este concepto son los gastos generados por reparación y conservación (programada y no programada) de aviones, así como las dotaciones para provisión de grandes reparaciones.

Durante 2000, no se ha apreciado apenas variación de este gasto a pesar del incremento del dólar y del aumento de producción, debido al efecto producido por la nueva flota incorporada, más eficiente en términos de mantenimiento, y a la reducción de subcontratos, así como a la inclusión en el ejercicio anterior de costes relacionados con subcontratos realizados para la instalación de RNAVs y GPSs en la flota de acuerdo con la normativa.

Durante 1999 se incremento un 13,4%, ascendiendo a 32.322 millones de ptas., frente a 28.500 millones de 1998. En ambos periodos, los incrementos del gasto estuvieron motivados por varios factores: la incorporación de nuevos aviones a la flota de la Compañía; el aumento de la operación de wet lease (el Grupo Iberia realizó el mantenimiento de los once aviones de Air Europa); la realización de trabajos especiales cumpliendo con la normativa de seguridad aérea (TCAs, VHF 8.33 y RNAVs); y, finalmente, la subcontratación del mantenimiento de motores, con la finalidad de dedicar recursos propios a tareas de mayor valor añadido.

Esta partida, al igual que el gasto en repuestos de flota, es sensible a la variación de la paridad del dólar, puesto que las subcontrataciones de trabajos, incluidas las grandes revisiones para las que se realizan provisiones, se hacen en dólares.

Tasas de navegación y otras comunicaciones

Este concepto recoge las tarifas que cobran diversos organismos por los servicios de ayuda a la navegación aérea que facilitan a las compañías operadoras. Por ejemplo, Eurocontrol es el órgano encargado de coordinar el espacio aéreo de la mayor parte de los países europeos. En otros casos, las aerolíneas son facturadas por el organismo nacional de control del espacio aéreo de un sólo país.

Las aerolíneas tienen poco margen de maniobra para controlar el coste de esta partida, pues viene determinado por la fijación de unas tarifas unitarias por parte del órgano competente, que normalmente las revisa cada año. La magnitud del gasto también depende del volumen de actividad de la compañía (medida en función de las distancias voladas), el peso de las aeronaves, los espacios aéreos atravesados por cada ruta, y la paridad de las divisas utilizadas en la facturación (Eurocontrol factura en euros, pero otros organismos suelen hacerlo en dólares americanos).

Durante los últimos tres años, se ha producido un incremento del coste unitario, motivado por la inclusión desde enero de 1998 de la tarifa de aproximación en los aeropuertos nacionales. AENA ha realizado la introducción de esta nueva tarifa de forma escalonada a lo largo de tres ejercicios: en 1998 la tarifa unitaria tuvo una bonificación del 67% de su importe; en 1999 dicha bonificación se redujo al 33%; finalmente, la tarifa se aplica en su integridad a partir del 1 de enero del año 2000.

Esta partida representó un 4,5% del total de gastos de explotación del Grupo Iberia en el ejercicio 2000, un 5,3% 1999, y un 5,4% en 1998.

El importe de este gasto ascendió en 2000 a 33.367 millones de ptas, sin cambios significativos respecto a 1999, donde alcanzó un importe de 33.845 millones de ptas., debido a la desaparición de dicho coste por el cese de la actividad de la compañía VIVA air, compensado con el incremento de la actividad, y con un incremento de apenas el 2,2% respecto a 1998, ascendiendo el gasto por este concepto a 33.127 millones.

En los últimos tres años, los gastos derivados del control del espacio aéreo crecieron de forma notable debido, sobre todo, al aumento de la actividad de vuelo del Grupo Iberia. El incremento de la actividad de transporte en vuelo regular del Grupo Iberia durante 1999, también se vio compensado con el cese de operación aérea de VIVA air en el mes de abril de ese año, lo que explica el moderado incremento del gasto.

Otro hecho que motivó el incremento del gasto fue la aplicación gradual de una nueva tasa de aproximación en los aeropuertos españoles, cuyo impacto para Iberia fue de 7.228 millones de ptas. en 2000, de 4.963 millones de ptas. en 1999 y de 2.834 millones de pesetas en 1998. También contribuyó al aumento del gasto la revisión al alza, por parte de Eurocontrol, de las tarifas de sobrevuelo de algunos países. Por el contrario, la reducción del peso máximo al despegue en varios modelos de la flota del Grupo ha permitido compensar, en parte, el efecto de los anteriores factores.

Alquiler de flota aérea

Recoge tanto los gastos correspondientes al leasing operativo de la flota de IBERIA incorporada bajo diferentes modalidades (tax leases, synthetic leases, japanese leverages leases, enhance equipment trust certificates -securitizations) como el alquiler en régimen de wet lease de diversos aviones tanto para el tráfico de pasaje (Air Atlanta U.K. Limited, AerTuras Teoranta, BCM Airlines, Challengair, y principalmente Air Europa) como de carga (Atlas Air Inc. y CYGNUS).

La utilización del wet lease es una herramienta de gestión que permite responder con prontitud a los crecimientos de la demanda, sin crear rigideces en la estructura de producción. Asimismo se incluyen operaciones puntuales de alquiler de flota motivadas por incidencias en la operación.

Las cuotas de los contratos de arrendamiento operativo y de wet lease se reflejan contablemente como gasto del ejercicio. Originalmente estos contratos se venían firmando en dólares, por tanto las variaciones en la paridad afectaban al gasto contable. Para compensar las posiciones de la compañía, deficitaria en dólares, los acuerdos han empezado a firmarse en euros.

El peso de esta partida en los gastos de explotación del Grupo Iberia aumentó durante el periodo analizado de acuerdo con las incorporaciones de aviones de acuerdo con el Plan de Flotas aprobado en 1998, representando un 8,2% en 2000, un 7,9% en el año 1999, y un 7,5% en 1998. El coste total de los alquileres de flota aumentó un 19,7% en 2000, alcanzando la cifra de 60.046 millones de ptas., creciendo asimismo un 9,3% en 1999, ascendiendo a 50.144 millones de ptas., respecto a una magnitud de 45.858 millones de ptas. en 1998.

Los motivos de esta tendencia son las nuevas incorporaciones de unidades de flota (A340, modelos de la familia A320 y B757) en arrendamiento operativo, y el incremento de las operaciones de wet lease (arrendamiento de aeronave que incluye el servicio de tripulación y mantenimiento).

Para hacer frente al crecimiento de la demanda del tráfico de pasaje, Iberia L.A.E. complementó sus recursos propios con la utilización de aviones en régimen de wet lease. Con esta estrategia, la Compañía dispone de mayor flexibilidad para adaptar los recursos productivos a la evolución de los mercados. Desde abril de 1998 once aviones de Air Europa (flotas B737, B757 y B767) han venido operando en la red de tráfico de pasaje de la Compañía en régimen de wet lease. Se sumaban a los dos aviones de Air Atlanta U.K. Limited, que han venido operando bajo la misma modalidad de contratación durante los tres últimos años.

La evolución de las horas bloque correspondientes a las flotas de pasaje del Grupo Iberia, con el desglose de los operadores en el caso de la red de tráfico regular de Iberia L.A.E, fue la siguiente:

Horas Bloque	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
IBERIA L.A.E.	417.372	330.913	279.829	26,1%	18,2%
WET LEASE	35.444	42.641	37.576	-16,9%	13,5%
AVIACO	-	51.729	83.547	-	-38,1%
IBERIA L.A.E.	452.816	425.283	400.952	6,5%	6,1%
GRUPO IBERIA	491.606	462.068	460.304	6,4%	0,4%

A partir de 1998 también se elevó el gasto de alquiler de flota debido a la contratación en régimen de wet lease de flota carguera. Durante 1999 Iberia L.A.E. tuvo contratos firmados con CYGNUS, compañía del Grupo Gestair, y con Atlas Air.

Es importante destacar, que aunque en parte neutralizados mediante la utilización de fórmulas de cobertura de tipo de cambio, los contratos de una importante parte de esta flota han sido firmados en dólares, por lo que el coste de la parte no cubierta ha estado sujeta a las variaciones de la paridad de dicha divisa en los últimos años.

Otros gastos

El resto de gastos incluidos en la partida otros gastos de explotación, comprenden los gastos de sistemas de reservas, gastos de publicidad y promoción en medios, transporte de personal, servicios de transporte por superficie de carga, seguros de pasaje, flota y demás activos, suministros, telefonía, asesorías técnicas y jurídicas, alquiler de locales y otros arrendamientos, tasas, cánones, royalties, entretenimiento a bordo y otros servicios exteriores. La mayoría de estos conceptos están continuamente en proceso de renegociación de acuerdo con la política interna del grupo de reducción de gastos generales.

Otros conceptos incluidos son los gastos relacionados con la pérdida de calidad de la operación, como son los derivados de viajes interrumpidos, pérdidas de conexiones, entrega de equipajes extraviados, e indemnizaciones de pasaje y mercancías.

Grupo Iberia (Importes en millones de ptas.)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Otros gastos	104.746	78.296	78.044	33,8%	0,3%
Catering y handling	26.332	16.239	17.361	62,1%	-6,5%
Alquiler de locales y otros arrendamientos	7.226	9.175	9.494	-21,2%	-3,4%
Sistemas de reservas	18.476	14.665	14.990	26,0%	-2,2%
Asesorías técnicas y jurídicas	2.641	1.869	2.368	41,3%	-21,1%
Suministros	1.530	1.468	1.745	4,2%	-15,9%
Otros	48.542	34.879	32.086	39,2%	8,7%

Desde la puesta en marcha del primer Plan Director (1997), IBERIA viene realizando una política comercial agresiva, en contraste con la actitud fundamentalmente defensiva de años anteriores. Este nuevo estilo se refleja en la mayor atención que se concede a los proyectos de promoción y campañas publicitarias.

Grupo Iberia (Importes en millones de ptas.)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Gastos en publicidad y propaganda	6.749	6.369	6.046	6,0%	5,3%

Este concepto incluye diversos costes operativos relacionados con la producción de las compañías de transporte del Grupo, tales como los gastos de los sistemas de reservas y los gastos de servicio a bordo. También recoge otros gastos no vinculados al volumen de actividad realizado. Los gastos se incrementaron un 33,8% en 2000 ascendiendo a 104.746 millones de ptas., y un 0,3% en 1999, para alcanzar 78.296 millones de ptas. frente a los 78.044 millones de 1998.

Los gastos de distribución por la utilización de los sistemas de reservas ascendieron a 18.476 millones de ptas, en 2000, debido básicamente al incremento de pasajeros, un 26% sobre 1999, a 14.664 millones de pesetas en 1999, disminuyendo un 2,2% sobre 1998, motivado por la reducción de tarifas del sistema Amadeus, ejercicio en el cual se situaron en 14.990 millones de ptas.

Para encarar un entorno más competitivo, Iberia L.A.E. desarrolló una política comercial más agresiva durante los últimos años, lo que llevó a un crecimiento de los gastos de publicidad y propaganda, alcanzando los 6.749 millones de ptas. en 2000, 6.369 millones de ptas. en 1999, en comparación a los 6.046 millones de 1998.

Durante el periodo analizado, se produjo un incremento de los gastos asociados a la calidad de la operación, como consecuencia del descenso en los niveles de puntualidad, cancelación e interrupción de viajes, indemnizaciones por overbooking, y reclamaciones de pasaje y mercancías. Asimismo, es necesario destacar los gastos derivados de los desarrollos del Proyecto Año 2000, gastos no recurrentes en el ejercicio 2000.

IBERIA (Importes en millones de ptas.)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Indemnizaciones Iberia	3.161	2.511	2.069	25,9%	21,4%
Viajes interrumpidos y conexiones Iberia	1.956	2.966	1.637	-34,1%	-

Aislado el efecto de las actividades desarrolladas para afrontar sin problemas el cambio de milenio, y sin considerar tampoco el incremento de los gastos originados por la pérdida de calidad en la operación, el resto de gastos que agrupa este concepto (servicios auxiliares, gastos de locomoción, transportes, tributos, relaciones públicas...) disminuyó de forma notable durante los últimos años, dentro de la política de reducción de gastos generales contemplada en el Plan Director.

IV.3 CIRCUNSTANCIAS CONDICIONANTES

IV.3.1. Grado de estacionalidad del negocio

La cifra de negocios mensual del Grupo Iberia muestra cierta variación a lo largo del año, dado que la estacionalidad del tráfico vacacional influye en el transporte de pasajeros y en otras actividades relacionadas, como los servicios de handling y de catering.

GRUPO IBERIA	1er trimestre	2º trimestre	3er trimestre	4º trimestre	Año 2000
Pasajeros (en miles)	5.704	7.029	7.582	6.554	26.869
Importe neto de la cifra de negocios	149.210	182.549	196.263	186.904	714.926
Resultados atribuidos a la Sociedad dominante	-9.279	13.297	20.967	8.489	33.474
Plantilla equivalente	26.865	27.817	28.343	27.409	27.607

El flujo turístico se desarrolla mayoritariamente en los meses de verano. De hecho, el turismo interno español se concentra de forma masiva en los meses de julio, agosto, septiembre y, en menor medida, junio. El turismo que llega a España del exterior también se intensifica en el periodo estival, aunque muestra una tendencia cada vez más acusada a repartirse de forma más homogénea entre los distintos meses del año. Si el 50% de los turistas extranjeros que visitaron España en 1995 llegó en verano, dicho porcentaje bajó hasta el 47% en 2000. También se observa una redistribución de los flujos turísticos entre los distintos meses que conforman dicha temporada (junio-septiembre). (Fuente: Secretaría de Estado de Comercio y Turismo).

La estacionalidad del turismo, que resulta crítica para las compañías de tráfico chárter, afecta de forma más moderada al Grupo Iberia. Varios hechos limitan la influencia del factor estacional: el Grupo, en la actualidad, desarrolla el transporte de pasajeros casi exclusivamente en tráfico regular; cuenta con una amplia y diversificada red de destinos; y su estrategia es atender a todos los segmentos de la demanda. La Compañía atiende algunos destinos eminentemente turísticos (Arrecife, Ibiza, Málaga, Mallorca, Tenerife,...) que, en consecuencia, están afectados en mayor medida por la estacionalidad.

El siguiente cuadro muestra la distribución mensual, en términos porcentuales, de la oferta (AKOs), demanda (PKTs) y los ingresos de pasaje correspondientes al transporte de pasajeros en tráfico regular del Grupo Iberia. También muestra la distribución mensual de los ingresos de explotación acumulados del Grupo Iberia. Así como el valor del coeficiente de ocupación de pasaje para cada mes.

Grupo IB 1998-2000	Coef. Ocup. Pasaje (%)	Distribución mensual (% sobre acumulado anual)			
		AKO's	PKT's	Ing. Pasaje	Ing. Explot.
Enero	62,0	8,0%	6,9%	6,7%	6,7%
Febrero	66,1	7,3%	6,8%	6,7%	6,9%
Marzo	70,5	8,1%	8,0%	8,1%	8,2%
Abril	73,4	8,1%	8,3%	8,1%	8,2%
Mayo	70,8	8,4%	8,3%	8,7%	8,5%
Junio	72,9	8,4%	8,5%	9,0%	8,8%
Julio	76,3	9,0%	9,6%	9,7%	9,5%
Agosto	76,4	9,0%	9,7%	8,6%	8,9%
Septiembre	76,7	8,7%	9,3%	9,6%	9,5%
Octubre	75,8	8,6%	9,1%	9,4%	9,2%
Noviembre	70,2	8,1%	8,0%	8,0%	8,0%
Diciembre	64,2	8,3%	7,5%	7,4%	7,5%

Los datos están calculados sobre las cifras acumuladas de los años 1998, 1999 y 2000

La oferta de vuelos del Grupo Iberia muestra un ligero incremento en los periodos vacacionales, como respuesta a las variaciones de la demanda, que son más acusadas. En consecuencia, se observa una oscilación en los coeficientes de ocupación de pasaje, cuyo patrón se repite cada año: los niveles de ocupación más bajos se presentan en los meses de Diciembre, Enero y Febrero; mientras que los máximos se alcanzan en los meses de Julio, Agosto y Septiembre.

La estacionalidad de la demanda se traslada a la evolución mensual de los Ingresos de Pasaje del Grupo Iberia. Aunque hay alguna actividad que no sigue el mismo comportamiento (por ejemplo, la actividad de carga presenta sus menores ingresos durante los meses de verano), los Ingresos de Explotación del Grupo Iberia, en su conjunto, muestran una distribución bastante similar a los Ingresos de Pasaje.

IV.3.2. Condicionantes legales

IV.3.2.1 Regulación y competencia en el transporte aéreo

Tradicionalmente, el transporte aéreo ha sido considerado un sector estratégico por los gobiernos y autoridades de los diferentes países, lo que ha conllevado a establecer regulaciones. La operación de una aerolínea y la consecución y mantenimiento de derechos de tráfico internacionales, está regulada por leyes y tratados bilaterales y multilaterales entre España y el resto de los países.

La liberalización del transporte aéreo en los países integrantes de la Unión Europea se ha realizado de forma progresiva: se inició en 1993 y culminó en abril de 1997 con la plena libertad para operar en los países miembros.

El proceso de liberalización ha intensificado la competencia en toda Europa, siendo habitual que las principales rutas estén operadas por varias compañías simultáneamente. En especial, ha sido significativo el dinamismo de los llamados operadores de bajo coste ("low cost carrier", LCC), que basan su estrategia competitiva en la posibilidad de ofrecer precios menores. Así como el movimiento de compañías chárter hacia el mercado de tráfico regular.

Esta mayor presión competitiva se ha traducido en una disminución de los niveles tarifarios. En el caso concreto del Grupo Iberia, los ataques competitivos de algunos operadores de red y el desarrollo de los "LCC" (GO, Virgin, Easy-Jet,...) durante los últimos dos años, han erosionado sus ingresos unitarios.

La regulación del transporte aéreo en otros países no pertenecientes a la Unión Europea continúa siendo bastante proteccionista. Por ello, IBERIA opera a países fuera de la UE sobre la

base de múltiples acuerdos entre España y otros países. De este modo, las rutas entre España y Latinoamérica se rigen por acuerdos bilaterales históricos, que determinan las compañías que pueden volar, así como la oferta y frecuencia del servicio. IBERIA es designada por la parte española en aquellos acuerdos en los que sólo se autoriza un operador. Con estos acuerdos, los países latinoamericanos han venido protegiendo a sus compañías de bandera.

Las regulaciones con relación al medio ambiente y a la limitación del ruido se han desarrollado con rapidez en los últimos años, obligando a las compañías a realizar inversiones significativas.

IV.3.2.2. Regulación del sector de handling

También ha resultado relevante para el Grupo Iberia la progresiva liberalización producida en el negocio del handling aeroportuario en España. En el año 1993 Iberia L.A.E obtuvo, a través de oferta pública, la concesión de agente general de handling en treinta y siete aeropuertos españoles abiertos al tráfico civil por un periodo de siete años. En la actualidad, la Compañía mantiene la obligación de prestar los servicios de asistencia en tierra en dichos aeropuertos. A partir de 1994 se fue incorporando un segundo agente de handling en cada uno de los aeropuertos con más de un millón de pasajeros. Y, además, se autorizó la realización del autohandling en aquellos aeropuertos donde las condiciones de infraestructura y capacidad lo permitían.

El Real Decreto 1.161/1999, de 2 de julio, completó la incorporación al ordenamiento español de la Directiva de la Comunidad Europea 96/67/CE. Esta norma comunitaria establece el marco común regulador de la prestación de los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de los Estados miembros de la Comunidad Europea, y orienta la apertura del mercado de handling a un régimen de libre competencia. Por consiguiente, en los próximos años se continuará profundizando en la liberalización de los distintos servicios de asistencia en tierra prestados en los aeropuertos españoles.

IV.3.2.3. Propiedad de las aerolíneas y restricciones al control

Para que IBERIA pueda continuar operando servicios regulares en sus diferentes rutas, la mayoría del Capital Social y el control efectivo de la Compañía deberá continuar perteneciendo a accionistas de la Unión Europea, para cumplir con los requerimientos de la legislación comunitaria. Asimismo, los tratados bilaterales a los que se acogen las compañías aéreas, firmados con otros países no pertenecientes a la Unión Europea, establecen condiciones similares. Estos acuerdos requieren que los operadores aéreos designados por cada estado, para operar las rutas cubiertas por el correspondiente acuerdo bilateral, sean de propiedad mayoritaria y realmente controlados por ese estado y/o por personas de su nacionalidad.

IV.3.2.4. Licencias y convenios

IBERIA cuenta con la licencia de explotación como compañía aérea renovada por un período de cinco años con efectos de 18 de febrero de 1999. Reúne las condiciones necesarias para continuar sus actividades de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y/o correo conforme a lo establecido en el Reglamento (CEE) nº 2.407/92 de 23 de julio sobre licencias de explotación a las compañías aéreas, y de la Orden del Ministerio de Fomento de 12 de Marzo de 1998, y los Convenios Bilaterales suscritos entre terceros estados y España no han sido objeto de revocación alguna (ver IV.3.5 Regulación y Tratados Bilaterales).

IV.3.3. Otros Condicionantes

IV.3.3.1. Desarrollo de infraestructuras aeroportuarias

El desarrollo de la actividad de una aerolínea depende de la utilización de las infraestructuras aeroportuarias en unas condiciones adecuadas. En la actualidad, muchos de los principales aeropuertos de Europa están saturados, lo que limita el crecimiento de muchas compañías aéreas europeas, y afecta a la calidad de su servicio. Este problema perjudica, sobre todo, a aquellas compañías que basan su estrategia de red en determinados hubs de distribución. Un elevado número de vuelos y una óptima conectividad son elementos críticos en la estrategia de red global de una aerolínea.

En el caso concreto de Iberia, L.A.E., los planes de ampliación de los aeropuertos de Madrid y Barcelona, ya aprobados y en desarrollo, son factores clave para el crecimiento de la Compañía, la mejora del servicio y la consolidación de sus dos principales hubs.

En el caso del aeropuerto de Madrid-Barajas está prevista la construcción de una nueva terminal de pasajeros, que estará operativa en el año 2004. En ella, el Grupo Iberia podrá concentrar toda su operación, lo que resultará beneficioso para la Compañía y sus clientes, en especial, para los pasajeros en tránsito. En el año 2004, el aeropuerto tendrá 4 pistas operativas (frente a las 2 actuales), y previsiblemente podrá atender de 100 a 110 movimientos a la hora.

En el caso del aeropuerto de Barcelona-El Prat, está prevista la construcción de una tercera pista en el año 2004. Con ello, podrá pasar de cincuenta movimientos en 1999 a noventa. Además, también se ha planeado la construcción de una nueva terminal para el año 2005.

Además, debe existir una planificación racional de todas las inversiones en infraestructuras. En este sentido, la conexión de la red ferroviaria con los principales aeropuertos multiplica los beneficios para los usuarios, y tanto las aerolíneas como los operadores de la red ferroviaria pueden aprovechar el mutuo aporte de tráfico. En el caso particular español, el proyecto de la vía de alta velocidad que unirá Barcelona y Madrid ya tiene previsto la conexión con el aeropuerto de El Prat. El paso del AVE por Barajas es una demanda ya realizada por IBERIA y AENA, de gran importancia estratégica para todos los operadores de red del aeropuerto.

IV.3.3.2. Concesión de slots en los aeropuertos

El número limitado de slots disponibles en muchos aeropuertos de alta densidad de tráfico, supone la principal limitación para acceder a ellos. La capacidad de IBERIA y sus filiales de transporte aéreo para añadir rutas o frecuencias a su actual programa, esta limitada por las disponibilidades de slots en aquellos aeropuertos donde quiere operar en un futuro, o en aquellos donde pretende ampliar su presente operación. Por otro lado, cada compañía debe continuar utilizando sus slots para mantener sus derechos.

IV.3.3.3. Control de tráfico aéreo en Europa

La congestión de los cielos y las restricciones en el control de tráfico aéreo en Europa representan otra circunstancia que dificulta el crecimiento de las aerolíneas, y perjudica a la calidad del servicio ofrecido. Durante 1999 un 30,4% de los vuelos europeos de las compañías agrupadas en la Asociación de Líneas Aéreas Europeas (AEA) sufrió retrasos superiores a 15 minutos; la mitad por falta de capacidad del espacio.

En Europa hubo 27.000 vuelos diarios durante 1999; en Estados Unidos, con un espacio similar, 48.000. Por lo tanto, la causa de la saturación de los cielos europeos no es la falta de espacio, sino un problema de organización. El control aéreo europeo está muy fragmentado y la gestión es poco eficiente. En el espacio europeo existen 31 sistemas de control de tráfico nacionales, con 49 centros de control que utilizan 30 lenguajes de programación diferentes y 22 sistemas operativos. Por si fuera poco, el espacio aéreo está lleno de restricciones al tráfico civil a favor del militar.

Las aerolíneas europeas y asociaciones del sector demandan a los poderes públicos la creación de un sistema de control de tráfico aéreo único para Europa, donde un organismo multinacional coordinador tenga medios y autoridad para implantar las medidas de mejora (AEA, Yearbook 2000).

Descenso de los índices de puntualidad

La falta de organización del espacio aéreo en Europa, problema denunciado por todas las compañías aéreas y asociaciones del sector (IATA y AEA), es el motivo principal de la acusada saturación en el tráfico aéreo, que se ha traducido en retrasos y dificultades operativas para las aerolíneas.

El porcentaje de vuelos intra-europeos con un retraso superior a los quince minutos creció en los últimos años: en 1997 se situó en el 19,5% para el conjunto de aerolíneas de la AEA; fue del 22,8% durante 1998; subió 7,5 puntos, hasta el 30,4%, en 1999; y mejoró algo en el año 2000, situándose en un 25,5%. El porcentaje de retrasos motivados por las tradicionales causas meteorológicas, técnicas y operativas mantenía cierta estabilidad durante esos años. En cambio, aumentaba el número de retrasos causados por los problemas de control en el tráfico aéreo europeo y la falta de capacidad de muchos aeropuertos. (Fuente: AEA, Yearbook 1999).

La guerra de Kosovo fue un factor negativo adicional, porque impuso mayores restricciones al tráfico civil durante la primera mitad del año 1999, en especial en las zonas meridional y este de Europa.

A la falta de ordenación del espacio aéreo europeo, se añade la saturación de muchos aeropuertos para hacer frente a la creciente demanda. Ambos factores derivan en retrasos, cancelaciones, y enormes pérdidas económicas para las compañías y los usuarios. En concreto, en el tráfico aéreo español, han sido relevantes los retrasos en los aeropuertos de Barcelona – El Prat y de Madrid – Barajas durante 1999. Según las estadísticas de la AEA, Barajas (48,4% de los vuelos) y El Prat (47,9% de los vuelos) ocuparon el segundo y tercer lugar en la clasificación de aeropuertos europeos con mayores demoras en el conjunto del año 1999.

Los problemas operativos en el aeropuerto de Barajas se sucedieron con especial intensidad durante los primeros seis meses del año. Las causas fueron, inicialmente, la saturación aeroportuaria y la falta de slots. Y, después, se sumaron problemas de tráfico en el espacio aéreo español por la insuficiencia en el número de controladores y la corta experiencia de muchos de ellos. Dichos problemas perjudicaron a todas las compañías aéreas que operan en Madrid – Barajas, y en particular al Grupo Iberia, como primer operador del aeropuerto. Dicha situación se agravó durante los meses de abril y mayo, debido a los conflictos surgidos con el personal técnico de vuelo de IBERIA.

El caos aéreo de abril en los aeropuertos españoles frenó el crecimiento de la demanda del tráfico aéreo. Según el BSP, la producción neta de las agencias (sin comisiones y descuentos) tuvo un crecimiento cero en comparación con abril de 1998. Por otro lado, según el Instituto Nacional de Estadística, el número de viajeros que volaron en avión en abril fue un 2,71% menor que un año antes, con un número de 1.948 viajeros menos. Sobre el mes de marzo, el decrecimiento fue un poco menor, y cayó un 0,85%. Ambos datos ponen de manifiesto que los problemas aeroportuarios de abril afectaron directamente a la venta de billetes de avión, ya que los pasajeros dejaron de volar y eligieron otros medios de transporte, como el ferrocarril o los vehículos privados.

Los efectos negativos de esas circunstancias fueron los siguientes:

- La pérdida de valoración de la calidad del servicio de la Compañía se arrastró durante buena parte del año, motivó la caída de los coeficientes de ocupación, y se plasmó en una disminución de los ingresos de pasaje del ejercicio 1999 con relación a 1998.
- IBERIA se vio obligada a reducir el programa comercial a partir de mayo de 1999. Aunque la oferta del Grupo Iberia tuvo un significativo crecimiento en 1999 (4,8% medida en AKOs), no alcanzó las previsiones iniciales del ejercicio. IBERIA disminuyó casi 20.000 horas bloque su producción (un 5% del total), lo que supuso perder alrededor de 30 vuelos diarios durante el segundo semestre del año. Con ello se intentó recuperar, si acaso parcialmente, los deteriorados índices de puntualidad.
- El recorte de la producción impidió incrementar más la utilización de los recursos.
- Los gastos de tráfico por atención al pasaje (comidas, hoteles, traslados,...), aumentaron por encima de lo previsto.

Los problemas con los pilotos, una vez firmado el VI Convenio Colectivo, fueron superados. Y la operativa en los aeropuertos españoles está en vías de normalización.

Según datos de la Dirección General de Aviación Civil, desde principios de 1999 hasta finales de 2000 se contrataron un 230 controladores de tráfico aéreo, y en los próximos tres años se incorporarán otros 511 controladores a los aeropuertos españoles (totalizando 741 en cinco años).

Por su parte, IBERIA puso en marcha un ambicioso plan de recuperación de clientes, cuyo coste global se eleva a 1.800 millones de pesetas aproximadamente. Se desarrollaron campañas publicitarias e informativas, así como en acciones para incentivar a los clientes, como fue la doble puntuación en el programa Iberia Plus.

Adicionalmente, se incrementó la plantilla de Iberia Aeropuertos con la finalidad de poder ofrecer más puntos de información de incidencias; para dar mayor atención e información al cliente, y conseguir mejoras en los servicios de asistencia en tierra.

Durante el ejercicio 2000 los aeropuertos de Madrid y Barcelona mejoraron su operativa con relación al año anterior. Esto contribuyó también a que IBERIA lograra una mejora en sus índices de regularidad y puntualidad. El total de horas bloque se incrementó un 6,5% y el porcentaje de vuelos con retraso disminuyó de forma apreciable, de modo que el índice de puntualidad se elevó hasta el 74,1% en el año 2000 en comparación con el 59,1% del año anterior.

IV.3.3.4 Dependencia de factores exógenos

La demanda de transporte aéreo ha mostrado una sólida progresión a lo largo de la historia: la tasa de crecimiento medio anual ha superado el 8% en las dos últimas décadas (según datos de IATA). Sin embargo, la evolución de la rentabilidad de la industria aérea ha tenido un comportamiento cíclico: ha alternado periodos de notable expansión con fases de recesión, si bien no ha existido una cadencia. Esta naturaleza cíclica del negocio está motivada, en buena medida, por la dependencia que padecen las compañías aéreas de distintos factores externos.

El negocio del transporte aéreo comercial está estrechamente vinculado a la evolución de la economía mundial, que a su vez se ve afectada, a causa de la creciente globalización, por las variaciones producidas en las economías de las distintas áreas. Existe cierta correlación entre la evolución del PIB y la rentabilidad conjunta de las aerolíneas.

El mencionado carácter cíclico de la industria aérea se ha manifestado, en ocasiones, por un exceso de capacidad ofertada. En periodos de fuerte crecimiento económico, la mayor parte de las aerolíneas se encuentran en disposición de aumentar su producción. De este modo, se produce un incremento apreciable de la oferta conjunta, que puede superar al crecimiento real de la demanda durante un periodo de tiempo, lo que deriva en un incremento de la competencia y una reducción de los márgenes de rentabilidad.

En el caso concreto del Grupo Iberia, al tratarse de un operador de red global, su negocio de transporte de pasaje no depende de la evolución económica de una sola región. En este sentido, su riesgo está más diversificado por mercados. La evolución de las economías de España, de la Unión Europea en su conjunto, y de Latinoamérica tendrá una apreciable influencia en la marcha del Grupo.

El Grupo Iberia se ha garantizado una adecuada flexibilidad en la gestión de su capacidad productiva, a través de los contratos de *wet lease*; y mediante las diversas opciones contempladas en los contratos de renovación de la flota.

Además de la diversificación por mercados, el Grupo Iberia tiene diversificada su actividad en la explotación de otros negocios, si bien la mayor parte están relacionados con el transporte aéreo de pasaje: handling, transporte de carga, servicios de mantenimiento, distribución y venta de billetes, catering, paquetes turísticos y, de más reciente implantación, comercio electrónico.

IV.3.3.5. Proporción significativa de costes no negociables

Determinados conceptos de gasto como tasas de aterrizaje, de aproximación, pasarelas, estacionamientos y otros servicios aeroportuarios, tasas de navegación y otras comunicaciones, e incluso los servicios de handling en algunos países donde este servicio no ha sido liberalizado, tienen precios fijados a través de regulaciones establecidas por los propios aeropuertos o los países, por lo tanto, a las aerolíneas les son comunicadas unas tarifas públicas y sus precios no pueden ser negociados.

IV.3.3.6. Gestión del riesgo

Gestión del riesgo a la evolución del precio de combustible

Los resultados del negocio del transporte aéreo están condicionados por la evolución del precio del petróleo. Por ejemplo, la subida del precio del carburante en la década de los años setenta afectó seriamente a la rentabilidad de las compañías aéreas. Después, a principio de los noventa, la Guerra del Golfo provocó una escasez temporal de combustible, que disparó su precio. Las consecuencias del conflicto fueron una grave crisis económica mundial, lo que desembocó en pérdidas elevadas para muchas aerolíneas.

De forma más reciente, el precio del barril de petróleo volvió a experimentar una preocupante escalada, a raíz del acuerdo adoptado en marzo de 1999 por los miembros de la OPEP, que llevó a un recorte efectivo de sus cuotas de producción durante más de un año. En marzo de 2000, el índice del barril de crudo brent llegó a registrar máximos no alcanzados desde finales de 1990 (por encima de los 32 dólares).

En el caso concreto del Grupo Iberia, el peso de la partida de combustible en los gastos de explotación subió hasta el 13,0% en el ejercicio 2000. La Compañía ha desarrollado una serie de medidas que permiten compensar, al menos en parte, el encarecimiento del precio del petróleo: renovación de la flota, que permite reducir el consumo unitario; contratos de hedging (cobertura de precios); inicio de la actividad de importación directa del producto; política de repostado económico; y cambios en las operaciones de vuelo.

El Grupo Iberia sigue una política de cobertura de precios del combustible para amortiguar las oscilaciones que sufre la cotización del precio del petróleo en el mercado internacional. LA política de la compañía es cubrir cerca del 50% del volumen que está previsto consumir en un período de tres años. Además, cada año se cubre otro porcentaje adicional (que puede alcanzar un 25%) del volumen que se estima consumir en los doce meses siguientes, a través de sliding-windows. El resto de la compra permanece sin cubrir para aprovechar eventuales movimientos a la baja del precio del petróleo en el mercado. Sin embargo, actualmente solo está cubierto el ejercicio 2001, debido a los condicionantes del mercado. Se ha cubierto un 48% de los aprovisionamientos a 18,6 dólares por barril, un 42% a 23-32 dólares por barril, mediante un cap-collar, quedando el resto sujeto a precio libre.

Evolución del precio del combustible

El precio del combustible en los mercados internacionales, después de presentar un apreciable descenso durante el año 1998, experimentó una espectacular subida durante 1999 y 2000.

Los países que integran la OPEP decidieron recortar sus cupos de producción de petróleo a partir de abril de 1999, por un plazo inicial de un año. A diferencia de otras ocasiones, el grado de cumplimiento de acuerdo fue elevado, lo que llevó a una reducción de la producción mundial en un 2% durante 1999, en tanto que la demanda tuvo un crecimiento del 1,6% durante ese año.

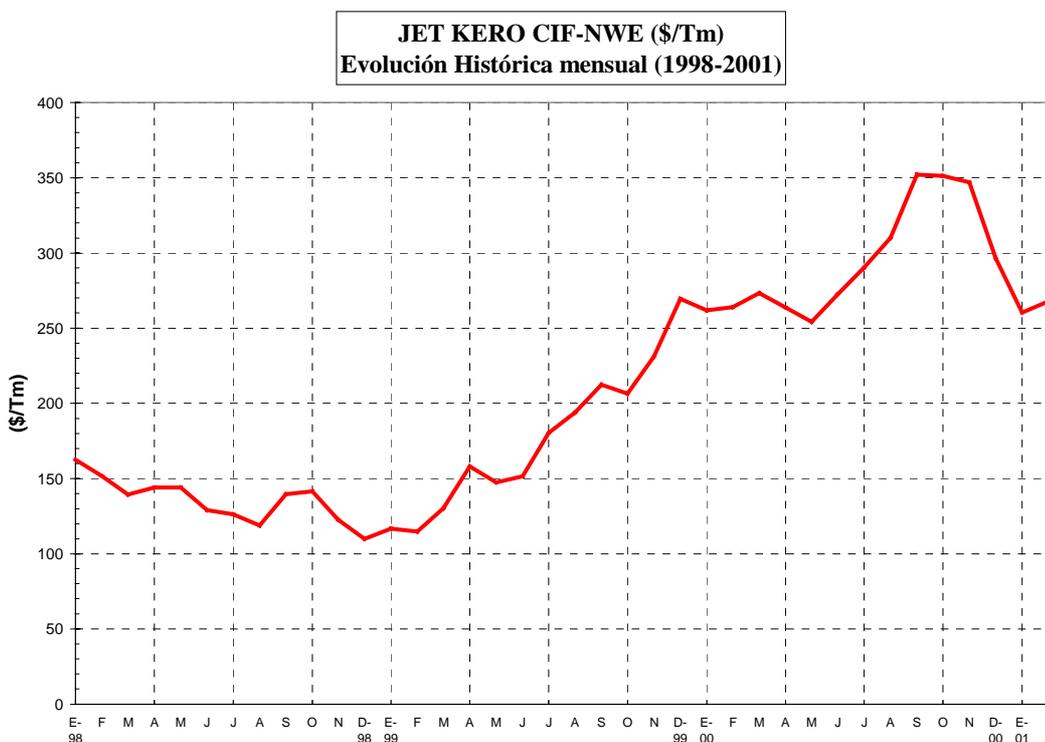
El descenso de la oferta de crudo en un contexto de recuperación de la demanda llevó a los precios del barril a registrar máximos no alcanzados desde finales de 1990 (cuando la Guerra del Golfo disparó los precios). El precio del barril de brent tuvo una evolución alcista a lo largo de 1999: su precio en el mes de diciembre alcanzó los 25 dólares.

Durante el año 2000, el precio del queroseno para aviación en los mercados internacionales volvió a subir de forma espectacular: como término medio, el precio se elevó un 42% en los últimos doce meses, y un 236% desde enero de 1999. Esos incrementos fueron superiores a los experimentados por el precio del barril de crudo, debido a la presión soportada en la producción de las refinerías de tamaño medio por limitaciones de capacidad. (Fuente: Merrill Lynch; "2001-The Year Ahead"; publicado el 4 de diciembre de 2000).

El nivel medio de precios alcanzado durante el segundo semestre del ejercicio 2000 (en varias ocasiones llegó a situarse por encima de los 34 dólares/barril, aunque en el mes de diciembre experimentó una caída que le llevó a los 25 dólares/ barril) estuvo muy por encima de la media de los últimos 15 años. Desde que Arabia Saudí aumentó su producción (pasó de 2 a 5 millones de barriles por día) en 1986, el precio del barril de crudo brent se había mantenido por debajo de los 20 dólares, salvo lapsos concretos, como la comentada Guerra del Golfo.

El incremento del precio del petróleo ha provocado un notable aumento de los costes operativos de las compañías aéreas durante el último ejercicio, si bien la aplicación de políticas de cobertura de precios ha podido reducir el impacto. En el caso de IBERIA, el efecto de la subida del precio fue un incremento del 50% en el coste de combustible durante el ejercicio 2000; y hubiera sido mayor de no ser por la acertada política de hedging. Es importante citar que cada incremento de 1 dólar por barril afectaría a la cuenta de resultados del año 2001 en aproximadamente 2.200 millones de pesetas.

A continuación se muestra un gráfico con la evolución del precio del combustible en los últimos ejercicios:



Gestión del riesgo a la evolución de los tipos de cambio

Con la convergencia al Euro de la mayoría de las monedas europeas, la exposición de la Compañía a la volatilidad de los tipos de cambio de moneda se reduce considerablemente.

La estructura multinacional de la red comercial de IBERIA favorece la captura de diferentes divisas. El 81% de los ingresos de IBERIA están denominados en Euros (en pesetas y otras monedas europeas con conversión fija al Euro), un 13% en dólares, un 4% en libras esterlinas y el resto (un 2%) en otras monedas. Entre los flujos de gasto, el Euro tiene una participación del 73%, mientras al Dólar le corresponde algo más de un 25%, y un 1% a la libra esterlina. (Fuente: Morgan Stanley Dean Witter, Presentation to Rating Agencies, mayo de 2000).

En consecuencia, en el caso de IBERIA, la composición de las divisas tiene un equilibrio natural entre ingresos y gastos, con la excepción del Dólar americano donde la Compañía tendría una posición corta (515 millones de Euros al año) debido a los pagos denominados en dólares de varias partidas voluminosas: combustible, alquiler de aviones, repuestos y componentes de flota, etc. Desde 1998 IBERIA utiliza swaps para cubrir dichos pagos en dólares, correspondientes a los arrendamientos operativos de flota que representan casi el 67% de la mencionada posición corta. Adicionalmente, desarrolla la táctica de ir cubriendo cada año parte del remanente de la posición corta en dólares. También realiza cobertura de las posiciones largas en algunas monedas europeas (en especial, en el caso de la Libra Esterlina).

La sensibilidad sobre los resultados de explotación del Grupo Iberia al tipo de cambio, analizada para el ejercicio 2001, por cada peseta de apreciación/depreciación del dólar, se puede cuantificar aproximadamente en 476 millones de pesetas.

Con esta política y el incremento de los ingresos correspondientes a las rutas del Atlántico, la Compañía ha podido neutralizar la fuerte revalorización del dólar contra la moneda europea desde la creación del Euro.

Gestión del riesgo a la evolución de tipos de interés

En lo referente a la cobertura frente al riesgo de tipo de interés, a finales de 1999 cerca del 80% de dicha exposición era a tipo variable. Durante el año 2000 se ha ido aumentando la proporción de tipo fijo (en el mes de mayo 60 variable y 40 fijo), ante la progresiva subida de tipos. La política actual tiende a buscar una posición de equilibrio (50:50).

IV.3.3.7. Importancia de las relaciones con los empleados

En los últimos años, a escala mundial, las aerolíneas han experimentado conflictos con sus sindicatos, sufriendo periodos de huelga, que han podido afectar a los resultados económicos y a la situación financiera de las aerolíneas. La capacidad de una compañía para mantener una relación de colaboración con sus empleados es básica para su éxito.

Por otro lado la Compañía necesita contratar, entrenar y retener a cierto personal cualificado, en especial al colectivo de pilotos, en un número suficiente para cubrir las necesidades del negocio, debido a la particularidad y al tiempo necesario invertido en su formación.

IV.3.3.8 Desarrollo de otros medios de transporte

El sector de transporte aéreo, que compite con otras formas de transporte, se ve condicionado por la progresiva mejora de la red de carreteras y, en especial, por el desarrollo de líneas de alta velocidad en la red ferroviaria.

Es indudable que el desarrollo de las nuevas líneas de alta velocidad y de velocidad alta, aprobadas por el Ministerio de Fomento, en diferentes trayectos de hasta 400-500 Kms., restará pasajeros al tráfico aéreo en dichas rutas. Sin embargo, también hay que considerar los nuevos clientes que el tren puede suministrar al avión al enlazar sus trayectos con vuelos de larga distancia.

En la experiencia del tren de alta velocidad que cubre el trayecto Madrid - Sevilla destaca, junto al traspaso de pasajeros desde el avión al tren, la enorme creación de demanda que ha supuesto el desarrollo de esta nueva infraestructura. Así, con la explotación del AVE, la demanda total (avión más tren) del corredor Madrid - Sevilla se multiplicó casi por cinco entre 1990 y 1998 (la demanda conjunta pasó de algo más del millón de pasajeros a casi cinco millones en 1998). Aunque disminuyó el número de pasajeros transportados por las compañías aéreas en esa ruta, la proporción de tráfico en tránsito se ha incrementado considerablemente.

En definitiva, se estima que, en general, habrá un mercado más amplio, y es deseable buscar la integración avión - tren de alta velocidad - carretera, para que los distintos medios de transporte sean complementarios.

IV.3.3.9 Seguros de transporte

La Compañía mantiene vigentes, en todo momento, las pólizas de seguro de responsabilidad civil, incluyendo las correspondientes al seguro de pasajeros. Asimismo, asegura su flota de aviones de acuerdo con la práctica seguida por el resto de las principales compañías del sector, y siguiendo la normativa aplicable (que corresponde a normas de IATA y, de forma más reciente, a la nueva regulación en la Unión Europea) tanto en lo referente a cobertura de riesgos como a las cantidades aseguradas.

Incidencias e indemnizaciones en la actividad de aviación

Durante los últimos años, la frecuencia y naturaleza de las incidencias ocurridas en la actividad aérea de las compañías del Grupo Iberia, que se han traducido en daños a los propios aviones o a terceros, se encuentran dentro de los parámetros habituales de la industria. No se ha producido ningún siniestro de gravedad. Las principales incidencias durante los dos últimos años han sido las siguientes:

Fecha	Flota	Aeropuerto	Tipo de incidencia
20/03/99	MD-87	Ginebra	Fallo en tren de aterrizaje. Daños en el avión
13/09/99	A-320	Bilbao	Salida de avión de pista por condiciones metereológicas. Daños en avión.
10/09/00	A-340		Roce con cola en aterrizaje. Daños en el avión
22/11/00	MD-87		Salida de avión de la pista. Daños en el avión.
07/02/01	A-320	Bilbao	Rotura tren de morro en aterrizaje debido a un "corte de viento". Daños en el avión, un pasajero herido al desembarcar. Un tripulante herido leve.

Cuando se produce uno de estos siniestros, la compañía aseguradora del Grupo Iberia hace frente a las indemnizaciones y daños correspondientes, de acuerdo a lo establecido en los contratos. Los seguros de aviación tienen unos límites de franquicia por encima de la cual es la compañía aseguradora la que debe abonar las indemnizaciones por responsabilidades y por daños de aeronaves. Los importes de las franquicias que tiene el Grupo Iberia son los siguientes:

Franquicias de aviación

<u>Tipo de Aeronave</u>	<u>Importe de la Franquicia</u>
Boeing 747-Boeing 757- boeing 767 Airbus A300- Airbus A340- Douglas DC8	1.000.000,- USD
Airbus A320-Airbus A310-airbus A319 Douglas MD83-Douglas MD87-Douglas MD88- Boeing 737series 300/400/500-Douglas DC8 serie 70.	750.000,- USD
Douglas DC8 series 10 a 60-Douglas DC9- Boeig 727-Boeing 737 series100/200- BAC111	500.000,- USD
Fokker F27-CN235-ATR72	100.000, USD

(En caso de pérdida total no se aplica la franquicia)

Responsabilidad Civil

Frente a Pasajeros y Terceros	No aplicable.
Frente a Equipajes (por equipaje)	1.250,- USD
Frente a Carga(por expedición/AWB)	10.000,- USD

Durante los últimos diez años la compañía aseguradora del Grupo Iberia tuvo que hacer frente a un montante total de 23,6 millones de dólares por indemnizaciones por responsabilidades frente a pasajeros, carga, equipajes y terceros. Las indemnizaciones por los daños en cascos de aeronaves se llevaron a 22,1 millones de dólares durante dicho periodo.

Incidencias e indemnizaciones en otras actividades (no aviación)

El valor total de los siniestros (pérdidas de patrimonio y responsabilidad civil) ajenos a la propia actividad de aviación de IBERIA, a los que ha tenido que hacer frente la Compañía aseguradora se elevan a un total de 354,7 millones de pesetas durante los últimos diez años. En este caso los límites de las franquicias son más bajos.

Franquicias no aviación

(Se aplican por siniestro)

Daños materiales en Zonas Industriales BJS y LMZ	1.000.000 Ptas.
Daños materiales resto España y Mundo	250.000 Ptas.
Responsabilidad Civil (no Aviación)	250.000 Ptas.

IV.3.3.10. Dependencia de patentes y marcas

En el ejercicio de su actividad el Grupo Iberia no está influido por la existencia de patentes o marcas relevantes para el negocio.

No obstante, cabe señalar que en relación con la marca "Puente Aéreo" registrada por IBERIA, existe un procedimiento instado por la Sociedad, en el que demanda a Air Europa por infracción de marca. La sentencia en primera instancia dictada por el Juzgado número 4 de Palma de Mallorca estimó la demanda. Sin embargo, la sentencia dictada en segunda instancia por la Sección Cuarta de la Audiencia Provincial de Palma de Mallorca con fecha 5 de julio de 1996 estimó el recurso interpuesto por Air Europa declarando la nulidad de la marca inscrita por IBERIA que, en consecuencia, podrá ser utilizada por cualquier sociedad. En la actualidad el recurso de casación interpuesto por IBERIA ante la Sala Primera del Tribunal Supremo se encuentra pendiente de sentencia.

IV.3.3.11. Situación fiscal

Todas las sociedades del Grupo Iberia consolidadas por integración global en el ejercicio 2000 y residentes en España, forman parte del grupo consolidado fiscal de SEPI.

La aplicación del régimen de tributación consolidada supone para las sociedades del grupo, de una parte, la imposibilidad de conservar individualmente los créditos fiscales que pudieran generarse en el ejercicio, al integrarse éstos en la entidad dominante (SEPI) y de otra, el derecho a obtener una compensación por los créditos fiscales incorporados a la consolidación.

La Junta Extraordinaria de Accionistas, celebrada el 28 de febrero de 2001, aprobó acogerse al régimen de tributación consolidada con efectos a partir de 1 de enero 2002.

Por lo tanto, la salida del Grupo Iberia del perímetro de consolidación fiscal de SEPI, supone que todas las sociedades tributarán individualmente, de acuerdo al régimen general, en el ejercicio 2001. A partir del siguiente ejercicio, el Grupo Iberia constituirá un grupo consolidado a efectos fiscales.

IV.3.3.12. Política de investigación y desarrollo

El Grupo promueve una política de investigación y de desarrollo de nuevos productos y procesos en el marco de la naturaleza de sus negocios.

En particular, en el área de mantenimiento de IBERIA se han desarrollado durante los últimos tres años varios proyectos de I+D vinculados entre sí.

El proyecto denominado "Automatización de Talleres de Componentes" consistía básicamente en el estudio detallado de los procesos de trabajo que se llevaban a cabo en dichos talleres, con el fin de determinar las posibilidades de automatización, es decir su coste, su repetición y posibilidades de manejo automatizado por su geometría y particularidades. Asimismo se estudió la posible racionalización de los procesos. La inversión realizada en este proyecto inicial, que fue realizado por la Compañía con la colaboración de la empresa Initec & Disel, fue de 7,65 millones de pesetas.

El resultado de dicho estudio señaló como talleres susceptibles de automatización los siguientes: Taller de Ruedas, Taller de Frenos y Taller de Salvamento. A continuación se acordó iniciar la automatización de los mismos. Con ello, se pretendía alcanzar los siguientes objetivos: incremento de la productividad y reducciones del inventario en curso y del T.E.T. (Tiempo de Estancia en Taller). Todos ellos contribuirían a una disminución de los costes.

Se realizó, en primer lugar, el desarrollo del proyecto denominado "Racionalización y Automatización del Taller de Ruedas". Se siguió con el denominado "Racionalización y Automatización del Taller de Frenos", finalizado durante 1999. La inversión total en ambos proyectos ha sido de 552 millones de pesetas (incluye la Ingeniería de Diseño, la Ingeniería de Compras, la compra de maquinaria y la obra civil). Y actualmente se está trabajando en el desarrollo del proyecto "Racionalización y Automatización del Taller de Salvamento".

En todos ellos el denominador común es la automatización de procesos, que ha llevado a desarrollar máquinas específicas para dichos talleres, inexistentes en el mercado, y a coordinar entre sí los distintos procesos mediante movimiento automatizado de elementos entre las máquinas.

Se puede afirmar que los objetivos perseguidos se han conseguido sobradamente, pues la cuantificación de los mismos, en valores medios anuales es la siguiente: un 74% de incremento de la productividad; un 47% de reducción del inventario en curso; y un 71% de reducción de T.E.T.

IV.3.4. Litigios o arbitrajes

Litigios en materia de competencia

Todavía en fase de instrucción por el Servicio de Defensa de la Competencia, existen varios procedimientos que podrían dar lugar a la imposición de multas en el supuesto de que por parte del Tribunal de Defensa de la Competencia se estimara que se ha producido una infracción de las reglas de competencia. De todos ellos ("Sistema de retribución de las agencias de viajes", "Cesión por SAVIA de información relativa a las reservas efectuadas por las agencias de viajes" y "Denuncia de Spanair contra Iberia, Air Nostrum y Air Europa"), el relativo al sistema de retribución de las agencias de viajes es el que se encuentra en una fase de instrucción más avanzada, siendo previsible que el informe-propuesta final que venga a emitir el Servicio de Defensa de la Competencia establezca la comisión de una infracción de las reglas de competencia. Dicho lo anterior, y en lo que respecta a las eventuales multas que pudieran imponerse, dado el margen de discrecionalidad de que gozan las autoridades de competencia, no resulta posible predecir sus importes, cuya determinación, dentro de la horquilla prevista por el artículo 10 de la Ley de Defensa de la Competencia ("multas de hasta 150.000.000 de pesetas, cuantía que podrá ser incrementada hasta el 10 por 100 del volumen de ventas correspondiente al ejercicio económico inmediato anterior a la resolución del Tribunal"), depende de diversos factores (modalidad y alcance de la infracción, efectos en el mercado, duración, reiteración ...) recogidos en la referida disposición.

En cuanto al litigio por competencia desleal, instado por Spanair a raíz de la contratación por Iberia de 25 de sus pilotos, seguido ante la jurisdicción ordinaria, y actualmente en periodo de prueba, debe tenerse en cuenta que, como daños y perjuicios a determinar en periodo de ejecución de sentencia, Spanair está reclamando, por un lado, el coste de formación de los 25 nuevos pilotos contratados en sustitución de los incorporados a Iberia y, por otro, el coste del wet lease de dos aviones.

Procedimientos en el extranjero

En Brasil existen procedimientos administrativos abiertos contra compañías de transporte aéreo internacionales, entre ellas IBERIA, por incumplimiento de los trámites en la conclusión del tránsito aduanero entre los aeropuertos internacionales y domésticos. La legislación brasileña hasta el año 1997 responsabilizaba a las aerolíneas internacionales del pago de los impuestos aplicables hasta el destino final de la carga.

Las aerolíneas internacionales sin excepción no comprobaban que la conclusión del tránsito se operase regularmente. Por este motivo, la Aduana tuvo acumulada un importante número de expedientes (600.000.000 dólares americanos), que a partir de 1996 se convirtieron en procedimientos administrativos de cobro con los correspondientes intereses.

En 1997 numerosas gestiones condujeron a la modificación de la legislación existente, si bien como ya existían procedimientos administrativos abiertos y que no fueron favorables a las aerolíneas internacionales se acudió a la vía judicial, en algunos casos pendientes de sentencia.

Los procedimientos, que acumulaban casi la cantidad de 200.000.000 dólares americanos, fueron archivados por la verificación del tránsito aduanero. El resto de procedimiento se encuentran aún en examen de la documentación por parte de la Aduana.

IBERIA tiene archivados por resolución favorable a la compañía 21 procedimientos. Pendientes de decisión están 6 procedimientos. En la Aduana de Río de Janeiro IBERIA tiene abiertos otros 43 casos. El riesgo de estos procedimientos es que el Consejo del Contribuyente obligue a IBERIA a pagar un 10% del valor del arancel de importación

El riesgo de estos procedimientos es que el Consejo del Contribuyente obligue a Iberia a pagar un 10% del valor del arancel de importación que no haya podido ser verificado por Iberia. En estos momentos el riesgo de Iberia se sitúa en unos USD 130 millones aunque esta cantidad representa una

reducción de aproximadamente el 50% del riesgo de hace dos años, debido a que Iberia ha podido ir verificando los suficientes tránsitos aduaneros reduciendo en consecuencia su exposición. Iberia continúa verificando tránsitos aduaneros y considera que, en el supuesto de una sanción, esta no tendría un efecto económico relevante. No obstante, en caso de ser sancionada, Iberia acudiría a los Tribunales. Iberia no ha provisionado las cantidades objeto de esta reclamación por la conclusión favorable de los procedimientos hasta la fecha.

Procedimientos en materia laboral

Por lo que se refiere a los pleitos en materia laboral debemos citar el conflicto colectivo SEPLA contra IBERIA y la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales. El objeto del conflicto es que se declare la nulidad del Acuerdo adoptado por la Junta Extraordinaria de Accionistas, por el que se cesa como miembro del Consejo de Administración al representante de los Pilotos y, además, por entender que se ha incumplido el Convenio Colectivo, que se deje sin efecto la clave 104 de la nómina. La Audiencia Nacional, por sentencia dictada el pasado mes de febrero, desestimó la pretensión de la parte demandante declarándose incompetente. Se ha anunciado Recurso de Casación frente al Tribunal Supremo por lo que habrá que estar a la sentencia firme que lo resuelva.

La reclamación presentada por pilotos en situación de reserva que pretenden seguir en activo y volando como consecuencia de las modificaciones legales. Afectan las reclamaciones a unos 60 pilotos que, en su casi totalidad, han sido resueltas por los Juzgados de lo Social y en todos los casos sus demandas han sido desestimadas. No obstante, han sido recurridas estando pendientes de que sean resueltas por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

Por último, el conflicto colectivo sobre consolidación en tablas del IPC (4,9%) planteado por las Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP's) de la Compañía VIVA air, antes del Expediente de Regulación de Empleo autorizado por la Autoridad Laboral en mayo de 1999, y en el que la Audiencia Nacional estimó la pretensión de las trabajadoras, pretensión que ha sido confirmada por el Tribunal Supremo. El importe estimado del pago correspondiente asciende a unos 80 millones de pesetas.

Provisiones para Riesgos y Gastos

No existen otras reclamaciones, demandas, juicios o litigios contra IBERIA o empresas de su Grupo que por su cuantía afecten al equilibrio patrimonial o a la solvencia de la Compañía o del Grupo en su conjunto.

No obstante, el Grupo Iberia tenía dotados, a 31 de diciembre de 2000, 207.571 millones de pesetas en la partida "Provisiones para Riesgos y Gastos" del balance de situación consolidado.

De esa cantidad, 65.202 millones de pesetas corresponden a provisiones para obligaciones con el personal. De acuerdo con los convenios colectivos vigentes, IBERIA y AVIACO tienen la obligación de retribuir en su totalidad al personal de vuelo que pasa a la situación de reserva.

Asimismo, IBERIA tiene la obligación de retribuir en su totalidad al personal de vuelo que se retira anticipadamente (excedencia especial), y la obligación de complementar las prestaciones de la Seguridad Social al personal de tierra que se acoja a la jubilación anticipada. En consecuencia, otros 18.810 millones corresponden a provisiones para pensiones. El pasivo devengado, en ambas partidas, ha sido determinado por expertos independientes mediante la realización de estudios actuariales.

Por su parte, la "Provisión para Responsabilidades" a 31 de diciembre de 2000 se elevaba a 101.547 millones de pesetas, importe estimado por las sociedades consolidadas para hacer frente a responsabilidades probables o ciertas, nacidas de acciones y litigios en curso, y por indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada, y para hacer frente a avales u otras garantías similares. De esta última cantidad, 30.828 millones corresponden a la cobertura para hacer frente a los pagos estimados relativos al plan de bajas voluntarias que IBERIA está llevando a efecto durante los ejercicios 2000 y 2001. Además, también están incluidos 30.000 millones de pesetas para hacer frente a un plan de rejuvenecimiento de la plantilla que se hará efectivo en el periodo 2001-2003, básicamente indemnizaciones por jubilación anticipada al personal de tierra que se acoja de forma voluntaria.

Regulación de las indemnizaciones

Por otra lado, cabe señalar que el Real Decreto 37/2001, de 19 de enero, vino a actualizar la cuantía de las indemnizaciones por daños previstas en la Ley 48/ 1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, teniendo en cuenta las indemnizaciones a pasajeros en caso de accidente establecidas para las compañías aéreas de la Unión Europea en el Reglamento (CE) 2027/1997 del Consejo; así como atendiendo a la tendencia que se viene produciendo en el ámbito internacional (Convenio concluido en Montreal el 28 de mayo de 1999) en cuanto a elevación de los límites de la responsabilidad para las indemnizaciones relativas a equipajes y mercancías.

Con el fin de garantizar la equivalencia de los nuevos importes de las indemnizaciones que se establecen en el Real Decreto con los fijados en las normas internacionales que se toman como referencia, se ha optado por expresar su valor en “derechos especiales de giro” (la equivalencia en pesetas de un derecho especial de giro es de 235,06 pesetas a marzo de 2001). Los mencionados importes de las indemnizaciones relativas a pasajeros son los siguientes:

- Por muerte o incapacidad total permanente: 100.000 derechos especiales de giro.
- Por incapacidad parcial permanente, hasta el límite de 58.000 derechos especiales de giro.
- Por incapacidad parcial temporal, hasta el límite de 29.000 derechos especiales de giro.

En lo referente a indemnizaciones relativas a equipajes y mercancías los importes que establece el Real Decreto son los siguientes:

- Por pérdida o avería de la carga, hasta el límite de 17 derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto.
- Por pérdida o avería de equipajes hasta el límite de 500 derechos especiales de giro por unidad.
- Por retraso en la entrega de la carga o equipaje facturado hasta el límite de una cantidad equivalente al precio del transporte.

El Real Decreto también establece indemnizaciones relativas a daños que causen las aeronaves a personas o cosas que se encuentren en la superficie terrestre.

No obstante lo anterior, IBERIA mantiene actualizadas todas las correspondientes pólizas de seguro por responsabilidad frente a terceros.

IV.3.5. Regulación y tratados bilaterales.

El Marco Regulador Internacional

El transporte aéreo comercial internacional está regulado a través de convenciones internacionales que cada país participante se compromete a ratificar y aplicar directamente en su espacio aéreo nacional. Hay tres convenciones principales, que junto con sus subsecuentes modificaciones, establecen el marco legal y el marco regulador que gobierna el transporte aéreo comercial internacional: la convención para la Unificación de Ciertas Reglas referentes al Transporte Aéreo Internacional firmadas en Varsovia el 12 de Octubre de 1929 (la “Convención de Varsovia”), modificada por el Protocolo de la Haya de 28 de Septiembre de 1955 (el “Protocolo de la Haya”); la Convención de Chicago de 1944 (la “Convención de Chicago”); y la Convención relativa a los Daños causados por Aeronaves Extranjeras a Terceros en la Superficie firmada en Roma el 7 de Octubre de 1952 (la “Convención de Roma”).

La Convención de Varsovia

La Convención de Varsovia, modificada por el Protocolo de la Haya, establece el principio de responsabilidad limitada de las compañías de transporte aéreo basada en una presunción de negligencia. Los límites económicos de responsabilidad establecidos en la Convención de Varsovia pueden sobrepasarse solamente cuando la víctima pruebe negligencia grave por parte de la compañía de transporte aéreo. España es parte de la Convención de Varsovia, modificada por el Protocolo de la Haya. Algunos países, en particular Estados Unidos, han puesto en entredicho los principios de responsabilidad limitada y las cantidades por daños disponibles según la Convención de Varsovia, haciendo que se reconsidere este principio. En mayo de 1999, en la conferencia de la Organización de Aviación Civil Internacional (“OACI”) en Montreal, se aprobó y se firmó por 52 países, incluido Estados Unidos, una convención para la unificación de ciertas reglas del tráfico aéreo internacional. Está todavía pendiente la ratificación de ésta convención por éstos países.

Hasta el momento en el cual tenga lugar la convención, ciertas compañías aéreas, entre ellas Iberia, han adoptado un régimen de pasajeros menos agresivo dentro del marco introducido por IATA, denominado Acuerdo entre compañías aéreas.

Este Acuerdo posibilita: (i) la supresión de límites económicos en los casos de responsabilidad por daños físicos, y (ii) la responsabilidad de las compañías aéreas por todo tipo de daños hasta un máximo de 100.000 derechos especiales en el sentido de la unidad contable del Fondo Monetario Internacional, salvo cuando la compañía aérea pueda demostrar que el daño fue ocasionado por culpa del cliente.

Además, la Unión Europea ha establecido, de conformidad con un Reglamento del Consejo de fecha 8 de octubre de 1997 un marco de responsabilidad limitada para el transporte aéreo internacional dentro de la Unión Europea. Este marco de responsabilidad limitada es similar al que establece el Acuerdo entre compañías aéreas.

La Convención de Chicago

La Convención de Chicago proporciona los principios legales y técnicos que regulan la aviación comercial internacional. Por otra parte, la Convención sujeta a los países participantes, (los cuales son principalmente países miembros de las Naciones Unidas) a un marco legal común regulador del transporte aéreo internacional exigido para ser introducido en cada espacio aéreo nacional y para su aplicación en las relaciones de unos con los otros.

Los acuerdos multinacionales de transporte aéreo entre estados, como el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional de 1944, el cual define las llamadas "Libertades del Aire" y que se conoce como el "Acuerdo de las Cinco Libertades", así como el Acuerdo de Tránsito de Servicios Aéreos Internacionales de 1944, conceden a las compañías aéreas radicadas en los estados contratantes derechos generales para que sus vuelos regulares puedan volar por encima del territorio de otros estados firmantes de los acuerdos y para paradas cuya finalidad no esté relacionada con el tráfico en dichos territorios. Los tratados bilaterales basados en los acuerdos estándares recogidos en la Convención de Chicago son tratados a través de los cuales los estados se conceden unos a los otros una o más de las denominadas "Libertades Aéreas".

La Convención de Chicago permite a los vuelos que no sean de línea, ya sean charter o de carga, volar sobre los territorios de los estados firmantes, y da derecho a estos vuelos, a hacer paradas en el territorio de dichos estados, de finalidad no relacionada con el tráfico, sujetas a las restricciones que puedan ser impuestas por cada estado. Los derechos de tráfico para vuelos que no sean de línea son generalmente otorgados de manera unilateral por cada estado firmante en relación con su propio espacio aéreo, directamente, a la aerolínea correspondiente. El estado de cada aerolínea solamente intervendrá en los casos de litigio.

En la actualidad, España es parte en la Convención de Chicago, en el Acuerdo Internacional de Transporte Aéreo, en el Acuerdo Internacional de Servicios Aéreos y en tratados bilaterales.

Los tratados bilaterales entre estados generalmente establecen los principios que rigen la designación de aerolíneas para que operen en rutas específicas, la capacidad ofrecida por dichas aerolíneas y los procedimientos para acordar las tarifas. La mayoría de los tratados bilaterales requieren la aprobación de las autoridades de aviación de ambos estados y recomiendan que las aerolíneas deberían consultar las tarifas antes de buscar dichas aprobaciones. La IATA provee un foro para dichas consultas.

Tradicionalmente, ha existido como práctica entre los Estados, designar uno o un pequeño número de compañías aéreas que ejerciten los derechos para operar en las rutas entre su estado de origen u otros estados a través de tratados o acuerdos bilaterales o multilaterales (conocidas como "compañías de bandera"). En España, Iberia ha sido elegida por el Estado Español como una compañía de bandera en las rutas entre España y otros destinos en el extranjero. Sin embargo, más recientemente varias compañías aéreas han sido autorizadas para cubrir algunos de los mismos destinos extranjeros.

La Convención de Chicago exige una conexión formal entre las compañías aéreas y sus aeronaves por un lado, y los estados individuales, por otro. En consecuencia, cada aeronave está registrada en el mismo estado que la compañía aérea titular, y como en el caso de las compañías aéreas, la propiedad extranjera de una aeronave no puede exceder de ciertos límites. Tanto en la Unión Europea como los Estados Unidos, estos límites son actualmente el 50% y el 25% respectivamente. Los acuerdos bilaterales contienen y en ocasiones refuerzan, estas previsiones, si bien la no sujeción a los mismos por parte de una línea aérea puede implicar la retirada de sus derechos de transporte.

La Convención de Chicago fundó la OACI, que en 1947 llegó a ser la División de Aviación de Naciones Unidas. Dentro del marco de la OACI, los estados miembros establecen la regulación técnica internacional aplicable.

IV.3.6. Interrupciones de la actividad

Las actividades realizadas por IBERIA se han desarrollado normalmente sin que se hayan producido circunstancias extraordinarias que interrumpiesen las mismas con carácter general.

Ocasionalmente tuvieron lugar cancelaciones de algunos vuelos por motivos ajenos a la voluntad de la Compañía: causas meteorológicas, técnicas, por congestión de tráfico aéreo, o por acciones de reivindicación laboral (huelgas, trabajos a reglamento u otro tipo) de algún colectivo de IBERIA o de trabajadores de otros organismos del sector aéreo (por ejemplo, controladores de tráfico) durante el transcurso de la negociación de sus acuerdos laborales.

IV.4. INFORMACIONES LABORALES

El ordenamiento jurídico laboral está constituido básicamente por el Estatuto de los Trabajadores, la Ley General de la Seguridad Social y los respectivos Convenios Colectivos. Igualmente debemos reseñar la Circular Operativa 16-B emitida por la Dirección General de Aviación Civil que establece las limitaciones de tiempo de vuelo, máximo de actividad aérea y períodos mínimos de descanso para el personal de vuelo.

IV.4.1. Personal Empleado

Evolución de plantillas

En el siguiente cuadro se presenta la evolución de la plantilla media del Grupo Iberia, con su distribución por áreas de gestión de IBERIA y compañías.

PLANTILLA EQUIVALENTE	2000	1999	1998	2000 / 99	1999/98
COMERCIAL	2.711	2.732	2.722	-0,8%	0,4%
CARGA	1.094	1.084	1.081	0,9%	0,3%
AEROPUERTOS	8.250	7.947	7.382	3,8%	7,7%
MATERIAL	4.316	4.166	3.921	3,6%	6,2%
SISTEMAS	569	573	564	-0,7%	1,6%
OPERACIONES Y SERVICIO A BORDO	7.120	6.163	5.166	15,5%	19,3%
ÁREA CORPORATIVA	1.326	1.299	1.228	2,1%	5,8%
IBERIA	25.386	23.964	22.064	5,9%	8,6%
AVIACO	-	985	1.719	-	-42,7%
VIVA	91	190	430	-52,1%	-55,8%
BÍNTER CANARIAS	371	337	304	10,1%	10,9%
BÍNTER MEDITERRÁNEO	75	67	55	11,9%	21,8%
CAMPOS VELAZQUEZ	-	-	9	-	-
CACESA	126	120	122	5,0%	-1,6%
IBER-SWISS	1.475	1.361	1.068	8,4%	27,4%
SAVIA	83	66	54	25,8%	22,2%
GRUPO IBERIA	27.607	27.090	25.826	1,9%	4,9%

PLANTILLA EQUIVALENTE	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
TOTAL PERSONAL DE TIERRA	21.130	20.844	20.045	1,4%	4,0%
- Fijos	18.737	17.931	17.467	4,5%	2,7%
- No fijos	2.393	2.913	2.578	-17,9%	13,0%
TOTAL TÉCNICOS DE VUELO	2.137	2.042	1.965	4,7%	3,9%
- Fijos	2.127	2.032	1.964	4,7%	3,5%
- No fijos	10	10	1	0,0%	900,0%
TOTAL AUXILIARES DE VUELO	4.340	4.204	3.816	3,2%	10,2%
- Fijos	3.640	3.515	3.168	3,5%	11,0%
- No fijos	700	689	648	1,6%	6,3%
TOTAL GRUPO IBERIA	27.607	27.090	25.826	1,9%	4,9%
- Fijos	24.504	23.478	22.599	4,4%	3,9%
- No fijos	3.103	3.612	3.227	-14,1%	11,9%

Desde finales de 1997, a raíz de conformarse AVIACO como operador del programa de IBERIA, hubo traspasos de personal de handling, sistemas, comercial y administración desde la filial a la matriz. Finalmente, el 1 de septiembre de 1999 el resto de personal de AVIACO se incorporó a IBERIA.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que se produce, desde comienzos de 1998, la descentralización de las funciones relativas a las áreas de personal, administración, control económico y aprovisionamiento desde el Área Corporativa a Material, Aeropuertos, Sistemas y Carga.

Iguamente, en esta evolución se puede observar el aumento de personal en Aeropuertos entre 1998 y 2000, debido a las incorporaciones necesarias para cubrir el incremento de actividad y, sobre todo, los nuevos puestos relacionados con el incremento de la calidad del servicio (personal de acompañamiento, refuerzos posicionales de información en incidencias, etc.)

Los dos siguientes cuadros facilitan el desglose de la plantilla del Grupo Iberia a 31 de diciembre de 2000 y 1999, por grupos laborales y tramos de edad.

PLANTILLA POR GRUPOS LABORALES	31/12/00	31/12/99	2000 / 99
Directivos	17	25	-32,0%
Grupo Superior Gestores y Técnicos	1.405	1.379	1,9%
Administrativos	7.612	7.546	0,9%
Técnicos Explotación y Mantenimiento	371	285	30,2%
Técnicos Mantenimiento Instalaciones	87	68	27,9%
Técnicos Proceso de Datos	84	86	-2,3%
Técnicos Mantenimiento Aeronáutico	3.275	3.343	-2,0%
Técnicos Mantenimiento Equipos Tierra	145	155	-6,5%
Técnicos Auxiliares	298	414	-28,0%
Servicios Auxiliares	7.289	7.291	-0,0%
Personal Vuelo Tierra	145	145	0,0%
TOTAL TIERRA NACIONAL	20.728	20.737	-0,0%
Personal Local Extranjero	1.696	1.765	-3,9%
Personal Expatriado	54	74	-27,0%
TOTAL TIERRA EXTRANJERO	1.750	1.839	-4,8%
TOTAL PERSONAL DE TIERRA	22.478	22.576	-0,4%
Pilotos	973	907	7,3%
Segundos Pilotos	1.012	985	2,7%
Técnicos de Vuelo	178	220	-19,1%
TOTAL TÉCNICOS DE VUELO	2.163	2.112	2,4%
Auxiliares de Vuelo	4.444	4.360	1,9%
Personal Local Vuelo	39	31	25,8%
TOTAL AUXILIARES DE VUELO	4.483	4.391	2,1%
TOTAL PERSONAL DE VUELO	6.646	6.503	2,2%
TOTAL PERSONAL GRUPO IBERIA	29.124	29.079	0,2%

PLANTILLA POR TRAMOS DE EDAD	31/12/00	31/12/99	2000 / 99
Tramo de 16 a 29 años	4.644	5.012	-7,3%
Tramo de 30 a 39 años	7.492	7.095	5,6%
Tramo de 40 a 49 años	8.892	8.979	-1,0%
Tramo de 50 a 59 años	7.548	7.813	-3,4%
Tramo de 60 a 64 años	548	180	204,4%
TOTAL PERSONAL GRUPO IBERIA	29.124	29.079	0,2%
EDAD MEDIA (en años)	41	42	-2,4%

Productividad

La evolución de la productividad laboral ha ido mejorando cada año. Los siguientes cuadros nos muestran la evolución de los coeficientes de productividad del Grupo Iberia durante los tres últimos años:

PRODUCTIVIDAD TOTAL (a)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Ingresos por empleado	27,0	23,8	25,7	13,4%	-7,4%

(a) Calculada considerando las cifras de ingresos de explotación y de plantilla promedio anuales del Grupo Iberia. Los datos están expresados en millones de pesetas.

PRODUCTIVIDAD TOTAL (b)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Millones AKOs por empleado (total)	2,14	2,01	1,92	6,5%	4,7%

(b) Calculada considerando la cifra de AKOs correspondientes al tráfico de pasaje regular y chárter de IBERIA y AVIACO, y la plantilla promedio anual total de ambas compañías.

PRODUCTIVIDAD VUELO (c)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
Horas bloque / Trip. Técnico	229,2	226,9	235,8	1,0%	-3,8%
Horas bloque / Trip. Auxiliar	104,6	101,9	109,2	2,6%	-6,7%

(c) Calculada considerando la cifra de horas bloque correspondientes al tráfico de pasaje regular y chárter de IBERIA y AVIACO, y la plantilla promedio anual de ambas compañías.

La Dirección de IBERIA ha llegado a distintos acuerdos de productividad con sus trabajadores durante los últimos años, con carácter general en 1994 y 1996, y de forma más reciente con los pilotos mediante una serie de medidas que estarán vigentes hasta el 2004. El desarrollo de dichos acuerdos se ha traducido en una progresión de la productividad del personal de la Compañía (en AKOs por empleado) durante los tres últimos años, a pesar del recorte del programa comercial que IBERIA se vio obligada a realizar en 1999 (ver Capítulo IV.3.3.3.). Dichos acuerdos de mejora de la productividad también han significado, como lógica contrapartida, un aumento en ciertos conceptos de los gastos de personal. No obstante, la disminución del coste unitario del personal del tierra de IBERIA (en términos de AKOs) refleja la aportación positiva de las medidas.

El inicio del plan de modernización de la flota ha significado la llegada de nuevas clases de avión y el abandono de otros modelos. Esto, junto a la entrada de nuevos tripulantes para poder hacer frente al crecimiento de la producción, ha provocado un fuerte aumento del tiempo dedicado a la instrucción. La productividad de las tripulaciones mejorará una vez que el plan de flotas se encuentre en fase más avanzada.

Costes

COSTES UNITARIOS (d)	2000	1999	1998	2000 / 99	1999 / 98
TOTAL PERSONAL DE TIERRA					
Coste por empleado (miles de ptas.)	6.155	5.967	5.840	3,2%	2,2%
Coste por AKO (en pesetas)	2,17	2,25	2,36	-3,6%	-4,7%
TOTAL TÉCNICOS DE VUELO					
Coste por empleado (miles de ptas.)	26.095	25.288	24.588	3,2%	2,8%
Coste por AKO (en pesetas)	0,97	0,96	0,97	1,0%	-1,0%
TOTAL AUXILIARES DE VUELO					
Coste por empleado (miles de ptas.)	9.636	9.157	9.319	5,2%	-1,7%
Coste por AKO (en pesetas)	0,75	0,75	0,74	0,0%	1,4%
TOTAL PERSONAL DE IBERIA					
Coste por empleado (miles de ptas.)	8.328	7.971	7.789	4,5%	2,3%
Coste por AKO (en pesetas)	3,89	3,96	4,07	-1,8%	-2,7%

(d) Calculada considerando las cifras de costes de personal, de AKOs correspondientes al tráfico de pasaje regular y chárter y de plantillas promedio anuales de IBERIA y AVIACO.

IV.4.2. Negociación Colectiva

IBERIA tiene cuatro Convenios Colectivos que regulan las relaciones laborales en la Compañía, correspondientes a Personal de Tierra, Oficiales Técnicos de a Bordo (OTB), Pilotos y Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP).

Acuerdos de productividad y reducción salarial

Con fecha 29 de noviembre de 1994 se alcanzó un acuerdo con los sindicatos CC.OO., U.G.T., ASETMA, SEOTV y SITCPLA, que tuvo su desarrollo en los acuerdos de 10 de febrero de 1995, con CC.OO., U.G.T. y ASETMA para el Personal de Tierra y con el SEOTV para Oficiales Técnicos de a Bordo; y en los acuerdos de 8 de marzo de 1995 con CC.OO., U.G.T. y SITCPLA para los Tripulantes de Cabina de Pasajeros. Para el colectivo de Pilotos el acuerdo se alcanzó el 28 de diciembre de 1994 con la Sección Sindical de SEPLA en IBERIA. Dichos acuerdos incluían varias medidas de incremento de productividad y reducción de costes (reducción salarial media del 8,5%, y un plan de reducción de personal de 3.500 empleados en el colectivo de tierra entre 1995 y 1997), y otorgaba en contraprestación una participación en el capital social de IBERIA a los trabajadores, que representa el 6%.

Durante 1996 se suscribieron diversos acuerdos de productividad con los empleados de IBERIA (el 19 de febrero con los Pilotos, el 25 de marzo con el Personal de Tierra, el 23 de abril con los Oficiales Técnicos de a Bordo, y el 23 de mayo con los TCP), aumentándose el número medio de horas de trabajo por empleado y la flexibilidad laboral de la organización en sus cuatro categorías.

Convenio del Personal de Tierra

El 26 de enero de 1998 se alcanzó el acuerdo para la firma del XIV Convenio Colectivo del Personal de Tierra, cuyo texto articulado se firmó el 12 de mayo de 1998. Su marco temporal abarcaba tres años (1997-99). Fue prorrogado el 16 de diciembre de 1999 por un año más.

Introducía un incremento ligado a IPC, y una serie de mejoras en materia de productividad y flexibilidad laboral, como son: la apertura de los niveles de entrada; movilidad en la realización de turnos para atender puntas de trabajo; prórroga del pacto de productividad; regulación de la figura del trabajador "fijo con actividad continuada a tiempo parcial", e implantación de un nuevo tipo de jornada con "horario irregular", que otorga flexibilidad.

La vigencia del Convenio de este Colectivo finalizó el 31 de diciembre de 2000. En la actualidad, los representantes de la Dirección de IBERIA y de los trabajadores del Colectivo de Tierra mantienen reuniones para alcanzar los acuerdos que deriven en la firma de un nuevo Convenio.

Convenio de Tripulantes Pilotos

La negociación con los tripulantes técnicos fue muy prolongada. Aunque el 30 de octubre de 1998 se alcanzó un acuerdo con SEPLA para el VI Convenio Colectivo, durante el primer semestre de 1999 hubo desacuerdos que llevaron a una huelga durante ocho días en el transcurso de la Semana Santa (marzo-abril). Hasta el 3 de junio de 1999 no se logró cerrar definitivamente un acuerdo para la firma del texto articulado del VI Convenio Colectivo de Tripulantes Pilotos, que tiene una vigencia de cinco años (desde 1 de enero de 1996 hasta el 31 de diciembre del año 2000).

El mencionado VI Convenio Colectivo incluye medidas de productividad en vigor hasta el año 2004, coincidiendo con la finalización de la renovación de la flota, que han supuesto consolidar, con carácter normativo, las medidas del Acuerdo de Productividad suscrito el 19 de febrero de 1996, y la incorporación normativa de mejoras adicionales: cesión de días libres; implantación de la figura del "piloto de relevo"; la reducción al 50% de los días de incorporación/regreso a los destacamentos, y el 28 de enero de 2000 se firmó el acuerdo por el que se pacta la consideración de flota única para operar los diferentes modelos de la familia A320 a ser incorporados.

En materia salarial, el VI Convenio Colectivo de Tripulantes Pilotos mantiene la reducción salarial con carácter global, estableciendo una revisión anual de las tablas. A partir de enero de 1999 quedó consolidada la "gratificación de productividad", como compensación a las medidas contenidas en el acuerdo.

El VI Convenio recoge un compromiso para la contratación de 80 y 140 pilotos en 1998 y 1999 respectivamente, y también la contratación del número necesario de pilotos para absorber el actual volumen de producción en régimen de *wet lease*. El crecimiento de la oferta de la Compañía permitirá garantizar la existencia de operación en *wet lease* en los próximos años (previsión de 8% de las HB), así como la continuidad de la franquicia de Air Nostrum.

En la actualidad, los representantes de la Dirección de IBERIA y de los Pilotos mantienen reuniones para alcanzar los acuerdos que deriven en la firma de un nuevo Convenio.

Convenio de Oficiales Técnicos de a Bordo (OTB)

El acuerdo para el VIII Convenio Colectivo de OTB se firmó el 6 de noviembre de 1998, y su texto articulado el 9 de agosto de 1999. Contiene medidas similares al VI Convenio de Pilotos, y su marco temporal cubre un periodo de cuatro años (1997-2000). Destaca la consolidación con carácter normativo del Acuerdo de Productividad suscrito en abril de 1996, y la incorporación normativa de medidas adicionales de productividad. Entre las medidas salariales, se acordó consolidar la "gratificación por productividad" a partir de enero de 1999; y los índices de revisión de las tablas coincidieron con los señalados para el Colectivo de Pilotos.

La vigencia del Convenio de este Colectivo finalizó el 31 de diciembre de 2000. En la actualidad, los representantes de la Dirección de IBERIA y de los OTB mantienen reuniones para alcanzar los acuerdos que deriven en la firma de un nuevo Convenio.

Convenio de Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP)

El 26 de marzo de 1999 se alcanzó el acuerdo para la firma del XIII Convenio Colectivo de TCP con CC.OO., U.G.T., STAVLA y SITCPLA. Su vigencia cubre el periodo comprendido entre el 1 de enero de 1997 y el 31 de diciembre del año 2000. En su contenido, destaca la consolidación del Acuerdo de Productividad que finalizaba el 31 de diciembre de 1998, y la incorporación de otras medidas adicionales (cesión de días, reducción de días de incorporación a destacamento, consideración de los aviones Airbus 319, 320 y 321 como una sola flota). A cambio de ello, consolida la "Prima de Productividad".

La vigencia del Convenio de este Colectivo finalizó el 31 de diciembre de 2000. En la actualidad, los representantes de la Dirección de IBERIA y de los TCP mantienen reuniones para alcanzar los acuerdos que deriven en la firma de un nuevo Convenio.

Integración de AVIACO

Durante 1999 se firmaron los acuerdos de integración en IBERIA de los distintos colectivos de trabajadores de AVIACO, alcanzándose en junio un acuerdo con los pilotos, en virtud del cual se ha constituido en IBERIA un escalafón transitorio que coexiste con el escalafón original de la Compañía. En julio se firmó el acuerdo con las Tripulantes de Cabina de Pasaje, que se incorporan al escalafón único de IBERIA. Y en agosto se formalizó el acuerdo con el personal de tierra.

Objetivos de la Política de Recursos Humanos

Uno de los objetivos principales de la Política de Recursos Humanos del Grupo Iberia es aumentar la productividad de todos los colectivos. Para ello, se establecen las denominadas "Mesas de Productividad" con cada uno de los colectivos en el marco de sus respectivos Convenios.

Una serie de hechos favorecen el aumento de la productividad del personal de vuelo: la homogeneización de las flotas (los aviones de la familia Airbus de corto y medio radio -A-319, A-320, A-321- pueden ser operados con la misma licencia por los tripulantes); la automatización de las tareas de programación de tripulaciones y mejora de los instrumentos; y diversas medidas incluidas en los Convenios (ya expuestas anteriormente).

Otra meta de la Política de Recursos Humanos es impulsar la eficiencia laboral y el compromiso con la empresa. Para ello, la actual política de retribuciones tiende a incrementar la componente variable sobre el total, ligándola a criterios de valía profesional y de aportación a la generación de valor para el accionista. Con el mismo propósito, se fomenta la participación de todos los trabajadores en la mejora de los resultados de la Compañía.

IV.4.3. Ventajas al personal

Formación

Es objetivo prioritario de IBERIA garantizar que todos los colectivos que constituyen la Compañía tengan la formación adecuada para desempeñar de forma eficiente sus funciones. Con la idea de potenciar el esfuerzo que tradicionalmente ha dedicado IBERIA a las actividades de formación y desarrollo profesional, la Compañía puso en marcha el Plan Estratégico de Formación (2000-2002) en enero de 2000. Los objetivos esenciales de las actividades formativas son: asegurar la adaptación de los trabajadores afectados por la incorporación de nueva flota, equipos y sistemas; mejorar la imagen y el servicio ofrecido a los clientes; promover la prevención de riesgos laborales; favorecer la mejora continua de la eficacia en la gestión de directivos y mandos; y, con carácter general, facilitar la formación necesaria a todos los trabajadores para su actualización profesional permanente.

Concierto Colectivo de Vida

La Compañía tiene suscritas las Pólizas del Seguro que amparan las coberturas del Concierto Colectivo con la entidad MUSINI. Las primas de las pólizas, cuya suscripción es obligatoria para todos los empleados, son aportadas en un 60% por la empresa y en un 40% por el trabajador.

El Personal tiene una Póliza de Seguro mediante la cual obtiene una indemnización en caso de fallecimiento o invalidez permanente del asegurado, que en el caso de los Tripulantes Técnicos se extiende a los tripulantes con pérdida de licencia definitiva, ampliando su cobertura a la pérdida definitiva de licencia, y garantías de doble efecto y de renta-educación, y en el caso de los TCP cubre la pérdida definitiva de licencia en vuelo para los TCP fijos y fijos discontinuos; y, sólo para los TCP fijos, las garantías de doble efecto y de renta - educación.

Fondos Sociales

Los Fondos Sociales de Tierra y de Vuelo, a los que cotizan la Empresa y el trabajador, permiten obtener prestaciones en caso de fallecimiento, invalidez o jubilación. Dichas prestaciones serán recibidas, a elección del beneficiario, en forma de capital, renta o modalidad mixta. La prestación de incapacidad temporal de larga duración se causará en forma de renta.

Tanto el Fondo Social de Tierra como el de Vuelo se rigen por los Estatutos del Montepío Loreto, aprobados en la Asamblea General de 26 de junio de 1997, que es una Mutualidad de Previsión Social.

Fondo Mutua

IBERIA es el tomador actual de una póliza de Seguro Colectivo de Jubilación, cuyos asegurados son los Tripulantes Pilotos de la Compañía, que se suscribió con efectividad 13 de abril de 2000, con DB Vida Compañía de Seguros y Reaseguros. Los beneficiarios son los designados por los asegurados, y las prestaciones son: jubilación, invalidez permanente total o absoluta, y fallecimiento.

Concesión de billetes

El Colectivo de Tierra de la Compañía tiene derecho al disfrute de hasta diez trayectos sin reserva de plaza en las líneas de IBERIA abonando exclusivamente unas tasas de emisión y aeroportuarias. Dichos billetes son considerados retribución en especie. La contabilización de este gasto por billetes gratuitos, por tanto, se realiza a la hora de devengarse los diferentes costes relativos a la operación de vuelo.

Por otro lado, la compañía realiza la retención a cuenta del impuesto sobre la renta correspondiente por los vuelos disfrutados (cupones utilizados), descontando de la nómina este importe y acreditándolo en su balance dentro de las cuentas a pagar por motivos fiscales.

El colectivo de Vuelo tiene derecho a billetes gratuitos sin reserva para el titular, a un cupo anual de doce trayectos para la esposa y ocho para los hijos solteros dependientes y convivientes, abonando exclusivamente unas tasas de emisión y aeroportuarias. Dichos billetes son considerados retribución en especie.

IV.5. POLÍTICA DE INVERSIONES

IV.5.1. Flota

IV.5.1.1. Composición de la flota

A 31 de diciembre de 2000 la flota del Grupo Iberia para el transporte de pasajeros y carga estaba compuesta por 221 aviones, de los cuales 44 estaban inactivos pendientes de su venta. El siguiente cuadro muestra la composición de la flota a 31 de diciembre de 2000, 1999 y 1998:

<u>Tipo de avión</u>	<u>Operador</u>	<u>A 31 de diciembre</u>		
		<u>2000</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Boeing 747-200	IBERIA	8	7	7
	Wet lease	2	3	3
Airbus 340	IBERIA	12	9	8
Boeing 767-200	IBERIA	2	2	0
	Wet lease	0	0	2
McDonnell Douglas DC-10	IBERIA	6 (a)	7	7
Total largo radio		30	28	27
Airbus 300	IBERIA	6	6	8
Airbus 319	IBERIA	4	-	-
Airbus 320	IBERIA	43	32	22
Airbus 321	IBERIA	2	2	0
Boeing 757-200	IBERIA	18	15	8
	Wet lease	6	6	6
McDonnell Douglas MD-87	IBERIA	24	24	24
McDonnell Douglas MD-88	AVIACO	-	-	13
	IBERIA	13	13	-
Boeing 727	IBERIA	29 (b)	31	32
McDonnell Douglas DC-9	IBERIA	25 (c)	26	7
	AVIACO	-	-	19
Boeing 737	VIVA air	0	3	9
	Wet lease	3	3	3
Douglas DC8	Wet lease	2	2	2
Aerospatiale ATR-72	Bínter Canarias	11	11	9
CASA CN-235	Bínter Mediterráneo	5	5	5
Total corto y medio radio		191	179	167
Total		221	207	194

(a) Incluye 6 DC-10 inactivos en posición de venta.

(b) Incluye 20 B-727 inactivos en posición de venta.

(c) Incluye 18 DC-9 inactivos en posición de venta.

Durante el año 2000 IBERIA incorporó a su flota un total de 27 nuevos aviones, de los que quince pertenecen a la familia Airbus 320 (once A-320 y cuatro A-319), ocho son Boeing 757, tres son Airbus 340, y uno es un B-747. Los Airbus 320 y Boeing 757 sustituyen a los Boeing 727, mientras que los Airbus 340 reemplazan a los DC-10.

El Grupo Iberia combina la propiedad de los aviones con distintas fórmulas de arrendamiento financiero, operativo y *wet lease*.

En los contratos de arrendamiento financiero, la Compañía es responsable de todos los riesgos derivados de operar el avión durante el término del acuerdo. Al finalizar el periodo del arriendo, la Compañía tiene la opción de tomar la propiedad del avión, mediante el pago de una suma previamente acordada, denominada opción de compra.

Los arrendamientos operativos, que ofrecen ventajas en términos de flexibilidad financiera y operacional, se constituyen generalmente a través de contratos a medio plazo, y al final del período los aviones son devueltos al arrendador, a menos que el arrendatario retenga una opción sobre la propiedad del valor residual del aparato, o sea responsable de realquilar el avión. En los contratos de arrendamiento operativo del Grupo Iberia, la Compañía es responsable de la operación de los aviones (incluido el mantenimiento y las tripulaciones) durante la duración del acuerdo. Los arrendamientos operativos dan un margen de flexibilidad a la Compañía, al permitirle adaptar su capacidad a las variaciones que puedan surgir en las tendencias del mercado. Esta ventaja es reforzada con determinados términos contractuales, que le permiten al Grupo Iberia, en algunos casos, escoger una cancelación anticipada, sin penalización, durante la vigencia del contrato; o bien, le ofrecen la posibilidad de renovar el arrendamiento cuando llega a su término. En el caso de los arrendamientos operativos de los Airbus A-340 y McDonnell Douglas MD-87, el Grupo Iberia tiene la opción de comprar el avión a un precio fijo.

Los acuerdos de *wet lease*, cuya duración se enmarca generalmente en el corto plazo, son similares al arrendamiento operativo en que el arrendatario no asume el riesgo de verse obligado a realquilar el avión o, de otro modo, a pagar su valor residual al finalizar el plazo acordado. Estos arrendamientos presentan como rasgo diferenciado que el arrendador asume el riesgo de operar el avión durante la vigencia del contrato, y paga otros gastos diferentes al coste de tenencia del avión, como son el mantenimiento y las tripulaciones técnicas.

Los acuerdos de *wet lease* son, además de una opción financiera, una herramienta para la gestión flexible de los costes de explotación del negocio.

Los 13 aviones que operaban para IBERIA en régimen de *wet lease* a 31 de diciembre de 2000 son los siguientes:

- Para la Unidad de Carga operan dos aviones DC-8 alquilados a la compañía CYGNUS (del Grupo Gestair).
- Para el tráfico de pasaje:
 - Desde marzo de 1998 se han comercializado un máximo de 11 aviones de Air Europa, S.A. de distintos modelos (B-767, B-757, B-737). En diciembre de 2000 operaban 9 aeronaves: seis B-757 y tres B-737. Los dos B-767 pasaron a arrendamiento operativo, siendo operados por tripulaciones de IBERIA
 - Dos aviones B-747 alquilados a Air Atlanta UK Limited.

El siguiente cuadro presenta, para cada tipo de avión del Grupo Iberia, el número total de unidades de flota que están en propiedad, y las que están en arrendamiento bajo alguna de las tres modalidades comentadas: financiero, operativo, o *wet lease*.

<u>Tipo de avión</u>	A 31 de diciembre de 2000				A 31 de diciembre de 1999			
	<u>En Propiedad</u>	<u>Leasing financiero</u>	<u>Leasing operativo</u>	<u>Wet lease</u>	<u>En Propiedad</u>	<u>Leasing financiero</u>	<u>Leasing operativo</u>	<u>Wet lease</u>
Boeing 747-200	6		2	2	6		1	3
Airbus 340			12				9	
McDonnell Douglas DC-10	6				7			
Boeing 767-200			2				2	
Total largo radio	12		16	2	13		12	3
Airbus 300	6				6			
Airbus 319			4					
Airbus 320	16	11	16		11	11	10	
Airbus 321		2			2			
Boeing 757-200		1	17	6		1	14	6
McDonnell Douglas MD-87	17	2	5		17	2	5	
McDonnell Douglas MD-88	13				13			
Boeing 727	29				31			
McDonnell Douglas DC-9	25				26			
Boeing 737				3			3	3
Douglas DC-8				2				2
Aerospatiale ATR-72	7	1	3		7	1	3	
CASA CN-235	5				5			
Total corto y medio radio	118	17	45	11	118	15	35	11
Total Grupo Iberia	130	17	61	13	131	15	47	14

IV.5.1.2. Plan de flota

En 1996 IBERIA decidió iniciar un plan de renovación, ampliación y homogeneización de sus flotas de corto/medio y largo radio, que está siendo desarrollado en la actualidad, y le va a permitir optimizar su eficacia operativa en los próximos años. La flota de la Compañía tenía una edad media elevada y estaba compuesta por una excesiva variedad de tipos de avión. Además, incluía aviones Boeing 727 y Douglas DC-9 que no cumplirían (salvo que fuesen modificados) la futura normativa medioambiental de limitaciones de ruido, que será introducida en la Unión Europea en el año 2002.

El importe de las inversiones comprometidas en el horizonte temporal 2001-2004 asciende a más de 331.000 millones de pesetas, repartidos en 48.042 millones en el año 2001, 113.364 millones de en el ejercicio 2002, 72.009 millones en el año 2003, y 97.741 millones de pesetas en el año 2004, en cuanto a operaciones que formarán parte del balance de la compañía, quedando instrumentada su financiación bajo diferentes fórmulas (adquisición en propiedad y leasing financiero). Otra flota correspondiente al Plan de Flotas de la Compañía se operará bajo la modalidad de leasing operativo, no reflejándose estas partidas en balance.

La edad media y el número de distintos modelos de la flota de corto y medio radio van a ser reducidos, mediante la sustitución de los aviones B-727, DC-9 y, en un plazo más largo, B-757 por la familia de aviones Airbus-320. El plan también contempla la retirada de las aeronaves A-300.

La familia de aviones A-320 del fabricante Airbus incluye tres modelos que tienen cabinas de vuelo idénticas, pero distinta configuración en la cabina de pasaje: el A-321 tiene una capacidad para 187 pasajeros, el A-320 para 150, mientras que el A-319 presenta 126 plazas. Los pilotos de IBERIA aceptaron volar con la misma licencia los tres modelos, lo que permite tener mayor flexibilidad en la programación de las tripulaciones.

La flota de largo radio será homogeneizada a través de la retirada de los DC-10, y ampliada por la adquisición de nuevos Airbus A-340.

El diseño de los acuerdos de renovación incluye distintos mecanismos de flexibilidad, tales como aviones en opción, cambio de modelo dentro de la misma familia Airbus (A-320 o A-319), y posibilidad de retrasar o adelantar las entregas (de forma limitada), que permitirán operar un número de aviones variable en función de la evolución de las condiciones del mercado. Dicha flexibilidad posibilitará a la Compañía operar en el año 2003 con una flota compuesta por un número de aviones entre 126 y 149 para corto y medio radio; y entre 16 y 29 aviones para el largo radio.

IBERIA va a lograr una mayor racionalización y modernización de su flota. El desarrollo del plan reduce el consumo de combustible, y tiene un efecto positivo para el medio ambiente. Los aviones de la familia Airbus 320 ahorran un 40% de combustible con relación a los que van a sustituir (los Boeing 727), y producen hasta nueve veces menos ruido. La reducción del consumo en la flota de largo radio también será apreciable, ya que el consumo unitario del Airbus 340 es un 20% inferior al de un DC-10. La disminución de la edad media de la flota también contribuye a mejorar la calidad del servicio.

Cuando el plan de renovación haya finalizado, la flota de la Compañía tendrá un alto grado de homogeneidad entre los modelos de avión y motores. Esto permitirá reducir, a medio plazo, los gastos de mantenimiento y formación del personal de vuelo, debido a la polivalencia de equipos, repuestos y tripulantes. Además, la posibilidad de intercambio de las tripulaciones entre distintos modelos de la misma familia de flota se traducirá en una mayor flexibilidad en la programación y mejoras en la productividad.

Una vez completado el programa, la operación de vuelos domésticos utilizará la flota existente de aviones McDonnell Douglas MD-87 y MD-88, que poseen la misma cabina de vuelo. La operación europea será realizada, principalmente, con la flota de nuevos aviones de la familia A-320, que disfrutan de total homogeneidad. La operación de largo radio utilizará los aviones Boeing-747 y Airbus-340.

Durante el transcurso del año 1998 se formalizaron los acuerdos que conforman el plan de renovación de flota del Grupo Iberia:

- Se acordó con Airbus Industrie, G.I.E. un pedido en firme para 50 aviones de la familia Airbus A-320 para su entrega entre los años 1999 y 2005.
- Se firmaron opciones de compra de hasta 40 aviones de la familia A-320, que se podrán ejercer en el periodo comprendido entre los años 2003 al 2006, y que la Compañía confirmará si las condiciones del mercado son favorables.

IBERIA firmó otro acuerdo con Airbus en 1998, para la adquisición de once aviones de largo radio de la familia A-340, seis de ellos en firme, con entregas en 2001 y 2002, y cinco pendientes del ejercicio de opciones de compra, con entregas en el periodo comprendido entre el 2003 y el 2004. El precio básico de los seis aviones en firme asciende a 827 millones de dólares americanos, aproximadamente.

- Previamente, IBERIA había alcanzado un acuerdo con Airbus en 1996, en virtud del cual ocho aviones A-340 se fueron incorporando a la Compañía (cuatro en 1996, dos en 1997 y dos en 1998), siendo alquilados en régimen de arrendamiento operativo a ocho sociedades "Iberbus" por un periodo inicial de siete años. El valor de adquisición de estos ocho aviones ascendía, aproximadamente, a 864 millones de dólares.

- En relación con la flota B-757, durante 1998 IBERIA firmó con “The Boeing Company” modificaciones a un acuerdo alcanzado en 1994. Por un lado, se cambiaron las fechas de incorporación de ocho aviones pendientes de recibir (sobre los que IBERIA tenía un compromiso de compra firmado con anterioridad). Por otra parte, se incorporó el pedido de otros ocho aviones B-757. La mitad de esos dieciséis aviones se incorporaron en 1999, y los otros ocho durante el año 2000. Los dieciséis aviones han sido alquilados en régimen de arrendamiento operativo a distintas sociedades, inicialmente por un periodo de 62 o 63 meses, de manera que la Compañía pueda cubrir sus necesidades de capacidad a corto plazo, mientras se produce la incorporación gradual de los aviones solicitados a Airbus. También en 1998, IBERIA firmó una opción de compra por catorce aviones B-757 adicionales, de los cuales once se incorporarían en el año 2001 y los otros tres en el 2002.
- Además, el Grupo Iberia ha realizado otras acciones para adelantar la disponibilidad de flota. Así, IBERIA firmó un contrato con “Singapore Aircraft Leasing Enterprise Pte. Ltd.”, en virtud del cual la Compañía opera, a partir de 1999, dos aviones A-320 en régimen de arrendamiento operativo, durante un periodo inicial de cinco años, prorrogable hasta un máximo de siete años. Asimismo, en 1998 IBERIA firmó otro contrato de arrendamiento operativo con “International Lease Finance Corporation” (ILFC), modificado parcialmente en 1999, por cuatro aviones A-319 y doce aviones A-320, que están siendo incorporados en los años 1999, 2000 y 2001, por un periodo inicial de cinco años, al término del cual IBERIA podrá optar por dos prorrogas de uno o cinco años, sin que entre ambas superen un período máximo de seis años.

La financiación del plan de flota se desarrollará bajo los siguientes esquemas:

- Una parte significativa de la nueva flota se financiará mediante arrendamientos operativos sintéticos, en los que la Compañía adquiere el compromiso de operar el avión y pagar las rentas de alquiler durante un periodo predeterminado (entre 5 y 9 años) al final del cual el arrendatario puede comprar el avión o dejar de utilizarlo a su entera discreción. Estas operaciones suelen ir acompañadas de garantías de valor residual de los aviones otorgadas por los fabricantes a favor de IBERIA y/o de los financiadores de estos activos, lo que permite una reducción de los citados costes de arrendamiento.
- El resto de las inversiones se realizarán mediante compra o arrendamiento financiero.

El porcentaje inicialmente previsto para las entregas que serán financiadas bajo los mecanismos citados anteriormente se sitúan en torno al 50%, si bien dependerá de las condiciones de los mercados financieros y del cash flow generado por la Compañía en cada momento.

Los contratos de leasing recogen opciones de compra que otorgan flexibilidad y seguridad a la compañía, pues permitirán adecuar la decisión de comprar un avión al conocimiento exacto de las condiciones del mercado previstas para el momento de la entrega del mismo.

IBERIA también utilizó una novedosa fórmula de financiación de activos en la adquisición de seis aviones A-320. Esta operación siguió la técnica de los “Enhanced Equipment Trust Certificates” (EETC) americanos, por la que terceros emiten bonos titulizados con garantía sobre los aviones. El importe total de la transacción fue de 195 millones de euros, y su lanzamiento se produjo en septiembre de 1999. IBERIA ha sido la primera empresa en Europa que realiza este tipo de operación financiera (en Estados Unidos es un sistema muy extendido entre las compañías más importantes). La revista especializada en temas financieros “Corporate Finance” otorgó el premio a la mejor operación de “securitización” realizada en 1999 a IBERIA, puesto que con ella ha abierto una nueva fuente de financiación de bajo coste.

IBERIA está desarrollando el plan de acuerdo con el calendario previsto de incorporación de nuevas unidades, que se refleja en la siguiente tabla:

Modelo	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Airbus A-340	3	3	(3)	(2)		
Airbus A-319					(4)	(5)
Airbus A-320	10	11	2 + (3)	2 + (6)	2 + (3)	(2)
Airbus A-321	2	5	5 + (2)	2 + (9)		(6)
Boeing B-757	(11)	(3)				
Total año	15 + (11)	19 + (3)	7 + (8)	4 + (17)	2 + (7)	(13)
Las cifras entre parentesis corresponden al número de opciones, y las otras al número de aviones pedidos en firme.						

A finales del año 2000 se habían incorporado a la flota de IBERIA un total de cuarenta y siete nuevas aeronaves (cuatro A-340, cuatro A-319, veintiuno A-320, dos A-321 y dieciséis B-757), que suponen más de la mitad de los aviones que contempla el plan de renovación.

A finales del año 2002 IBERIA dispondrá de una de las flotas más modernas y eficientes en consumo de combustible del mundo, pues un mínimo de 81 nuevas aeronaves (10 de largo radio y 71 de corto/medio radio) habrán llegado durante los cuatro años anteriores.

También se va a obtener una elevada flexibilidad en la gestión de asientos. IBERIA ha invertido 6.000 millones de pesetas en instalar asientos de geometría variable, que puedan ser utilizados tanto en plazas de clase turista como de negocios. De este modo, se posibilita adaptar la distribución de plazas por clases a la demanda de cada vuelo.

IV.5.2. Inmovilizado del Grupo IBERIA

En el Anexo II se incluyen las Memorias de IBERIA y del Grupo Iberia correspondientes al ejercicio 2000, donde se puede encontrar una detallada descripción de la composición del inmovilizado inmaterial, material y financiero, así como la evolución que han tenido durante los dos últimos años las diferentes cuentas de inmovilizado y su correspondiente amortización acumulada.

En los siguientes apartados se realiza una breve descripción de las principales inversiones y desinversiones del Grupo Iberia durante los tres últimos ejercicios.

IV.5.2.1. Inmovilizado Material e Inmaterial

A 31 de diciembre de 2000 el valor neto del inmovilizado material e inmaterial del Grupo Iberia era de 354.193 millones de pesetas. La flota aérea constituye la partida más importante, con 214.404 millones de pesetas. Otras partidas relevantes son "Maquinaria, instalaciones y utillaje", y "Repuestos de Inmovilizado". La Compañía también es propietaria de un terreno de 1,9 millones de metros cuadrados adyacente al aeropuerto de Madrid (La Muñoza). A 31 de diciembre de 2000 el valor en libros de estos terrenos se elevaba a 516 millones de pesetas. El marco regulatorio de la Zona Industrial de La Muñoza fue establecido por la Ley 1 / 1.969, que aprobó el II Plan de Desarrollo Económico y Social y actualmente por el Nuevo Plan Director del Aeropuerto de Barajas, que califica dicha Zona Industrial como de Reserva Aeroportuaria.

En el siguiente cuadro se presenta la evolución de las inversiones materiales e inmateriales realizadas por el Grupo Iberia durante los ejercicios 2000, 1999 y 1998, de acuerdo con la información contenida en las Cuentas Anuales Consolidadas.

Inversiones del Grupo Iberia en inmovilizado inmaterial y material	Millones de pesetas		
	2000	1999	1998
Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero	12.474	36.575	59
Aplicaciones informáticas	1.671	1.503	659
Resto de inmovilizado inmaterial	22	52	100
Inversión en inmovilizado inmaterial	14.167	38.130	818
Flota aérea	45.252	14.519	3.614
Anticipos de flota	28.458	37.722	39.526
Total Flota aérea	73.710	52.241	43.140
Repuestos para inmovilizado	16.135	20.396	10.803
Maquinaria, instalaciones y utillaje	5.307	3.680	3.027
Equipos para proceso de información	1.858	2.146	1.947
Elementos de transporte	173	1.091	962
Inmovilizado en curso	3.718	7.293	5.091
Resto de inmovilizado material	1.228	1.029	345
Otro inmovilizado material	28.419	35.635	22.175
Inversión en inmovilizado material	102.129	87.876	65.315

Las principales inversiones materiales e inmateriales del Grupo Iberia durante los últimos tres años están relacionadas con la adquisición de aviones (A-340, A-320, A-321, B-757 y ATR-72) y de sus correspondientes motores y repuestos.

Los costes financieros derivados de los contratos de arrendamiento financiero, en su mayoría de flota, están en algunos casos referenciados al LIBOR y en otros determinados por tipos de interés fijos, y sus cuotas instrumentadas en divisas. A 31 de diciembre de 2000 el importe acumulado de las cuotas pagadas ascendía a 42.320 millones de pesetas, el importe de las cuotas pendientes a 68.057 millones, que se distribuyen entre los años 2000 y 2009, mientras el importe de las opciones de compra se elevaba a 25.842 millones de pesetas.

Durante el ejercicio 1999 IBERIA adquirió seis aviones A-320 en régimen de arrendamiento financiero por un importe conjunto de 31.644 millones de pesetas. Además de esos seis aviones, las sociedades del Grupo Iberia tenían otros nueve aviones en arrendamiento financiero a 31 de diciembre de 1999.

Los anticipos de flota corresponden a las cantidades entregadas a cuenta por el Grupo Iberia a los fabricantes durante el periodo previo a la entrega del avión, como consecuencia de los compromisos de compra adquiridos y de acuerdo con el calendario establecido en cada contrato. Cuando la Compañía recibe el avión recupera dichas cantidades.

IV.5.2.2. Inmovilizado financiero

A 31 de diciembre de 2000 el valor neto de las inmovilizaciones financieras del Grupo Iberia era de 125.770 millones de pesetas. Una proporción elevada de ese importe estaba relacionado con nueve sociedades "Iberbus", que son las arrendadoras de otros tantos aviones A-340 a IBERIA.

En el siguiente cuadro se presenta la evolución que han tenido los diferentes proyectos de inversión financiera durante los últimos ejercicios.

Desembolsos acumulados del año	Millones de pesetas		
	2000	1999	1998
Participación financiera en sociedades A-340	692	315	856
Participación financiera en Interinvest	-	1.604	3.428
Participación financiera en OTP	1.198	-	-
Participación financiera en Viva Tours	-	225	-
Participación financiera en otras sociedades	543	22	3
Préstamos y dif. de cambio sociedades A-340	6.563	5.562	4.624
Préstamos y diferencias de cambio VIASA	-	-	-
Préstamos y dif. de cambio Andes Holding	-	-	-
Préstamos y dif. de cambio Aerolíneas Arg.	-	497	-
Bonos Iberbond	-	6.489	-
Otros préstamos	391	112	609
Depósitos	-	-	2.678
Fianzas	1.684	1.159	-
Inversión Financiera	11.071	15.985	12.198

Fuente: IBERIA; Dirección de Inversiones. Desinversión acumulada anual.

Adicionalmente, durante 1998 IBERIA compró a SEPI su participación en AVIACO. El valor atribuido al Fondo de Comercio de AVIACO se elevaba a cierre del pasado ejercicio a 21.824 millones de pesetas.

En el siguiente cuadro se presentan las cifras correspondientes a las desinversiones efectuadas durante los últimos ejercicios por el Grupo Iberia en su inmovilizado financiero. Los datos corresponden a la desinversión acumulada anual, de acuerdo con la información de cierre de la Dirección de Inversiones de la Compañía.

Desinversiones inmovilizado financiero	Millones de pesetas		
	2000	1999	1998
Valor contable neto	44.631	21.882	3.969
Venta de participaciones	546	20.530	3.115
Amadeus	546		
Canje acciones ARSA por Interinvest			3.047
SAVIA			68
Andes Holding		20.500	
Otras desinversiones financieras		30	
Disoluciones y liquidaciones (AVIACO)	42.740		
Recuperación préstamos, fianzas y depósitos	1.345	1.352	854
Valor de realización	44.631	21.882	3.969

Fuente: IBERIA. Dirección de Inversiones. Desinversión acumulada anual.

CAPITULO V

EL PATRIMONIO, LA SITUACIÓN FINANCIERA Y LOS RESULTADOS DEL EMISOR

V.1. INFORMACIONES CONTABLES INDIVIDUALES

- V.1.1.** Cuadro Comparativo de los Balances a 31 de diciembre de 2000, 1999 Y 1998
- V.1.2.** Cuadro Comparativo de las Cuentas de Pérdidas y Ganancias de los Ejercicios 2000, 1999 y 1998
- V.1.3.** Comentarios a los estados financieros individuales de los ejercicios 2000, 1999 y 1998

V.2. INFORMACIONES CONTABLES CONSOLIDADAS

- V.2.1.** Cuadro Comparativo de los Balances Consolidados a 31 de diciembre de 2000, 1999 y 1998
- V.2.2.** Cuadro Comparativo de las Cuentas de Pérdidas y Ganancias consolidadas de los ejercicios 2000, 1999 y 1998
- V.2.3.** Cuadro Comparativo de los estados de Cash Flow Consolidados de los ejercicios 2000, 1999 y 1998
- V.2.4.** Cuadro Comparativos de la evolución del fondo de maniobra consolidado de los ejercicios 2000, 1999 y 1998
- V.2.5.** Cuadro Comparativos de la evolución de la deuda financiera y otras deudas no comerciales consolidada de los ejercicios 2000, 1999 y 1998
- V.2.6.** Tratamiento contable específico de ciertas partidas
- V.2.7.** Operaciones de cobertura

V.3. EXPLICACIÓN ANALÍTICA DE LA CUENTA DE RESULTADOS

- V.3.1.** Valor añadido y resultado neto de la explotación
- V.3.2.** Resultados financieros
- V.3.3.** Resultados extraordinarios
- V.3.4.** Resultados netos
- V.3.5.** Conclusiones

V.4. COMENTARIOS SOBRE EL ESTADO DEL FLUJO DE CAJA

V.1. INFORMACIONES CONTABLES INDIVIDUALES

El informe de auditoría, acompañado de las cuentas anuales y del informe de gestión de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., correspondientes al ejercicio cerrado en diciembre de 2000, se presentan como Anexo II al presente folleto.

IBERIA se compromete a utilizar el sistema "Cifradoc" de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) para la remisión de la información pública periódica de carácter trimestral y semestral.

V.1.1. Cuadro comparativo de los balances al 31 de diciembre de 2000, 1999 y 1998

A continuación se presentan los balances de Iberia L.A.E. al 31 de diciembre de los tres últimos ejercicios económicos cerrados:

	Millones de pesetas		
	2000	1999	1998
ACTIVO			
TOTAL INMOVILIZADO	477.909	468.588	364.445
Gastos de establecimiento	105	285	465
Inmovilizaciones inmateriales	67.904	58.290	25.712
Inmovilizaciones materiales	289.466	282.070	202.194
- Flota aérea	224.424	218.469	147.089
Coste	424.216	407.562	338.809
Amortizaciones y provisiones	-199.792	-189.093	-191.720
- Otro inmovilizado material	65.042	63.601	55.105
Inmovilizaciones financieras	120.434	127.943	136.074
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	18.702	16.163	5.571
TOTAL ACTIVO CIRCULANTE	217.837	188.385	162.045
Existencias	15.780	10.285	8.744
Empresas del Grupo, deudores	6.930	12.353	14.385
Deudores	74.951	72.784	55.418
Inversiones financieras temporales	114.182	87.393	76.557
Tesorería	915	1.175	1.977
Ajustes por periodificación	5.079	4.395	4.964
TOTAL ACTIVO	714.448	673.136	532.061
PASIVO			
TOTAL FONDOS PROPIOS	172.827	150.961	150.209
Capital suscrito	118.485	118.478	114.727
Prima de emisión	16.049	16.049	-
Reserva legal	6.734	5.129	-
Reserva voluntaria	1.474	623	-
Reserva de revalorización y otras	34	-	-
Diferencias por ajuste del capital a euros	200	200	-
Pérdidas de ejercicios anteriores	-	-5.570	-15.809
Beneficios del ejercicio	29.851	16.052	51.291
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	6.323	2.503	1.147
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	204.899	140.994	139.992
Provisiones para pensiones	15.077	14.974	15.117
Provisiones para obligaciones con el personal	69.102	50.549	45.156
Provisión para grandes reparaciones	19.485	19.115	15.740
Provisión para responsabilidades	101.235	56.356	63.979
ACREEDORES A LARGO PLAZO	119.191	94.826	53.276
Deudas con entidades de crédito	91.078	89.794	48.322
Otros acreedores a largo	28.113	5.032	4.954
ACREEDORES A CORTO PLAZO	211.208	283.852	187.437
Deudas con entidades de crédito	18.980	56.982	35.910
Deudas con empresas del Grupo y asociadas	8.083	77.409	17.617
Acreedores comerciales	142.827	111.457	100.456
Remuneraciones pendientes de pago	18.234	18.704	16.235
Otras deudas no comerciales	22.968	19.220	17.193
Ajustes por periodificación	116	80	26
TOTAL PASIVO	714.448	673.136	532.061

V.1.2. Cuadro comparativo de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2000, 1999 y 1998

A continuación se recoge un cuadro comparativo de las cuentas de pérdidas y ganancias de Iberia L.A.E. correspondientes a los tres últimos ejercicios económicos cerrados:

	Millones de pesetas		
	2000	1999	1998
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	718.337	623.968	632.341
Importe neto de la cifra de negocios	682.362	596.272	606.953
Otros ingresos de explotación	35.975	27.696	25.388
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-712.281	-618.491	-584.362
Aprovisionamientos	-124.099	-86.186	-74.183
Gastos de personal	-211.416	-187.170	-166.168
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	-26.437	-19.895	-19.137
Variación de las provisiones de tráfico	-759	-602	-2.023
Otros gastos de explotación	-349.570	-324.638	-322.851
BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN	6.056	5.477	47.979
Ingresos de participaciones en capital	1.230	10.904	312
Ingresos de otros valores negociables	2	9.397	-
Otros intereses e ingresos asimilados	6.243	4.335	5.910
Diferencias positivas de cambio	14.778	18.132	6.295
Gastos financieros y asimilados	-11.103	-8.254	-7.663
Diferencias negativas de cambio	-13.425	-15.870	-8.529
Variación provisión inversiones financieras	-1.198		
RESULTADOS FINANCIEROS	-3.473	18.644	-3.675
BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	2.583	24.121	44.304
Beneficios en enajenación de inmovilizado	66.383	543	7.974
Ingresos extraordinarios	6.901	14.608	10.945
Ingresos y beneficios de otros ejercicios	5.192	12.760	13.546
Variación de las provisiones de inmovilizado	3.260	-9.143	382
Pérdidas procedentes del inmovilizado	-2.617	-584	-953
Gastos extraordinarios	-50.655	-24.446	-13.092
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	-259	-1.000	-305
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	28.205	-7.262	18.497
BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS	30.788	16.859	62.801
Impuesto sobre Sociedades	-937	-807	-11.510
BENEFICIOS DEL EJERCICIO	29.851	16.052	51.291

V.1.3. Comentarios a los estados financieros individuales de los ejercicios 2000, 1999 y 1998

Debido a la elevada proporción que representan los importes correspondientes a Iberia L.A.E. en los distintos conceptos de los Estados Financieros Consolidados del Grupo Iberia, se considera que los comentarios realizados en el ámbito del Grupo (ver apartado V.2.4.), explican de forma suficiente las variaciones producidas en los importes de los Estados Financieros Individuales de la Compañía.

V.2. INFORMACIONES CONTABLES CONSOLIDADAS

El informe de auditoría, acompañado de las cuentas anuales consolidadas y del informe de gestión consolidado del Grupo Iberia, correspondientes al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2000, se presenta como Anexo II al presente folleto.

V.2.1. Cuadro comparativo de los balances consolidados al 31 de diciembre de 2000, 1999 y 1998

A continuación se presentan los balances consolidados del Grupo Iberia al 31 de diciembre de los tres últimos ejercicios económicos:

	Millones de pesetas		
	2000	1999	1998
ACTIVO			
TOTAL INMOVILIZADO	480.212	433.902	375.657
Gastos de establecimiento	249	476	483
Inmovilizaciones inmateriales	71.077	61.429	31.820
Inmovilizaciones materiales	283.116	274.210	253.882
- Flota aérea	214.404	205.293	191.163
Coste	458.466	441.349	427.299
Amortizaciones y provisiones	-244.062	-236.056	-236.136
- Otro inmovilizado material	68.712	68.917	62.719
Inmovilizaciones financieras	125.770	97.784	89.469
Acciones de la Sociedad dominante	-	3	3
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN	19.624	20.724	21.824
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	19.170	16.563	6.965
TOTAL ACTIVO CIRCULANTE	231.575	215.675	191.692
Existencias	16.851	12.508	10.874
Deudores	89.068	104.989	71.986
Inversiones financieras temporales	118.279	90.831	99.729
Tesorería	1.466	2.396	3.591
Ajustes por periodificación	5.911	4.951	5.512
TOTAL ACTIVO	750.581	686.864	596.138
PASIVO			
FONDOS PROPIOS	193.688	168.752	158.147
Capital suscrito	118.485	118.478	114.727
Prima de emisión	16.049	16.049	-
Diferencias por el ajuste del capital a euros	200	200	-
Reservas de la Sociedad dominante	8.242	182	-15.809
- Reserva legal	6.734	5.129	-
- Pérdidas de ejercicios anteriores	-	-5.570	-15.809
- Reserva fusión	28	-	-
- Reserva revalorización	6	-	-
- Reservas voluntarias	1.474	623	-
Reservas en sociedades consolidadas por integración global	11.064	7.431	5.047
Reservas en sociedades puestas en equivalencia	6.174	393	1.043
Diferencias de conversión	-	553	114
Beneficios atribuibles a la Sociedad dominante	33.474	25.466	53.025
SOCIOS EXTERNOS	1.182	745	698
DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN	98	266	-
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	6.539	3.759	1.979
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	207.571	159.701	160.330
ACREEDORES A LARGO PLAZO	125.802	112.668	72.237
Deudas con entidades de crédito	95.455	104.535	67.333
Otros acreedores a largo plazo	30.347	8.133	4.904
ACREEDORES A CORTO PLAZO	215.701	240.973	202.747
Deudas con entidades de crédito	21.352	63.554	40.550
Acreedores comerciales	146.638	123.743	110.875
Otras deudas no comerciales	27.250	33.583	32.635
Remuneraciones pendientes de pago	18.922	19.321	18.499
Ajustes por periodificación	1.539	772	188
TOTAL PASIVO	750.581	686.864	596.138

V.2.2 Cuadro comparativo de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2000, 1999 y 1998

A continuación se presenta un cuadro comparativo de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas del Grupo Iberia, correspondientes a los tres últimos ejercicios económicos cerrados:

	Millones de pesetas		
	2000	1999	1998
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	746.638	646.325	665.334
Importe neto de la cifra de negocios	714.926	622.607	644.960
Otros ingresos de explotación	31.712	23.718	20.374
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-735.693	-636.700	-612.873
Aprovisionamientos	-129.583	-96.446	-88.216
Gastos de personal	-222.516	-209.981	-197.043
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	-28.574	-27.138	-26.327
Variación de las provisiones de tráfico	-740	-680	-2.266
Otros gastos de explotación	-354.280	-302.455	-299.021
BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN	10.945	9.625	52.461
Ingresos de participaciones en capital	12	30	27
Ingresos de otros valores negociables	-	9.742	-
Otros intereses e ingresos asimilados	6.338	5.095	7.315
Diferencias positivas de cambio	15.139	18.377	6.572
Gastos financieros y asimilados	-11.610	-10.232	-10.053
Variación de las provisiones de inversiones financieras	-1.198	3	-2
Diferencias negativas de cambio	-13.521	-16.094	-8.851
RESULTADOS FINANCIEROS	-4.840	6.921	-4.992
Particip. en resultados de sociedades puestas en equivalencia	5.319	7.399	2.411
Reversión diferencia negativa de consolidación	168	119	-
Amortización del fondo de comercio de Consolidación	-1.100	-1.100	-184
BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	10.492	22.964	49.696
Beneficios en enajenación de inmovilizado	62.811	3.148	6.548
Ingresos extraordinarios	8.215	25.543	11.046
Ingresos y beneficios de otros ejercicios	5.876	14.291	14.024
Pérdidas procedentes del inmovilizado	-2.610	-637	-977
Variación de las provisiones de inmovilizado	-	-4.328	-713
Gastos extraordinarios	-47.364	-28.196	-13.160
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	-587	-1.703	-497
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	26.341	8.118	16.271
BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS	36.833	31.082	65.967
Impuesto sobre Sociedades	-2.918	-5.486	-12.796
BENEFICIOS CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO	33.915	25.596	53.171
Beneficios atribuibles a socios externos	-441	-130	-146
BENEFICIOS DEL EJERCICIO ATRIBUIDOS A LA SOCIEDAD DOMINANTE	33.474	25.466	53.025

V.2.3. Cuadro comparativo de los estados de cash flow consolidados de los ejercicios 2000, 1999 y 1998

A continuación se presenta un cuadro comparativo de los estados de cash flow consolidados del Grupo Iberia, correspondientes a los tres últimos ejercicios económicos cerrados. Estos estados de Cash Flow se han preparado de acuerdo con el International Accounting Standard número 7:

	Millones de pesetas		
	2000	1999	1998
Cash flow procedente de las operaciones			
Beneficio de las actividades ordinarias	10.492	22.964	49.696
Ajustes			
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	28.574	27.138	26.327
Provisiones para riesgos y gastos	5.748	3.517	9.794
Amortización del fondo de comercio	932	981	184
Variación de las provisiones de tráfico	740	680	2.266
Gastos a distribuir en varios ejercicios	2.914	3.819	2.400
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	-1.000	-660	-1.701
Participación en resultados de sdades. puestas en equivalenc.	-5.319	-7.399	-2.411
Diferencias de cambio netas procedentes del largo plazo	-6.993	-6.386	4.490
Diferencias de cambio netas procedentes del corto plazo	-	-	-
Ingresos financieros	-6.350	-14.867	-7.342
Gastos financieros	11.610	10.232	10.053
Variación de las provisiones de inversiones financieras	1.198	-3	2
Impuestos anticipados y diferidos generados en el ejercicio	4.258	-2.966	-5.324
Otras variaciones que suponen cash flow			
Existencias	-4.599	-3.654	-1.374
Deudores	15.437	-31.666	4.041
Ajustes por periodificación	-960	561	-223
Cuentas a pagar por operaciones	24.974	12.868	-1.558
Otras cuentas a pagar	2.063	11.962	-2.302
Otras variaciones en el capital circulante	1.100	2.440	310
Resultados extraordinarios imputables a las operaciones	-34.452	-7394	11.413
Ajustes			
Provisiones para riesgos y gastos	42.122	12.132	5.223
Impuesto sobre Sociedades pagado en el ejercicio	-10.946	-15.094	-5.652
Cash flow neto procedente de las operaciones	81.543	19.205	98.312
Cash flow procedente de las actividades de inversión			
Adquisiciones de activo fijo			
Inmovilizado inmaterial y gastos de establecimiento	-2.460	-5.920	-818
Inmovilizado material	-97.857	-80.387	-65.315
Adquisición de participaciones en sociedades consolidadas	-	-540	-39.715
Otras inversiones financieras	-7.574	-11.026	-10.646
Ingresos procedentes de la enajenación de inmovilizado			
Inmovilizado inmaterial y gastos de establecimiento	2	5.242	1.463
Inmovilizado material	56.679	46.580	16.521
Ingresos procedentes de la enajenación de inversiones financieras a largo plazo			
Inversiones financieras en sociedades consolidadas	65.167	-	2.695
Otras inversiones financieras	475	10.886	829
Adquisición de inversiones financieras temporales	-	-265	-5.399
Ingresos por enajenación de inversiones financieras temporales	1.515	1.964	7.768
Ingresos financieros	6.350	14.837	7.315
Dividendos recibidos	-	7.317	27
Resultados extraord. imputables a las actividades de inversión	60.732	15.512	4.858
Ajustes por			
Beneficio neto en la enajenación del inmovilizado	-60.124	-2.511	-5.571
Depreciación del inmovilizado	-	-105	115
Variación de las provisiones del activo fijo	-	4.432	601
Efecto de la mejora patrimonial 'Amadeus Group'	-	-17.329	-
Exclusión de las Sdades. Iberbus del perímetro de consolid.	-639	-	-
Cancelación de intereses capitalizados	-	-	725

	Millones de pesetas		
	2000	1999	1998
Cash flow neto procedente de (utilizado en) las actividades de inversión	22.266	-11.313	-84.547
Cash flow procedente de las actividades financieras			
Ampliación de capital	-	20.000	-
Reducción de capital	-	-51	-
Dividendos pagados	-8.063	-35.332	-
Diferencias de conversión	-	-	-
Ingresos por deudas a largo plazo			
Entidades de crédito y similares	23.528	5.768	15.559
Otras deudas	5	-	13
Reembolso de deudas a largo plazo			
Entidades de crédito y similares	-22.606	-12.827	-29.369
Otras deudas	-50	-29	-445
Ingresos de deudas con entidades de crédito a corto plazo	824	28.971	22.935
Reembolso de deudas a corto plazo	-58.001	-12.557	-9.294
Acciones de la sociedad dominante	3	-	4
Gastos financieros	-11.610	-10.229	-10.055
Cash flow neto utilizado en las actividades financieras	-75.970	-16.286	-10.652
Incremento neto de la tesorería y equivalentes	27.839	-8.394	3.113
Saldo inicial de tesorería y equivalentes	85.731	94.125	91.012
Saldo final de tesorería y equivalentes	113.570	85.731	94.125
Conciliación de la tesorería y equivalentes			
Tesorería según balance de situación	1.466	2.396	3.591
Deuda pública	12.164	17.575	19.322
Imposiciones a corto plazo	99.940	65.760	71.212
Saldo final de tesorería y equivalentes	113.570	85.731	94.125

V.2.4. Cuadro comparativo de la evolución del fondo de maniobra consolidado de los ejercicios 2000, 1999 y 1998

A continuación se presenta un cuadro comparativo de evolución del fondo de maniobra consolidado del Grupo Iberia, correspondiente a los tres últimos ejercicios económicos cerrados:

	Millones de pesetas		
	2000	1999	1998
Existencias	16.851	12.508	10.874
Deudores	89.068	104.989	71.986
-Deudas por compras o prestaciones de servicios	-96.996	-93.280	-83.192
-Anticipo de clientes	-49.642	-30.463	-27.683
-Remuneraciones pendientes de pago	-18.922	-19.321	-18.499
-Otros acreedores y deudas no comerciales	-27.250	-33.583	-32.635
Fondo de maniobra de explotación	-86.891	-59.150	-79.149
-Deudas con entidades de crédito a corto plazo	-21.352	-63.554	-40.550
Inversiones financieras temporales	118.279	90.831	99.729
Tesorería	1.466	2.396	3.591
Fondo de maniobra neto	11.502	-29.477	-16.379
Fondo de maniobra financiero (sin existencias)	-5.349	-41.985	-27.253

	2000	1999	1998
Indicadores de rotación expresados en días			
Crédito medio Clientes Deudores (1)	44,8	60,7	40,2
Plazo medio pago proveedores (2)	72,2	84,2	77,3
Anticipo de clientes (ventas no utilizadas) (%) (3)	7,25%	5,30%	4,66%

(1) Calculado como Deudores / Importe neto de la cifra de negocios x 360

(2) Calculado como Deudas por compras o prestaciones de servicios / (Aprovisionamientos + Otros gastos de explotación) x 360

(3) Calculado como Anticipo de clientes / (Anticipo de clientes + Ingresos de pasaje y carga)

El fondo de maniobra de explotación se ha mantenido estable a lo largo del periodo, siendo importante destacar su incremento en 1999 debido a una mayor cifra de ventas no liquidadas de manera puntual en el cambio de ejercicio.

El fondo de maniobra neto ha experimentado un incremento en el último periodo debido a la reducción del endeudamiento y a las mayores disponibilidades líquidas.

V.2.5. Cuadro comparativo de la evolución de la deuda financiera y otras deudas no comerciales consolidada de los ejercicios 2000, 1999 y 1998

A continuación se presenta un cuadro comparativo de la evolución de la deuda financiera y otras deudas no comerciales consolidada del Grupo Iberia, correspondientes a los tres últimos ejercicios económicos cerrados:

	Millones de pesetas		
	2000	1999	1998
Deuda a largo plazo			
Obligaciones y otros valores negociables	-	-	-
Deudas con entidades de crédito a largo plazo	95.455	104.535	67.333
Otros acreedores a largo plazo	30.347	8.133	4.904
- Deuda fiscal (*)	28.629	6.331	3.073
- Otros acreedores	1.718	1.802	1.831
Total endeudamiento financiero a largo plazo	125.802	112.668	72.237
Deuda a corto plazo			
Deudas con entidades de crédito a corto plazo	21.352	63.554	40.550
Total endeudamiento financiero a corto plazo	21.352	63.554	40.550
Total endeudamiento financiero	147.154	176.222	112.787
Total endeudamiento financiero neto (**)	-1.220	76.664	6.394
Otros acreedores y otras deudas no comerciales a corto plazo	27.250	33.583	32.635
- Deuda fiscal Administraciones públicas a corto plazo (*)	4.227	10.946	15.094
- Otras deudas no comerciales	23.023	22.637	17.541
Total deudas no comerciales	27.250	33.583	32.635

(*) Por impuesto de sociedades

(**) Calculado como Total endeudamiento financiero –Deuda fiscal –Tesorería e Inversiones financieras temporales.

Asimismo se presenta un cuadro en el que se indica el servicio futuro a la deuda del Grupo Iberia, para cada uno de los tres últimos ejercicios económicos cerrados. La composición de dicha deuda con entidades de crédito, correspondientes a préstamos y operaciones de arrendamiento financiero, de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

2000	Divisa	Millones de Pesetas					
		Deudas con Vencimiento en:					
		2001	2002	2003	2004	2005	Años Sigüientes
Deuda:							
En pesetas		7.699	3.013	4.122	3.767	576	947
En divisa:	Yenes	4.395	1.864	2.154	-	-	-
	Euros	5.194	5.286	5.800	5.522	5.421	37.384
	Dólar USA	2.773	6.985	3.333	-	-	-
	Marco alemán	1.291	1.307	1.325	6.649	-	-
		21.352	18.455	16.734	15.938	5.997	38.331

1999	Divisa	Millones de Pesetas					
		Deudas con Vencimiento en:					
		2000	2001	2002	2003	2004	Años Sigüientes
Deuda:							
En pesetas		9.254	4.344	2.548	3.919	4.382	639
En divisa:	Yenes	606	4.575	1.940	2.242	-	-
	Euros	3.966	3.897	3.819	4.334	4.055	31.747
	Dólar USA	48.594	5.714	14.344	1.931	-	-
	Marco alemán	1.134	1.141	1.172	1.205	6.587	-
		63.554	19.671	23.823	13.631	15.024	32.386

1998	Divisa	Millones de Pesetas					
		Deudas con Vencimiento en:					
		1999	2000	2001	2002	2003	Años Sigüientes
Deuda:							
En pesetas		12.546	2.084	2.381	1.717	2.898	3.671
En divisa:	Yenes	376	468	3.542	1.502	1.736	-
	ECU	816	816	816	816	816	4.691
	Dólar USA	25.458	2.937	14.213	5.276	2.544	3.096
	Marco alemán	1.354	1.153	1.158	1.188	1.219	6.595
		40.550	7.458	22.110	10.499	9.213	18.053

A continuación se exponen ratios financieros relativos a la estructura de pasivo del Grupo Iberia:

	2000	1999	1998
Endeudamiento financiero Total	147.154	176.222	112.787
Fondos propios	193.688	168.752	158.147
% Endeudamiento financiero Total / Fondos propios	76,0%	104,4%	71,3%
Endeudamiento total a largo plazo	125.802	112.668	72.237
Deudas totales (*)	341.503	353.641	274.984
% Endeudamiento a largo plazo / Deudas totales (*)	36,8%	31,9%	26,3%
Endeudamiento total a corto plazo	215.701	240.973	202.747
Deudas totales (*)	341.503	353.641	274.984
% Endeudamiento a corto plazo / Deudas totales (*)	63,2%	68,1%	73,7%
Endeudamiento financiero Total	147.154	176.222	112.787
Deudas totales (*)	341.503	353.641	274.984
% Endeudamiento financiero total / Deudas totales (*)	43,1%	49,8%	41,0%

(*) Calculadas como Acreedores a largo plazo + Acreedores a corto plazo.

En términos generales, se ha producido un incremento del endeudamiento en el periodo observado, principalmente en 1999, como se desprende de los ratios que se han expuesto, para acometer las inversiones en flota necesarias. En cualquier caso, analizando el endeudamiento financiero del balance neto de las partidas de circulante disponible (tesorería y equivalentes), en el año 2000 el Grupo Iberia presenta un excedente neto positivo de caja para cubrir la deuda del periodo.

V.2.6. Tratamiento contable específico de ciertas partidas

Inmovilizado Inmaterial

Los bienes adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se han incorporado al inmovilizado inmaterial por el coste del bien, sin incluir costes financieros, y se amortizan con idénticos criterios que los elementos de la misma naturaleza del inmovilizado material, reflejándose en el pasivo la deuda total por las cuotas de arrendamiento más el importe de la opción de compra. La diferencia entre ambos importes, que representa los gastos financieros de la operación, se incluye en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación consolidado y se imputa a los resultados de cada ejercicio de acuerdo con un criterio financiero.

Venta de documentos de transporte y utilización de los mismos por el servicio de vuelo

La venta de billetes, así como la de los documentos de tráfico por carga y otros servicios, se registran, inicialmente, con abono al epígrafe "Anticipos de clientes" del balance de situación consolidado. El saldo de este epígrafe del balance de situación consolidado representa el pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de 2000 y pendientes de utilizar a dicha fecha. Los correspondientes ingresos por estos conceptos se reconocen en el momento de realizarse el transporte o servicio.

V.2.7. Operaciones de cobertura

Dada la naturaleza de su negocio, IBERIA está inevitablemente expuesta a las oscilaciones en los tipos de cambio de moneda, en los tipos de interés y en el precio del combustible. Con el objetivo de minimizar el impacto de dichas fluctuaciones en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, la Compañía mantiene una política de gestión activa de los riesgos asociados a dichas variables, realizando distintas operaciones de cobertura (*hedging*). IBERIA no pretende tomar posiciones especulativas con la realización de estas operaciones, sino reducir el nivel de incertidumbre, y poder lograr los márgenes presupuestados en su negocio principal.

Operaciones de cobertura de tipos de interés y de cambio de monedas

Unos elevados porcentajes de los ingresos que recibe y de los gastos, tanto operativos como financieros, que soporta IBERIA vienen denominados en monedas extranjeras, incluyendo el dólar americano, de manera que la Compañía está expuesta a las fluctuaciones en los tipos de cambio entre dichas monedas y el euro. El establecimiento oficial, a partir del 1 de enero de 1999, de unos tipos de cambio fijos para las divisas de los estados miembros de la Unión Europea que participan en la tercera fase de la Unión Monetaria Europea, entre los que se encuentra España, ha eliminado el riesgo de tipo de cambio entre la peseta y las monedas del resto de países europeos participantes. Sin embargo, una parte significativa de los ingresos y gastos operativos de IBERIA están referenciados a otras divisas diferentes del euro, principalmente en dólares americanos. En consecuencia, fluctuaciones apreciables en el tipo de cambio entre el euro y el dólar podrían tener un efecto negativo en los resultados de la explotación de los negocios de la Compañía. En particular, una depreciación en el valor del euro con relación al dólar podría provocar un incremento en los costes de combustible, de repuestos de flota y de arrendamientos operativos de aeronaves. Una apreciación en la cotización del euro con relación al dólar podría conducir a una reducción en los ingresos de explotación del Grupo que estén denominados en dólares.

Para minimizar su exposición a los tipos de cambio, IBERIA aplica las siguientes estrategias:

- Equilibrar cualquier deuda denominada en una moneda extranjera con un bien (o derivado) en la misma moneda, con la finalidad de evitar incurrir en cualquier riesgo por cambio en la paridad de la peseta con esa divisa.
- Compensar los flujos de caja de cada una de las divisas y cubrir las posiciones netas remanentes utilizando operaciones de cobertura (o hedging), principalmente *swaps* de monedas, reduciendo de esta manera el riesgo del negocio.

El riesgo de tipo de cambio en la posición de Balance, derivado de la existencia de activos y pasivos denominados en divisas, está completamente cubierto. Las diferencias de cambio por revalorización de activos y pasivos se han visto compensadas en su totalidad durante el último año. A principios de 1999, una deuda por operaciones de arrendamiento denominada en yenes japoneses, cuyo importe se elevaba a 4.600 millones de yenes, fue convertida a euros, con lo que se evitó la fuerte apreciación que tuvo la cotización de la moneda japonesa con relación al euro en el periodo 1999-2000.

IBERIA tiene una cobertura natural del riesgo de tipo de cambio en la posición de flujos (*cash flow*) al mantener un equilibrio entre el montante de los ingresos y el de los gastos denominados en cada una de las monedas, excepto con relación al dólar, en el cual la Compañía tiene una posición estructuralmente corta, debido al volumen de gastos denominados en dólares, incluyendo costes de combustible, pagos correspondientes a los arrendamientos operativos de flota, así como a las compras de equipos, repuestos y otros consumos de mantenimiento. En los últimos años, esta posición corta en dólares se ha incrementado debido a los pagos de arrendamiento de la nueva flota y la subida del precio de combustible.

Para cubrir esta posición corta, IBERIA aplica una política de cobertura estratégica sobre un horizonte pluri-anual (de 3 a 5 años), financiando la nueva flota en euros y permutando rentas de arrendamientos en dólares a pagos en las divisas excedentes: euros (50%), libras esterlinas (18%) y francos suizos (8%). Adicionalmente, la Compañía realiza una cobertura táctica en horizonte anual y con referencia presupuestaria, para cubrir la posición corta remanente en dólares, a través de la utilización de derivados (*forwards*, opciones) y de la gestión de la relación dólar / libra (IBERIA tiene una posición larga en libras esterlinas). Con la aplicación de estas políticas de cobertura, junto al aumento del volumen de las ventas realizadas en los vuelos del Atlántico, IBERIA ha logrado neutralizar de forma efectiva la apreciación del dólar frente al euro, que se ha producido desde la creación de la moneda única europea.

Con relación a otras divisas diferentes al dólar, IBERIA ha venido generando históricamente ingresos denominados en monedas extranjeras que compensan o exceden a los volúmenes de gastos correspondientes a dichas monedas. En concreto, el volumen de los ingresos en euros ha equilibrado al montante de gastos en la moneda única europea, desde su entrada en funcionamiento en enero de 1999. Y, por otra parte, las cifras de los ingresos obtenidos en libras esterlinas han superado históricamente el volumen de gastos denominados en dicha divisa en los que ah incurrido la Compañía.

Debido a la fuerte revalorización del dólar contra el euro (aproximadamente un 30%) y al alza de los tipos de interés, las coberturas en la posición de flujos han generado resultados positivos de 10.200 millones de pesetas (6.000 millones por coberturas estratégicas y otros 4.200 millones como resultado de las coberturas tácticas), compensando prácticamente la totalidad del impacto de aquellas subidas en la cuenta de resultados. El siguiente cuadro muestra el resultado obtenido en la gestión del riesgo a la variación de los tipos de cambio en flujos, considerando la evolución real de las cotizaciones de las monedas durante el ejercicio 2000 sobre los valores medios reales del año anterior:

Impacto de la variación tipos de cambio en los resultados (2000/1999)	
• Ingresos teóricos antes de la aplicación de coberturas	24.400
• Gastos teóricos antes de la aplicación de coberturas	-36.100
➤ Resultado antes de la aplicación de coberturas	-10.700
Coberturas estratégicas	
• Resultados de coberturas estratégicas	6.000
➤ Resultado después de coberturas estratégicas	-4.700
Coberturas tácticas	
• Resultados de coberturas tácticas	4.200
➤ Resultado después de coberturas estratégicas y tácticas	-500

Importes expresados en millones de pesetas.

Si la compañía no hubiera realizado las coberturas, los flujos de caja hubieran sido 10.200 millones peor que el resultado final obtenido. Las coberturas estratégicas permitieron recuperar 6.000 millones, y las tácticas otros 4.200 millones de pesetas adicionales.

IBERIA emplea *swaps* para cubrir su exposición a las variaciones en los tipos de interés. La estrategia de la cobertura ha cambiado desde un 90% variable / 10% fijo durante la década de los años noventa, a una posición equilibrada 45% variable / 55% fijo en diciembre de 2000. En ese momento, el equipo gestor consideraba esta política como una aproximación prudente al esperado descenso de tipos (hoy ya en curso), que permitirá aumentar en las próximas financiaciones la proporción del tipo variable.

Operaciones de cobertura del precio del combustible de aviones

Los costes por consumo de combustible de los aviones tienen un peso importante en los gastos de explotación del Grupo Iberia (13,0% en el ejercicio 2000).

IBERIA tiene diseñada una política dinámica de cobertura del precio del combustible. Por un lado, la Compañía sigue un programa estratégico de contratos a largo plazo, con la intención de cubrir hasta un 50% del consumo previsto a tres años vista; y también un plan táctico anual, destinado a cubrir hasta un 25% adicional del consumo previsto a un año. El 25% restante es gestionado a lo largo del año en cuestión. IBERIA utiliza el Jet-fuel como un *commodity* en las acciones de cobertura de su precio, y emplea una combinación de herramientas financieras (*swaps* de *commodities* a corto plazo, *caps*, *collars* sin coste, etc.) en el mercado de productos derivados del petróleo.

En la actualidad, un 48% del volumen de consumo estimado para el año 2001 está cubierto a un precio medio equivalente a 18,6 dólares / barril, aproximadamente; y un 42% adicional sobre la estimación anual esta cubierto con *collars* a un precio comprendido, aproximadamente, en el rango 23-32 dólares / barril, mientras que el restante 10% permanece sin cobertura para ser comprado en el mercado *spot*. Esta equivalencia está sujeta al diferente comportamiento en la evolución de los precios del crudo y de los productos refinados.

Actualmente, debido a las condiciones del mercado, IBERIA no tiene coberturas sobre sus estimaciones de consumo de combustible para los años 2002 y 2003, porque está esperando una mejora en el precio del petróleo en los mercados internacionales en el transcurso de los próximos meses.

A continuación se presenta el desglose de las operaciones que mantenía IBERIA al 31 de diciembre de 2000, 1999 y 1998, de acuerdo con el siguiente criterio: valores nominales para coberturas de posiciones patrimoniales, así como para opciones, seguros de cambio y operaciones de cobertura de combustible, y valores actuales de las rentas cubiertas para el resto de coberturas de flujos de cobros y pagos futuros.

Importes en millones de pesetas	2000	1999	1998
COBERTURA DE POSICIONES PATRIMONIALES			
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de cambio			
Cross currency swaps (permutas de divisas)	97.952	22.731	13.365
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de interés			
IRS´s (permutas financieras sobre tipos de interés)	18.351	20.406	7.573
COBERTURA DE POSICIONES PATRIMONIALES			
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de cambio y de tipo de interés			
Cross currency interest rate swaps (permutas financieras y de divisas)	26.365	28.968	28.324
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de cambio			
Cross currency swaps (permutas de divisas)	27.856	82.790	73.062
Operaciones CALL compradas	39.952	4.511	-
Operaciones CALL vendidas	17.601	-	-
Operaciones PUT vendidas	41.899	4.150	-
Seguros de cambio	13.210	768	-
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de interés			
IRS´s (permutas financieras sobre tipos de interés)	5.670	15.411	-
Otras operaciones de cobertura			
Operaciones de cobertura precios de combustible	93.560	60.477	78.684

V.3. EXPLICACIÓN ANALÍTICA DE LA CUENTA DE RESULTADOS

A continuación se presenta la composición de la cuenta de pérdidas y ganancias resumida en sus principales conceptos, así como la evolución de la ponderación de cada uno de ellos sobre los ingresos de explotación:

	Estructura			Evolución	
	2000	1999	1998	2000	1999
+ Ingresos de Explotación	100,0%	100,0%	100,0%	15,5%	-2,9%
- Gastos de aprovisionamientos y otros	-64,8%	-61,7%	-58,2%	21,3%	3,0%
= Valor Añadido Ajustado	35,2%	38,3%	41,8%	6,2%	-11,0%
- Gastos de personal	-29,8%	-32,5%	-29,6%	6,0%	6,6%
= Rdo Bruto de Explotación	5,4%	5,8%	12,2%	7,5%	-53,8%
- Amortización y provisión circul.	-3,9%	-4,3%	-4,3%	5,4%	-2,7%
= Rdo Neto de Explotación	1,5%	1,5%	7,9%	13,7%	-81,7%
+/- Rdos financieros Fondos Ajenos	-0,6%	1,1%	-0,8%	-169,9%	-238,6%
+/- Rdos financieros de Grupo	0,6%	1,0%	0,3%	-31,6%	188,2%
= Rdo Actividades Ordinarias	1,4%	3,6%	7,5%	-54,3%	-53,8%
+/- Rdos Extraordinarios	3,5%	1,3%	2,4%	224,5%	-50,1%
= Rdo Consolidado antes de imp.	4,9%	4,8%	9,9%	18,5%	-52,9%
+/- Impuestos	-0,4%	-0,8%	-1,9%	-46,8%	-57,1%
= Rdo Consolidado neto	4,5%	4,0%	8,0%	32,5%	-51,9%
+/- Atribuido a minoritarios	-0,1%	0,0%	0,0%	239,2%	-11,0%
= Rdo atribuido a S. Dominante	4,5%	3,9%	8,0%	31,4%	-52,0%

V.3.1. Valor añadido y resultado neto de la explotación

A continuación se presenta el resultado neto de la explotación desglosado en ingresos y gastos. La explicación de las desviaciones interanuales de los conceptos que a continuación se exponen se recogen en el Capítulo IV. 2.1.3. Ingresos de explotación y en el Capítulo IV.2.4. Descripción de los gastos de explotación.

	2000	1999	1998	Variación	
				2000/1999	1999/1998
Ingresos de Explotación	746.638	646.325	665.334	15,5%	-2,9%
Gastos de aprovisionamientos y otros	-483.863	-398.901	-387.237	21,3%	3,0%
Valor añadido ajustado	262.775	247.424	278.097	6,2%	-11,0%
Gastos de personal	-222.516	-209.981	-197.043	6,0%	6,6%
Resultado bruto de explotación	40.259	37.443	81.054	7,5%	-53,8%
Amortización y provisión de circulante	-29.314	-27.818	-28.593	5,4%	-2,7%
Resultado neto de explotación	10.945	9.625	52.461	13,7%	-81,7%

V.3.2. Resultados financieros

A continuación se presentan la evolución de los resultados financieros del Grupo Iberia al 31 de diciembre de los tres últimos ejercicios económicos:

Resultados financieros netos	2000	1999	1998	Variación	
				2000/1999	1999/1998
Ingresos de participaciones en capital	12	30	27	-60,0%	11,1%
Ingresos de otros valores negociables	0	9.742	0	n/s	n/s
Otros intereses e ingresos asimilados	6.338	5.095	7.315	24,4%	-30,3%
Diferencias de cambio positivas	15.139	18.377	6.572	-17,6%	179,6%
Ingresos financieros	21.489	33.244	13.914	-35,4%	138,9%
Gastos financieros y asimilados	-11.610	-10.232	-10.053	13,5%	1,8%
Variación provisión inversiones financieras	-1.198	3	-2	c/s	c/s
Diferencias negativas de cambio	-13.521	-16.094	-8.851	-16,0%	81,8%
Gastos financieros	-26.329	-26.323	-18.906	0,0%	39,2%
Resultados financieros de fondos ajenos	-4.840	6.921	-4.992	-169,9%	-238,6%
Participación en resultados de sociedades puestas en equivalencia	5.319	7.399	2.411	-28,1%	206,9%
Reversión diferencia negativa de consolidación	168	119	0	41,2%	n/s
Amortización del fondo de comercio de Consolidación	-1.100	-1.100	-184	0,0%	497,8%
Resultados financieros de Grupo	4.387	6.418	2.227	-31,6%	188,2%
Resultados financieros netos	-453	13.339	-2.765	-103,4%	-582,4%

En el año 1999 se produjo la venta de algo más del 50% de la participación de la Compañía en Equant, registrándose la plusvalía producida (casi 9800 millones de pesetas) en el epígrafe correspondiente de ingresos financieros originados por la venta de participaciones.

Como consecuencia de la variación de la paridad peseta/dólar y del aumento de ingresos (incremento de nuestras ventas en los mercados internacionales) y de las partidas de gastos nominadas en dólares (combustible, alquiler de flota, etc.), en los ejercicios 1999 y 2000 se han producido unos importantes volúmenes de diferencias de cambio, poniéndose de manifiesto que la compañía presenta una posición en los flujos operativos en divisas positivamente equilibrada.

Por último, indicar que en el año 2000 se ha recogido en los resultados financieros la dotación del 100% de la participación de la Compañía en OTP (On-line Travel Portal), portal de ventas por Internet creado a finales del año 2000 con otras compañías aéreas europeas.

A continuación se detallan los gastos financieros en relación con la deuda. Asimismo se muestra el incremento del ratio de gastos financieros sobre resultado de explotación, como consecuencia de la política de renovación de flota llevada a cabo por el Grupo Iberia:

Gastos financieros			
	2000	1999	1998
Gastos financieros brutos (1)	9.992	7.949	12.332
Gastos financieros netos (2)	9.200	6.546	9.940
Endeudamiento financiero (3)	147.154	176.222	112.787
Gastos financieros sobre Ingresos de Explotación	1,3%	1,2%	1,9%
Gastos financieros sobre Rdo. Explotación	91,3%	82,6%	23,5%
Coste estimado de la deuda bruta (4)	6,8%	4,5%	10,9%
Coste estimado de la deuda neta (4)	6,3%	3,7%	8,8%

(1) Gastos financieros y asimilados + diferencias negativas de cambio - diferencias de cambio positivas

(2) Gastos financieros brutos sin el escudo fiscal

(3) Según página 8 del Capítulo V

(4) Gastos financieros brutos o netos / endeudamiento financiero

V.3.3. Resultados extraordinarios

A continuación se presenta la evolución de los resultados extraordinarios del Grupo Iberia al 31 de diciembre de los tres últimos ejercicios económicos:

Resultados extraordinarios	2000	1999	1998	Variación	
				2000/1999	1999/1998
Beneficio en enajenación de inmovilizado	62.811	3.148	6.548	1895,3%	-51,9%
Ingresos extraordinarios	8.215	25.543	11.046	-67,8%	131,2%
Ingresos y beneficios de otros ejercicios	5.876	14.291	14.024	-58,9%	1,9%
Ingresos extraordinarios	76.902	42.982	31.618	78,9%	35,9%
Pérdidas procedentes de inmovilizado	-2.610	-637	-977	309,7%	-34,8%
Gastos extraordinarios	-47.364	-28.196	-13.160	68,0%	114,3%
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	-587	-1.703	-497	-65,5%	242,7%
Variación de provisiones de inmovilizado	0	-4.328	-713	-100,0%	507,0%
Gastos extraordinarios	-50.561	-34.864	-15.347	45,0%	127,2%
Resultados extraordinarios	26.341	8.118	16.271	224,5%	-50,1%

Los resultados extraordinarios del año 1999, en el apartado de ingresos recogen como elementos mas importantes la recuperación de una serie de provisiones una vez que desaparecieron los riesgos o condiciones que generaron su dotación y el cobro de AENA de una serie de ingresos de años anteriores por diferencias tarifarias en el handling. En el apartado de gastos destaca la dotación de 10.000 millones de pesetas para el plan de rejuvenecimiento de plantilla y la dotación de una serie de riesgos en participaciones (Aerolíneas Argentinas) y el pago de indemnizaciones en los procesos de cierre de VIVA y de fusión de AVIACO.

En el año 2000, en el apartado de ingresos el apartado más significativo es la plusvalía generada (más de 61.000 millones de pesetas) por la venta de una parte de nuestra participación en Amadeus, mientras que en apartado de gastos destaca la dotación de 30.000 millones de pesetas para la realización de un segundo plan de rejuvenecimiento que se iniciara en la segunda parte del año 2001, la dotación casi completa de nuestros riesgos en Aerolíneas Argentinas y la dotación de una serie de provisiones para cubrir de forma prudente riesgos estimados (determinadas reclamaciones judiciales, riesgos fiscales, etc).

V.3.4. Resultados netos

A continuación se presenta la evolución de las diferentes partidas de resultados del Grupo Iberia al 31 de diciembre de los tres últimos ejercicios económicos:

Resultados del ejercicio	2.000	1.999	1.998	Variación	
				2000/1999	1999/1998
Resultados de explotación	10.945	9.625	52.461	13,7%	-81,7%
Resultados financieros fondos ajenos	-4.840	6.921	-4.992	-169,9%	-238,6%
Resultados financieros grupo	4.387	6.418	2.227	-31,6%	188,2%
Resultados extraordinarios	26.341	8.118	16.271	224,5%	-50,1%
Resultados antes de impuestos	36.833	31.082	65.967	18,5%	-52,9%
Impuesto de sociedades	-2.918	-5.486	-12.796	-46,8%	-57,1%
Resultado consolidado del ejercicio	33.915	25.596	53.171	32,5%	-51,9%
Beneficio atribuido a socios externos	-441	-130	-146	239,2%	-11,0%
Beneficio del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	33.474	25.466	53.025	31,4%	-52,0%

Durante el año 2000 se ha producido un importante incremento de los ingresos de explotación de más del 15%, gracias a la puesta en práctica de políticas comerciales acertadas y al buen comportamiento de los mercados, lo que nos ha permitido superar los objetivos establecidos para el ejercicio.

Sin embargo, los resultados de explotación, que mejoran un 14% frente al año anterior, recogen solo parcialmente el importante crecimiento de la cifra de negocios fundamentalmente por dos elementos: el extraordinario crecimiento de nuestro gasto en combustible, que en pesetas aumento casi un 56% (produciendo un incremento en esta partida de gasto de más de 34.000 millones de pesetas); y el gasto derivado de la renovación de flota al sustituir flota totalmente amortizada en muchos casos por flota nueva con el consiguiente incremento de costes que supone esta inversión de futuro, creciendo la suma de alquiler de aviones más amortizaciones en casi 11.500 millones de pesetas en el año 2000 frente a 1999.

Conviene destacar que los gastos gestionables de forma directa por la compañía, han tenido un comportamiento moderado e inferior en su crecimiento al que se produce en los ingresos (por ejemplo los gastos de personal que crecen un 6% o los gastos de mantenimiento que disminuyen un 0,9%, básicamente por el efecto de la retirada y sustitución de la flota antigua).

La baja tasa impositiva de este ejercicio 2000 se produce, además de por la recuperación en el impuesto de sociedades de Iberia L.A.E. de determinadas provisiones de filiales, fundamentalmente por el diferimiento por reinversión de la plusvalía generada por la venta parcial de la participación de dicha compañía en Amadeus, lo que ha permitido acogerse a los beneficios referidos en la ley del impuesto, siendo aplicados a los planes de inversiones para los próximos ejercicios.

V.3.5. Conclusiones

A continuación se presenta la evolución de ratios correspondientes a la estructura financiera del Grupo Iberia a 31 de diciembre de los tres últimos ejercicios económicos:

	2000	1999	1998
Rentabilidad Fondos Propios	17,3%	15,1%	33,5%
1.- Rentabilidad Explotación	4,8%	11,1%	25,2%
1.1.- R.O.I.	5,4%	7,3%	18,4%
1.1.1.1- Margen sobre ventas	2,6%	4,1%	7,7%
1.1.1.2.- Rotación sobre activos	2,10	1,80	2,38
1.2.- Apalancamiento financiero	-0,7%	3,8%	6,8%
2.- Rentab. Rdos Extraordinarios	12,5%	4,0%	8,3%
Tasa impositiva	7,9%	17,7%	19,4%
Apalancamiento financiero	-0,7%	3,8%	6,8%
1.- Diferencial	-0,9%	3,6%	9,6%
1.1.- Rentabilidad del activo	5,4%	7,3%	18,4%
1.2.- Coste estimado del pasivo	6,3%	3,7%	8,8%
1.2.1.- F.A. Con coste	147.154	176.222	112.787
1.2.2.- Gasto financieros neto	9.200	6.546	9.940
2.- Fondos ajenos con coste / F. Propios	0,76	1,04	0,71
2.1.- Fondos Propios	193.688	168.752	158.147
2.2.- Endeudamiento financiero	147.154	176.222	112.787
2.2.1.- End. Financiero corto plazo	21.352	63.554	40.550
2.2.2.- End. Financiero largo plazo	125.802	112.668	72.237

Es conveniente destacar el positivo comportamiento de los ratios de rentabilidad, así como la disminución del ratio de endeudamiento, considerando que los efectos comentados en el punto anterior han deteriorado el margen de explotación en el último año, pero han sido compensados por las partidas extraordinarias.

V.4. COMENTARIOS SOBRE EL ESTADO DEL FLUJO DE CAJA

En el periodo comprendido entre 1992 y 1999, se produjo una liquidez significativa propiciada por incrementos de capital del Estado Español y procedimientos de venta de activos. Ver "Relaciones con el Estado Español - Incrementos de capital".

Iberia financia sus gastos de capital y renovación de flota con el cash flow de sus operaciones, préstamos adicionales así como operaciones de financiación realizadas fuera de balance. Iberia ha ido incrementando el uso de sofisticados métodos de financiación de su flota. Ver nota 8 de los estados financieros consolidados incluidos en otro lugar de esta Offering Circular con un programa de opciones de compra sobre aeronaves. El 31 de diciembre de 2000, la deuda neta consolidada de Iberia fue de 125.802 millones de ptas. Como consecuencia de varios acuerdos de financiación junto con el pago de las amortizaciones y el de los intereses generados por su deuda, Iberia ha realizado pagos significativos sobre leaseings, incluidos de aviones. Ver nota 8 sobre los estados financieros consolidados para un programa de futuros pagos de leasing operativo.

El cash-flow neto de actividades de operación fue de 81.543 millones de pesetas, 19.205 millones de pesetas y 98.312 millones de pesetas, en los años 2000, 1999 y 1998 respectivamente. El cash-flow neto de actividades de operación en 2000 reflejó poca operación compensada por mejoras en capital de trabajo. Los cambios en el capital de trabajo reflejaron impuestos a pagar para final de año, cobros por venta de activos y billetes vendidos y no utilizados. El cash-flow neto de actividades de operación en 1999 reflejaba una fuerte operación compensada por diferencias de plazo en impuestos a pagar, pagaderos incrementados debido a venta de activos al final de 1999 e incrementos en billetes vendidos y no utilizados.

El cash-flow neto por actividades de inversión de fue de 22.266 millones de pesetas en 2000 y el cash-flow utilizado en actividades de inversión fue de 11.313 millones de pesetas y de 84.547 millones de pesetas en 1999 y 1998, respectivamente. En 2000, 1999 y 1998, Iberia hizo inversiones en activos fijos por 100.317 millones de pesetas, 86.307 millones de pesetas, y 66.133 millones de pesetas. Iberia hizo inversiones por 7.574 millones de pesetas, 11.026 millones de pesetas y 10.646 millones de pesetas, en 2000, 1999 y 1998, respectivamente, principalmente hacia financiación de aeronaves fuera de balance. En 1998, Iberia gastó 39.715 millones de pesetas, principalmente para la adquisición del resto de Aviaco. En 2000, 1999 y 1998, hizo efectivos 56.681 millones de pesetas, 51.822 millones de pesetas y 17.984 millones de pesetas, respectivamente, de disposiciones de activos fijos. Se han recibido 65.167 millones de pesetas (principalmente procedentes de la venta de Amadeus) y 10.886 millones de pesetas (principalmente procedentes de la venta de Equant). Iberia también recibió 7.317 millones de pesetas en 1999 principalmente por dividendos de Amadeus.

El efectivo neto usado en actividades de financiación fue de 75.970.000 millones de pesetas, 16.286 millones pesetas y de 10.652 millones de pesetas en el año 2000, 1999 y 1998 respectivamente. Iberia hizo efectivo el pago de deuda neta (pagos netos de préstamos) por 56.300 millones de pesetas en el año 2000, así como préstamos de deuda neta por 9.326 millones de pesetas en el año 1999 y pagos netos de préstamos por 601 millones de pesetas en 1998. Iberia pagó 8.063 millones en dividendos y 35.322 millones en el año 2000 y en el año 1999. Iberia también recibió las cantidades correspondientes a una ampliación de capital por valor de 20.000 millones de pesetas en 1999.

En agosto del año 2000, el Banco Español de Crédito, S.A. (Banesto) aceleró un préstamo concedido a Aerolíneas Argentinas en 1993 (y refinanciado en 1997) debido a la falta de pago por parte de Aerolíneas Argentinas de la cuota debida en junio del año 2000, y procedió a hacer cumplir las hipotecas existentes sobre dos aeronaves B-747. El día 28 de febrero del año 2001, un tribunal argentino llevó a cabo una orden de ejecución contra Aerolíneas Argentinas con respecto a las hipotecas. La cantidad reclamada por Banesto a Aerolíneas es de aproximadamente 44 millones de dólares estadounidenses. (principal, intereses y gastos) y se encuentra garantizada por Iberia, y provisionada en su totalidad en sus cuentas. Iberia y Banesto han acordado el aplazamiento de las obligaciones de IBERIA bajo la garantía, y en consecuencia, el pago por IBERIA a Banesto del anterior importe deberá ser satisfecho en el curso de éste año, salvo que Aerolíneas Argentinas pague íntegramente a Banesto el importe de la deuda o llegue a un acuerdo con Banesto para refinanciar dicho préstamo.

CAPÍTULO VI

LA ADMINISTRACIÓN, LA DIRECCIÓN Y EL CONTROL DEL EMISOR

ÍNDICE

VI.1. IDENTIFICACIÓN Y FUNCIÓN DE LOS ADMINISTRADORES Y ALTOS DIRECTIVOS

- VI.1.1.** Miembros del órgano de administración.
- VI.1.2.** Reglamento del Consejo de Administración
- VI.1.3.** Reglamento Interno de Conducta.
- VI.1.4.** Directores y demás personas que asumen la gestión al nivel más elevado.

VI.2. CONJUNTO DE INTERESES EN LA SOCIEDAD DE ADMINISTRADORES, DIRECTIVOS Y OTROS PROFESIONALES.

- VI.2.1.** Acciones con derecho a voto y otros valores que den derecho a su adquisición.
- VI.2.2.** Participaciones en las transacciones de los miembros del Consejo de Administración y Directivos.
- VI.2.3.** Importes de los sueldos, dietas y remuneraciones.
- VI.2.4.** Obligaciones en materia de pensiones y seguros de vida.
- VI.2.5.** Anticipos, créditos concedidos y garantías en vigor constituidas por la Sociedad Emisora a favor de los Administradores y Directivos.
- VI.2.6.** Actividades significativas ejercidas por los administradores fuera de la Sociedad.

VI.3. PERSONAS FÍSICAS O JURÍDICAS QUE EJERCEN CONTROL SOBRE IBERIA.

VI.4. RESTRICCIONES ESTATUTARIAS A LA ADQUISICIÓN POR TERCEROS DE PARTICIPACIONES EN LA SOCIEDAD.

VI.5. AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA PREVIA

VI.6. ACCIONES DE LA SOCIEDAD ADMITIDAS A NEGOCIACIÓN EN BOLSA

VI.7. PARTICIPACIONES SIGNIFICATIVAS EN EL CAPITAL SOCIAL DE IBERIA

VI.8. PRESTAMISTAS EN MÁS DE UN 20% DE LA DEUDA DE IBERIA

VI.9. CLIENTES O SUMINISTRADORES SIGNIFICATIVOS.

VI.10. ESQUEMA DE PARTICIPACIÓN DEL PERSONA EN EL CAPITAL.

VI.11. RELACIÓN DE LA SOCIEDAD CON SUS AUDITORES DE CUENTAS.

VI.12. PRINCIPALES OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS.

VI.1 IDENTIFICACION Y FUNCION DE LOS ADMINISTRADORES Y DIRECTIVOS

El funcionamiento de los órganos sociales de IBERIA, así como la toma de decisiones de los mismos se rigen por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas, por lo que establecen sus Estatutos Sociales, y por lo dispuesto en el Reglamento del Consejo de Administración. No obstante, existe un acuerdo entre los accionistas del núcleo estable de IBERIA (con una participación total a fecha de hoy del 40% del capital social de IBERIA), que se describe con detalle en el presente Capítulo, en virtud del cual se regula la toma de decisiones de los órganos sociales de IBERIA.

VI.1.1 Miembros del órgano de Administración

La gestión, administración y representación de IBERIA, sin perjuicio de las facultades que, con arreglo a la Ley y a los Estatutos Sociales, corresponden a la Junta General de Accionistas, están encomendadas al Consejo de Administración.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 44 de los Estatutos Sociales, el Consejo de Administración estará compuesto por doce Consejeros.

Los Consejeros son elegidos por la Junta General de Accionistas por un plazo de cuatro años, pudiendo ser reelegidos por la misma Junta una o más veces por periodos de igual duración máxima.

El Reglamento del Consejo de Administración aprobado el día 9 de marzo, que no entrará en vigor hasta que SEPI reduzca su participación en el capital social de IBERIA, establece en su artículo 14 que "...ningún consejero externo podrá ostentar dicho cargo durante más de ocho años".

En virtud de lo establecido en los Estatutos Sociales, para ser miembro del Consejo de Administración se requiere ser titular, al menos, de 400 acciones de la Sociedad, que no podrán transferirse durante el ejercicio de su cargo. Los actuales consejeros deberán adquirir con posterioridad a la presente Oferta, una vez entre en vigor el precepto estatutario, dicho número de acciones.

El Consejo elige a su Presidente, el cual no tiene voto de calidad, y puede nombrar hasta tres Vicepresidentes, de entre los que lo componen, así como al Secretario, y en su caso al Vicesecretario, sin que ninguno de los dos últimos deba reunir la condición de Consejero. Igualmente, y de conformidad con lo que establece el artículo 53 de los Estatutos Sociales el Consejo podrá designar una Comisión Ejecutiva, así como nombrar un Consejero Delegado, y delegarles con carácter temporal o permanente, todas o parte de sus funciones, excepto aquellas que, legalmente o por acuerdo de la Junta General de Accionistas fueran de su exclusiva competencia.

Conforme establece la disposición transitoria de los estatutos sociales aprobados en la junta extraordinaria celebrada el 28 de febrero de 2001, el artículo 44 no entrará en vigor hasta que la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), reduzca su participación en el capital social de IBERIA por debajo de un 10%.

El Consejo de Administración se compone de las personas que se citan en el siguiente cuadro, en el que se indica la fecha de su nombramiento, la naturaleza de su cargo y el accionista a quien representa:

Nombre	Cargo	Fecha primer Nombramiento	Carácter	A propuesta de
D. Xabier De Irala Estévez	Presidente (1)	26.07.96	Ejecutivo	SEPI
D. Miguel Blesa de la Parra	Vicepresidente (2)	23.03.00	Dominical(3)	CAJA MADRID
D. José María Abril Pérez	Vocal	23.03.00	Dominical	BBVA
D. Pablo Isla Alvarez de Tejera	Vocal	09.10.00	Dominical	LOGISTA
D. Jordi Dagá Sancho	Vocal	26.04.00	Dominical	SEPI
Mr W. A. Tristan Garel-Jones	Vocal	23.03.00	Dominical	BA and AA HOLDINGS BV
D. Juan Gurbindo Gutiérrez	Vocal	29.10.98	Dominical	SEPI
D. Juan Massó Garolera	Vocal	26.04.00	Dominical	SEPI
Mr Roger Paul Maynard	Vocal	23.03.00	Dominical	BA and AA HOLDINGS BV
D. Jorge Pont Sánchez	Vocal	23.03.00	Dominical	EL CORTE INGLES
Dña. Esther Rituerto Martínez	Vocal	26.04.00	Dominical	SEPI
D. Juan Serrada Hierro	Vocal	26.04.00	Dominical	SEPI
D. Ignacio Pinilla Rodríguez	Secretario no Consejero	28.05.97		

(1) Fue ratificado Presidente del Consejo de Administración el 26.04.00

(2) Fue nombrado Vicepresidente del Consejo de Administración el 26.04.00

(3) Consejeros dominicales son aquellos que representan a los principales accionistas

Como consecuencia de la presente Oferta Pública de Venta por parte de SEPI de sus acciones en IBERIA está previsto que los miembros del Consejo de Administración que le representan cesen, a excepción del presidente, en sus cargos, previo acuerdo de la Junta General de Accionistas a celebrar el día 31 de marzo de 2001, siendo sustituidos por cinco consejeros independientes.

A la fecha de registro del presente Folleto, no hay constituido comité alguno dentro del Consejo de Administración, ni han sido designados Consejeros Independientes.

VI.1.2 Reglamento del Consejo de Administración

El artículo 44 de los Estatutos Sociales de IBERIA prevé que el Consejo de Administración de IBERIA debe aprobar un Reglamento que establezca el régimen de derechos, obligaciones, incompatibilidades y el régimen disciplinario de los miembros del Consejo de Administración, así como los principios de su organización y funcionamiento.

El Consejo de Administración de IBERIA en su sesión celebrada el 9 de marzo de 2001, aprobó, (teniendo en cuenta las recomendaciones del Código de Buen Gobierno) con la finalidad de determinar los principios de actuación, las reglas básicas de organización y funcionamiento y las normas de conducta de sus miembros, un Reglamento del Consejo. Dicho Reglamento del Consejo de Administración no entrará en vigor hasta que la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) reduzca su participación en el capital de la Sociedad por debajo del diez por ciento (10%)

El contenido básico del Reglamento del Consejo afecta al Consejo de Administración a la Retribución del Consejo y a los Comités del mismo.

Consejo de Administración

Es competencia del Consejo de Administración todo cuanto concierne al gobierno, dirección y administración de los negocios e intereses de la Sociedad, en cuanto no esté expresamente reservado a la competencia de la Junta General de Accionistas.

Si bien la política del Consejo será delegar la gestión ordinaria de la compañía a los órganos ejecutivos y en el equipo de dirección, no podrá delegar aquellas facultades reservadas al conocimiento directo del Consejo ni aquellas otras necesarias para un responsable ejercicio de las funciones generales de supervisión y control.

El Consejo se obliga en particular a:

1. La aprobación de las estrategias, planes y políticas generales de la sociedad;
2. El Nombramiento, retribución, y en su caso, destitución de los Altos Directivos de la Sociedad, así como el control y evaluación de su actividad de gestión;
3. La aprobación de la política en materia de autocartera;
4. La identificación de los principales riesgos de la sociedad, y en especial la implantación y seguimiento de los sistemas de control interno y de información adecuados;
5. La determinación de las políticas de información y comunicación con los accionistas, los mercados y la opinión pública;
6. Y, en general, la aprobación de las operaciones que entrañen la disposición de activos sustanciales de la Compañía y las grandes operaciones societarias.

El Consejo se reunirá, al menos, una vez cada dos meses, así como cuantas veces lo convoque el Presidente o quien haga sus veces, a iniciativa suya o cuando lo soliciten cuatro o más Consejeros.

Retribución del Consejo

Los Consejeros tendrán derecho a obtener la retribución que se fije por el Consejo de Administración con arreglo a las previsiones estatutarias y de acuerdo con las indicaciones del Comité de Nombramientos y Retribuciones.

El Consejo de Administración, con el asesoramiento de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, adoptará todas las medidas que estén a su alcance para asegurar que la retribución de los Consejeros Externos sea adecuada en relación con su dedicación efectiva, incentivándola, siempre que no constituya un obstáculo para su independencia.

La retribución de los Consejeros será transparente. La Comisión de Nombramientos y Retribuciones redactará un informe anual sobre la política de retribución de los Consejeros y el detalle de la percibida por cada uno de ellos con desglose de todas las partidas que la integren. Este informe, una vez aprobado por el Consejo, será resumido e integrado en la Memoria, que como parte integrante de las Cuentas Anuales, contendrá cuanta información se estime oportuna sobre la retribución percibida por los miembros del Consejo de Administración.

Comisiones

El Reglamento del Consejo prevé la constitución de las siguientes Comisiones: Comisión Ejecutiva, Comisión de Auditoría y Cumplimiento y Comisión de Nombramientos y Retribuciones.

- La Comisión Ejecutiva, cuando se acuerde su constitución por el Consejo de Administración conforme a lo establecido en el artículo 53 de los Estatutos Sociales, estará integrada por el número de Consejeros que determine el Consejo de Administración en cada momento. Corresponde al Consejo de Administración la designación de los miembros de la Comisión así como su cese. La adopción de los acuerdos de nombramiento de los miembros de la Comisión Ejecutiva requerirá el voto favorable de, al menos, los dos tercios de los miembros del Consejo de Administración. La composición cualitativa de la Comisión Ejecutiva deberá reflejar razonablemente la composición del Consejo y el equilibrio establecido en este órgano entre consejeros ejecutivos, dominicales e independientes.
- La Comisión de Auditoría y Cumplimiento estará integrada por un número de consejeros no inferior a tres ni superior a cinco. Corresponde al Consejo de Administración la designación de sus miembros, así como su cese. No podrán formar parte de la misma los consejeros ejecutivos. Tendrá como principal contenido la asistencia al Consejo de Administración en sus funciones de vigilancia y control de la Sociedad mediante la revisión periódica del cumplimiento de las disposiciones legales y normas internas aplicables a la Compañía.
- La Comisión de Nombramientos y Retribuciones estará integrada por Consejeros no ejecutivos, en un número no inferior a tres ni superior a cinco. Corresponde al Consejo de Administración la designación de sus miembros, así como su cese. La comisión evaluará el perfil de las personas más idóneas para formar parte de las distintas Comisiones y elevará al Consejo las correspondientes propuestas, formulando y revisando los criterios que deben seguirse para la composición de Consejo de Administración y la selección de candidatos y proponiendo el sistema y cuantía de las retribuciones anuales de los Consejeros y Altos Directivos.

El Reglamento del Consejo de Administración no contempla Comisión alguna que analice posibles conflictos de intereses.

VI.1.3 Reglamento Interno de Conducta

En cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto 629/1993, de 3 de mayo, sobre normas de actuación en los mercados de valores y registros obligatorios, el Consejo de Administración de IBERIA, en su sesión celebrada el 9 de marzo de 2001, aprobó un Reglamento Interno de Conducta que contiene las normas de actuación en relación con los valores emitidos por IBERIA que se negocien en mercados organizados.

Dicho Código, cuyo texto ha sido depositado en los registros de la CNMV, entró en vigor el día 9 de marzo de 2001 y contiene reglas sobre confidencialidad, política de autocartera y comunicaciones de hechos relevantes.

El Reglamento Interno de Conducta es de aplicación a : (i) Los miembros del Consejo de Administración de IBERIA, así como a las personas que asistan regularmente a las sesiones del mismo; (ii) el Director General de IBERIA; (iii) los miembros del Comité de Dirección de IBERIA y (iv) cualquier otra persona, por decisión del Presidente de IBERIA a la vista de las circunstancias que concurran en cada caso.

En cuanto al tratamiento de los hechos relevantes, el Reglamento Interno de Conducta establece que los mismos serán puestos en conocimiento de la CNMV por el Director Financiero de IBERIA, previa consulta

con el Presidente. El Director Financiero pondrá en conocimiento del Presidente, y éste lo comunicará a la CNMV, si se produjera una oscilación anormal en la cotización o en el volumen contratado de los valores.

El Director Financiero previa consulta con el Presidente, confirmará o denegará, según corresponda, las informaciones públicas sobre circunstancias que tengan la consideración de hecho relevantes.

Igualmente establece el Reglamento que las personas sometidas al mismo se abstendrán de facilitar a analistas, accionistas, inversores o prensa, información cuyo contenido tenga la consideración de hecho relevante, que previa o simultáneamente no se haya facilitado a la generalidad del Mercado.

VI.1.4 Directores que asumen la gestión al nivel más elevado

Los Directores que asumen la gestión de IBERIA (en adelante, "Directivos") son los siguientes:

PRESIDENTE	D. Xabier De Irala Estévez
DIRECTOR GENERAL	D. Angel L. Mullor Parrondo
DIRECTOR DE CONTROL Y ADMINISTRACION	D. José M ^a . Fariza Batanero
DIRECTOR FINANCIERO	D. Enrique Dupuy de Lôme Chávarri
DIRECTOR DE LA ASESORIA JURIDICA	D. Ignacio Pinilla Rodríguez
DIRECTOR COMERCIAL	D. Enrique Donaire Rodríguez
DIRECTOR DE DESARROLLO RED Y PROGRAMAS	D. Manuel López Colmenarejo
DIRECTOR DE PLANIFICACION ESTRATEGICA Y ALIANZAS	D. Guillermo Serrano Entrambasaguas
DIRECTOR DE COMUNICACIÓN	D. Luis Díaz Güell
DIRECTOR DE ORGANIZACIÓN Y RECURSOS HUMANOS	D. Martín Cuesta Vivar
DIRECTOR DE RELACIONES INDUSTRIALES	D. Sergio Turrión Barbado
DIRECTOR DE OPERACIONES	D. Enrique Pérez de Villaamil
DIRECTOR DE SERVICIO A BORDO	D. J.L. Fernández Turanzas
DIRECTOR DE NEGOCIOS	D. Salvador Magalló Martínez

VI.2 CONJUNTO DE INTERESES EN LA SOCIEDAD DE ADMINISTRADORES, DIRECTIVOS Y OTROS PROFESIONALES

VI.2.1 Acciones con derecho a voto y otros valores que dan derecho a su adquisición

A continuación se recogen las acciones de IBERIA con derecho de voto de las que son titulares o representantes los Consejeros y Directivos. Los cuadros con dicha información se han confeccionado de acuerdo con el criterio de control al que responde el artículo 4 de la Ley del Mercado de Valores.

Consejeros y Directivos	Nº de acciones		Capital (Po.+ Rep.)
	Poseídas	Representadas	
Consejeros que Representan a SEPI (1)		492.125.262	53,90%
D. Xabier De Irala Estévez	1		
D. Jordi Dagá Sancho	-----		
D. Juan Gurbindo Gutiérrez	-----		
D. Juan Massó Garolera	-----		
Dña. Esther Rituerto Martínez	-----		
D. Juan Serrada Hierro	-----		
Consejeros que representan a British Airways and American Airlines Holdings BV		91.290.716	10%
Mr W. Armand ThomasTristan Garel-Jones	-----		
Mr Roger Paul Maynard	1		
Consejeros que representan a BBVA		66.642.223	7,30%
D. José María Abril Pérez	-----		
Consejeros que representan a LOGISTA			
D. Pablo Isla Alvarez de Tejera	1		
Consejeros que representan a Caja Madrid			
D. Miguel Blesa de la Parra	1		
Consejeros que representan a El Corte Inglés			
D. Jorge Pont Sánchez	1		

(1) Como consecuencia de la presente Oferta Pública de Venta por parte de la SEPI de sus acciones en IBERIA está previsto que los miembros del Consejo de Administración que le representan cesen en sus cargos, siendo sustituidos, previo acuerdo de la Junta General de Accionistas a celebrar el día 31 de marzo de 2001, por cinco consejeros independientes, sin perjuicio de la posible reelección del presidente

Los actuales consejeros deberán adquirir con posterioridad a la presente Oferta, al menos 400 acciones.

Los siguientes accionistas de IBERIA, si bien no tienen representación en el Consejo de Administración de la Sociedad, como firmantes del acuerdo entre accionistas y en virtud de lo que posteriormente se detalla sobre el mismo, participan, con unidad de actuación, en la toma de decisiones de la Sociedad.: Corporación Financiera de Galicia, S.A.; Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja (IBERCAJA); Caja de España de Inversiones, CAMP; Caja Castilla- la Mancha; Caja de Ahorros Y Monte de Piedad de Ronda, Cádiz, Almería, Málaga y Antequera (UNICAJA); Caja de Ahorros de Murcia; Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Huelva y Sevilla (en adelante "Las Cajas").

El porcentaje del capital representado por los miembros del consejo en la última Junta General de Accionistas, celebrada el pasado 28 de febrero de 2001 fue de aproximadamente el 91%

	Nº de acciones		Capital (Po.+ Rep.)
	Directas	Indirectas	
Directivos (2)	113.107	-----	0,012%
<i>D. Angel L. Mullor Parrondo</i>	-----	-----	-----
<i>D. José M^a. Fariza Batanero</i>	3.924	-----	0,0004%
<i>D. Enrique Dupuy de Lome Chávarri</i>	4.709	-----	0,0005%
<i>D. Ignacio Pinilla Rodríguez</i>	-----	-----	-----
<i>D. Enrique Donaire Rodríguez</i>	5.818	-----	0,0006%
<i>D. Manuel López Colmenarejo</i>	18.791	-----	0,002%
<i>D. Guillermo Serrano Entrambasaguas</i>	27.366	-----	0,003%
<i>D. Luis Díaz Güell</i>	-----	-----	-----
<i>D. Martín Cuesta Vivar</i>	2.855	-----	0,0003%
<i>D. Sergio Turrión Barbado</i>	18.124	-----	0,002%
<i>D. Enrique Pérez de Villaamil</i>	7.490	-----	0,0008%
<i>D. J.L. Fernández Turanzas</i>	3.150	-----	0,0003%
<i>D. Salvador Magalló Martínez</i>	20.880	-----	0,002%

Los Directivos no ostentan acciones en representación de otras personas o entidades

(2) En virtud de los acuerdos de fusión asumidos por parte de IBERIA con Aviación y Comercio, S.A., corresponden a los siguientes Directivos los siguientes importes en pesetas canjeables por acciones al precio de la presente Oferta:

NOMBRE	PESETAS	Nº de Acciones al precio medio de la Banca de Precios no vinculante
D. Angel Mullor Parrondo	1.898.256,-	5923
D. Luis Díaz Güel	990.714,-	3091
D. Enrique Donaire Rodríguez	974.552,-	3041
D. José María Fariza Batanero	926.162,-	2890
D. Juan Luis Fernández Turanzas	693.027,-	2162
D. Manuel López Colmenarejo	821.939,-	2565
D. Salvador Magalló Martínez	827.519,-	2582
D. Enrique Pérez-Villaamil Sierra	1.116.937,-	3485
D. Guillermo Serrano Entrambasaguas	878.200,-	2740
D. Sergio Turrión Barbados	925.951,-	2889

Además de lo mencionado, los Directivos podrán formular mandatos de compra en el Subtramo de la Oferta destinado a los empleados. Ver capítulo VI.11.4.

VI.2.2 Participación en transacciones infrecuentes y relevantes de los miembros del Consejo de Administración y Directivos

Ni IBERIA ni ninguna sociedad de su grupo, definido conforme a lo previsto en el artículo 4 de la Ley del Mercado de Valores, ni ninguna otra persona que actúe por su cuenta o de forma concertada con ella participa en transacciones inhabituales o relevantes de IBERIA o de las sociedades de su grupo. Asimismo ningún miembro del Consejo de Administración de IBERIA, ni de las sociedades por ellos representadas, de las sociedades por ellas participadas o de las entidades que actúen por su cuenta o de forma concertada con ella participa en transacciones inhabituales o relevantes de IBERIA

VI.2.3 Importe de sueldos, dietas y remuneraciones

El artículo 47 de los Estatutos Sociales de IBERIA, que entrará en vigor, una vez que la participación de SEPI en el capital social de IBERIA se reduzca por debajo de un 10%, establece que "el sistema de retribución de los miembros del Consejo de Administración será el de compensación económica por asistencia a las reuniones de los órganos colegiados. La cuantía global máxima de dicha compensación económica será fijada anualmente por la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad.

El Consejo de Administración estará facultado para distribuir entre sus miembros la compensación global fijada por la Junta General, atendiendo principalmente a la pertenencia a las diferentes Comisiones delegadas del Consejo.

La retribución prevista será compatible e independiente de los sueldos, retribuciones, indemnizaciones, pensiones o compensaciones de cualquier clase, establecidos con carácter general o singular para aquellos miembros del Consejo de Administración que mantengan con la Sociedad una relación laboral - común o de alta dirección- o de prestación de servicios, relaciones que serán compatibles con la condición de miembros del Consejo de Administración".

El actual artículo estatutario en vigor establece: " El sistema de retribución de los miembros del Consejo de Administración es el de compensación económica por asistencia a las reuniones de los órganos colegiados, según lo que establecen las disposiciones administrativas para el sector público estatal. Cada vocal percibirá la total cantidad fijada, salvo que el accionista que haya propuesto su nombramiento establezca otra menor en cuyo caso dicho accionista percibirá la diferencia."

Los miembros del Consejo de Administración de IBERIA devengaron en los ejercicios 2000 y 1999, en concepto de remuneraciones, dietas por asistencia, prestación de servicios y sueldos y salarios, los importes siguientes:

Remuneración del Consejo Administración (pesetas)

CONCEPTO	1999	2000
Sueldos y Salarios (1)	97.522.976	64.837.092
Dietas de Asistencia	14.005.180	13.994.304
Remuneración Variable (2)	14.205.000	14.617.000
Remuneración en especie (3)	4.294.951	4.661.467

- (1) Incluye el sueldo de los Consejeros Ejecutivos.
- (2) Incentivos por consecución de objetivos.
- (3) Billetes de avión.

El artículo 15.3 del Reglamento del Consejo de IBERIA, que entrará en vigor una vez que SEPI reduzca su participación en el capital social de IBERIA por debajo del 10%, establece que una vez transcurrido el periodo por el que fueron nombrados los Consejeros, o cuando hubieran cesado, por cualquier otra causa, en el desempeño de su cargo, no podrán prestar servicios en otra entidad que tenga un objeto social análogo o que sea competidora durante el plazo de dos años, a cuyo efecto recibirá la correspondiente indemnización, salvo que el Consejo le dispense de ésta obligación u acorte la duración. En relación con lo anterior, durante el ejercicio 2000, no se ha abonado cantidad alguna.

Los Consejeros de IBERIA no reciben compensación o remuneración alguna por las actuaciones realizadas en otras sociedades del Grupo.

Los Directivos de IBERIA referidos en el apartado VI.1.4. anterior devengaron en los ejercicios 1999 y 2000, en concepto de sueldos y otras remuneraciones, las siguientes cantidades (pesetas):

CONCEPTO	1999	2000
Sueldos y Salarios	283.855.204	265.478.271
Dietas de Asistencia	-----	-----
Remuneraciones Variables (1)	65.301.698	76.635.057
Remuneraciones en especie (2)	6.268.777	4.847.746

- (1) Incentivos por consecución de objetivos.
- (2) Billetes de avión.

Los Directivos de IBERIA no reciben compensación o remuneración alguna por las actuaciones realizadas en otras sociedades del Grupo.

VI.2.4 Obligaciones contraídas en materia de pensiones y seguros de vida

IBERIA no tiene contraídas obligación alguna en materia de pensiones con los miembros del Consejo de Administración.

No obstante, los Directivos de la Sociedad disfrutaban de un seguro de vida y plan de pensiones, habiéndose satisfecho en el ejercicio 2000 las cantidades de 3.619.565 pesetas y de 4.141.662 pesetas respectivamente.

El seguro de vida y el plan de pensiones se limita al tiempo de permanencia en el cargo, y por lo que se refiere al plan de pensiones las aportaciones se hacen a una entidad independiente y no supone ningún compromiso a largo plazo para la Sociedad. Consecuentemente IBERIA no paga importe alguno a Consejeros o Directivos que han cesado en sus funciones.

VI.2.5 Anticipo, créditos concedidos y garantías constituidas

En la fecha de verificación del presente Folleto, IBERIA no tiene concedidos anticipos o créditos en favor de sus Consejeros y Directivos

VI.2.6 Principales actividades de los administradores y directivos fuera de IBERIA

De las personas mencionadas en el apartado VI.1 ejercen las siguientes actividades fuera IBERIA:

D. Jordi Dagá Sancho

Vicepresidente de SEPI
Consejero de ENCE

D. Esther Rituerto Martínez

Directora de Planificación y Control de SEPI

Juan Gurbindo Gutiérrez

Director Adjunto del Presidente de SEPI
Consejero de Red Eléctrica
Consejero de Aerolíneas Argentinas

D. Jorge Pont Sánchez

Consejero de la Fundación Ramón Areces
Consejero de Asesores de Viajes, S.A. (Chile)

D. José María Abril Pérez

Director General Grupo Industrial BBVA
Consejero de Repsol
Consejero de Gas Natural
Consejero de Metrovacesa
Consejero Bodegas y Bebidas
Consejero IBV Servicios y Tecnologías
Consejero Sociedad Proyectos Industriales Conjuntos, S.A.

D. Miguel Blesa de la Parra

Presidente de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid.
Presidente Caja Madrid
Vicepresidente de CECA
Consejero Endesa
Consejero Ente Público Telemadrid

Lord Garel-Jones

Director General de UBS Warburg
Consejero de ACCIONA, S.A.
Consejero de AIRTEL

Mr Roger Maynard

Presidente Deutsche BA
Consejero de QANTAS AIRWAYS
Presidente de Go Ltd.

D. Juan Serrada Hierro

Vicesecretario del Consejo de Administración de SEPI
Secretario de Infoinvest

D. Juan Massó Garolera

Director General de SEPI
Consejero de Aresbank
Presidente de Infoinvest
Consejero de Aerolíneas Argentinas

D. Pablo Isla Alvarez de Tejera

Presidente del Consejo de Administración de ALTADIS
Presidente del Consejo de Administración de LOGISTA
Consejero de RED ELECTRICA

D. Angel Mullor Parrondo

Presidente de BINTER CANARIAS, S.A.
Presidente de VIVA Tours
Consejero de Air Miles
Consejero de Tiempo Libre

D. Enrique Donaire Rodríguez

Consejero Delegado VIVA Tours
Consejero Air Miles
Consejero Tiempo Libre

D. Manuel López Colmenarejo

Presidente del Consejo de SAVIA
Consejero de VIVA tours
Consejero de VIVA air
Consejero AMADEUS

D. Enrique Dupuy de Lôme Chavarri

Consejero de BINTER MEDITERRANEO
Consejero de AMADEUS
Consejero de MUSINI, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros
Consejero de BINTER FINANCE B.V.

D. José María Fariza Batanero

Consejero de VIVA tours

D. Salvador Magalló Martínez

Presidente del Consejo de CACESA
Consejero SAVIA
Consejero de Iber-Swiss Catering, S.A.

VI.3 PERSONAS FISICAS O JURIDICAS QUE EJERCEN UN CONTROL SOBRE IBERIA

El accionista mayoritario Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), ejerce el control sobre IBERIA en la que participa directamente en un 53,90%.

SEPI gestiona y controla sus inversiones en las compañías de las que tiene participación mayoritaria, a través de la presencia en sus Consejos de Administración y a través de requisitos de obligado cumplimiento en materia de información, planificación y autorizaciones.

Si se vendieran todas las acciones objeto de la presente Oferta Pública de Venta y se ejercitara en su totalidad la opción de compra ("green-shoe") de 49.212.526 acciones de IBERIA a que tienen derecho las Entidades Aseguradoras de los Tramos Institucionales, SEPI no sería titular de ninguna acción de IBERIA. Una vez completada la Oferta, el control de la Sociedad lo detendrá el núcleo estable de accionistas, los cuales ostentan una participación en el capital social de IBERIA del 40%.

VI.4 RESTRICCIONES ESTATUTARIAS A LA ADQUISICION POR TERCEROS DE PARTICIPACIONES EN LA SOCIEDAD

No existen restricciones estatutarias a la libre transmisibilidad de las acciones de IBERIA, por lo que las acciones de IBERIA son libremente transmisibles con arreglo a lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas, Ley del Mercado de Valores y demás normativa vigente.

Sin perjuicio de lo establecido en el párrafo anterior, el artículo 7.3.b) de los Estatutos Sociales de IBERIA, dispone como obligación del accionista, el comunicar a la Sociedad toda adquisición o transmisión de acciones que directa o indirectamente llegue a adquirir una participación superior al 0,5% del capital social, con mención expresa de la nacionalidad del trasmite y del adquirente, así como la constitución de gravámenes sobre las mismas, a efectos del ejercicio de los derechos que aquéllas confieren,

Igualmente, debe tenerse en cuenta lo previsto en el artículo 86 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, descrito en el apartado II. 7 del presente Folleto. En relación con el citado precepto, el artículo 55 de los Estatutos Sociales de IBERIA establece que el Consejo de Administración prestará atención a la composición accionarial existente en cada momento en defensa de los derechos de tráfico ostentados por la Sociedad, en virtud de los Tratados Bilaterales suscritos por España o cualesquiera otros derechos conferidos a la Sociedad al amparo de la legislación aeronáutica española.

VI.5 REGIMEN DE AUTORIZACION PREVIA

El 29 de octubre de 1999, el Consejo de Ministros aprobó el inicio del procedimiento para la aplicación a IBERIA, mediante Real Decreto, del régimen de autorización administrativa previa previsto en la Ley 5/1995, de 23 de marzo, de Régimen Jurídico de Enajenación de Participaciones Públicas en Determinadas Empresas. En el apartado II.9.6 del presente Folleto se describe el que se espera sea el contenido a grandes rasgos del Real Decreto.

VI.6 ACCIONES DE LA SOCIEDAD ADMITIDAS A NEGOCIACION EN BOLSA

A la fecha del registro del presente Folleto las acciones de IBERIA no están admitidas a cotización.

VI.7 PARTICIPACIONES SIGNIFICATIVAS EN EL CAPITAL SOCIAL DE IBERIA

En la fecha de registro del presente Folleto, SEPI es titular, directamente de un 53,9%. Si se vendieran todas las acciones objeto de la Oferta y se ejercitara en su totalidad la opción de compra (green-shoe) que ha concedido a las Entidades Aseguradoras de los Tramos Institucionales de la Oferta, SEPI no sería titular de ninguna acción de IBERIA.

A 1 de febrero de 2001, el número de accionistas de IBERIA era 25.177, siendo la estructura del capital la siguiente:

Participaciones Directas

- Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)	53,90%
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, (CAJA MADRID)	10%
- British Airways and American Airlines Holdings, B.V.	10% (1)
- Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. (BBVA)	7,30%
- Compañía de Distribución Integral, S.A. (LOGISTA)	6,70%
- El Corte Inglés, S.A.	3%
- Corporación Financiera de Galicia, S.A.	2,02%(2)
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja (IBERCAJA)	0,28%(2)
- Caja de España de Inversiones, CAMP	0,21%(2)
- Caja Castilla- la Mancha	0,16%(2)
- Caja de Ahorros Y Monte de Piedad de Ronda, Cádiz, Almería, Málaga y Antequera (UNICAJA)	0,11%(2)
- Caja de Ahorros de Murcia	0,11% (2)
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Huelva y Sevilla	0,11%(2)
- Accionistas minoritarios (empleados de la compañía)	6,10%(3)

(1) El capital de la sociedad British Airways and American Airlines Holdings B.V. se reparte de la siguiente forma; British Airways ostenta un 90% del capital social mientras que American Airlines ostenta un 10%

(2) En virtud del acuerdo entre accionistas suscrito por el núcleo estable de accionistas de IBERIA, que se describe más adelante, Las Cajas, tienen la consideración de un único Accionista Institucional, en cuanto al ejercicio de derechos políticos.

(3) Los empleados no se encuentran agrupados para ejercitar colectivamente sus derechos políticos.

VI.8. NÚCLEO ESTABLE

1. Contrato de Compraventa de Acciones

Con fecha de 17 de marzo de 2000, mediante la elevación a público de un contrato privado de compraventa de acciones; Caja Madrid, BBVA, El Corte Inglés, Logista, Participaciones Aeronáuticas y BA & AA Holdings Limited, adquirieron frente a SEPI los siguientes compromisos de permanencia como accionistas de la sociedad:

- Caja Madrid: un plazo mínimo de seis años,
- BBVA : un plazo mínimo de cinco años,
- Logista: un plazo mínimo de cinco años,
- El Corte Inglés :un plazo mínimo de cinco años,
- Participaciones Aeronáuticas; un plazo mínimo de tres años y
- BA & AA Holdings Limited: un plazo mínimo de tres años

Durante los plazos indicados, los citados accionistas, no podrán ceder, enajenar o transmitir a ningún tercero las acciones adquiridas, salvo a sociedades de sus respectivos grupos.

Participaciones Aeronáuticas, S.A. vendió su participación en el capital social del IBERIA a las siguientes entidades, que, en consecuencia, quedan obligados por los compromisos asumidos por Participaciones Aeronáuticas, en el contrato de compraventa, y en consecuencia en el acuerdo entre accionistas que se describe a continuación, y en la siguiente proporción:

Corporación Financiera de Galicia, S.A.	2,02%
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja (IBERCAJA)	0,28%
Caja de España de Inversiones, CAMP	0,21%
Caja Castilla- la Mancha	0,16%
Caja de Ahorros Y Monte de Piedad de Ronda, Cádiz, Almería, Málaga y Antequera (UNICAJA)	0,11%
Caja de Ahorros de Murcia	0,11%
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Huelva y Sevilla:	0,11%

Las anteriores entidades actúan de forma conjunta.

Por otro lado, BA & AA Holdings Limited vendió a British Airways and American Airlines Holdings BV la participación que ostentaba en el capital social de IBERIA, esto es el 10%, en consecuencia, la sociedad adquirente queda obligada por los compromisos asumidos por la transmitente.

En el Contrato de Compraventa entre SEPI y BA and AA Holdings Limited se establece la siguiente condición resolutoria: Si antes del 30 de junio de 2002, u otra fecha que se acuerde, ha recaído cualquier decisión por parte de un órgano de defensa de la competencia que sea competente, o por parte de cualquier autoridad que tenga jurisdicción sobre todas o alguna de las partes (BA, AA, IBERIA y SEPI), en relación con:(i) la adquisición por parte de BA and AA Holding de las acciones de IBERIA(incluyendo el ejercicio de sus derechos bajo el acuerdo de accionistas), (ii) cualquiera de los acuerdos comerciales celebrados entre Iberia con uno o ambos de los socios industriales, y dicha decisión o aprobación no resulte enteramente satisfactoria para todas o cualquiera de las partes, o si antes del 30 de junio de 2002, no se ha recibido cualquier tipo de aprobación que cualquiera de las partes haya requerido, para realizar cualquiera de tales transacciones. En tales casos SEPI o BA and AA Holding podrán resolver la venta.

SEPI no tendrá derecho a solicitar la resolución anterior si, no resultando afectada por la decisión,:(i) Iberia está satisfecha con la resolución que haya recaído(ii) Si no ha recaído resolución antes del 30 de junio del 2002 e Iberia está satisfecha.

BA and AA Holding no podrá resolver si tanto Iberia como BA, PLC están enteramente satisfechas con los términos de la decisión o con el hecho de que no se haya producido antes del 30 de junio de 2002.

2. Acuerdo entre Accionistas

Los siguientes accionistas de IBERIA (denominados conjuntamente los Accionistas del Núcleo Estable) tienen suscrito un acuerdo entre accionistas de fecha 15 de diciembre de 1999 que regula la relaciones entre ellos y cuyos principios esenciales se resumen mas adelante:

- British Airways and American Airlines Holdings BV (Socio Industrial);
- Caja Madrid, BBVA, El Corte Inglés, Logista y ; las siguientes entidades, (en adelante Las Cajas) Corporación Financiera de Galicia, S.A., Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja (IBERCAJA), Caja de España de Inversiones, Caja Castilla- la Mancha, Caja de Ahorros Y Monte de Piedad de Ronda, Cádiz, Almería, Málaga y Antequera (UNICAJA), Caja de Ahorros de Murcia, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Huelva y Sevilla, (en adelante, todos ellos los Accionistas Institucionales).

A los efectos del acuerdo entre accionistas Las Cajas se consideran como un único Accionista Institucional.

1. Objeto del acuerdo entre accionistas

El fin del acuerdo entre accionistas, que es el único que existe para regular esta relación, es crear un núcleo estable de accionistas de IBERIA, comprometidos en la gestión social, al objeto de dar coherencia a los criterios de gestión y con el fin de dar estabilidad a la Sociedad, en el medio y largo plazo, todo ello en defensa de los intereses sociales.

En virtud del acuerdo, los Accionistas Institucionales facilitarán (i) el ejercicio del papel especial del Socio Industrial , en cuanto a la administración de IBERIA y (ii) el ejercicio por British Airways y American Airlines de los derechos que deriven del Acuerdo Marco ("*Framework Agreement*") suscrito entre SEPI, IBERIA, American Airlines y British Airways de fecha 12 de febrero de 1999,

Por el acuerdo entre accionistas, se regulan las relaciones entre los Accionistas del Núcleo Estable, para lo cual se constituye un sindicato de accionistas integrando en el mismo las participaciones del Socio Industrial (British Airways and American Airlines Holdings BV) y de los Accionistas Institucionales.

Las acciones sindicadas son aquellas acciones que en la actualidad son titularidad de los Accionistas del Núcleo Estable, por lo que el acuerdo no se aplica a las acciones adicionales de IBERIA que los Accionistas del Núcleo Estable pudieran adquirir, directa o indirectamente, en un futuro, de cualquier tercero distinto de SEPI, salvo aquellas que se adquieran mediante el ejercicio del derecho de suscripción preferente o por el derecho de adquisición preferente que se establece en el propio acuerdo de accionistas.

Se comprometen también los accionistas a actuar de forma concertada en la eventualidad de que la adquisición de nuevas acciones pudiera obligar a la formulación de una Oferta Pública de Acciones.

2. Duración

El acuerdo se entiende inmediatamente terminado y sin efecto, si:

- (i) British Airways and American Airlines Holdings BV redujera su participación en el capital social de Iberia por debajo del porcentaje menor entre 7% o aquel otro porcentaje que coincida con la media aritmética de los porcentajes accionariales mantenidos por los otros Accionistas sujetos al acuerdo, o
- (ii) todas las partes del Acuerdo así lo acordaran por escrito.

3. Sindicato de accionistas

Conforme a lo previsto en el acuerdo entre accionistas, se constituye el sindicato de accionistas, que tiene por objeto la consecución de una unidad de voto de todas las acciones sindicadas para su ejercicio en las Juntas Generales, en el Consejo de Administración y en las Comisiones que se creen del Consejo de Administración.

Consejo de Administración: El pacto de accionistas contiene una serie de compromisos entre los accionistas acerca de la composición del Consejo de Administración de la Sociedad. El Consejo de Administración de IBERIA deberá estar compuesto por doce miembros, que se designarán, siempre que sea legalmente posible, de la siguiente forma:

- Caja Madrid, BBVA, Logista y el Corte Inglés tendrán derecho a designar un consejero, cada uno.
- British Airways and American Airlines Holdings BV tendrá derecho a designar dos consejeros.
- De los seis consejeros restantes, uno será el primer ejecutivo de Iberia que será nombrado Presidente del Consejo, siendo los cinco consejeros restantes Independientes.

En caso de modificarse el número de acciones sindicadas de IBERIA, el propio acuerdo establece una serie de mecanismos de corrección para adaptar la designación inicial de miembros del consejo de Administración a las nuevas participaciones.

La designación por cada uno de los Accionistas Institucionales del número de miembros del Consejo se determina en función de las acciones sindicadas de que cada Accionista sea titular, conforme a los siguientes criterios:

- (i) cada 6,7% del capital social de IBERIA correspondiente a acciones sindicadas otorga el derecho a su titular a designar un miembro del Consejo;
- (ii) en el supuesto de que no sea posible asignar todos los correspondientes miembros del Consejo de Administración de la Sociedad a los Accionistas de conformidad con lo señalado en el apartado (i) anterior porque uno o más de los Accionistas ostenta acciones sindicadas que no alcancen el 6,7% (o un múltiplo del mismo) del capital social de IBERIA correspondiente a las acciones sindicadas, entonces dichos puestos de consejeros no asignados serán atribuidos a aquél Accionista cuya participación accionarial libre sea mayor (a cuyos efectos la "participación accionarial libre" será calculada como sigue: "participación accionarial libre de un Accionista" = acciones sindicadas del Accionista (en porcentaje sobre el capital de IBERIA) menos la cifra resultante de multiplicar 6,7 por el número de consejeros en el Consejo de IBERIA designado por el Accionista en cuestión).

teniendo en cuenta que, en cualquier caso:

- a) en ningún caso la reasignación llevada a cabo de conformidad con el apartado (ii) anterior, puede conducir a que un Accionista que mantenga o incremente el número inicial de acciones sindicadas en IBERIA pueda ver reducido el número de consejeros que tiene derecho a designar de acuerdo con lo indicado al principio de este apartado; y que
- b) ningún Accionista Institucional podrá tener una "participación por Consejero" inferior a la de British Airways and American Airlines Holdings BV, definiéndose dicha "participación por Consejero" como el cociente entre las acciones sindicadas de cada Accionista y el número de Consejeros de IBERIA designados por dicho Accionista, siendo de aplicación esta regla siempre que British Airways and American Airlines Holdings BV no reduzca su participación inicial en IBERIA, y que
- c) el porcentaje de 6,7% antes referido será objeto de adaptación en cada momento de manera que refleje siempre el ratio entre porcentaje de acciones sindicadas bajo el presente Acuerdo (en porcentaje sobre el total capital social de IBERIA) y el número de Consejeros de IBERIA correspondientes a los Accionistas vinculados por el Acuerdo.

Los Accionistas se comprometen a no proponer, aprobar o adoptar ninguna decisión ya sea en el seno de la Junta General de Accionistas, del Consejo o de cualquier otro órgano social de IBERIA, ni a realizar ningún acto (u omisión) que pudiera, directa o indirectamente: (a) impedir o dificultar la composición del Consejo y de las comisiones según lo pactado en el Acuerdo; o (b) impedir o dificultar lo establecido anteriormente; o (c) incrementar el tamaño del Consejo más allá de doce miembros.

El sindicato de accionistas, por su parte, tendrá siete miembros: dos miembros de British Airways and American Airlines Holdings BV y un miembro de Caja Madrid, BBVA, Logista, El Corte Inglés y las Cajas. El sindicato elegirá a un presidente de entre sus miembros, que no tendrá voto dirimente, y a un Secretario, que no necesitará ser miembro y que será nombrado por British Airways and American Airlines Holdings BV.

En las reuniones del sindicato se discutirán las materias que deban ser tratadas en el Consejo de Administración en las Comisiones del Consejo y en la Junta General de Accionistas. Para ello se suministrará a los miembros del mismo toda la información relevante recibida de la Compañía. Dicha

información incluirá necesariamente la que los miembros hubieran recibido en su condición de consejeros de IBERIA y/o miembros de cualquiera de sus comisiones. El representante de las Cajas, que no es consejero de la compañía, se compromete a guardar el mismo deber de confidencialidad que tienen los consejeros de IBERIA, con referencia a la información recibida.

Debe tenerse en cuenta, con carácter general, que el pacto de accionistas descrito fue suscrito con anterioridad a la condición de Iberia de compañía cotizada, que determinará, por imperativo legal, la aplicación a la compañía y a sus accionistas de una normativa específica (Ley del Mercado de Valores), que deben necesariamente cumplir y que supondrá la adaptación de lo descrito en el párrafo anterior. De este modo, Iberia y sus órganos sociales estarán obligados a cumplir lo dispuesto en la Ley del Mercado de Valores y, en particular, lo establecido en su Título VII.

Los accionistas sindicados se comprometen a votar en los órganos competentes de IBERIA, en el mismo sentido que se haya decidido en la reunión del sindicato.

Adopción de acuerdos por el sindicato: Los acuerdos del sindicato se adoptarán de la siguiente forma:

1) Como regla general, se requiere mayoría simple de los votos emitidos, atribuyendo a los componentes representados un número de votos igual al porcentaje de su respectiva participación en el total de acciones sindicadas. En caso de empate, se produce bloqueo y se da libertad de voto en los órganos sociales de la compañía.

2) La aprobación de Materias Estratégicas requiere:

- El voto favorable de los dos representantes de British Airways and American Airlines Holdings BV y de dos de los Accionistas Institucionales (salvo que estos dos sean El Corte Inglés y Las Cajas, en cuyo caso se requerirá el voto de un Accionista Institucional adicional).
- El voto favorable de todos los Accionistas Institucionales, es decir, de todos los Accionistas del Núcleo Estable menos British Airways and American Airlines Holdings BV.
- Si no fuera posible adoptar un acuerdo conforme a lo anterior, la decisión se someterá al órgano social de IBERIA que corresponda, pudiendo los accionistas ejercitar su derecho de voto como estimen más conveniente.

Son Materias Estratégicas: (i) Nombramiento o sustitución del Presidente y/o primer ejecutivo de Iberia; (ii) Aprobación del Plan Estratégico de Iberia (incluido el plan de negocio y presupuestos anuales) y sus revisiones; (iii) Inversiones de capital no previstos en el Plan Estratégico y que tengan un impacto significativo en el mismo; (iv) La adquisición o enajenación por cualquier medio válido en derecho de la totalidad o parte de empresas, unidades de negocio o títulos de sociedades que sean significativas para Iberia, o por su importe o área de negocio; (v) Decisiones estratégicas fundamentales que afecten a Iberia y su grupo o, (vi) Aumentos de capital de Iberia.

El voto del accionista sindicado en el órgano social de Iberia correspondiente, debe realizarse conforme a la decisión del sindicato. Si un accionista sindicado tiene que votar por ley en el mismo sentido con todas sus acciones (tanto las sindicadas como las libres), votará en el sentido fijado en el seno del sindicato.

Hasta el momento en que se adopte una decisión del Sindicato conforme a previsto anteriormente, los Accionistas se comprometen a llevar a cabo cualquier acción que sea necesaria para retirar el asunto del orden del día del correspondiente órgano social de IBERIA y, en cualquier caso, evitar que ese órgano social apruebe ninguna decisión en relación con el asunto hasta que se haya obtenido una decisión del Sindicato de Accionistas de acuerdo con esta cláusula.

Todos los accionistas, aunque no estén presentes ni representados, en la correspondiente reunión, quedan vinculados por las decisiones de esta y obligados a instar a sus representantes para que voten en el sentido pactado en el órgano social de Iberia que corresponda.

4. Transmisión de acciones

En virtud de lo que se establece en el acuerdo entre accionistas, las acciones sindicadas, no podrán venderse en el plazo de tres años desde la adquisición de las acciones, la limitación anterior no se extiende a los derechos de suscripción de las acciones sindicadas.

Una vez pasados estos tres años, en el caso de que un accionista desee vender sus acciones, se establece un derecho de adquisición preferente para el resto de los accionistas miembros del sindicato y sólo podrán transmitirse a un tercero en el caso de que no se ejercite este derecho de adquisición preferente.

El régimen de adquisición preferente es aplicable igualmente para ventas entre miembros del sindicato y para cualquier otra operación jurídica que implique la adquisición por un tercero de los derechos políticos de las acciones sindicadas.

En el supuesto de que la persona o entidad que adquiera o pretenda adquirir (actuando directa o indirectamente o de forma concertada con un tercero) de un Accionista Vendedor un paquete de acciones de al menos el 3,5% (en uno o varios tramos dentro de un período de doce meses) o, en su caso, cualquiera de los otros Accionistas que adquiera todas o parte de las acciones (sin ningún límite mínimo) debe comprometerse a aceptar todos los términos y condiciones de este Acuerdo en la posición jurídica del Accionista Vendedor en relación con las acciones ofrecidas.

5. Conflicto de Intereses

El acuerdo entre los Accionistas del Núcleo Estable de IBERIA contiene una serie de menciones referidas a los posibles conflictos de intereses. En este sentido, el acuerdo establece que en el supuesto de que alguno de los accionistas tuviera un conflicto de intereses de entidad suficiente, respecto de alguna de las materias sometidas al sindicato de accionistas, como para que dicho accionista en relación con la cuestión de que se trate no vote en el mejor interés de IBERIA, deberá ponerlo en conocimiento de los restantes Accionistas del Núcleo Estable de IBERIA y abstenerse de formar parte de las deliberaciones y la votación sobre dicha materia.

Si cualquiera de los Accionistas considerara que otro Accionista tuviera un conflicto de intereses según lo antes dispuesto y que el Accionista afectado no lo ha puesto de manifiesto, podrá solicitarse por mayoría de participación social que se designe al Presidente en cada momento del Sindicato de Accionistas para que en un plazo máximo de 15 días dictamine si efectivamente existe un conflicto de intereses (según lo antes señalado), siendo dicha opinión vinculante para todos los Accionistas.

En el caso de que se determine que uno o varios de los Accionistas tiene un conflicto de intereses, las decisiones sobre dichas materias se adoptarán en el seno del Sindicato de Accionistas, dependiendo si son o no Materias Estratégicas, teniendo en cuenta que el(los) Accionista(s) afectado(s) deberá(n) abstenerse de votar respecto de dicha materia.

6. Otras Disposiciones

Prevé el acuerdo de accionistas que las posibles controversias entre los firmantes del acuerdo sobre la ejecución del mismo se resuelvan por un procedimiento de arbitraje que se regula en el mismo acuerdo.

Se prohíbe la cesión contractual de la posición de las partes en el acuerdo.

El acuerdo se reconoce por las partes como el documento prevalente para la regulación de las relaciones entre los accionistas del Núcleo estable en IBERIA.

VI.9 PRESTAMISTAS EN MAS DE UN 20% DE LA DEUDA DE IBERIA

La única sociedad prestamista en más de un 20% de la deuda de IBERIA es IBERLEASING 1999 LIMITED, propietaria y arrendadora de seis aeronaves AIRBUS, modelo A-320 que IBERIA opera en régimen de arrendamiento financiero. El importe que figura en el balance de la compañía, dentro de deudas a largo plazo, asciende a 37.630,4 millones de pesetas, incluyendo principal e intereses, incluyendo principal e intereses. El porcentaje de participación de la deuda es del 29,91%.

La sociedad Iberleasing 1999 Limited es una sociedad limitada radicada en Irlanda, creada al único efecto de adquirir seis aeronaves A-320 para su posterior arrendamiento a IBERIA. Su capital es de 10.000 euros. Las acciones de IBERLEASING 1999 Limited son propiedad de una compañía denominada LORD SPV LIMITED. IBERIA no tiene ninguna participación accionarial en IBERLEASING 1999 limited ni ejerce el control sobre ella. Asimismo IBERIA no participa en la sociedad LORD SPV.

VI.10 CLIENTES O SUMINISTRADORES SIGNIFICATIVOS

A la fecha de registro del presente Folleto, no existe ningún cliente o suministrador cuyo negocio con IBERIA supere el 25% de las ventas o compras totales de IBERIA. En el Capítulo IV se muestra la descripción general de los clientes y suministradores de IBERIA.

VI.11 ESQUEMA DE PARTICIPACION DEL PERSONAL EN EL CAPITAL SOCIAL

1. A la fecha de verificación del presente Folleto, la plantilla de IBERIA ostenta la titularidad del 6,10% del capital social de IBERIA, conforme al acuerdo alcanzado entre la Dirección y los representantes de los trabajadores en noviembre y diciembre de 1994. El mencionado acuerdo ofrecía acciones a los distintos colectivos en compensación a la reducción salarial exigida en el Plan de Viabilidad de la Sociedad. Este Plan supuso una completa reestructuración de la Sociedad, la reducción de su deuda neta y el retorno a los beneficios.
2. Con motivo de la fusión de IBERIA y AVIACO, se firmaron en 1999 acuerdos con los distintos colectivos de ambas compañías, donde se recogía entre otros el abono de una cantidad, bien en metálico bien en acciones al precio de la Oferta Pública. En posteriores acuerdos de desarrollo, el colectivo de Tierra decidió que la cantidad sería abonada a todos los trabajadores en metálico y no en acciones. Sin embargo, el resto de colectivos dieron la opción a los trabajadores a los que representaban de poder elegir entre dinero o acciones. El mismo abono y opción se realizó al personal directivo (ver punto VI.2.1). El número de trabajadores y directivos que eligieron el pago en acciones al precio de la Oferta Pública es de 4.746, con un importe en acciones 1.688 millones de pesetas. De esa cantidad, 1.621 millones está contabilizada en el epígrafe "remuneraciones pendientes de pago" en el pasivo del Balance de Situación a 31 de diciembre de 2000.

Con el fin de atender dicho compromiso, de acuerdo con lo indicado en el Capítulo II, IBERIA presentará una propuesta de compra de acciones por importe de 1.688 millones de pesetas, en el Tramo Institucional Español de esta Oferta. Teniendo en cuenta que, los compromisos se refieren al Precio Minorista, y que, IBERIA realizará una propuesta de compra por el Precio Institucional, es posible que ambos precios no sean iguales, y por lo tanto IBERIA deberá comprar en el mercado, con posterioridad a la Oferta, el número de acciones necesario para cubrir la diferencia, asumiendo IBERIA, en consecuencia el posible mayor coste de las acciones.

A la fecha de registro del presente Folleto, la Junta General de Accionistas de IBERIA no ha autorizado la adquisición de acciones propias, no obstante, la Junta General de Accionistas de IBERIA a celebrar el 31 de marzo de 2001 aprobará el correspondiente acuerdo cuyos términos están descritos en el apartado III.4. La adjudicación de estas acciones se realizará, una vez adoptado el acuerdo por la Junta General, en la Fecha de Operación, es decir, el 2 de abril de 2001.

La creación de la reserva indisponible necesaria para poder efectuar la adquisición de las acciones propias, para su entrega posterior a los trabajadores que optaron por el cobro en acciones de la paga de fusión de AVIACO, se hará con las reservas voluntarias de libre disposición que la compañía tendrá en su balance una vez aprobada por la junta de accionistas del próximo día 31 de marzo la aplicación de los resultados del ejercicio 2000.

3. La presente Oferta Pública de Venta cuenta con un Subtramo destinado a empleados de IBERIA y de las filiales de IBERIA que se relacionan en el Anexo 6, los términos y condiciones para el Subtramo de Empleados se detallan en el Capítulo II de este Folleto.

El coste total que para IBERIA supone la asunción de parte de los intereses del préstamo solicitado por los Empleados en el Subtramo de Empleados en virtud de la modalidad Préstamo Subvencionado sería de aproximadamente 297 millones de pesetas, asumiendo que; (i) se adjudica el Subtramo de Empleados en su totalidad mediante la modalidad Préstamo Subvencionado; (ii) que los Empleados financian hasta el plazo máximo (iii) el Euribor es de 4,5% y (iv) se toma por precio de la acción el medio de la Banda de Precios No Vinculante.

4. Por otro lado, IBERIA ha llegado a un acuerdo con determinados colectivos de empleados para permitir el acceso de los mismos al capital de la compañía. Los acuerdos, que se mencionan a continuación, prevén que los empleados afectados tengan derecho, transcurrido un determinado

plazo, a la adquisición de acciones de IBERIA, al precio que se fije en la presente Oferta, previa compra de las correspondientes opciones.

- a) Pilotos: El compromiso de oferta de opciones de compra de acciones a los Pilotos se contempla en el Acuerdo II del Acta de Acuerdo de Unificación y Actualización de los Compromisos de Ofertas en Opciones sobre Acciones de Iberia, suscrito con SEPLA, de 8 de septiembre de 2000, que recoge y actualiza los compromisos asumidos por la sociedad mediante Acta de 3 de junio de 1999, así como con la firma en esa misma fecha del documento "Por la Recuperación del Servicio" y el Acuerdo de 22 de junio de 1999 con los Pilotos provenientes de AVIACO, en el que se establece el otorgamiento de opciones de compra a los Pilotos de IBERIA, en los términos y condiciones que se señalan en dicho Acuerdo de Unificación y Actualización, por un importe medio por Piloto de siete millones (7.000.000) de pesetas, lo que supone un coste total para IBERIA de 14.140.000.000 pesetas.
- b) Oficiales Técnicos de a Bordo: El compromiso con el colectivo de Oficiales Técnicos de a Bordo ("OTB") se contiene en el Acuerdo de Unificación y Actualización de los Compromisos sobre las Ofertas en Opciones sobre Acciones de Iberia suscrito con el SEOTV, de 19 de septiembre de 2000, que recoge y actualiza los compromisos asumidos por la sociedad mediante Acta de 30 de agosto de 1999, así como con la firma en esa misma fecha del documento "Por la Recuperación del Servicio", en el que se establece el otorgamiento de opciones de compra a los OTB de IBERIA, en los términos y condiciones que se señalan en dicho Acuerdo de Unificación y Actualización, por un importe medio por OTB de seis millones ochocientos setenta y dos mil ochocientos cincuenta y dos (6.872.852) pesetas, lo que supone un coste total para IBERIA de 1.450.200.000 pesetas.
- c) Tripulantes de Cabina de Pasajeros: El compromiso con los Tripulantes de Cabina de Pasajeros ("TCP") se contiene en el Acta de Acuerdo de Unificación y Actualización de los Compromisos sobre las Ofertas en Opciones sobre Acciones de Iberia, firmado el 26 de enero de 2001 con el Comité de Empresa de Vuelo, que unifica y recoge los compromisos asumidos por la sociedad mediante Acta de 15 de julio de 1999, así como con la firma en esa misma fecha del documento "Por la Recuperación del Servicio", y el Acuerdo de 15 de julio de 1999 con los TCP provenientes de AVIACO, en el que se establece el otorgamiento de opciones de compra a los TCP de IBERIA, en los términos y condiciones que se señalan en dicho Acuerdo de Unificación y Actualización, por un importe medio por TCP de dos millones doscientas cincuenta y cuatro mil novecientas ochenta y seis (2.254.986) pesetas, lo que supone un coste total para IBERIA de 10.303.000.000 pesetas.
- d) Personal de Tierra: De la misma manera, los compromisos con el Personal de Tierra, se recogen en el Acta de Acuerdo sobre la Unificación y Actualización de los Compromisos sobre las Ofertas en Opciones sobre Acciones de Iberia, firmado con el Comité Intercentros de IBERIA, L.A.E., S.A., de fecha 31 de enero de 2001, en el que se unifican y recogen los compromisos asumidos por la sociedad mediante Acuerdo de 5 de agosto de 1999; Acuerdo de 31 de agosto de 1999 con el personal proveniente de AVIACO, que desarrolló el firmado con fecha 2 de agosto de 1999; así como con la firma del documento "Por la recuperación del Servicio", en el que se establece el otorgamiento de opciones de compra al Personal de Tierra de IBERIA, en los términos y condiciones que se señalan en dicho Acuerdo de Unificación y Actualización, por un importe total para todo el Personal de Tierra, de veintiséis mil quinientos seis millones cuatrocientas mil (26.506.400.000) pesetas.

Con el fin de atender dichos compromisos, (que está previsto que la Junta General de Accionistas que se celebrará el día 31 de marzo de 2001, a propuesta del Consejo de Administración, extienda también a directivos de la compañía, mediante la aprobación de un sistema de retribución de conformidad con lo establecido en el apartado nº 4 de la Disposición Adicional Decimonovena de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social) IBERIA tiene previsto emitir obligaciones, por un importe de hasta 342.576.900 euros (aproximadamente 57.000.000.083 pesetas), de un nominal por obligación igual al Precio Minorista de la presente Oferta, convertibles en acciones ordinarias de IBERIA, a razón de una acción por cada obligación, una vez transcurridos 30 meses desde la fecha de admisión a cotización de las acciones de IBERIA, prevista para el 3 de abril de 2001.

Está previsto que la Junta General de Accionistas de IBERIA, a celebrar el próximo 31 de marzo de 2001, acuerde delegar en el Consejo de Administración de la Compañía, la emisión de las obligaciones convertibles, en un plazo aproximado de dos meses, desde la finalización de la presente Oferta.

Con la finalidad de facilitar el ejercicio de las opciones de compra de los empleados, IBERIA tiene previsto acordar con las entidades BBVA y CAJA MADRID (las "Entidades Suscriptoras") la suscripción por dichas entidades de las obligaciones convertibles que sean necesarias para hacer frente a las opciones a entregar a los empleados. Las Entidades Suscriptoras tienen previsto otorgar un compromiso irrevocable de no convertir para ellas las obligaciones en acciones. Los empleados, para el ejercicio de sus opciones, deberán solicitar de las Entidades Suscriptoras la compra de las obligaciones convertibles que les correspondan, previo pago de las mismas (al Precio Minorista de la Oferta), lo que implicará de forma automática la conversión de las obligaciones, y por consiguiente la entrega de las acciones de IBERIA a que tenga derecho.

Una vez acordada la emisión de las obligaciones convertibles, IBERIA procederá a registrar en la CNMV un Folleto Reducido de Emisión de obligaciones convertibles.

Los pactos alcanzados con los empleados de Iberia prevén que el ejercicio de las opciones se haga una vez transcurridos 30 meses desde la fecha de admisión a cotización de las acciones de IBERIA, en 4 fechas de ejercicio (a cuyo efecto podrá abrirse un plazo previo durante el que los empleados manifiesten su deseo de ejercitar la opción de compra) durante un plazo de un año, cada una de ellas por un máximo del 25% de las opciones adquiridas. Solamente en el supuesto de que, en alguna de las tres primeras fechas de ejercicio, el precio de cotización de la acción de IBERIA (Precio Medio Ponderado de la sesión correspondiente a la fecha de ejercicio) fuera inferior al Precio Minorista de esta Oferta, el ejercicio de la opción podría posponerse a la siguiente fecha de ejercicio, acumulándose a las opciones que corresponda ejercer en dicha fecha.

Las opciones que se otorgan a los empleados tienen un precio de 50 pesetas que se devolverán al empleado al ejercitar su opción de compra, o descontarán del precio a pagar por las obligaciones.

En el supuesto que el Precio Minorista de la Oferta estuviera dentro de la banda no vinculante de precios fijada en el presente Folleto (asumiendo que se emitieran y convirtieran la totalidad de las obligaciones que la Junta de Accionistas ha autorizado al consejo a emitir), el aumento de capital por la conversión de las obligaciones supondría la emisión de un mínimo 160.082.663 de acciones y un máximo de 200.337.368 acciones, lo que supondría entre un 17,5% y un 21,9% y del capital social actual de Iberia.

El importe máximo de la emisión de obligaciones se ha calculado para atender la totalidad de los compromisos de IBERIA con sus empleados en esta materia, si bien los empleados tienen de plazo hasta el 16 de mayo de 2001 para comprar las opciones a IBERIA. Una vez compradas las opciones, los empleados dispondrán de un año para revender las opciones compradas a IBERIA. Una vez transcurrido dicho plazo, se prevé la amortización anticipada de las obligaciones convertibles que no sean necesarias debido a la recompra de opciones que se hayan solicitado.

No existen, a la fecha de registro de éste Folleto, compromisos relevantes de IBERIA frente a sus empleados, distintos a los descritos en el presente Folleto Informativo.

VI.11. RELACIÓN DE LA SOCIEDAD CON SUS AUDITORES DE CUENTAS

El siguiente cuadro recoge lo facturado por la firma Arthur Andersen y sociedades de su Grupo en concepto de auditoría y otros servicios prestados para IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. en el ejercicio 2000:

Auditoría	Otros servicios
47.490.400,-ptas	15.501.079,-ptas

Arthur Andersen y sociedades de su Grupo igualmente han realizado trabajos en el ejercicio 2000 para las Sociedades de Grupo IBERIA: VIVA, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. y VIVA TOURS, S.A.. Los importes facturados son en concepto de auditoría 16.506.800 pesetas y por otros servicios 3.688.406 pesetas.

VI.12. PRINCIPALES OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

Como se describe en el Capítulo IV del presente Folleto Informativo, IBERIA opera vuelos en código compartido con British Airways y con American Airlines, dichas sociedades participan en el capital social de IBERIA mediante la sociedad British Airways and American Airlines Holdings B.V., la cual ostenta un 10% del capital social.

Existe un pacto comercial entre British Airways e Iberia por el que se pueden proyectar inversiones y participaciones en beneficios comunes así como en el que se acuerda una participación conjunta en **oneworld**.

CAPITULO VII

EVOLUCIÓN RECIENTE Y PERSPECTIVAS DEL EMISOR

VII.1. EVOLUCIÓN RECIENTE

- VII.1.1.** Evolución de los negocios con posterioridad al cierre del último ejercicio económico
- VII.1.2.** Hechos significativos

VII.2. PERSPECTIVAS

- VII.2.1.** Evolución de las Perspectivas Comerciales, Operativas y Financieras
 - VII.2.1.1.** Perspectivas sobre la evolución de los gastos de personal
- VII.2.2.** Política de Distribución de Resultados, de Inversión, de Dotación a las Amortizaciones y de Endeudamiento
 - VII.2.2.1.** Política de distribución de resultados
 - VII.2.2.2.** Política de Inversión y Dotación a las Cuentas de Amortización
 - VII.2.2.3.** Política de endeudamiento

CAPITULO VII

EVOLUCIÓN RECIENTE Y PERSPECTIVAS DEL EMISOR

VII.1. EVOLUCIÓN RECIENTE

VII.1.1. Evolución de los negocios con posterioridad al cierre del último ejercicio

Desde el cierre del ejercicio 2000, no se ha producido ningún cierre mensual auditado, y la evolución de los diferentes negocios de la compañía continúa en línea con lo descrito en el Capítulo V del presente folleto.

VII.1.2. Hechos significativos

No obstante lo anterior, podemos señalar como hechos significativos en la gestión de IBERIA acontecidos durante los primeros meses de 2001 los siguientes:

- La apertura de las mesas de negociación con la finalidad de alcanzar acuerdos con los distintos representantes sindicales para la firma de los nuevos Convenios Colectivos de IBERIA (cuya vigencia finalizó el 31 de diciembre de 2000). En relación a estas futuras negociaciones, surgieron tensiones entre SEPLA y la Dirección de la Compañía, de forma que entre el 27 de febrero y el 5 de marzo, se produjeron incrementos de los retrasos de los vuelos, así como 117 cancelaciones en el periodo comentado, tensiones que concluyeron el pasado 7 de marzo de 2001, alcanzándose un acuerdo entre IBERIA y dicho sindicato, por el cual ambas partes comprometieron su voluntad de negociar el nuevo Convenio Colectivo bajo el principio de la buena fe y renunciando expresamente a la utilización de cualquier medida de presión que no esté amparada por la legislación vigente. En todo caso, la ley contempla la posibilidad de huelga como medida que puede ser considerada por los diferentes colectivos, hecho este, al que los colectivos no han renunciado.
- La incorporación de cuatro nuevos aviones del fabricante Airbus (dos A-340 y dos A-320), continuando con el desarrollo previsto del plan de flota de la Sociedad.
- Los accionistas de IBERIA aprobaron la salida a Bolsa de la Compañía en la Junta Extraordinaria celebrada el día 28 de febrero de 2001. En dicha Junta también fueron aprobadas diversas modificaciones en los Estatutos de la Compañía (ver Capítulo VI).

VII.2 PERSPECTIVAS

En aplicación de lo previsto en la Orden Ministerial de 12 de julio de 1993, por la que se desarrolla el Real Decreto 291/1992, de 27 de Marzo, se hace constar expresamente que *el contenido de este apartado se refiere a estimaciones o perspectivas susceptibles de ser realizadas o no.*

VII.2.1. Evolución de las Perspectivas Comerciales, Operativas y Financieras

El Grupo Iberia, en el desarrollo de su actividad, ha adquirido una serie de cualidades que son la base de sus perspectivas para los próximos ejercicios:

- Posición dominante en el mercado doméstico español.
- Posición dominante en el mercado Europa-Latinoamérica.
- Red de vuelos centrada en el hub de Madrid y apoyada en una creciente conectividad.
- Flexibilidad para adaptar el crecimiento de la capacidad a las condiciones del mercado, mediante el uso de distintos mecanismos: wet-lease, no ejercer opciones de compra, solicitar retrasos en entrega de aviones, leasing operativos, etc.
- Significativas plusvalías latentes en Amadeus, cuya valoración asciende a 4.423 millones de euros a fecha 15 de marzo de 2001 (la participación de IBERIA, de acuerdo con dicha valoración, sería de 809 millones de euros, cuyo valor neto contable en el Balance de la Sociedad asciende a 1.729.617.738 pesetas).

Junto a estas cualidades, la Compañía está en disposición de aprovechar otras oportunidades que le ofrece su posición de mercado, entre las que destacan:

- El desarrollo de las infraestructuras en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, de acuerdo a los respectivos planes aprobados por AENA, que van a posibilitar el crecimiento de la oferta durante los próximos años.
- Margen para aumentar la productividad de los recursos, en especial de la flota, y reducir los costes por unidad producida.

VII.2.1.1. Perspectivas sobre la evolución de los gastos de personal

Durante los próximos años la evolución de la plantilla de tierra está asociada al desarrollo de dos Planes de rejuvenecimiento (prejubilaciones y bajas incentivadas). El primero de ellos, iniciado en septiembre de 2000, se desarrollará durante los años 2001 y 2002. El segundo se extenderá hasta el año 2003. Su impacto será pequeño en cuanto al tamaño total de la plantilla colectivo de tierra (efecto neto, bajas menos incorporaciones, alrededor de 1.350-1.400 personas) pero se espera que permita mantener una moderación en los gastos de personal y potenciar las áreas ligadas a la producción.

El plan de bajas está siendo cumplido de acuerdo con lo previsto habiendo afectado hasta el 31 de diciembre de 2000 a 456 personas (de las que 440 son prejubilaciones y 16 son bajas incentivadas), con una valoración total (pagos futuros comprometidos) de 10.807 millones de pesetas. Los pagos futuros para el plan de bajas por el personal que se retire en el año 2001, totalmente provisionado, asciende aproximadamente a 23.000 millones, 14.000 millones en el 2002 y el importe restante durante los años 2003 y 2004.

En relación con las plantillas de vuelo, en los próximos años se producirá un incremento significativo para acometer la renovación de flota y el aumento de actividad previsto por la Compañía.

En todos los colectivos se contemplan mejoras progresivas de la productividad, sí bien con evolución variable en el caso del personal de vuelo en función de las incorporaciones de la flota. La homogeneidad de flotas va a reducir el número de horas inducidas de formación, lo que permitirá mejorar la productividad una vez se culmine el plan de renovación.

VII.2.2. Política de Distribución de Resultados, de Inversión, de Dotación a las Amortizaciones y de Endeudamiento.

VII.2.2.1. Política de Distribución de Resultados

Las acciones ofrecidas darán derecho a participar en las ganancias obtenidas desde el 1 de enero de 2000 y a percibir el dividendo que, en su caso, se acuerde con cargo a los beneficios del ejercicio 2000. Está previsto que la Junta General de Accionistas de IBERIA, a celebrar el próximo 31 de marzo acuerde, conforme a la propuesta del Consejo de Administración, el reparto de un dividendo igual al 25% del resultado del ejercicio, lo que equivale a un dividendo por acción de 8,17 pesetas. Dicho dividendo será pagado con posterioridad a la presente Oferta, por lo que los inversores a los que se adjudiquen acciones en esta Oferta y sean titulares de las acciones el día en que acuerde la Junta General de Accionistas, tendrán derecho a recibir dicho dividendo. Hasta la fecha no se han distribuido dividendos a cuenta con cargo a los beneficios del ejercicio 2000 y 2001 .

VII.2.2.2. Política de Inversión y Dotación a las Cuentas de Amortización

La cifra de inversiones prevista para el ejercicio 2001 asciende a 80.853 millones de Ptas.

Las inversiones previstas por el Grupo Iberia se realizarán fundamentalmente en el plan de renovación y ampliación de flota (familias A320 y A340). También en la mejora y mantenimiento de equipos e instalaciones en los aeropuertos, así como en la adquisición de equipos y maquinaria, repuestos y reparables de flota. Por último, previsiblemente parte de las inversiones se destinarán a los simuladores de vuelo, y al desarrollo del plan de informática del Grupo.

Se realizarán desinversiones en las flotas B727 y DC9, debido a su obsolescencia y en cumplimiento de la normativa medioambiental, no pudiendo estimarse el precio de venta con exactitud debido a las variaciones de la valoración de la flota en los mercados. En todo caso, debido a que estas flotas están amortizadas, se estima que se pueda producir un ingreso extraordinario.

Las compañías del Grupo Iberia, previsiblemente, continuarán manteniendo los mismos criterios de amortización.

VII.2.2.3. Política de Endeudamiento y Financiación

Las compañías del Grupo Iberia continuarán manteniendo los mismos criterios de ampliación de capital, emisión de obligaciones y política de endeudamiento general a medio y largo plazo que han seguido en los últimos ejercicios, dependiendo en cada caso, de las circunstancias y situación de los mercados.

El ratio de endeudamiento del grupo, calculado como endeudamiento financiero sobre fondos propios, de acuerdo con lo expuesto en el Capítulo V, asciende en el año 2000 a la cifra de 76%, esperándose un ratio para el año 2001 del 97%.

Como en ejercicios anteriores, en los próximos años, la compañía financiará sus operaciones de adquisición de flota y otras inversiones operativas, básicamente con los recursos generados con sus operaciones, y mediante operaciones de financiación tradicionales, que afectarán a su estructura patrimonial. Asimismo seguirá desarrollando operaciones de titulización como las que ha venido utilizando en los últimos ejercicios.

Como se ha mencionado en el presente Folleto Informativo, el Consejo de Administración de IBERIA, en su reunión de fecha 9 de marzo de 2001 acordó proponer a la Junta General de Accionistas que se celebrará el próximo 31 de marzo, que se apruebe la emisión de obligaciones convertibles en acciones de IBERIA para dar cumplimiento a los compromisos asumidos por IBERIA con determinados colectivos de empleados. Igualmente, el capital social de IBERIA se ampliará a medida que se vayan convirtiendo las obligaciones en acciones de IBERIA.

RESUMEN DEL FOLLETO INFORMATIVO

Oferta Pública de Venta de Acciones de IBERIA Líneas Aéreas de España, S.A. (IBERIA)

formulada por

SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES (SEPI)

Marzo 2001

INTRODUCCIÓN

El presente documento ha sido elaborado conforme a lo previsto en el artículo 22 del Real Decreto 291/1992, de 27 de marzo modificado por el Real Decreto 2590/1998, de 7 de diciembre y es un mero resumen del Folleto Informativo Completo registrado en la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV), que están a disposición de cualquier inversor, de forma gratuita, en el domicilio de Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante IBERIA), en las Entidades Aseguradoras y Colocadoras de esta Oferta, en las Bolsas de Valores y en la CNMV. Este resumen se ha elaborado con el único fin de facilitar a los inversores una información muy resumida del contenido del citado Folleto Informativo Completo, único documento informativo oficial de esta Oferta Pública de Venta, y donde se describe esta Oferta en toda su extensión.

I. CIRCUNSTANCIAS RELEVANTES SOBRE EL EMISOR

La denominación social de la sociedad emisora de los valores ofrecidos es Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante, "IBERIA" o la "SOCIEDAD"), con domicilio social en Madrid, calle Velázquez, 130 y Código de Identificación Fiscal (C.I.F.) número A-28017648.

I.1. Factores de riesgo

El Grupo IBERIA viene desarrollando su actividad ordinaria de conformidad con los principios de prudencia y profesionalidad que deben presidir la buena gestión en cualquier Grupo empresarial; no obstante, existen ciertos riesgos específicos que, de producirse, pueden afectar negativamente a sus distintas áreas de actividad.

1. Riesgos relativos a las operaciones del Grupo IBERIA

- Carácter cíclico de la industria aérea y cambios en las economías española, europea y latinoamericana.

La industria aérea es altamente sensible a las condiciones económicas generales. Debido a que una parte sustancial del transporte aéreo (de negocios y de ocio) es discrecional, la industria en general e IBERIA, tienden a resultar afectados durante los periodos de recesión económica. En la industria aérea los periodos de recesión se caracterizan por un exceso de capacidad y consecuentemente por una bajada de los precios. Durante los ciclos de recesión económica, IBERIA puede verse obligada a la aceptación de nuevas aeronaves que se haya comprometido a adquirir previamente, o puede verse imposibilitada para enajenar el exceso de aeronaves (ya sean propias o arrendadas) bajo condiciones financieras favorables, sin perjuicio del nivel de flexibilidad del que se ha pretendido dotar a la flota de IBERIA en virtud de su estrategia de renovación de flota. La incertidumbre económica en determinados mercados puede también, permitir a ciertos competidores de IBERIA que se introduzcan en las rutas operadas por IBERIA, incrementándose la competencia en dichos mercados, y consecuentemente produciéndose una disminución de los precios.

Debido a que la estrategia de negocios de IBERIA se centra en el desarrollo de su red en España, Europa y Latinoamérica, los resultados de IBERIA están sujetos a los cambios económicos y políticos de dichos mercados. Las economías de los países latinoamericanos, han estado, durante los últimos años, sujetas a cambios adversos. Como consecuencia de ello, los negocios, situación financiera y resultado de las operaciones de IBERIA podrían verse negativamente afectados por condiciones económicas o políticas desfavorables en dichos mercados.

- Amenaza de huelgas o interrupciones laborales. Relaciones con los Empleados

Durante los últimos años, IBERIA ha experimentado conflictos con los sindicatos y asociaciones de trabajadores, así como interrupciones laborales. Las huelgas y las interrupciones laborales pueden afectar a la situación financiera y a los resultados operativos de IBERIA.

Tradicionalmente, IBERIA ha mantenido relaciones de cooperación con sus empleados. Sin embargo en marzo y abril de 1999, ciertos pilotos de IBERIA, convocaron una huelga de 8 días, que incluían el periodo de Semana Santa, la huelga, unida a las restricciones aeroportuarias de Madrid y Barcelona supuso la cancelación de más de 800 vuelos.

IBERIA estima que de la huelga de pilotos resultó una pérdida de aproximadamente el 5% de horas bloque para el ejercicio 1999. La huelga se originó como consecuencia de la falta de acuerdos con el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) en la negociación de un nuevo convenio colectivo y por la integración de Aviación y Comercio, S.A. (AVIACO) en IBERIA.

La huelga se resolvió por la firma de un nuevo convenio colectivo y mediante la asunción por IBERIA de un compromiso de entrega de opciones sobre acciones de IBERIA, tal y como se describe en el Capítulo VI. Dicho convenio permitió a la Sociedad completar la integración de AVIACO e incorporar sistemas de trabajo más flexibles. El convenio con los pilotos finalizó el 31 de diciembre de 2000, excepto en lo que se refiere a medidas productivas que expiran en diciembre de 2004. Las partes han comenzado las negociaciones para la firma de un nuevo convenio colectivo.

IBERIA tiene tres convenios colectivos, además del mencionado con los pilotos, que regulan las relaciones laborales de los empleados con la Sociedad: Personal de Tierra; Oficiales Técnicos de a Bordo; y Tripulantes de Cabina de Pasajeros. Todos ellos expiraban el 31 de diciembre de 2000, encontrándose en estos momentos en fase de negociación. No puede garantizarse que los convenios colectivos se negocien de forma satisfactoria o de que cualquier negociación concluya en un momento determinado. IBERIA puede sufrir en el futuro huelgas u otros conflictos laborales tanto en el contexto de la negociación de nuevos convenios colectivos como en cualquier otro contexto que afecten de manera importante el normal desarrollo de las actividades de la Sociedad. El hecho de que no se consiga renegociar los convenios colectivos de forma satisfactoria o de que se produzcan nuevos conflictos laborales puede tener un impacto significativo adverso en los negocios de IBERIA, en su situación financiera, en los resultados de sus operaciones, o en la cotización de las acciones en los mercados de valores donde se negocien.

Durante los primeros días de marzo de 2001 los pilotos de IBERIA llevaron a cabo una huelga de celo que produjo importantes retrasos y cancelaciones en los vuelos de IBERIA. El 7 de marzo, IBERIA y SEPLA llegaron a un acuerdo en el que se hace constar el apoyo de SEPLA al proceso de privatización de IBERIA y el compromiso de ambas partes de negociar el VII Convenio Colectivo de buena fe, renunciando a cualquier medida de presión que no esté amparada en la legislación vigente. En todo caso, la ley contempla la posibilidad de huelga como medida que puede ser considerada por los diferentes colectivos de empleados, hecho este, al que los diferentes colectivos no han renunciado.

Durante los próximos años la evolución de la plantilla de tierra está asociada al desarrollo de dos Planes de rejuvenecimiento (prejubilaciones y bajas incentivadas). El primero de ellos, iniciado en septiembre de 2000, se desarrollará durante los años 2001 y 2002. El segundo se extenderá hasta el año 2003. Su impacto será pequeño en cuanto al tamaño total de la plantilla colectivo de tierra (efecto neto, bajas menos incorporaciones, alrededor de 1.350-1.400 personas) pero se espera que permita mantener una moderación en los gastos de personal y potenciar las áreas ligadas a la producción.

El plan de bajas está siendo cumplido de acuerdo con lo previsto habiendo afectado hasta el 31 de diciembre de 2000 a 456 personas (de las que 440 son prejubilaciones y 16 son bajas incentivadas), con una valoración total (pagos futuros comprometidos) de 10.807 millones de pesetas. Los pagos futuros para el plan de bajas por el personal que se retire en el año 2001 (están debidamente provisionados) asciende aproximadamente a 23.000 millones de pesetas, 14.000 millones en el 2002 y el importe restante durante los años 2003 y 2004.

No existen, a la fecha de registro de este Folleto, compromisos de IBERIA frente a sus empleados, en relación con la participación de éstos en el capital social de IBERIA, distintos a los descritos en el apartado VI.11 del presente Folleto Informativo.

- Restricciones de Tráfico Aéreo.

La congestión aérea y las restricciones de control de tráfico aéreo han supuesto un problema en Europa y en especial en España durante los últimos años, causados principalmente por; el crecimiento en Europa y en España del tráfico aéreo; la necesidad de actualizar los sistemas de control de tráfico en Europa; la falta de un sistema Europeo de control de tráfico; la carencia de controladores aéreos cualificados y durante 1999, las restricciones del espacio aéreo en el sur y en el este de Europa debido a la guerra de Kosovo.

IBERIA se ha visto particularmente afectada debido a que es el mayor operador de los aeropuertos de Madrid y Barcelona, en términos de número de movimientos. IBERIA se vio forzada a reducir su producción en casi 20.000 horas bloque (un 5% del total de horas bloque), lo que representa aproximadamente 30 vuelos diarios de los programados para la segunda mitad de 1999, debido a la congestión del aeropuerto de Madrid Barajas. Esta situación se ha resuelto parcialmente durante 2000, incrementándose las horas bloque un 6,5%, a la vez que se han reducido los retrasos de los vuelos, de forma que el porcentaje de puntualidad de los vuelos de IBERIA creció desde el 59,1% en 1999 al 74,1% en 2000. Sin embargo, los problemas en el espacio aéreo europeo y las restricciones de tráfico persisten y siguen siendo un punto clave para IBERIA.

Actualmente existen planes para mejorar los sistemas de tráfico aéreo en España y para incrementar el número de controladores aéreos. No puede asegurarse que los mencionados planes se desarrollen, o que en el caso de hacerse, resuelvan los problemas de tráfico aéreo, en particular en el Aeropuerto de Madrid Barajas. La falta de desarrollo de los planes de resolución de los problemas de control de tráfico aéreo podría suponer un efecto adverso en los planes de expansión de IBERIA tanto a nivel de operaciones como de resultados.

- Núcleo estable de Accionistas

En marzo de 2000, el núcleo estable de accionistas adquirieron acciones que representan un 40% del capital social de la Sociedad.

Los accionistas que componen el núcleo estable han suscrito un acuerdo, cuyas líneas generales se describen en el Capítulo VI del Folleto Informativo y se refiere entre otros aspectos a: la constitución de un sindicato de accionistas, la composición del Consejo de Administración y de las Comisiones del Consejo de Administración; los votos favorables necesarios para la toma de decisiones; el compromiso de permanencia en la Sociedad, y los conflictos de intereses.

La Sociedad estima que el núcleo estable de accionistas está de acuerdo con los planes estratégicos de IBERIA, pero debe tenerse en cuenta que el futuro desarrollo de los planes estratégicos será llevado a cabo por un Consejo de Administración significativamente diferente de aquél que existía cuando los planes estratégicos se concibieron.

- Régimen legal especial. Restricciones a la participación en el Capital

La actividad del transporte aéreo que desarrolla IBERIA está sometida a una detallada y extensa regulación de carácter nacional y comunitario, principalmente relacionadas con la concesión de licencias de transporte aéreo, la titularidad y transmisiones de acciones, etc. Dichas normas, y en particular aquellas referidas a las restricciones a la participación en el capital de la Sociedad, se explican más detalladamente en el Capítulo III del Folleto Informativo. IBERIA no puede predecir el efecto que cualquier cambio en el régimen legal pudiera tener sobre las condiciones y resultados financieros de sus operaciones.

En cuanto a las restricciones a la participación extranjera en el capital social de IBERIA, cabe destacar de forma resumida lo siguiente:

El artículo 74 de la Ley 48/1960, de 21 de julio sobre Navegación Aérea, establece que los concesionarios de servicios regulares de tráfico aéreo habrán de ser españoles, debiendo ser españoles, al menos, las tres cuartas partes del capital de las compañías aéreas y de sus administradores. Por su parte, el artículo 91 de esta Ley establece que cuando lo aconsejen circunstancias especiales, el Gobierno podrá modificar el porcentaje de participación extranjera en las empresas de tráfico aéreo.

En virtud de la normativa de la Unión Europea la referencia a la nacionalidad española hecha en la Ley de Navegación Aérea debe entenderse a nacionalidad de cualquier Estado miembro.

Por otro lado, los Tratados Bilaterales suscritos por España con otros Estados sobre aviación civil, designados por la doctrina como tratado-contrato, regulan las relaciones contractuales aéreas civiles entre los países. En virtud de estos convenios bilaterales de transporte aéreo, cada Estado se reserva el derecho de denegar, suspender, o condicionar la autorización de explotación de los servicios aéreos por parte de una compañía designada por el otro Estado, en caso de que la propiedad sustancial y/o el control efectivo de la empresa de transporte aéreo no se halle en manos de la parte contratante que designa a la empresa o de sus nacionales. En la mayoría de los convenios bilaterales, la denegación, suspensión o el condicionamiento de los derechos pueden ejercitarse cuando uno de los Estados “*deje de estar convencido*” del cumplimiento por el otro Estado de los requisitos de propiedad y control efectivo establecidos en el convenio.

SEPI ostenta actualmente el 53,9% del capital social de IBERIA. Después de la OPV, y asumiendo que se ejercite en su totalidad la opción de compra sobre acciones de IBERIA que se concede a las Entidades Aseguradoras, SEPI no participaría directa o indirectamente en el capital social de IBERIA. Sin embargo, los accionistas institucionales españoles de IBERIA mantendrán una participación en el capital del 30% después de la OPV, al menos hasta que expire el compromiso de tres años, asumido entre ellos, de no vender las acciones de IBERIA. Igualmente en la fecha de registro del Folleto Informativo, los empleados de IBERIA ostentan una participación en el capital del 6,10%, además como parte de ésta Oferta se destina un subtramo de la misma para la adquisición de acciones por parte de los Empleados del Grupo Iberia.

A pesar de lo anterior, es posible que una vez concluida la Oferta, la titularidad de ciertas acciones, así como la transmisión de acciones por parte de los actuales accionistas a inversores no europeos, pudiera poner en peligro la capacidad de IBERIA de hacer uso de sus derechos de tráfico, en virtud de la legislación europea, o la pérdida de las licencias de explotación. Además, la titularidad de las acciones de IBERIA por parte de inversores no españoles podría poner en peligro la capacidad de IBERIA de ejercer sus derechos de tráfico en virtud de los tratados bilaterales, en el supuesto de que dichos tratados no se modifiquen. Dependiendo de los destinos que se vean afectados, la pérdida de los derechos de tráfico y de las licencias de explotación podría suponer un efecto material adverso en los negocios de IBERIA, en su situación financiera y en los resultados de sus operaciones.

- Autorización Administrativa Previa

El 29 de octubre de 1999, el Consejo de Ministros aprobó el inicio del procedimiento para la aplicación a IBERIA, mediante Real Decreto, del régimen de autorización administrativa previa previsto en la Ley 5/1995, de 23 de marzo, de Régimen Jurídico de Enajenación de Participaciones Públicas en Determinadas Empresas. Se prevé que el contenido del Real Decreto sea el habitual de otras privatizaciones. Véase desarrollo, en el apartado II.9.6. del Folleto Informativo.

- Expansión de los Aeropuertos de Madrid Barajas y Barcelona El Prat

IBERIA es el mayor operador de los aeropuertos de Madrid Barajas y Barcelona El Prat y ha centralizado sus operaciones en estos aeropuertos para racionalizar su red de vuelos, con 98,1% de los vuelos domésticos y un 91,4% de los vuelos europeos desde estos hubs en 2000, por lo que las interrupciones en el servicio de ambos aeropuertos puede acarrear efectos adversos en las operaciones de IBERIA.

Una herramienta clave en el desarrollo de la red estratégica de IBERIA depende de la expansión de los aeropuertos de Madrid y Barcelona. Actualmente se encuentran en proceso de construcción dos pistas adicionales en el Aeropuerto de Barajas y la construcción de una nueva pista en el aeropuerto de El Prat está prevista para el año 2004. Igualmente está prevista la construcción en 2004 de un cuarto terminal en el Aeropuerto de Barajas, y de un nuevo terminal en el año 2005 en el Aeropuerto del El Prat.

Los planes de expansión y de racionalización de la red de IBERIA dependen, en parte, del cumplimiento puntual de los planes de expansión de los mencionados aeropuertos, por lo que un retraso en la construcción o la parada de los mismos puede suponer un efecto material adverso en los planes de expansión de IBERIA.

- Renovación de la Flota

Los planes de renovación de flota de IBERIA dependen en gran medida de un constructor aéreo; Air Bus Industries. El incumplimiento de Air Bus de sus obligaciones contractuales con IBERIA, por un lado, o por otro lado, la circunstancia de que IBERIA no hubiera podido financiar la adquisición de los aparatos acordados con Air Bus, o no hubiera alcanzado acuerdos favorables de financiación o de arrendamiento de las aeronaves, así como el no haber conseguido mantener los acuerdos de arrendamiento en vigor en términos favorables, podría tener un efecto adverso significativo en los negocios de IBERIA, en su situación financiera y en los resultados de sus operaciones.

El importe de las inversiones comprometidas en el horizonte temporal 2001-2004 asciende a más de 331.000 millones de pesetas, repartidos en 48.042 millones en el año 2001, 113.364 millones de en el ejercicio 2002, 72.009 millones en el año 2003, y 97.741 millones de pesetas en el año 2004, en cuanto a operaciones que formarán parte del balance de la compañía, quedando instrumentada su financiación bajo diferentes fórmulas (adquisición en propiedad y leasing financiero). Otra flota correspondiente al Plan de Flotas de la Compañía se operará bajo la modalidad de leasing operativo, no reflejándose estas partidas en balance.

El coste total de los alquileres de flota aumentó un 19,7% en 2000, alcanzando la cifra de 60.046 millones de ptas., creciendo asimismo un 9,3% en 1999, ascendiendo a 50.144 millones de ptas, respecto a una magnitud de 45.858 millones de ptas. en 1998. Los motivos de esta tendencia son las nuevas incorporaciones de unidades de flota (A340, modelos de la familia A320 y B757) en arrendamiento operativo, y el incremento de las operaciones de wet lease (arrendamiento de aeronave que incluye el servicio de tripulación y mantenimiento).

- Handling

IBERIA es el mayor operador de handling de España, prestando servicios de handling de rampa a su propia flota y aproximadamente a 250 compañía aéreas, tanto nacionales como extranjeras, en 39 de los 43 aeropuertos comerciales españoles, con una cuota de mercado de aproximadamente el 65% en términos de prestación de servicios de handling a aeronaves.

El proceso de liberalización del servicio de handling ha supuesto la entrada, en 16 aeropuertos, de competidores de IBERIA. Asimismo, IBERIA ostenta la concesión para prestar servicios de handling en 26 aeropuertos menores en España, dichas concesiones expiraron en marzo de 2000, encontrándose en estos momentos en desarrollo el proceso de renovación de las concesiones. La conclusión de los procesos de renovación u el otorgamiento de nuevas concesiones es en este momento incierto.

El incremento de la competencia en el sector del handling, como consecuencia del otorgamiento de las segundas concesiones ha causado una pérdida de ingresos, en este sentido, los ingresos obtenidos por los diversos servicios de asistencia a los aviones y pasajeros en los aeropuertos españoles, representaron un 5,2% del total de ingresos de explotación del Grupo IBERIA en 2000 y un 6,1% en 1999. En 2000 los ingresos ascendieron a 38.723 millones de ptas., con un decremento del 2,3% frente a 1999, ejercicio en el cual se situaron en 39.625 millones de ptas. En el año 2000 se produjo un decremento de los ingresos de 902 millones de ptas. debido a una menor actividad a terceros, pues se redujeron los aviones atendidos a terceras compañías un 6,9%, no compensándose dicha reducción con el incremento de actividad a Air Nostrum, además de un menor ingreso unitario del 3,4%.

Aunque el ingreso medio unitario de los servicios a los aviones de terceras compañías (nacionales y extranjeras, sin incluir Air Nostrum) disminuyó un 0,8%, debido a los descuentos establecidos para defender la cuota de mercado con

el consiguiente reparto de clientes y recorte de precios, el número total de servicios a terceras compañías (medido en aviones ponderados atendidos) aumentó un 7,4% con relación a 1998, destacando el crecimiento de la producción para Air Nostrum y terceras compañías nacionales.

No existe la certeza de que IBERIA resulte adjudicataria de las nuevas concesiones de handling, o de que mantenga las que ostenta actualmente, cuando se abra de nuevo el periodo de oferta. En cualquier caso, no es posible asegurar que IBERIA no perderá cuota de mercado respecto de sus nuevos competidores ya sea por la pérdida de las concesiones de handling que actualmente ostente IBERIA, así como por el otorgamiento de segundas concesiones a competidores en otros aeropuertos, lo cual podría suponer un efecto adverso en los negocios, situación financiera o resultados de la Sociedad.

- Conflicto de Intereses

Como consecuencia de la participación indirecta, a través de la sociedad British Airways and American Airlines Holdings BV, en el capital social de IBERIA de dos compañías aéreas, existe la posibilidad de que se den conflictos de intereses. En este sentido, el acuerdo entre los Accionistas del Núcleo Estable contiene una serie de menciones referidas a los posibles conflictos de intereses. Así, el acuerdo establece que en el supuesto de que alguno de los accionistas tuviera un conflicto de intereses de entidad suficiente, respecto de alguna de las materias sometidas al sindicato de accionistas, como para que dicho accionista en relación con la cuestión de que se trate no vote en el mejor interés de IBERIA, deberá ponerlo en conocimiento de los restantes Accionistas del Núcleo Estable de IBERIA y abstenerse de formar parte de las deliberaciones y la votación sobre dicha materia.

Si cualquiera de los Accionistas del Núcleo Estable considera que otro Accionista del Núcleo Estable tiene un conflicto de intereses y el accionista afectado no lo hubiera puesto de manifiesto, podrá solicitarse al presidente del sindicato para que en un plazo máximo de 15 días dictamine si existe o no conflicto de intereses, siendo su opinión vinculante para todos los accionistas.

- Alianzas y Otras relaciones estratégicas

El 1 de septiembre de 1999, IBERIA se unió a la alianza **oneworld**. Las alianzas de compañías aéreas son un nuevo concepto en la industria y sus logros no pueden contrastarse o valorarse en un contexto histórico. El éxito de **oneworld** depende, en gran parte, de las actuaciones y planes estratégicos de sus miembros, sobre los que IBERIA no tiene control. Los integrantes de la alianza son competidores de IBERIA en ciertos mercados y rutas. Además, para un desarrollo futuro de la alianza, sus miembros tendrán que tener en cuenta posibles implicaciones legales y regulatorias que pudieran surgir en el futuro. La falta de desarrollo de los planes de la alianza o la decisión de alguno de sus miembros de no participar totalmente o de desvincularse de la misma podría suponer un efecto adverso en los negocios, situación financiera y resultados de IBERIA.

Además de **oneworld**, IBERIA participa en acuerdos de código compartido con American Airlines, British Airways y otras compañías aéreas, y asimismo mantiene un acuerdo de franquicia con Air Nostrum. El desarrollo de la estrategia de redes de IBERIA depende en parte de estos acuerdos de código compartido y de la franquicia con Air Nostrum. La cancelación de los mencionados acuerdos podría suponer un efecto adverso en los negocios, situación financiera y resultados de IBERIA.

El contrato de compraventa suscrito entre SEPI y British Airways and American Airlines Holdings BV, contiene una cláusula, en virtud de la cual; BA and AA Holdings, debe vender sus acciones de Iberia en un plazo de 2 años, desde la fecha en que se produzca uno de los siguientes supuestos: (i) si Iberia abandona o es expulsada de la alianza de oneworld, (ii) BA y AA abandonan o son expulsadas de oneworld, o (iii) BA o AA abandonan o son expulsadas de oneworld, sin vender sus acciones en Breithis Ans Ameris Holding BV a la parte que no sea expulsada, antes de 90 días. La obligación anterior no será aplicable en el supuesto de que tanto IBERIA como BA abandonen oneworld pero continúen colaborando en un grado similar.

2. Riesgos relativos a la Industria Aérea

- Inestabilidad Política Internacional

Como compañía aérea internacional, los negocios de IBERIA están sujetos a varios riesgos que están fuera de su control, como la inestabilidad de los gobiernos y economías extranjeras, el desencadenamiento de hostilidades, actos de terrorismo, o el cambio de las legislaciones locales relacionadas con el tráfico aéreo. Cualquier inestabilidad política u otro cambio adverso, ya sea de carácter local o global, podría causar una bajada general de los precios o un efecto adverso en el tráfico de pasajeros que afectarían consecuentemente a IBERIA.

- Alto grado de costes fijos

La estructura de gastos de una compañía aérea, en comparación con otros negocios del sector servicios, presenta un elevado peso de los gastos fijos (alrededor del 51%), debido entre otras cosas a los costes ligados a la adquisición de la flota, y a los costes de personal, por los tiempos inducidos de formación y descansos. Asimismo es importante indicar la imposibilidad de gestión de otras partidas de gastos, como las determinadas unilateralmente por diversos organismos nacionales e internacionales (tasas de navegación, derechos aeroportuarios y demás servicios de handling), que representan aproximadamente alrededor del 16%.

En consecuencia, un cambio menor en los ingresos del operador, de los coeficientes de ocupación o de la composición de las clases de viajeros puede tener un efecto considerable en los resultados del operador, y los resultados operativos pueden verse sustancialmente afectados por cambios relativamente menores en los coeficientes de ocupación de las aeronaves. Esta circunstancia acentúa todavía más las fluctuaciones cíclicas y no cíclicas de los ingresos que prevalecen en la industria aérea.

Aunque IBERIA está permanente tratando de mejorar su estructura de costes, los factores descritos anteriormente pueden tener una influencia negativa en los resultados futuros de las operaciones de IBERIA .

- Riesgo de tipos de cambio

Dada la naturaleza internacional de sus actividades, IBERIA recibe parte de sus ingresos e incurre en parte de sus gastos en moneda extranjera, incluyendo dólares estadounidenses. El 81% de los ingresos de IBERIA están denominados en Euros (en pesetas y otras monedas europeas con conversión fija al Euro), un 13% en dólares, un 4% en libras esterlinas y el resto (un 2%) en otras monedas. Entre los flujos de gasto, el Euro tiene una participación del 73%, mientras al Dólar le corresponde algo más de un 25%, y un 1% a la libra esterlina.

IBERIA está, por tanto, expuesta a las fluctuaciones de los tipos de cambio entre dichas divisas y el euro. Las fluctuaciones podrían llegar a tener un impacto significativo sobre los ingresos y gastos de IBERIA de su cuenta de resultados.

- Exposición a fluctuaciones en los costes de combustible.

El combustible es una de las partidas con mayor magnitud en la cuenta de resultados, representando en el 2000 un 13,8% de los gastos operativos de IBERIA (un 55,1% más en 2000 con relación a 1999).

Durante el año 2000, el precio del queroseno para aviación en los mercados internacionales volvió a subir de forma espectacular: como término medio, el precio se elevó un 42% en los últimos doce meses, y un 236% desde enero de 1999. Esos incrementos fueron superiores a los experimentados por el precio del barril de crudo, debido a la presión soportada en la producción de las refinerías de tamaño medio por limitaciones de capacidad.

La evolución del importe del combustible depende de las variaciones en el precio de compra del queroseno y de los cambios en el volumen consumido. El precio está condicionado por los cambios en la cotización del barril de petróleo en el mercado internacional; por el comportamiento del dólar americano (moneda de pago); la variación en los gastos de distribución; y por la negociación con los suministradores. El volumen consumido depende de las variaciones en la actividad de la flota y por el mayor o menor consumo unitario de combustible, que depende, a su vez, de las características técnicas de los distintos modelos de avión, y de la propia operación.

Es importante citar que cada incremento de 1 dólar por barril afectaría a la cuenta de resultados del año 2001 en aproximadamente 2.200 millones de pesetas.

IBERIA no puede predecir el desarrollo, a corto o medio plazo de los precios del combustible, sin embargo y con el objetivo de reducir en la medida de lo posible el impacto negativo que supone el incremento del precio del combustible, IBERIA lleva a cabo la contratación de herramientas financieras de cobertura de precios (hedging de combustible). Esta política de cobertura sigue un plan estratégico, que permite cubrir un porcentaje de consumo hasta tres años vista, y también un plan táctico para garantizar un porcentaje adicional a un año. El gasto generado por el hedging se incluye en la cuenta de explotación como un mayor coste de combustible.

- Competencia

La industria aérea es altamente competitiva y susceptible de descuentos en los precios. En 1997 concluyó el proceso de liberalización en la Unión Europea y, como consecuencia de ello cualquier compañía aérea europea puede competir con IBERIA en los mercados europeos, tanto en los actuales como en los futuros. La liberalización del mercado europeo ha supuesto; una reducción general en las tarifas (alrededor de un 1% de media anual); una racionalización de los gastos, en especial en el ámbito de los costes indirectos, y el incremento del número de competidores en ciertos mercados (incluidos operadores de bajo coste).

En relación a los viajes de corto recorrido, ya sea en España o en Europa, IBERIA se encuentra con otros medios de transporte que pueden suponer competencia, tales como el automóvil o el tren. En particular, IBERIA espera encontrar en el futuro, para determinadas rutas, un nuevo competidor, el tren de alta velocidad (AVE) y más concretamente en el trayecto Madrid- Barcelona, aunque no se espera que el mismo esté operativo hasta el 2004.

Cualquiera de los factores expuestos podría tener un efecto adverso en las actividades, en la situación financiera o en los resultados de IBERIA.

Mientras que el transporte de pasajeros a nivel mundial ha crecido de forma constante desde 1970, los yields han tendido a decrecer aproximadamente entre un 2% y 3% anual. Este hecho ha incentivado a las compañías aéreas a buscar la mejora de la gestión del yield, optimizando los ingresos e instituyendo programas de reducción de costes tendentes a compensar las reducciones de los ingresos unitarios. Estas iniciativas han llevado a centrarse en las redes y en las alianzas y en las ventajas que éstas pueden conllevar para los operadores de red, enfatizando en el servicio al cliente. No puede asegurarse que la situación financiera de IBERIA y sus resultados operativos no se vean afectados por estas iniciativas.

- Cambios legislativos y políticas proteccionistas

Las actividades de las compañías aéreas en general y la retención de los derechos de ruta están regulados tanto por la normativa nacional como por tratados bilaterales o multilaterales suscritos por España y otros países, los cuales están sujetos a cambios. IBERIA no puede predecir el desarrollo, o la modificación en el futuro de la legislación o los tratados mencionados, o como, en su caso, pueden afectar a la Sociedad estos cambios.

La liberalización en la Unión Europea y en España de los mercados aéreos ha supuesto significativamente, un mercado más libre. Sin embargo, una tendencia encaminada al proteccionismo, prevalece todavía en otras regiones, particularmente entre aquellos gobiernos que ejercitan una mayoría de control sobre los competidores de IBERIA. La Sociedad no puede predecir la evolución de la política regulatoria ni su impacto sobre IBERIA.

La legislación sobre contaminación acústica y medioambiental ha evolucionado rápidamente en el pasado y puede seguir en esta línea, requiriendo inversiones significativas para IBERIA o que puedan tener un efecto material adverso en la situación financiera y en los resultados de IBERIA. Aunque la Sociedad considera que cumple con la legislación vigente en todos los aspectos materiales, no puede asegurarse que IBERIA continuará cumpliendo con la legislación presente o futura o que los costes que supongan la aplicación de la legislación correspondiente no afecten sustancialmente los resultados operativos de IBERIA.

Por otro lado, la capacidad de IBERIA para crecer en los diferentes mercados en los que opera podría verse limitada debido a la posición dominante que ocupa en los mismos.

La legislación relativa a la industria aérea así como las recomendaciones de las autoridades correspondientes o de fabricantes de equipos se encuentran también sujetas a cambios, especialmente como consecuencia de accidentes aéreos. Cualquier modificación en la legislación o recomendaciones en materia de seguridad o mantenimiento podría suponer gastos adicionales para IBERIA que podrían tener un efecto material adverso sobre los negocios, situación financiera o resultados de IBERIA.

- Acceso limitado a otros aeropuertos

El número de slots (derechos de aterrizaje y despegue otorgados por la autoridad aeroportuaria durante un periodo de tiempo específico) es el límite principal de acceso a los aeropuertos con alta densidad de tráfico. La creación por IBERIA de nuevas rutas o el incremento de vuelos a las ya existentes podría verse impedida por la falta de slots que le dieran derecho a aterrizar o despegar en dichos aeropuertos.

- Exposición al riesgo de pérdidas debido a catástrofes

IBERIA, como todas las compañías aéreas, está expuesta a pérdidas potenciales debido a accidentes aéreos. Aunque IBERIA estima que su cobertura de seguros es apropiada, no puede asegurarse que el importe que deba pagarse como consecuencia de una catástrofe resulte inferior al importe asegurado, o que las futuras primas de seguros se incrementen significativamente. Las pérdidas debidas a los importes a pagar como consecuencia de accidentes aéreos pueden suponer un efecto material adverso en los negocios, situación financiera o resultado de las operaciones de IBERIA.

3.- Riesgos relativos a la oferta y a las acciones.

- Mercado para las acciones.

Las acciones no han sido anteriormente objeto de negociación en ningún mercado de valores y, por tanto, no puede asegurarse que las acciones vayan a cotizar a un precio igual o similar al que se realice la Oferta. No existen garantías respecto al volumen de contratación que alcancen las acciones, ni respecto a su efectiva liquidez.

- Acciones en poder de los Empleados

Los empleados compraron en 1994 un 6,10% del capital social de IBERIA a un precio de 71 pesetas, porcentaje sobre el que no existe ningún compromiso de permanencia.

I.2. Litigios

Los principales litigios en los que se encuentran involucradas las sociedades de IBERIA y de las sociedad es que componen su Grupo figuran en el Folleto Informativo.

I.3. Admisión a cotización

La fecha máxima fijada para la admisión a cotización de las acciones es el 17 de abril de 2001, si bien está previsto que las acciones de IBERIA sean admitidas a cotización el 3 de abril de 2001. En caso de no producirse la admisión a cotización de las acciones de IBERIA antes de las 8:30 horas de Madrid del 17 de abril de 2001, quedarán resueltas todas las compraventas derivadas de la OPV. Como consecuencia de la resolución de las compraventas inherentes a la OPV, será devuelto a los inversores el importe satisfecho por las mismos incrementado en el interés legal, estando aquéllos obligados a restituir las acciones adjudicadas

II. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LA OFERTA

La Oferta Pública de Venta (en adelante la "OPV", la "Oferta" o la "Oferta Pública") de acciones de IBERIA la realiza la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (en adelante "SEPI"). El número inicial de acciones ofrecidas es de 442.912.736, lo que representa un 48,51 % del capital social de IBERIA.

Dicho número podrá ampliarse hasta un total de 492.125.262 acciones, lo que representa un 53,9% del capital social de IBERIA, en caso de ejercitarse la opción de compra (green-shoe) sobre 49.212.526 acciones de IBERIA que SEPI tienen prevista conceder a las Entidades Aseguradoras de los Tramos Institucionales de la Oferta.

Distribución de la Oferta

TRAMO	INVERSORES A LOS QUE ESTÁ DIRIGIDO CADA TRAMO	Nº de acciones ofrecidas % de la Oferta
OFERTA ESPAÑOLA Tramo Minorista		332.184.552 75%
Subtramo Minorista General	Personas físicas o jurídicas residentes en España cualquiera que sea su nacionalidad. Personas físicas o jurídicas no residentes en España que tengan condición de nacionales de uno de los Estados miembros de la Unión Europea y/o sean firmantes del Acuerdo y el Protocolo sobre el Espacio Económico Europeo (Estados miembros de la Unión Europea, más Islandia y Noruega) y del Principado de Andorra.	218.995.742 49,4%
Subtramo de Empleados	Los empleados de IBERIA; Los empleados de las filiales de IBERIA que aparecen recogidas en el Anexo 6 del Folleto Informativo, siempre que: residan en España y/o sean parte de los convenios colectivos suscritos por IBERIA y estén vinculados con IBERIA o a cualquiera de las filiales de IBERIA, por una relación laboral de carácter fijo o temporal, en vigor el día 15 de febrero de 2001 (inclusive), y; Las personas descritas en el Capítulo II del Folleto Informativo como consecuencia de los acuerdos de fusión suscritos entre IBERIA y Aviación y Comercio, S.A. (AVIACO).	24.606.263 5,6%
Tramo Institucional	Inversores institucionales residentes en España	88.582.547 20%
OFERTA INTERNACIONAL	Exclusivamente para inversores institucionales residentes fuera del Reino de España	110.728.184 25%

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL SUBTRAMO MINORISTA GENERAL DE LA OFERTA:

Cuándo se puede comprar: Desde las 8:30 horas del día 19 de marzo hasta las 14:00 horas del día 27 de marzo de 2001, ambos inclusive, mediante la presentación de Mandatos de compra ("Período de Formulación de Mandatos"). Dichos Mandatos serán revocables, en su totalidad, pero no parcialmente, hasta las 14:00 horas del día 30 de marzo de 2001.

Desde las 8:30 horas del día 28 de marzo hasta las 14:00 horas del día 30 de marzo de 2001, ambos inclusive, mediante la formulación de Solicitudes no revocables ("Período de Oferta Pública").

Se hace expresamente constar que los Mandatos tendrán preferencia en el prorrateo sobre las Solicitudes

Cómo y dónde se puede comprar: Tanto los Mandatos como las Solicitudes podrán presentarse exclusivamente ante las Entidades Aseguradoras y Colocadoras del Subtramo Minorista General que se relacionan en el Folleto Informativo de la Oferta, donde el inversor deberá abrir, en caso de no tenerla, una cuenta de valores y/o de efectivo.

Las entidades receptoras de los Mandatos o Solicitudes de compra podrán exigir a los correspondientes peticionarios la provisión de fondos necesaria para asegurar el pago de las acciones.

Los Mandatos o Solicitudes de compra deberán ser otorgados por escrito y firmados por el inversor interesado en el correspondiente impreso que la Entidad Aseguradora o Colocadora deberá facilitarle. Dicho impreso deberá reflejar, escrito de puño y letra por el peticionario, la cantidad en pesetas que desea invertir, así como todos los datos identificativos del peticionario que vengan exigidos por la legislación vigente para este tipo de operaciones (nombre y apellidos o denominación social, dirección y NIF, o en caso de no residentes en España que no dispongan de Número de Identificación Fiscal, Número de Pasaporte y su nacionalidad). En caso de Mandatos o Solicitudes formulados en nombre de menores de edad, deberá expresarse el NIF del menor o, si no lo tuviere, su fecha de nacimiento y el NIF del representante legal, sin que ello implique asignar el NIF del representante. Será aceptable que la cantidad figure impresa mecánicamente siempre que haya sido fijada por el inversor y así se confirme por el mismo mediante una firma autógrafa adicional sobre ella. No obstante, los Mandatos de compra podrán también ser cursados por vía telemática (Internet) y/o telefónica a través de aquellas Entidades Aseguradoras o Colocadoras que estén dispuestas a aceptar órdenes cursadas por esa/s vía/s y reúnan los medios suficientes para garantizar la seguridad o confidencialidad de las correspondientes transacciones, en los términos que se contienen en el Capítulo II del Folleto Informativo.

Una misma persona no podrá formular más de dos peticiones de forma conjunta con otras personas utilizando distintas formas de cotitularidad. Los Mandatos y Solicitudes de Compra formulados en nombre de varias personas se entenderán hechos mancomunadamente por la cantidad reflejada en el Mandato o Solicitud. A los efectos de computar el límite máximo por peticionario, cuando coincidan todos y cada uno de los peticionarios en varias peticiones (ya sean basadas en Mandatos o en Solicitudes) se agregarán, formando una única petición.

El importe mínimo por el que podrán formularse Mandatos y Solicitudes en el Subtramo Minorista General será de 1.202,02 euros (200.000 pesetas). El importe máximo será de 60.101,21 euros (10.000.000 de pesetas).

Cuál es el precio de las acciones objeto de la Oferta: En el Folleto Informativo se ha fijado una Banda de Precios No Vinculante, de entre 1,71 euros (equivalente a 285 pesetas) y 2,14 euros (equivalente a 356 pesetas) por acción para las acciones de IBERIA objeto de la presente Oferta. Se hace constar que la Banda de Precios No Vinculante ha sido fijada por SEPI e implica asignar a IBERIA una capitalización bursátil o valor de mercado de la totalidad de sus acciones, de entre 1.562,63 millones de euros (260.000 millones de pesetas) y 1.953,29 millones euros (325.000 millones de pesetas). En términos de PER, considerando el valor medio de la banda (295.500 millones de pesetas supone un 9,8.

Se hace constar que en la fijación de la banda de precios no vinculante no ha intervenido ningún experto independiente que pudiera asumir responsabilidad por la misma.

Está previsto que el 27 de marzo de 2001, SEPI, fije el precio máximo de compra por acción (Precio Máximo Minorista); la fijación del mismo tiene por objeto permitir a los inversores conocer el importe que, como máximo, pagarán por las acciones de IBERIA.

Está previsto que el 1 de abril de 2001, o en su caso, no más tarde de las 2:00 horas del día 2 de abril de 2001, SEPI, de acuerdo con las Entidades Coordinadoras Globales, fije el Precio Institucional de la Oferta.

El precio de las acciones de IBERIA para el Subtramo Minorista General (Precio Minorista) será fijado por SEPI en euros el 1 de abril de 2001 y será el menor de las siguientes cantidades: (i) el Precio Máximo Minorista o (ii) el Precio Institucional de la Oferta.

La fijación de los precios de la Oferta y la asignación definitiva de acciones a cada uno de los Tramos, el desistimiento y revocación de la Oferta, serán objeto de información adicional al Folleto Informativo y serán publicados en, al menos, un diario de difusión nacional.

Adjudicación de las acciones compradas y pago de las mismas: Los Mandatos y, en su caso, las Solicitudes de Compra, expresadas en euros se traducirán en Mandatos y Solicitudes de Compra expresadas en número de acciones, dividiendo las primeras por el equivalente en pesetas del Precio Máximo Minorista. En caso de fracción se redondeará por defecto.

En el caso de que los Mandatos o Solicitudes de Compra, convertidos en número de acciones, excedieran del número de acciones asignadas al Tramo Minorista se realizará un prorrateo de acuerdo con el procedimiento descrito en el Folleto Informativo, teniendo en cuenta que, los Mandatos de Compra formulados y no revocados tendrán preferencia sobre las Solicitudes de Compra. El número de acciones asignado al Subtramo Minorista General se destinará, en primer lugar, a atender las acciones solicitadas con base en Mandatos. Únicamente cuando se hayan atendido la totalidad de los Mandatos, las acciones sobrantes se destinarán a atender las acciones solicitadas con base en las Solicitudes.

La adjudicación definitiva de las acciones en todos los Tramos se realizará por la Entidad Agente el día 2 de abril de 2001.

Independientemente de la provisión de fondos que pudiera ser exigida a los inversores, el pago por parte de los mismos de las acciones finalmente adjudicadas se realizará no antes del día 2 de abril, ni más tarde del 5 de abril de 2001.

En la Fecha de Liquidación, que se prevé será el día 5 de abril de 2001, y con fecha valor de ese mismo día, se procederá a la liquidación definitiva de la Oferta a través del SCLV. Con esa misma fecha, la Entidad Agente procederá a abonar en la cuenta que SEPI designe al respecto, una vez recibido del SCLV, el total precio de venta de la Oferta, menos comisiones y gastos en la forma convenida en los correspondientes Protocolos y Contratos de Aseguramiento.

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL SUBTRAMO DE EMPLEADOS

Será de aplicación al Subtramo de Empleados el procedimiento de colocación del Subtramo Minorista General, con las siguientes especialidades previstas en el Folleto Informativo y que se resumen a continuación:

Las peticiones de compra deberán estar basadas necesariamente en un Mandato de Compra, formulado entre el día 19 de marzo y el 26 de marzo de 2001, no admitiéndose Mandatos por vía telemática ni telefónica. No se podrán formular Solicitudes de Compra durante el periodo de la Oferta. Los Mandatos de compra serán revocables, en su totalidad, pero no parcialmente hasta las 14:00 horas del día 29 de marzo de 2001.

Los Empleados a los que se dirige la Oferta deberán presentar los Mandatos de Compra, exclusivamente en las Entidades Tramitadoras, a través de cualquiera de las oficinas de las mismas, debiendo proceder a la apertura, en el supuesto de no tenerla, de una cuenta de efectivo y de valores, cuya titular exclusivo debe ser el Empleado, al objeto de liquidar su inversión. Asimismo, los Empleados deben realizar, en el caso de que así se les solicite, antes del 29 de marzo de 2001 una provisión de fondos por un importe igual al del Mandato formulado; en caso de no realizar dicha provisión, las Entidades Tramitadoras tendrá derecho a no cursar dicho Mandato. Si la provisión de fondos no fuera suficiente para atender la petición del Empleado, la Entidad Tramitadora, cursará exclusivamente los Mandatos que cubran el importe correspondiente a la provisión realizada.

Cualquiera de los destinatarios de este Subtramo de Empleados que lo desee podrá optar por realizar Mandatos y/o Solicitudes de Compra a través del Subtramo Minorista General, independientemente de que además formule Mandatos en este Subtramo de Empleados, siempre que se respeten los límites de inversión de cada uno de los Subtramos.

El precio de venta de las acciones de este Subtramo de Empleados será igual al Precio Minorista, si bien se aplicará, sobre dicho precio, un descuento diferido del 10%, redondeado por defecto, por cada acción que le sea adjudicada en este Subtramo, en metálico, pagadero en euros por SEPI, el día 31 de mayo de 2002, a aquellos Empleados que acrediten haber mantenido un saldo mínimo diario de acciones de IBERIA, por lo menos, igual al número de acciones que les hayan sido adjudicadas en este Subtramo de Empleados, ininterrumpidamente desde la fecha de la compraventa 2 de abril de 2001 hasta el día 2 de abril de 2002, en los términos que se describen en el Folleto Informativo.

Por otro lado, ciertas entidades financieras, han ofrecido financiar la adquisición de acciones, a los Empleados de IBERIA y de las filiales de IBERIA domiciliadas en España, de conformidad con lo que se indica en el Folleto Informativo y sin que exista responsabilidad o compromiso alguno de SEPI al respecto.

Desistimiento y Revocación Automática de la Oferta

- SEPI, ante el cambio sustancial de las condiciones de mercado u otra causa relevante, podrá desistir de la Oferta en cualquier momento anterior al día en que se inicie el Periodo de la Oferta Pública. El desistimiento afectará a todos los Tramos de la Oferta
- Asimismo, se ha previsto que la Oferta quede automáticamente revocada en todos sus Tramos en los siguientes supuestos:
 - En el supuesto de que no quedara completamente asegurado alguno de los Tramos de la Oferta.
 - En caso de que en cualquier momento antes de las 9:30 horas de Madrid del día 2 de abril de 2001, y como consecuencia e alguno de los casos de fuerza mayor previstos en los Contratos de Aseguramiento y Colocación (nacional (Institucional o Minorista) o internacional) alguno de dichos contratos quedara resuelto o no se llegara a firmar.
 - En los supuestos de falta de acuerdo en cuanto al Precio Institucional entre SEPI y las Entidades Coordinadoras Globales.
 - En el caso de que la Oferta sea suspendida o dejada sin efecto por cualquier autoridad administrativa o judicial competente.

El desistimiento y la revocación de la Oferta darán lugar a la anulación de todos los Mandatos no revocados y Solicitudes de Compra, así como de todas las Propuestas de los Tramos Institucionales, no existiendo obligación de entrega de las acciones por parte de SEPI ni obligación del pago del precio por parte de los peticionarios.

Las Entidades que hubieran recibido provisiones de fondos de los inversores, deberán devolver dichas provisiones, libres de comisiones y gastos, con fecha valor del día hábil siguiente al de la revocación o desistimiento.

Revocación en caso de no admisión a cotización de las acciones: En caso de no producirse la admisión a cotización en Bolsa de las acciones de IBERIA antes de las 8:30 horas de la mañana del día 17 de abril de 2001, quedarán resueltas las compraventas derivadas de la OPV; Como consecuencia de la resolución de las compraventas inherentes a la OPV, será devuelto a los inversores y, en su caso, a las Entidades Aseguradoras, el importe satisfecho por las mismas incrementado en el interés legal, estando aquéllos y éstas obligados a restituir las acciones adjudicadas.

III. BREVE DESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES DE IBERIA Y DE SU CAPITAL SOCIAL

En la actualidad el capital social de IBERIA asciende a 712.110.387,30 euros (equivalente a 118.485.198.901,3 pesetas), representado por 912.962.035 acciones nominativas de setenta y ocho céntimos (0,78) de euro (equivalente a 129,78 pesetas) de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas. Las acciones de IBERIA están representadas por medio de anotaciones en cuenta, siendo el Servicio de Compensación y Liquidación de Valores, S.A., junto con sus entidades adheridas, las entidades encargadas de la llevanza de su registro contable.

III.1. Inexistencia de restricciones a la libre transmisibilidad de las acciones

No existen restricciones estatutarias a la libre transmisibilidad de las acciones de IBERIA, por lo que las acciones objeto de la Oferta serán transmisibles con arreglo a lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas, Ley del Mercado de Valores y demás normativa vigente. No obstante lo anterior el art. 7.3.b) de los Estatutos Sociales dispone como obligación del accionista, el comunicar a la Sociedad toda adquisición o transmisión de acciones que directa o indirectamente llegue a adquirir una participación superior al 0,5% del capital social, con mención expresa de la nacionalidad del transmitente y del adquirente, así como la constitución de gravámenes sobre las mismas, a efectos del ejercicio de los derechos que aquéllas confieren. La anterior obligación sólo entrará en vigor en el momento en que la SEPI, reduzca su participación en el capital social de IBERIA por debajo del 10%, lo que se espera se produzca una vez finalizada la Oferta.

Además, hay que tener en cuenta lo previsto en la normativa especial del sector transporte aéreo, en relación a la toma de participaciones por parte de extranjeros (ver Capítulo III apartado 2.2. y lo previsto respecto el régimen de autorización administrativa previa en el apartado II.9.6. del Capítulo II del Folleto Informativo).

III. 2. Participación en los beneficios de la Sociedad y en el patrimonio resultante de la liquidación.

Las acciones que se ofrecen confieren a sus titulares el derecho a participar en el reparto de las ganancias sociales y en el patrimonio resultante de la liquidación, en las mismas condiciones que las restantes en circulación y, al igual que ellas, no dan derecho a percibir un dividendo mínimo al ser todas ordinarias.

Las acciones ofrecidas darán derecho a participar en las ganancias obtenidas desde el 1 de enero de 2000 y a percibir el dividendo que, en su caso, se acuerde con cargo a los beneficios del ejercicio 2000. Está previsto que la Junta General de Accionistas de IBERIA, a celebrar el próximo 31 de marzo acuerde, conforme a la propuesta del Consejo de Administración repartir un dividendo de 8,17 pesetas por acción. Dicho dividendo será pagado, en la fecha que establezca la Junta General de Accionistas, con posterioridad a la presente Oferta, por lo que los inversores a los que se adjudiquen acciones en esta Oferta y sean titulares de las acciones, en la fecha acordada por la Junta General, tendrán derecho a recibir dicho dividendo. Hasta la fecha no se han distribuido dividendos a cuenta con cargo a los beneficios del ejercicio 2000 y 2001 .

III.3. Derecho de suscripción preferente en las emisión de nuevas acciones o de obligaciones convertibles en acciones

Todas las acciones de IBERIA confieren a su titular, en los términos establecidos por la Ley de Sociedades Anónimas, el derecho de suscripción preferente en los aumentos de capital con emisión de nuevas acciones (ordinarias o privilegiadas) y en la emisión de obligaciones convertibles en acciones, así como el derecho de asignación gratuita en los aumentos de capital con cargo a reservas, salvo exclusión del derecho de suscripción preferente de acuerdo con el artículo 159 de la Ley de Sociedades Anónimas.

III.4. Derecho de asistencia y voto en las Juntas Generales

Como accionistas, los adjudicatarios de las acciones tendrán el derecho a asistir y votar en las Juntas Generales de Accionistas y a impugnar los acuerdos sociales en las mismas condiciones que las demás acciones que componen el capital social de IBERIA, por ser todas ellas ordinarias, de acuerdo con el régimen general establecido en la Ley de Sociedades Anónimas y en los Estatutos Sociales de IBERIA.

De conformidad con lo previsto en los estatutos sociales, podrán asistir a la Junta General, todos los accionistas que, de forma individualizada o agregadamente con otros, sean titulares de un mínimo de 400 acciones y siempre que las tenga inscritas en el correspondiente registro con 5 días de antelación a su celebración (lo que equivale, teniendo en cuenta el precio medio de la banda de precios no vinculante a 128.200 pesetas).

Todo accionista que tenga derecho de asistencia, podrá hacerse representar en la Junta General por medio de cualquier administrador o por otro accionista con derecho de asistencia, utilizando la fórmula de delegación prevista por la Sociedad, para cada Junta que se hará constar en la tarjeta de asistencia. La representación deberá obrar en poder de la Sociedad con al menos cinco días de antelación a la fecha de celebración de la Junta.

Ninguna persona física o jurídica podrá ostentar la representación de más de 10 representados.

III.5. Acuerdos recientes relativos al capital social

Durante los ejercicios 1998, 1999 y 2000, el capital social de IBERIA fue modificado de la siguiente manera:

1998	1999	2000
114.726.562.470 ptas.	712.067.581,68 euros	712.110.387,30 euros

III.6. Acuerdos recientes relativos a autocartera.

En el momento actual IBERIA no ostenta ninguna acción en autocartera. No obstante lo anterior, el Consejo de Administración de la Sociedad, en su sesión de 9 de marzo de 2001 propuso a la Junta General ordinaria a celebrar el 31 de marzo de 2001 que se apruebe la autorización al Consejo de Administración para que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 75 y siguientes de la Ley de Sociedades Anónimas, pueda, durante un período de dieciocho meses, a partir de la fecha de la Junta, proceder a la adquisición derivativa de acciones propias, en un número tal de acciones que sumándose el valor nominal de las que la Sociedad y, en su caso, las filiales posean en cada momento, no excedan del 5% del capital social de IBERIA, por un precio cuyo importe oscile entre el valor nominal de las acciones y un importe equivalente al 110% del valor de cotización de las acciones. Asimismo, el Consejo de Administración propone que se autorice expresamente que la finalidad de la autocartera tenga por objeto, entre otros, la adquisición de acciones que hayan de ser entregadas a los trabajadores (incluyendo directivos), o administradores de la Sociedad o como consecuencia del ejercicio de derechos de opción de que aquellos sean titulares.

IV. BREVE DESCRIPCION DE LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES DEL GRUPO IBERIA

La principal actividad de la Sociedad es el transporte aéreo de pasajeros. IBERIA comercializa y opera en tráfico regular vuelos domésticos (trayectos entre aeropuertos españoles) y líneas internacionales que conectan, principalmente, España con la mayoría de los países de Europa y América.

A 31 de diciembre de 2000 la flota del Grupo Iberia para el transporte de pasajeros y carga estaba compuesta por 221 aviones, de los cuales 44 estaban inactivos pendientes de su venta. El importe de las inversiones comprometidas en el horizonte temporal 2001-2004 asciende a más de 331.000 millones de pesetas, repartidos en 48.042 millones en el año 2001, 113.364 millones en el ejercicio 2002, 72.009 millones en el año 2003, y 97.741 millones de pesetas en el año 2004, en cuanto a operaciones que formarán parte del balance de la compañía, quedando instrumentada su financiación bajo diferentes fórmulas (adquisición en propiedad y leasing financiero). Otra flota correspondiente al Plan de Flotas de la Compañía se adquirirá bajo la modalidad de leasing operativo, no reflejándose estas partidas en balance.

El plan de renovación de flota, en desarrollo desde 1998, está modernizando y homogeneizando la flota de la Sociedad, con la finalidad de aumentar su utilización, reducir los costes operativos y mejorar la calidad del servicio.

IBERIA realiza otras actividades vinculadas a su negocio principal, como son: transporte de carga, servicios de handling en los aeropuertos españoles, mantenimiento de aeronaves, reserva y venta de billetes, gestión de sistemas y venta de productos de mayordomía.

Por su parte, las otras sociedades que constituyen el Grupo IBERIA realizan distintas actividades, aunque todas ellas pertenecen al sector servicios y tienen relación con el negocio del transporte aéreo. Es destacable el posicionamiento de la Sociedad en los sistemas de distribución automatizados, a través de su inversión en Amadeus y SAVIA, dado que es un sector de fuerte desarrollo, caracterizado por su alto contenido tecnológico.

El siguiente cuadro presenta la evolución de los porcentajes de la participación de cada una de las actividades en los ingresos y costes de explotación de IBERIA.

IBERIA (Importes en millones de pesetas)	2000	1999	1998
Ingresos de explotación	718.337	623.968	632.341
Iberia Tráfico (en %)	85,5	83,6	83,5
Iberia Carga (en %)	5,7	5,8	5,9
Iberia Aeropuertos (en %)	5,5	6,7	6,4

Iberia Material (en %)	2,9	3,5	3,7
Iberia Sistemas (en %)	0,3	0,4	0,5
Costes de explotación	712.281	618.491	584.362
Iberia Tráfico (en %)	75,1	72,7	74,3
Iberia Carga (en %)	3,3	3,7	4,0
Iberia Aeropuertos (en %)	9,2	10,1	9,7
Iberia Material (en %)	10,8	11,9	10,5
Iberia Sistemas (en %)	1,5	1,6	1,5

Los beneficios consolidados de los ejercicios 1999 y 2000 han sido respectivamente 31.082 y 36.833 millones de pesetas (antes de impuestos), el porcentaje que representaron los resultados extraordinarios en ambos ejercicios fue respectivamente de 26% y un 71%. La explicación a lo anterior se desarrolla en el Capítulo V del presente Folleto. El ratio de endeudamiento del Grupo IBERIA, calculado como endeudamiento financiero sobre fondos propios, de acuerdo con lo expuesto en el Capítulo V, asciende en el año 2000 a la cifra de 76%, esperándose un ratio para el año 2001 del 97%.

V. PRINCIPALES MAGNITUDES ECONÓMICO FINANCIERAS DE IBERIA Y SU GRUPO

A continuación se recoge un cuadro de los balances consolidados del Grupo IBERIA correspondientes a los ejercicios 2000, 1999 y 1998.

Millones de pesetas			
	2000	1999	1998
ACTIVO			
TOTAL INMOVILIZADO	480.612	433.902	375.657
Gastos de establecimiento	249	476	483
Inmovilizaciones inmateriales	71.077	61.429	31.820
Inmovilizaciones materiales	283.116	274.210	253.882
- Flota aérea	214.404	205.293	191.163
Coste	458.466	441.349	427.299
Amortizaciones y provisiones	-244.062	-236.056	-236.136
- Otro inmovilizado material	68.712	68.917	62.719
Inmovilizaciones financieras	125.770	97.784	89.469
Acciones de la Sociedad dominante	-	3	3
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN	19.624	20.724	21.824
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	19.170	16.563	6.965
TOTAL ACTIVO CIRCULANTE	231.575	215.675	191.692
Existencias	16.851	12.508	10.874
Deudores	89.068	104.989	71.986
Inversiones financieras temporales	118.279	90.831	99.729
Tesorería	1.466	2.396	3.591
Ajustes por periodificación	5.911	4.951	5.512
TOTAL ACTIVO	750.581	686.864	596.138
PASIVO			
FONDOS PROPIOS	193.688	168.752	158.147
Capital suscrito	118.485	118.478	114.727
Prima de emisión	16.049	16.049	-
Diferencias por el ajuste del capital a euros	200	200	-
Reservas de la Sociedad dominante	8.242	182	-15.809
Reservas en sociedades consolidadas por integración global	11.064	7.431	5.047
Reservas en sociedades puestas en equivalencia	6.174	393	1.043
Diferencias de conversión	-	553	114
Beneficios atribuibles a la Sociedad dominante	33.474	25.466	53.025
SOCIOS EXTERNOS	1.182	745	698
DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN	98	266	-
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	6.539	3.759	1.979
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	207.571	159.701	160.330
ACREEDORES A LARGO PLAZO	125.802	112.668	72.237
Deudas con entidades de crédito	93.668	104.535	67.333
Otros acreedores a largo plazo	32.134	8.133	4.904
ACREEDORES A CORTO PLAZO	245.853	240.973	202.747
Deudas con entidades de crédito	21.352	63.554	40.550
Acreedores comerciales	146.638	123.743	110.875
Otras deudas no comerciales	27.250	33.583	32.635
Remuneraciones pendientes de pago	18.922	19.321	18.499
Ajustes por periodificación	1.539	772	188
TOTAL PASIVO	750.581	686.864	596.138

A continuación se recoge un cuadro comparativo de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas de GRUPO IBERIA correspondientes a los ejercicios económicos 2000, 1999 y 1998 :

	Millones de pesetas		
	2000	1999	1998
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	746.638	646.325	665.334
Importe neto de la cifra de negocios	714.926	622.607	644.960
Otros ingresos de explotación	31.712	23.718	20.374
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-735.693	-636.700	-612.873
Aprovisionamientos	-129.583	-96.446	-88.216
Gastos de personal	-222.516	-209.981	-197.043
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	-28.574	-27.138	-26.327
Variación de las provisiones de tráfico	-740	-680	-2.266
Otros gastos de explotación	-354.280	-302.455	-299.021
BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN	10.945	9.625	52.461
Ingresos de participaciones en capital	12	30	27
Ingresos de otros valores negociables	6.338	9.742	-
Otros intereses e ingresos asimilados	-	5.095	7.315
Diferencias positivas de cambio	15.139	18.377	6.572
Gastos financieros y asimilados	-11.610	-10.232	-10.053
Variación de las provisiones de inversiones financieras	-1.198	3	-2
Diferencias negativas de cambio	-13.521	-16.094	-8.851
RESULTADOS FINANCIEROS	-4.840	6.921	-4.992
Particip. en resultados de sociedades puestas en equivalencia	5.319	7.399	2.411
Reversión diferencia negativa de consolidación	168	119	-
Amortización del fondo de comercio de Consolidación	-1.100	-1.100	-184
BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	10.492	22.964	49.696
Beneficios en enajenación de inmovilizado	62.811	3.148	6.548
Ingresos extraordinarios	8.215	25.543	11.046
Ingresos y beneficios de otros ejercicios	5.876	14.291	14.024
Pérdidas procedentes del inmovilizado	-2.610	-637	-977
Variación de las provisiones de inmovilizado	-	-4.328	-713
Gastos extraordinarios	-47.364	-28.196	-13.160
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	-587	-1.703	-497
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	26.341	8.118	16.271
BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS	36.833	31.082	65.967
Impuesto sobre Sociedades	-2.918	-5.486	-12.796
BENEFICIOS CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO	33.915	25.596	53.171
Beneficios atribuibles a socios externos	-441	-130	-146
BENEFICIOS DEL EJERCICIO ATRIBUIDOS A LA SOCIEDAD DOMINANTE	33.474	25.466	53.025

Los estados financieros de cierre de ejercicio aquí presentados son un mero extracto muy resumido de los estados financieros que se incluyen el Folleto Informativo Completo de IBERIA. Por su parte, las Cuentas Anuales de IBERIA de los últimos tres años están auditadas sin salvedades.

VI. LA ADMINISTRACIÓN DE IBERIA

El funcionamiento de los órganos sociales de IBERIA, así como la toma de decisiones de los mismos se rigen por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas, por lo que establecen sus Estatutos Sociales, y por lo dispuesto en el Reglamento del Consejo de Administración. No obstante, existe un acuerdo entre los accionistas del núcleo estable de IBERIA (con una participación total a fecha de hoy del 40% del capital social de IBERIA), que se describe con detalle en el Capítulo VI del Folleto Informativo, en virtud del cual se regula la toma de decisiones de los órganos sociales de IBERIA.

A la fecha de registro del Folleto Informativo, los principales accionistas de IBERIA son:

(i) La Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), con una participación directa en el capital social de IBERIA del 53,9%. Tras la Oferta Pública de Venta, y asumiendo la colocación de la totalidad de las acciones ofrecidas, incluidas las de la opción de compra concedida a las Entidades Aseguradoras, SEPI no será titular de ninguna acción de IBERIA y;

(ii) Las siguientes personas y entidades: Los Accionistas del Núcleo Estable de IBERIA han asumido, entre ellos, un compromiso de permanencia en IBERIA de tres años. Igualmente, dichos accionistas han asumido, en marzo de 2000, frente a SEPI el compromiso de permanencia en IBERIA, que se indica en la tabla siguiente:

Accionista	Part. %	Permanencia
Accionistas del Núcleo Estable		
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, (CAJA MADRID)	10%	6 años
- BA AND AA Holdings BV(1)	10%	3 años
- Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. (BBVA)	7,30%	5 años
- Compañía de Distribución Integral (LOGISTA)	6,70%	5 años
- El Corte Ingles, S.A.	3%	5 años
- Corporación Financiera de Galicia, S.A.(2)	2,02%	3 años
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja (IBERCAJA) (2)	0,28%	3 años
- Caja de España de Inversiones, CAMP (2)	0,21%	3 años
- Caja Castilla- la Mancha (2)	0,16%	3 años
- Caja de Ahorros Y Monte de Piedad de Ronda, Cádiz, Almería, Málaga y Antequera (UNICAJA) (2)	0,11%	3 años
- Caja de Ahorros de Murcia(2)	0,11%	3 años
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Huelva y Sevilla(2)	0,11%	3 años
- Accionistas minoritarios (empleados de la compañía)	6,10%	

(1)British Airways and American Air Lines Holdings BV, es una sociedad cuyos socios son British Airways (90%) y American Air Lines (10%).

(2)En virtud del acuerdo entre accionistas suscrito por el núcleo estable de accionistas de IBERIA, que se describe en el Capítulo VI del Folleto Informativo, Las Cajas, tienen la consideración de un único Accionista Institucional, en cuanto al ejercicio de derechos políticos

Los Accionistas del Núcleo Estable compraron a SEPI las correspondientes acciones por un precio por acción de 497,7 pesetas. No obstante, el precio pagado por BA and AA Holdings BV se ajustará al Precio Institucional de la Oferta, en el supuesto de que este sea inferior al pagado por BA and AA Holdings BV.

La gestión, administración y representación de IBERIA, sin perjuicio de las facultades que, con arreglo a la Ley y a los estatutos sociales, corresponden a la Junta General de Accionistas, están encomendadas al Consejo de Administración. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 44 de los Estatutos Sociales, el Consejo de Administración estará compuesto por doce Consejeros.

Los Consejeros son elegidos por la Junta General de Accionistas por un plazo de cuatro años, pudiendo ser reelegidos por la misma Junta una o más veces por periodos de igual duración máxima. Para ser miembro del Consejo de Administración se requiere ser titular, al menos, de 400 acciones de la Sociedad, que no podrán transferirse durante el ejercicio de su cargo.

El Consejo elige a su Presidente, que no tendrá voto dirimente, y puede nombrar hasta tres Vicepresidentes, de entre los que lo componen, así como al Secretario, y en su caso al Vicesecretario, sin que ninguno de los dos últimos deba reunir la condición de Consejero. Igualmente, y de conformidad con lo que establece el artículo 53 de los Estatutos Sociales el Consejo podrá designar una Comisión Ejecutiva, así como nombrar un Consejero Delegado, y delegarles con carácter temporal o permanente, todas o parte de sus funciones, excepto aquellas que, legalmente o por acuerdo de la Junta General de Accionistas fueran de su exclusiva competencia.

El Consejo de Administración de IBERIA en su sesión celebrada el 9 de marzo de 2001, aprobó, con la finalidad de determinar los principios de actuación, las reglas básicas de organización y funcionamiento y las normas de conducta de sus miembros, un Reglamento del Consejo.

El Reglamento del Consejo, así como el artículo 44 de los Estatutos Sociales no entrarán en vigor hasta que la SEPI reduzca su participación en el capital de la Sociedad por debajo del 10%, lo cual se espera se produzca con la presente Oferta.

En cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto 629/1993, de 3 de mayo, sobre normas de actuación en los mercados de valores y registros obligatorios, el Consejo de Administración de IBERIA, en su sesión celebrada el 9 de marzo de 2000, ha aprobado un Reglamento Interno de Conducta que contiene las normas de actuación en relación con los valores emitidos por IBERIA que se negocien en mercados organizados.

VII. BREVE REFERENCIA DE EXPECTATIVAS Y EVOLUCION DE IBERIA Y SU GRUPO

VII.1. Evolución de los negocios

Desde el cierre del ejercicio 2000, no se ha producido ningún cierre mensual auditado, y la evolución de los diferentes negocios de la compañía continúa en línea con lo descrito en el Capítulo V del Folleto Informativo.

VII.2. Perspectivas sobre la evolución de los gastos de personal

Durante los próximos años la evolución de la plantilla de tierra está asociada al desarrollo de dos Planes de rejuvenecimiento (prejubilaciones y bajas incentivadas). El primero de ellos, iniciado en septiembre de 2000, se desarrollará durante los años 2001 y 2002. El segundo se extenderá hasta el año 2003. Su impacto será pequeño en cuanto al tamaño total de la plantilla colectivo de tierra (efecto neto, bajas menos incorporaciones, alrededor de 1.350-1.400 personas) pero se espera que permita mantener una moderación en los gastos de personal y potenciar las áreas ligadas a la producción.

El plan de bajas está siendo cumplido de acuerdo con lo previsto habiendo afectado hasta el 31 de diciembre de 2000 a 456 personas (de las que 440 son prejubilaciones y 16 son bajas incentivadas), con una valoración total (pagos futuros comprometidos) de 10.807 millones de pesetas. Los pagos futuros para el plan de bajas por el personal que se retire en el año 2001, totalmente provisionado, asciende aproximadamente a 23.000 millones, 14.000 millones en el 2002 y el importe restante durante los años 2003 y 2004.

En relación con las plantillas de vuelo, en los próximos años se producirá un incremento significativo para acometer la renovación de flota y el aumento de actividad previsto por la Compañía.

En todos los colectivos se contemplan mejoras progresivas de la productividad, sí bien con evolución variable en el caso del personal de vuelo en función de las incorporaciones de la flota. La homogeneidad de flotas va a reducir el número de horas inducidas de formación, lo que permitirá mejorar la productividad una vez se culmine el plan de renovación.

VII.3. Política de dividendos

Las acciones ofrecidas darán derecho a participar en las ganancias obtenidas desde el 1 de enero de 2000 y a percibir el dividendo que, en su caso, se acuerde con cargo a los beneficios del ejercicio 2000. Está previsto que la Junta General de Accionistas de IBERIA, a celebrar el próximo 31 de marzo acuerde, conforme a la propuesta del Consejo de Administración, el reparto de un dividendo igual al 25% del resultado del ejercicio, lo que equivale a un dividendo por acción de 8,17 pesetas. Dicho dividendo será pagado con posterioridad a la presente Oferta, por lo que los inversores a los que se adjudiquen acciones en esta Oferta y sean titulares de las acciones el día en que acuerde la Junta General de Accionistas, tendrán derecho a recibir dicho dividendo. Hasta la fecha no se han distribuido dividendos a cuenta con cargo a los beneficios del ejercicio 2000 y 2001.

VII.4. Política de Inversiones

La cifra de inversiones prevista para el ejercicio 2001 asciende a 80.853 millones de Ptas.

Las inversiones previstas por el Grupo Iberia se realizarán fundamentalmente en el plan de renovación y ampliación de flota (familias A320 y A340). También en la mejora y mantenimiento de equipos e instalaciones en los aeropuertos, así como en la adquisición de equipos y maquinaria, repuestos y reparables de flota. Por último, previsiblemente parte de las inversiones se destinarán a los simuladores de vuelo, y al desarrollo del plan de informática del Grupo.

Se realizarán desinversiones en las flotas B727 y DC9, debido a su obsolescencia y en cumplimiento de la normativa medioambiental.

Las compañías del Grupo Iberia, previsiblemente, continuarán manteniendo los mismos criterios de amortización.

VII.5. Estructura Financiera y endeudamiento

Las compañías del Grupo Iberia continuarán manteniendo los mismos criterios de ampliación de capital, emisión de obligaciones y política de endeudamiento general a medio y largo plazo que han seguido en los últimos ejercicios, dependiendo en cada caso, de las circunstancias y situación de los mercados.

El ratio de endeudamiento del grupo, calculado como endeudamiento financiero sobre fondos propios, de acuerdo con lo expuesto en el Capítulo V del Folleto Informativo, asciende en el año 2000 a la cifra de 76%, esperándose un ratio para el año 2001 del 97%.

Como en ejercicios anteriores, en los próximos años, la compañía financiará sus operaciones de adquisición de flota y otras inversiones operativas, básicamente con los recursos generados con sus operaciones, y mediante operaciones de financiación tradicionales, que afectarán a su estructura patrimonial. Asimismo seguirá desarrollando operaciones de titulización como las que ha venido utilizando en los últimos ejercicios.

Como se menciona en el Folleto Informativo, el Consejo de Administración de IBERIA, en su reunión de fecha 9 de marzo de 2001 acordó proponer a la Junta General de Accionistas que se celebrará el próximo 31 de marzo, que se apruebe la emisión de obligaciones convertibles en acciones de IBERIA para dar cumplimiento a los compromisos asumidos por IBERIA con determinados colectivos de empleados. Igualmente, el capital social de IBERIA se ampliará a medida que se vayan convirtiendo las obligaciones en acciones de IBERIA.