

7802

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Informe de Auditoría

Cuentas Anuales
correspondientes al ejercicio terminado el
31 de diciembre de 2002 e
Informe de Gestión



INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES

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

Hemos auditado las cuentas anuales de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 2002 y la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

Los Administradores presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación, de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación, además de las cifras del ejercicio 2002, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2002. Con fecha 18 de abril de 2002 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 2001 en el que expresamos una opinión sin salvedades.

De acuerdo con la legislación mercantil vigente, la Sociedad como cabecera de grupo está obligada, al cumplir determinados requisitos, a formular separadamente cuentas anuales consolidadas sobre las que hemos emitido nuestro informe de auditoría con esta misma fecha, en el que expresamos una opinión sin salvedades. El efecto de la consolidación se expone en la Nota 4-c de la memoria adjunta.

En nuestra opinión, las cuentas anuales del ejercicio 2002 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. al 31 de diciembre de 2002 y de los resultados de sus operaciones y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con principios y normas contables generalmente aceptados que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.

El informe de gestión adjunto del ejercicio 2002 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación de la Sociedad, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2002. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo, y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la Sociedad.

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

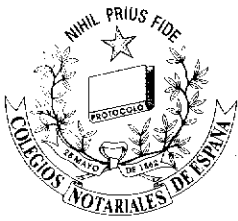
Luis de la Mora

7 de abril de 2003

**Deloitte
& Touche**

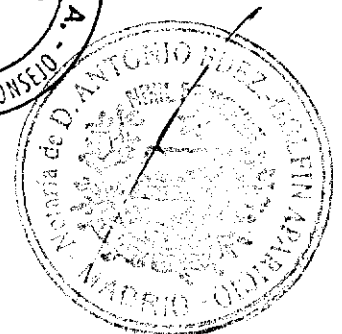
7 5 8 7





Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Cuentas Anuales e Informe de Gestión
del Ejercicio 2002



NJ4007388



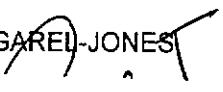
BALANCE AL 31.12.2002 DE IBERIA, FORMULADO POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., EN SU REUNIÓN DEL DÍA 27 DE MARZO DE 2.003

Firma de los Administradores:

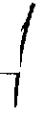

XABIER DE IRALA ESTEVEZ

MIGUEL Blesa de la Parra


FERNANDO CONTE GARCÍA

LORD GAREL-JONES


PABLO ISLA ALVAREZ DE TEJERA

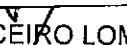

ANTONIO MASA GODOY


ROGER PAUL MAYNARD


ANGEL MULLOR PARRONDO

JOSÉ PEDRO PÉREZ-LLORCA

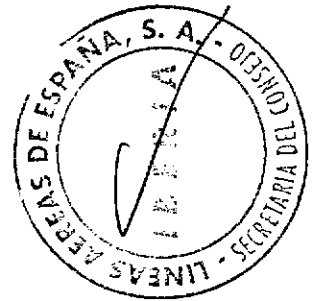

JORGE PONT SANCHEZ

JOSÉ B. TERCEIRO LOMBA


GREGORIO VILLALABENTIA GALARRAGA




NJ4007589



IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.

BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 2002 Y 2001 (Miles de Euros)

ACTIVO	Ejercicio 2002	Ejercicio 2001	PASIVO	Ejercicio 2002	Ejercicio 2001
INMOVILIZADO:			FONDOS PROPIOS (Nota 12):		
Inmovilizaciones inmateriales (Nota 5)	460.476	379.471	Capital social	712.110	712.110
Inmovilizaciones materiales (Nota 6)	1.225.252	1.594.115	Prima de emisión	96.454	96.454
Flota aérea-			Reserva de revalorización	38	38
Coste	1.885.563	2.345.900	Reserva legal	81.352	58.415
Amortizaciones y provisiones	(1.036.834)	(1.151.520)	Reservas voluntarias	111.327	110.645
Otro inmovilizado material-	848.729	1.194.380	Reserva para acciones propias	31.896	15.070
Coste	1.007.136	1.004.798	Reserva de fusión	165	165
Amortizaciones y provisiones	(630.613)	(605.063)	Diferencias por ajuste del capital a euros	1.201	1.201
Inmovilizaciones financieras (Nota 7)-			Beneficios del ejercicio	143.168	29.371
Participaciones en empresas del Grupo y asociadas	376.523	389.735	Total fondos propios	1.157.731	1.023.489
Créditos a empresas del Grupo y asociadas	385.830	372.891			
Cartera de valores a largo plazo	120.890	145.529	INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 4-g)		
Otros créditos	25.623	25.623		70.535	88.332
Depósitos y fianzas a largo plazo	117.373	110.350	PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (Nota 13):		
Provisiones	200.862	236.732	Provisiones para pensiones	41.367	47.188
Deudores a largo plazo (Nota 18)	86.431	27.733	Provisiones para obligaciones con el personal	452.167	452.108
Total inmovilizado	(165.349)	(173.076)	Provisión para grandes reparaciones	109.776	113.168
	351.567	377.145	Provisión para responsabilidades	656.679	667.145
	2.423.127	2.723.622	Total provisiones para riesgos y gastos	1.259.976	1.279.803
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 5)					
			ACREEDORES A LARGO PLAZO:		
			Emisión de obligaciones convertibles (Nota 15)	22.573	-
			Deudas con entidades de crédito (Nota 14)	476.903	405.338
			Otras deudas	10.187	2.365
			Total acreedores a largo plazo	509.663	407.701
ACTIVO CIRCULANTE:			ACREEDORES A CORTO PLAZO:		
Acciones propias (Nota 8)	31.896	15.070	Emisión de obligaciones convertibles (Nota 16)	7.524	-
Existencias (Nota 9)	89.014	89.981	Deudas con entidades de crédito (Nota 14)	101.106	296.708
Empresas del Grupo, deudores (Nota 17)	24.185	28.221	Deudas con empresas del Grupo y asociadas (Nota 17)	14.383	14.412
Deudores (Nota 10)	521.595	486.123	Anticipos de clientes	1.030.587	1.035.235
Inversiones financieras temporales (Nota 11)	1.198.371	913.281	Deudas por compras o prestación de servicios	423.845	396.737
Tesorería	9.823	16.272	Remuneraciones pendientes de pago	606.742	638.498
Ajustes por periodificación	36.060	40.164	Otras deudas no comerciales (Nota 18)	161.372	107.840
Total activo circulante	1.910.744	1.587.112	Ajustes por periodificación	141.980	168.789
TOTAL ACTIVO	4.455.524	4.403.563	Total acreedores a corto plazo	685	1.474
			TOTAL PASIVO	4.455.524	4.403.563

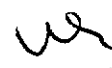
Las Notas 1 a 22 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación al 31 de diciembre de 2002.



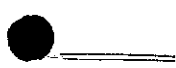


**CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DEL EJERCICIO 2002 DE IBERIA, FORMULADAS
POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.,
EN SU REUNIÓN DEL DÍA 27 DE MARZO DE 2.003**

Firma de los Administradores:

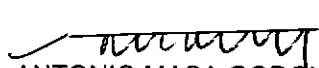

XABIER DE IRALA ESTEVEZ


MIGUEL BLESA DE LA PARRA


FERNANDO CONTE GARCÍA


LORD GAREL-JONES


PABLO ISLA ALVAREZ DE TEJERA


ANTONIO MASA GODOY


ROGER PAUL MAYNARD


ANGEL MULLOR PARRONDO


JOSÉ PEDRO PÉREZ-LLORCA


JORGE PONT SANCHEZ


JOSE B. TERCEIRO LOMBA


GREGORIO VILLALABEITIA GALARRAGA



NJ4007591



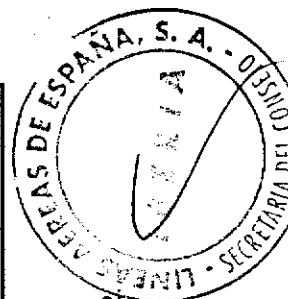
IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.

CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

DE LOS EJERCICIOS 2002 Y 2001

(Miles de Euros)

DEBE	Ejercicio 2002	Ejercicio 2001	HABER	Ejercicio 2002	Ejercicio 2001
GASTOS:			INGRESOS:		
Aprovisionamientos (Nota 19)	742.415	818.040	Importe neto de la cifra de negocios (Nota 19)	4.407.797	4.333.399
Gastos de personal (Nota 19)	1.310.613	1.294.283	Otros ingresos de explotación (Nota 19)	225.320	248.434
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado (Notas 5 y 6)	164.121	163.486			
Variación de las provisiones de tráfico	11.388	8.310			
Otros gastos de explotación (Nota 19)	2.175.925	2.322.545			
	4.404.462	4.606.664			
Beneficios de explotación	228.655	-	Pérdidas de explotación	4.633.117	4.581.833
			Ingresos de participaciones en capital (Nota 7)	24.831	20.614
Gastos financieros y asimilados (Nota 14)	38.927	49.661	Ingresos de otros valores negociables	14.769	20.614
Diferencias negativas de cambio	119.499	73.702	Otros intereses e ingresos asimilados (Nota 11)	840	15.860
	158.426	123.363	Diferencias positivas de cambio	48.539	51.364
Resultados financieros positivos	-	31.836		86.133	67.361
Beneficios de las actividades ordinarias	220.510	7.005	Resultados financieros negativos	150.281	155.199
Variación de las provisiones de inmovilizado	(274)	2.896	Beneficios en enajenación de inmovilizado (Notas 6 y 7)	8.145	-
Pérdidas procedentes del inmovilizado (Nota 6)	10.772	13.779	Beneficios por operaciones con acciones propias (Nota 8)	42.983	12.699
Gastos extraordinarios (Nota 19)	101.529	167.981	Ingresos extraordinarios (Nota 19)	1.982	-
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	5.357	3.234	Ingresos y beneficios de otros ejercicios	11.326	40.811
	117.384	187.890		9.430	7.888
Resultados extraordinarios positivos	-	-		65.721	61.398
Beneficios antes de impuestos	168.847	-	Resultados extraordinarios negativos	51.663	126.492
Impuesto sobre Sociedades (Nota 18)	25.659	(148.858)	Pérdidas antes de impuestos	-	119.487
Beneficios del ejercicio	143.188	29.371			



a 22 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2002





MEMORIA AL 31.12.2002 DE IBERIA, FORMULADA POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., EN SU REUNIÓN DEL DÍA 27 DE MARZO DE 2.003

Firma de los Administradores:

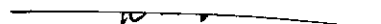

XABIER DE IRALA ESTEVEZ


MIGUEL BLESA DE LA PARRA

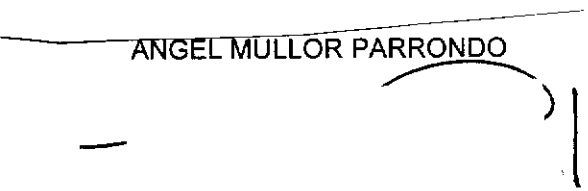

FERNANDO CONTE GARCÍA


LORD GAREL JONES

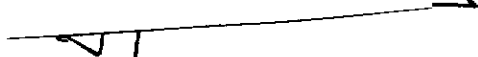

PABLO ISLA ÁLVAREZ DE TEJERA


ANTONIO MASA GODOY


ROGER PAUL MAYNARD


ANGEL MULLOR PARRONDO


JOSE PEDRO PÉREZ-LLORCA

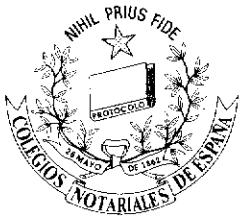

JORGE PONT SANCHEZ


JOSE B. TERCEIRO LOMBA


GREGORIO VILLALABEITIA GALARRAGA



NJ4007593



Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Memoria del Ejercicio 2002

1. Actividad de la Sociedad

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es una sociedad cuya actividad principal es el transporte aéreo de pasajeros y mercancías. Como actividades anexas a la principal destacan por su importancia, las de handling y de mantenimiento de aeronaves, tanto propias como de otras sociedades, así como la de distribución a través de su participación financiera en "Amadeus Group", propietaria de la central de reservas Amadeus.

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

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

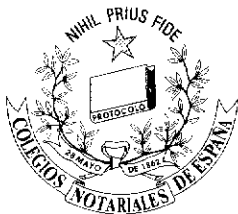
Durante 2002 la compañía a la vista de la nueva situación competitiva derivada de los sucesos de septiembre de 2001 y ante los retos y oportunidades que se plantean en los próximos tres años, ha dado por finalizado el Plan Director correspondiente al período 2000-2003, habiéndose alcanzado un alto grado de consecución de los objetivos previstos; paralelamente se ha diseñado un nuevo Plan Director para el trienio 2003-2005, aprobado por el Consejo de Administración de la Sociedad de fecha 4 de diciembre de 2002, cuyos objetivos estratégicos son los siguientes:

1. Aumentar la oferta para mantener y reforzar el liderazgo en los hubs de Madrid y Barcelona.
2. Disponer de flexibilidad operativa y financiera para ajustar el crecimiento a la evolución del mercado.
3. Mejorar la competitividad mediante una fuerte reducción de costes unitarios.
4. Implantar una estrategia de distribución que reduzca los costes de comercialización.
5. Implantar un nuevo modelo de servicio a bordo, líder en relación precio-servicio para cada segmento de clientes.
6. Mejorar la calidad de servicio y potenciar la relación con los clientes de alto valor, aumentando el nivel de puntualidad.
7. Mantener una visión de cartera en la gestión de los negocios.
8. Reducir el coste de los recursos controlando los riesgos operativos y financieros.
9. Reforzar la competitividad de los recursos humanos.
10. Aprovechar las alianzas para fortalecer la posición competitiva.

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

NJ4007594





2. Bases de presentación de las cuentas anuales

Imagen fiel

Las cuentas anuales del ejercicio 2002 han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad, y se presentan de acuerdo con el Plan General de Contabilidad y demás normativa aplicable, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio 2002. Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por los Administradores de la Sociedad, se someterán a la aprobación por la Junta General Ordinaria de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

3. Distribución de resultados

La propuesta de distribución de los beneficios del ejercicio 2002 formulada por los Administradores de la Sociedad para ser sometida a la aprobación de la Junta General de Accionistas, consiste en destinar 14.319 miles de euros a reserva legal, 0,04 euros por acción a dividendos y el resto a reservas voluntarias.

4. Normas de valoración

Las principales normas de valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de las cuentas anuales del ejercicio 2002, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad, son las siguientes:

a) Inmovilizado inmaterial

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

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

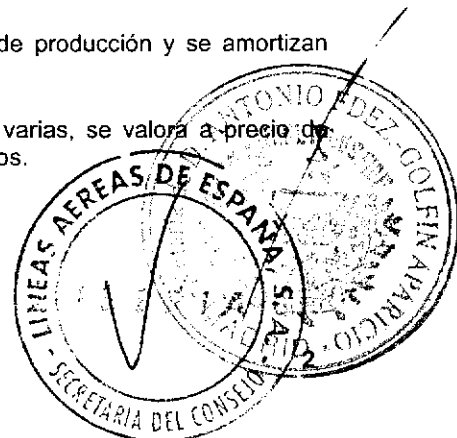
El coste de adquisición de las aeronaves incorporadas en régimen de arrendamiento financiero se corrige anualmente de acuerdo con lo previsto en la Orden Ministerial de 18 de diciembre de 2001 y con anterioridad a dicha fecha según lo previsto en la Orden Ministerial de 23 de marzo de 1994, en el importe neto de las diferencias de cambio producidas por la valoración a los tipos oficiales de cambio a la fecha de cierre del ejercicio del principal de las cuotas de arrendamiento en moneda extranjera pendientes de pago de aquellos aviones incorporados al inmovilizado inmaterial durante el ejercicio y en los cuatro ejercicios anteriores.

Como consecuencia de la aplicación de este criterio durante 2002 el valor neto contable de la flota operada en régimen de arrendamiento financiero se redujo en 2.718 miles de euros, de los que 2.797 miles de euros corresponden a coste y 79 miles de euros a amortización acumulada.

Las diferencias de cambio que han sido incorporadas al inmovilizado inmaterial desde el origen en aplicación de la normativa antes señalada suponen una minoración del valor neto contable de la flota en arrendamiento financiero de 2.249 miles de euros, aproximadamente.

Las aplicaciones informáticas se valoran a precio de adquisición o coste de producción y se amortizan siguiendo el método lineal con una vida útil estimada de cinco años.

La propiedad industrial, materializada en los derechos de uso de marcas varias, se valora a precio de adquisición y se amortiza siguiendo el método lineal en un periodo de diez años.





b) Inmovilizado material

El inmovilizado material se valora a su coste de adquisición actualizado al amparo de diversas disposiciones legales entre las que se encuentra el Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio.

De acuerdo con la Orden Ministerial de 18 de diciembre de 2001, el coste de adquisición así como la amortización acumulada de aquellas aeronaves que, habiéndose incorporado al inmovilizado material durante el ejercicio o durante los cuatro inmediatamente anteriores, han sido financiadas por préstamos en moneda extranjera, se corrigen en el importe neto de las diferencias producidas por la valoración a los tipos oficiales de cambio a la fecha de cierre del ejercicio de los citados préstamos.

Como consecuencia de la aplicación de este criterio el coste de la flota aérea y la amortización acumulada correspondiente se redujeron durante 2002 en 1.766 y 210 miles de euros, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2002 el valor neto contable de la flota aérea en propiedad incluye diferencias de cambio acumuladas por un importe total de 70.371 miles de euros, aproximadamente.

Los importes en moneda extranjera entregados con motivo de la formalización de los contratos de adquisición de nuevos aviones, en concepto de depósitos reembolsables en el momento de la entrega del avión, se clasifican en el epígrafe "Flota Aérea-Anticipos de flota" (Nota 6) y figuran valorados al tipo de cambio oficial a la fecha de cierre del ejercicio. El epígrafe "Diferencias negativas de cambio" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2002 adjunto incluye 29.620 miles de euros como consecuencia de la actualización a tipo de cambio de cierre de los anticipos de flota.

La Sociedad amortiza su inmovilizado material siguiendo el método lineal, distribuyendo el coste amortizable (diferencia entre el coste de adquisición y el valor residual) entre los años de vida útil estimada.

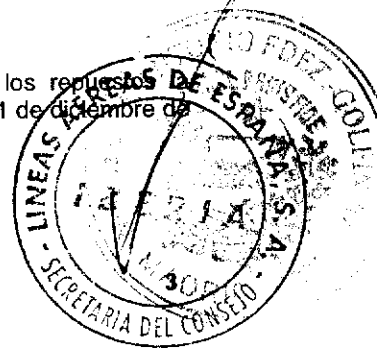
En aquellos bienes sujetos al régimen de concesión administrativa temporal en que los años de vida útil exceden el período por el que la Sociedad tiene otorgada la concesión, el bien se amortiza en el período concesional.

El valor residual de la flota y de los repuestos rotables (aquellos asignados de forma específica a tipos o familias de aeronaves) se estima en un porcentaje de entre el 10% y el 20% del coste de adquisición, dependiendo del tipo de flota. En el resto de los repuestos de flota (reparables) el valor residual se estima en un 10% del coste de adquisición. La Sociedad amortiza íntegramente el coste de adquisición del resto de los elementos del inmovilizado material.

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

	Años
Flota aérea	16 - 18
Edificios y otras construcciones	20 - 50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	10 - 15
Elementos de transporte terrestre	7 - 10
Mobiliario y enseres	10
Equipos para proceso de información	5 - 7
Repuestos rotables	18
Repuestos reparables	8 - 10
Simuladores de vuelo	10 - 14

Con objeto de reconocer las minusvalías correspondientes por la obsolescencia de los repuestos de la flota, la Sociedad tiene constituida una provisión para depreciación de los mismos cuyo saldo al 31 de diciembre de 2002 asciende a 2.560 miles de euros.





Adicionalmente, la Sociedad tiene constituidas provisiones de carácter reversible con objeto de adecuar el valor neto contable de la flota en posición de venta a su valor estimado de realización en función de las cotizaciones actuales del mercado de aeronaves usadas.

Las mejoras de la flota aérea que representan un aumento de su capacidad o eficiencia o un alargamiento de su vida útil se incorporan al coste de adquisición del avión.

En general, los gastos de conservación y mantenimiento de los bienes del inmovilizado material se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren. No obstante a lo anterior, con objeto de hacer homogéneos entre ejercicios los cargos a la cuenta de pérdidas y ganancias en concepto de gastos de revisión y reparación periódica de las células de la flota aérea B-747, B-757, A-319, A-320, A-321 y A-340, la Sociedad sigue el procedimiento de constituir una provisión en función de una estimación del coste total a incurrir, imputando dicho coste a resultados linealmente en el período que transcurre entre dos grandes reparaciones sucesivas (Nota 13).

El coste de reparación de motores así como el de la totalidad de las reparaciones de las flotas MD-87 y MD-88 se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren por distribuirse de forma homogénea entre ejercicios.

c) Inmovilizaciones financieras e inversiones financieras temporales

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

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

No obstante a lo anterior, las participaciones en el capital social de las sociedades Iberbus (Nota 7) figuran registradas a su coste de adquisición, debido a que en virtud de los acuerdos adoptados, el otro socio participe en las mismas garantiza a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. la recuperación íntegra de la inversión realizada.

El efecto de la aplicación de criterios de consolidación sobre las cuentas anuales de la Sociedad del ejercicio 2002, supondría un aumento de los activos, resultados y reservas de 193.956, 13.932 y 146.074 miles de euros, respectivamente.

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

Los depósitos y fianzas constituidos se registran por los importes entregados.

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

d) Acciones propias

Las acciones propias se valoran a su precio de adquisición, que es inferior al de la cotización media del último trimestre del ejercicio y a la de cierre del mismo.





e) Transacciones y saldos en moneda extranjera

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

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

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

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

No obstante a lo anterior las diferencias de valoración y cambio, positivas o negativas, originadas por la financiación en moneda extranjera de parte de la flota aérea reciben un tratamiento especial de acuerdo con lo dispuesto en la Orden Ministerial de 18 de diciembre de 2001 (véanse notas 4-a y 4-b).

f) Existencias

Las existencias, fundamentalmente material aeronáutico y combustible, se valoran al precio medio de adquisición, registrándose las correspondientes provisiones por depreciación.

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

g) Ingresos y gastos

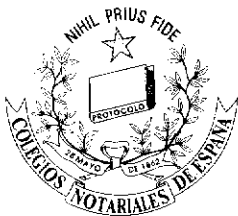
Los ingresos y gastos se imputan en función del criterio del devengo, es decir cuando se produce la corriente real de bienes y servicios que los mismos representan, con independencia del momento en que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

La venta de billetes, así como la de los documentos de tráfico por carga y otros servicios, se registran, inicialmente, con abono al epígrafe "Anticipos de clientes" del balance de situación. El saldo de este epígrafe representa el pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de 2002 y pendientes de utilizar a dicha fecha. Los correspondientes ingresos por estos conceptos se reconocen en el momento de realizarse el transporte o servicio.

Eventualmente, la Sociedad realiza operaciones de venta de aeronaves para continuar operándolas en régimen de arrendamiento operativo (alquiler del avión sin tripulación durante un periodo determinado). Las plusvalías obtenidas en tales operaciones se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias linealmente durante el periodo por el que se concierta el contrato de alquiler. El epígrafe "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 adjunto incluye, entre otros conceptos, los beneficios obtenidos en este tipo de operaciones pendientes de ser imputados a resultados.

La Sociedad tiene en vigor la tarjeta "Iberia Plus", cuyo objeto es una promoción permanente basada en la obtención de puntos por el titular cada vez que realiza determinados vuelos, utiliza ciertos servicios





hoteleros y de alquiler de automóviles o realiza compras con una tarjeta de crédito adscrita al programa. Los puntos pueden ser canjeados por billetes gratuitos u otros servicios de las compañías adscritas al programa. El balance de situación al 31 de diciembre de 2002 adjunto incluye una provisión de 47.661 miles de euros por este concepto en el epígrafe "Deudas por compras o prestaciones de servicios", de acuerdo con la estimación de la valoración, al precio de redención establecido, de los puntos acumulados pendientes de utilizar a dicha fecha.

h) Obligaciones con el personal

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

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos-Provisiones para obligaciones con el personal" del balance de situación adjunto incluye los pasivos devengados por este concepto al 31 de diciembre de 2002.

Por otra parte, los convenios colectivos vigentes prevén la posibilidad de que el personal de vuelo, que cumple determinadas condiciones, se retire anticipadamente (excedencia especial) quedando obligada la Sociedad a retribuir en determinadas cantidades a este personal hasta la edad de jubilación reglamentaria. La Sociedad dota con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en el que se produce esta eventualidad el importe necesario, calculado actuarialmente, para complementar el fondo ya constituido por reserva especial, con el fin de hacer frente a los compromisos de pago futuros con los trabajadores correspondientes. En la actualidad están acogidos a este beneficio 255 trabajadores.

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos-Provisiones para pensiones" incluye los pasivos por este concepto.

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

La totalidad de los pasivos derivados de determinadas situaciones de retiro o jubilación anticipada de personal de tierra previstas en los convenios colectivos cuya externalización era obligatoria fueron externalizados en agosto de 2001.

i) Montepío de Previsión Social Loreto

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

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

En el ejercicio 2002 las aportaciones de la Sociedad han ascendido a 19.504 miles de euros, y se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2002 adjunta.

j) Provisión para responsabilidades

En el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación, la Sociedad registra el importe estimado para hacer frente a responsabilidades probables o ciertas, nacidas de acciones judiciales y litigios.





en curso y a indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada, así como a avales u otras garantías similares otorgadas por la Sociedad. En este epígrafe se incluyen, adicionalmente, las provisiones por los costes estimados de acuerdo con estudios actuariales realizados por expertos independientes con las mismas hipótesis señaladas en la Nota 4-h, del plan de bajas puesto en marcha en 1999 y desarrollado en 2000 y 2001 y del Expediente de Regulación de Empleo autorizado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales el 26 de diciembre de 2001.

k) Impuesto sobre Sociedades

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

l) Futuros y otros instrumentos similares

La Sociedad utiliza estos instrumentos en las operaciones de cobertura de sus posiciones patrimoniales así como de sus flujos de cobros y pagos futuros. Únicamente realiza operaciones "no genuinas" de cobertura, que son aquellas que se contratan entre dos partes que fijan en cada caso los términos contractuales de las operaciones convenidas entre ellas (Nota 16).

En el caso de ser requerido un determinado importe de efectivo en concepto de garantía por las obligaciones inherentes a dichas operaciones, éste se registra en el activo del balance de situación en el capítulo "Depósitos y fianzas a corto plazo" del epígrafe "Inversiones financieras temporales".

Los gastos de transacción de las operaciones de futuro e instrumentos similares se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias del período en que se producen.

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

1. En las operaciones de cobertura de tipos de cambio relacionados con posiciones patrimoniales, éstas se actualizan considerando los beneficios o quebrantos generados.
2. En el resto de operaciones de tipo de cambio y las correspondientes a tipo de interés, el registro de las diferencias de cotización se realiza en la cuenta de pérdidas y ganancias cuando se produce la cancelación o liquidación final de las operaciones de futuro o de instrumentos similares.

m) Actividades con incidencia en el medioambiente

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

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

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

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





5. Inmovilizaciones inmateriales

El movimiento habido durante el ejercicio 2002 en las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial y de su correspondiente amortización acumulada ha sido el siguiente:

	Miles de Euros					
	01-01-02	Adiciones y Dotaciones	Bajas	Orden Ministerial 18-12-01	Traspasos (Nota 6)	31-12-02
Coste:						
Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero	411.510	129.014	-	(2.797)	(58.881)	478.846
Aplicaciones informáticas	48.101	21.901	(2.639)	-	-	67.363
Propiedad industrial	551	-	-	-	-	551
Derechos de traspaso y otros	510	-	(110)	-	-	400
Gastos de investigación y desarrollo	465	-	-	-	(465)	-
	461.137	150.915	(2.749)	(2.797)	(59.346)	547.160
Amortizaciones:						
Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero	(63.303)	(21.376)	-	79	25.968	(58.632)
Aplicaciones informáticas	(17.845)	(10.661)	937	-	-	(27.569)
Propiedad industrial	(26)	(55)	-	-	-	(81)
Derechos de traspaso y otros	(492)	(3)	95	-	-	(400)
	(81.666)	(32.095)	1.032	79	25.968	(86.682)
Valor neto	379.471					460.478

Al 31 de diciembre de 2002, el coste de los bienes totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado inmaterial asciende a 7.000 miles de euros, según el siguiente detalle:

	Miles de Euros
Derechos de traspaso	400
Aplicaciones informáticas	6.600
Total	7.000

Las adiciones al epígrafe "Aplicaciones informáticas" del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a inversiones en proyectos de integración de sistemas y nuevos desarrollos.

Durante el ejercicio 2002 la Sociedad ha adquirido 3 aviones A-320 en régimen de arrendamiento financiero. Las principales características de los contratos de arrendamiento financiero firmados son las siguientes:





	Contrato 1	Contrato 2	Contrato 3
Coste financiado (miles de euros)	43.117	43.117	42.130
Vencimiento	31-12-2017	31-12-2017	28-5-2015
Tipo de interés	6,15%	6,15%	6,8%
Fecha opción de compra	30-11-2012	20-11-2012	30-9-2012
Opción de compra (miles de dólares)	23.688	23.698	18.911
Cuotas	Semestrales	Semestrales	Semestrales

Asimismo, en el ejercicio 2002 se han ejercido las opciones de compra de 2 aviones A-320 y ciertos equipos de aeropuerto y para procesos de información, habiendo, por tanto, reclasificado a inmovilizaciones materiales los valores de coste y amortización correspondientes (Nota 6).

Las características generales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes al 31 de diciembre de 2002, cuyos costes financieros están en algunos casos referenciados a tipos de interés variables, y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:

	Miles de Euros
Precio de contado del inmovilizado adquirido	484.991
Importe de las cuotas pagadas:	
En años anteriores	90.188
En el ejercicio	41.397
Importe de las cuotas pendientes al 31 de diciembre (Nota 14)	255.647 (a)
Importe de las opciones de compra (Nota 14)	264.914 (a)

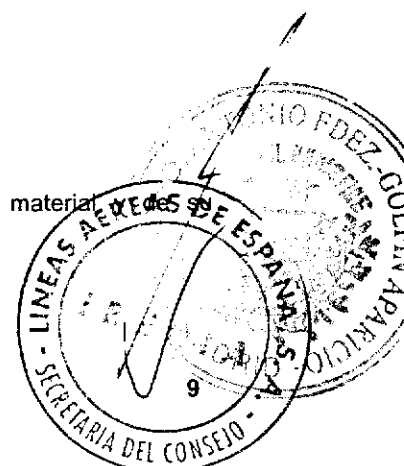
(a) Estos importes incluyen 102.748 miles de euros al 31 de diciembre de 2002 de intereses no devengados a dicha fecha, cuya contrapartida se incluye en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 adjunto.

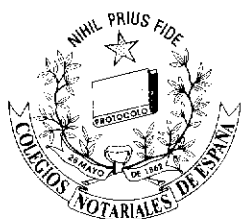
El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 2002, incluyendo el importe de las opciones de compra, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento en	Miles de Euros
2003	66.581
2004	42.285
2005	40.130
2006	33.856
2007 - 2012	337.709

6. Inmovilizaciones materiales

El movimiento durante el ejercicio 2002 en las diferentes cuentas del inmovilizado material correspondiente amortización acumulada y provisiones ha sido el siguiente:





Coste

	Miles de Euros					
	01-01-02	Adiciones	Retiros	Traspasos (Nota 5)	Diferencias de Cambio	31-12-02
Flota aérea	2.082.712	19.210	(426.743)	56.883	(1.766) (a)	1.730.296
Anticipos de flota	263.188	30.160	(115.383)	6.922	(29.620)	155.267
	2.345.900	49.370	(542.126)	63.805	(31.386)	1.885.563
Otro inmovilizado material:						
Terrenos	3.179	-	(659)	-	-	2.520
Edificios y otras construcciones	160.562	1.268	(65)	-	-	161.765
Maquinaria, instalaciones y utillaje	401.701	12.292	(9.110)	1.664	-	406.547
Elementos de transporte	23.209	167	(797)	-	-	22.579
Mobiliario y enseres	19.940	833	(1.583)	9	-	19.199
Equipos para proceso de información	60.278	4.105	(1.619)	3.057	-	65.821
Repuestos para inmovilizado	260.927	96.986	(107.084)	-	-	250.829
Simuladores de vuelo	56.579	6.716	(2.064)	2.105	-	63.336
Inmovilizado en curso	18.423	27.246	(18.707)	(11.295)	(1.127)	14.540
	1.004.798	149.613	(141.688)	(4.460)	(1.127)	1.007.136

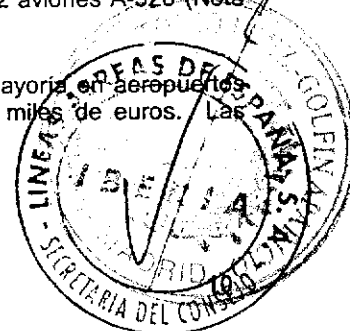
(a) Impacto de la aplicación de la Orden Ministerial de 18.12.01

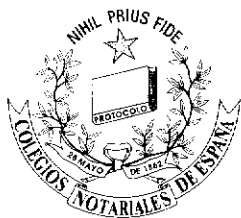
Amortizaciones y provisiones

	Miles de Euros					
	01-01-02	Dotaciones	Retiros	Traspasos (Nota 5)	Orden Ministerial 18-12-01	31-12-02
Amortizaciones:						
Flota aérea	1.115.601	75.190	(252.159)	24.302	(210)	962.724
Otro inmovilizado material-						
Edificios y otras construcciones	101.046	3.653	(10)	-	-	104.689
Maquinaria, instalaciones y utillaje	273.821	21.397	(8.374)	69	-	286.913
Elementos de transporte	11.694	2.546	(757)	-	-	13.483
Mobiliario y enseres	13.829	956	(1.549)	-	-	13.236
Equipos para proceso de información	35.872	9.249	(1.581)	1.597	-	45.137
Repuestos para inmovilizado	126.136	16.291	(18.961)	-	-	123.466
Simuladores de vuelo	40.103	3.033	(2.064)	-	-	41.072
	602.501	57.125	(33.296)	1.666	-	627.996
Provisiones:						
Flota aérea	35.919	61.400	(23.209)	-	-	74.110
Otro inmovilizado material	2.562	55	-	-	-	2.617

Los traspasos corresponden fundamentalmente al ejercicio de la opción de compra de 2 aviones A-320 (Nota 5).

Los edificios e instalaciones construidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en aeropuertos nacionales, presentan un valor neto contable al 31 de diciembre de 2002 de 27.497 miles de euros. Las concesiones correspondientes a estos bienes vencen entre los ejercicios 2003 y 2009.





Anticipos de flota

La Sociedad está inmersa en un plan de renovación de su flota de corto y medio radio estructurada bajo un contrato marco firmado con Airbus Industrie G.I.E. (Airbus) en 1998 con sucesivas modificaciones posteriores. Dicho contrato establecía, por un lado, el compromiso en firme por parte de la Sociedad de incorporar a su flota entre 1999 y 2006 un conjunto de aviones de la familia A-320 y, por otro, la suscripción de un conjunto de opciones sobre otros 40 aviones de la misma familia. Trece de estas opciones se transformaron posteriormente en derechos de compra con objeto de flexibilizar las fechas de entrega y sujetarlas a las restricciones comerciales y de producción del fabricante (los derechos de compra podrán convertirse en pedidos en firme notificándolo con anterioridad al 31 de diciembre de 2004 y las correspondientes entregas deben producirse con anterioridad al 31 de diciembre de 2007). Los aviones pendientes de entregar al 31 de diciembre de 2002 y el año previsto de incorporación de los mismos según los acuerdos alcanzados se detallan a continuación:

Aviones en firme

Tipo de Avión	2003	2004	2005	2006	Total
A-320	5	6	2	2	15
A-321	2	5	4	-	11
	7	11	6	2	26

Aviones en opción

Tipo de Avión	2003	2004	2005	2006	Total
A-319	-	-	4	5	9
A-320	-	3	2	2	7
A-321	-	5	-	6	11
	-	8	6	13	27

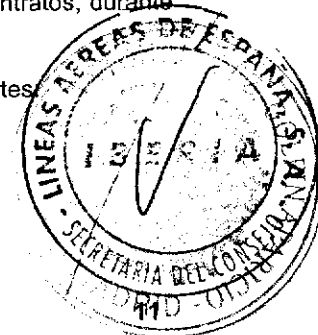
De los 6 aviones A-320, que estaba previsto incorporar a la flota durante 2002, 3 han sido incorporados en régimen de arrendamiento financiero, y la entrega de los otros 3 ha sido retrasada hasta 2003. Asimismo, de los 3 A-321 que estaba previsto incorporar en 2002, ha entrado en operación, en régimen de arrendamiento operativo uno de ellos, y la entrega de los otros dos ha sido pospuesta hasta 2003.

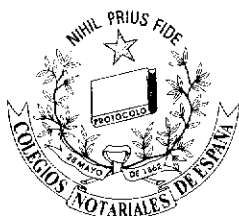
Durante 2002 se ha firmado con Airbus un nuevo contrato para la incorporación a la flota de 3 aviones A-340-600 durante 2003; asimismo en dicho contrato se establecen igualmente derechos de compra sobre 3 aviones, que deberán ejercitarse antes del 31 de diciembre de 2004.

Las incorporaciones a la flota operativa de aviones A-320 y A-321 realizadas en 2002 han producido recuperaciones de anticipos entregados a cuenta por importe de 44.130 miles de euros. Asimismo, las incorporaciones de aviones A-340-300 han dado lugar a recuperaciones por importe de 67.720 miles de euros. El resto de retiros corresponden a anticipos aplicados a la compra de material aeronáutico.

De acuerdo con los calendarios de pago de anticipos a cuenta previstos en los respectivos contratos, durante 2002 se han realizado anticipos por importe de 30.160 miles de euros.

El saldo al 31 de diciembre de 2002 de la cuenta "Anticipos de flota" incluye los siguientes importes





Tipo de Avión	Miles de Euros	
	Aviones en Firme	Aviones en Opción/ Derecho
A-319	-	1.288
A-320	76.330	2.002
A-321	49.979	2.146
A-340	21.932	1.430
	148.241	6.866

Esta cuenta incluye igualmente anticipos a cuenta de la adquisición de motores por importe de 160 miles de euros.

De acuerdo a los precios básicos establecidos en los contratos, el coste total de los aviones comprometidos en firme pendientes de entrega al 31 de diciembre de 2002 asciende a 1.795 millones de euros, de los que 520 millones de euros corresponden a la flota A-340 y 1.275 millones de euros a la familia A-320.

Flota aérea, adiciones del período

Durante el ejercicio 2002, la Sociedad ha adquirido un avión B-747 por un importe total de 4.161 miles de euros, importe equivalente a la opción de compra establecida en el contrato de arrendamiento operativo bajo el cual operaba. La Sociedad tiene previsto proceder a la enajenación de este avión durante el ejercicio 2003.

Adicionalmente, la Sociedad ha realizado ciertas modificaciones en las flotas B-747, B-757, MD-87, MD-88, familia A-320 y A-340 que consisten, fundamentalmente, en remodelaciones de interiores e incorporaciones de materiales, por un importe total de 16.299 miles de euros de los que 1.250 miles de euros están recogidos en la columna de "Traspasos", y ascendiendo a 15.049 miles de euros los correspondientes a los boletines de los fabricantes que son de obligado cumplimiento.

Flota aérea, retiros del período

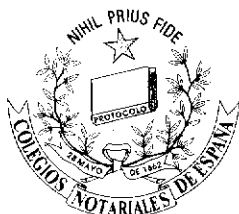
Los principales retiros habidos en 2002 quedan resumidos a continuación:

Bienes Enajenados	Miles de Euros						
	Valor de Venta	Valor de Coste	Amortización Acumulada	Provisiones	Fondo Reparaciones	Plusvalía	Minusvalía
7 aviones B-727, 6 motores DC-9 y 15 motores B-727	3.929	58.276	46.546	7.843	-	1.869	1.827
6 aviones y 12 motores A-300	17.468	216.170	172.561	8.855	20.400	3.114	-
8 aviones y 17 motores DC-9	3.475	26.958	18.441	6.986 (b)	-	2.421	477
2 aviones y 4 motores A-321	97.161	96.763	2.509	-	-	2.907 (a)	-
1 avión y 2 motores A-320	23.802	28.576	12.102	-	-	7.328 (a)	-

(a) Plusvalías registradas, en su mayor parte, en el epígrafe de "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 adjunto como consecuencia de que con posterioridad a estas ventas, la Sociedad ha suscrito contratos de arrendamiento operativo para estos mismos aviones.

(b) Incluye 475 miles de euros derivados de los depósitos producidos por el alquiler de 2 DC-9 a Binter Canarias.





Finalmente, la Sociedad ha firmado un acuerdo para la enajenación de 6 aviones DC-10 y 25 motores (22 motores DC-10 y 3 motores A-300). El precio acordado asciende a 9.154 miles de euros. Estos aviones y motores están registrados al 31 de diciembre de 2002 por un coste de 149.493 miles de euros, una amortización acumulada de 121.146 miles de euros y provisiones asociadas por importe de 15.600 miles de euros que junto con el Fondo de Grandes Reparaciones constituido no supondrá impacto patrimonial significativo en la compañía. En relación con esta operación y con la futura entrada de aviones A-340 el Grupo dispone de créditos memorandum concedidos por importe de tres millones de dólares.

Otros

En el ejercicio 2002, la Sociedad ha transmitido por expropiación forzosa a la Entidad Pública Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) determinadas fincas de su propiedad, recibiendo un importe de 7.341 miles de euros, abonado con carácter provisional y a cuenta del justiprecio que se determine en su día. La plusvalía generada, que asciende a 6.318 miles de euros, ha sido registrada en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2002 adjunta.

Por otra parte se han registrado retiros de repuestos por un valor neto contable 88.123 miles de euros como consecuencia, en su mayor parte, de su incorporación a la flora aérea (Nota 19-d).

Ley de Actualización Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio

El 31 de diciembre de 1996, la Sociedad actualizó su inmovilizado material al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, con pago de un gravamen único del 3%. Con anterioridad, la Sociedad se había acogido a otras leyes de actualización. El resultado de la actualización y su efecto al 31 de diciembre de 2002 es el siguiente:

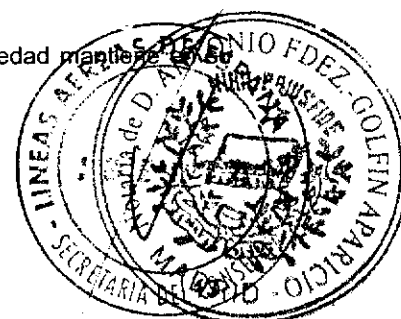
	Miles de Euros			
	Plusvalía al 01-01-02	Dotación 2002	Bajas de Inmovilizado	Saldo al 31-12-02
Flota aérea	8.950	(28)	(84)	8.838
Terrenos	883	-	(183)	700
Edificios y otras construcciones	7.752	(451)	(7)	7.294
Maquinaria, instalaciones y utillaje	498	(132)	(49)	317
Elementos de transporte	1	-	-	1
Simuladores de vuelo	275	(273)	-	2
	18.359	(884)	(323)	17.152

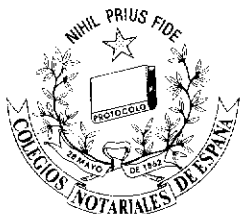
El efecto de la actualización sobre las amortizaciones del ejercicio 2002 ha ascendido a 884 miles de euros, aproximadamente, mientras que en el ejercicio 2003 incidirá en 583 miles de euros, aproximadamente.

La plusvalía resultante de la actualización, neta del gravamen único del 3%, fue abonada a la cuenta "Reserva de revalorización". Como contrapartida de la plusvalía se utilizaron las cuentas correspondientes a los elementos patrimoniales actualizados, sin variar el importe de la amortización acumulada contabilizada. Con fecha 22 de enero de 1998 la Administración tributaria comprobó y aceptó el saldo de la reserva de revalorización por lo que, de acuerdo con la legislación vigente, se acordó la aplicación de la mencionada reserva a la compensación de pérdidas de ejercicios anteriores.

Amortizaciones y provisiones

Al 31 de diciembre de 2002, el coste de los bienes totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado material asciende a 311.399 miles de euros, según el siguiente detalle:





	Miles de Euros
Construcciones	58.948
Maquinaria, instalaciones y utillaje	166.632
Mobiliario y enseres	9.820
Equipos para proceso de información	21.999
Simuladores de vuelo	39.103
Elementos de transporte	2.521
Flota aérea	12.376
Total	311.399

Con objeto de reconocer las posibles minusvalías derivadas de las bajas de flota aérea previstas en un futuro próximo, la Sociedad ha dotado las correspondientes provisiones por depreciación para adecuar el valor neto contable de estos aviones a su valor estimado de realización. Las dotaciones registradas y las aplicaciones habidas como consecuencia de las enajenaciones llevadas a cabo en el ejercicio han sido las siguientes (por flota):

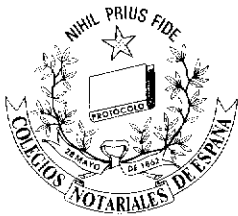
	Miles de Euros			
	Saldo al 01-01-02	Dotaciones 2002 (Nota 19-g)	Aplicaciones 2002	Saldo al 31-12-02
Flota:				
DC-9	9.364	8.500	(6.551)	11.313
DC-10	6.100	9.500	-	15.600
A-300	9.688	1.700	(8.855)	2.533
B-727	10.767	3.600	(7.803)	6.564
B-747	-	38.100	-	38.100
	35.919	61.400	(23.209)	74.110

Otras operaciones relacionadas con flota

A continuación se resume la flota operativa de la Sociedad al 31 de diciembre de 2002:



NJ4007607



Tipo de Avión	En Propiedad	En Arrendamiento Financiero	En Arrendamiento Operativo	Total
B-727	- (a)	-	-	-
B-747	6	-	2 (b)	8
B-757	-	1	18	19
A-319	-	-	4	4
A-320	10 (e)	10	35	55
A-321	-	2	3	5
A-340	-	-	18	18
DC-9	- (c)	-	-	-
DC-10	- (d)	-	-	-
MD-87	19	-	5	24
MD-88	13	-	-	13
	48	13	85	146

- (a) No incluye 4 aviones en proceso de achatarramiento.
- (b) No incluye un avión que se encuentra parado al 31 de diciembre de 2002 en proceso de reparación previa a su devolución.
- (c) No incluye 17 aviones en proceso de achatarramiento.
- (d) No incluye 6 aviones sobre los que se ha alcanzado un acuerdo de venta, si bien los aviones están pendientes de entrega.
- (e) No incluye un avión A-320 siniestrado en Bilbao por el que la Sociedad recibirá sin coste alguno otro A-320 en 2004.

Existe una hipoteca constituida sobre un avión B-757 que la Sociedad incorporó en régimen de arrendamiento financiero, siendo el valor neto contable de la célula en libros al 31 de diciembre de 2002 de 17.724 miles de euros.

El valor neto contable de los aviones y motores en posición de venta o proceso de achatarramiento al 31 de diciembre de 2002 asciende a 23.074 miles de euros, estando previsto que los contratos de venta y las provisiones constituidas harán que el impacto patrimonial no sea significativo.

La Sociedad ha contratado la utilización en régimen de arrendamiento financiero u operativo de 18 aviones durante un periodo de ocho años, hasta 2007, (8 A-320 de los cuales uno está en arrendamiento financiero y el resto en operativo, 2 A-321 en arrendamiento financiero y 8 B-757 en arrendamiento operativo). Estos aviones y las rentas de alquiler operativo y financiero son la garantía a su vez de una emisión de bonos en el mercado europeo realizada por el arrendador en 2000 por importe de 496.473 miles de euros.

Flota en arrendamiento operativo

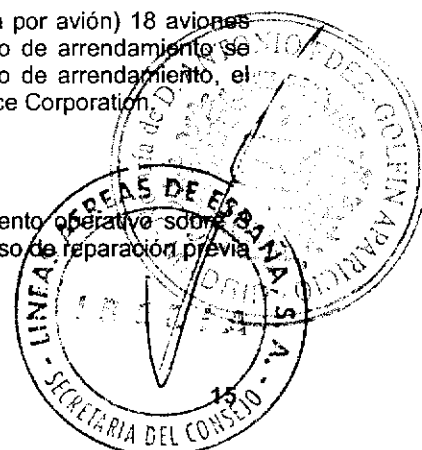
Flota Boeing

B-757

Al 31 de diciembre de 2002, la Sociedad tiene alquilados a diferentes sociedades (una por avión) 18 aviones B-757. Los contratos de arrendamiento vencen entre 2003 y 2005. Al final del periodo de arrendamiento se devolverán los aviones al arrendador. Para 16 de estos aviones, al finalizar el periodo de arrendamiento, el arrendador cuenta con garantía de valor residual otorgada por International Lease Finance Corporation.

B-747

Al 31 de diciembre de 2002, la Sociedad mantiene suscritos contratos de arrendamiento operativo sobre aviones B-747 con Air Atlanta, S.A. (uno de estos aviones se encuentra parado en proceso de reparación previa





a su devolución). Los vencimientos de los citados contratos están fijados en 2004 y 2005 y la Sociedad garantiza el buen fin de la operación mediante un depósito de 1.716 miles de euros (Nota 7). Estos contratos tienen establecidas opciones de terminación anticipada en determinadas fechas que la Sociedad podría ejercer en 2003.

Flota Airbus

A-340

Al 31 de diciembre de 2002, la Sociedad opera con 18 aviones A-340 en régimen de arrendamiento operativo, de los cuales 11 aviones están arrendados a sendas sociedades denominadas "Iberbús" (Nota 7) en las que participa la Sociedad. Para aquellos contratos cuyo vencimiento está comprendido entre los ejercicios 2004 y 2007, la Sociedad puede optar por una de las tres alternativas siguientes: ejercer la opción de compra pagando un valor predeterminado de la aeronave; prorrogar el alquiler por periodos de entre tres y ocho años y ejercer obligatoriamente la opción de compra de la aeronave; o proceder a la devolución del avión. En este último supuesto y en el caso de que el arrendador no encuentre comprador, la Sociedad está obligada a prorrogar el contrato durante dos años más. Para los cuatro contratos que estipulaban el vencimiento en 2003 la Sociedad ha optado, para tres de ellos, por prorrogar el período de alquiler por cinco años más (al final de dicho período se encuentra establecida una opción de compra), y para el restante, la Sociedad ha optado por ejercer la devolución del avión.

Otros 4 aviones están arrendados por periodos de nueve años, situándose el vencimiento de los contratos respectivos entre 2009 y 2010. Finalizados dichos periodos, la Sociedad puede optar por adquirir los aviones por unos importes preestablecidos o devolver los mismos al arrendador.

Finalmente, en el ejercicio 2002 han entrado en operación 3 aviones más en régimen de arrendamiento operativo cuyos contratos vencen en los ejercicios 2014 (dos aviones) y 2015 (un avión). Finalizado el período de arrendamiento, la Sociedad puede optar por adquirir los aviones por unos importes preestablecidos o devolver los mismos al arrendador; en el contrato con vencimiento en 2015 la opción de compra puede ser ejercida, bien a la finalización del período, o bien dos años antes de la misma.

A-319, A-320 y A-321

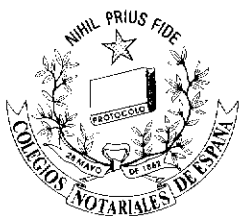
Al 31 de diciembre la Sociedad está operando 3 aviones A-321, 35 aviones A-320 y 4 aviones A-319, en régimen de arrendamiento operativo siendo las características principales de estos contratos las siguientes:

1. Hay 12 aviones A-320 y 4 aviones A-319 que se están arrendando en virtud del contrato firmado con International Lease Finance Corporation, con vencimientos en 2004 (2 aviones), 2005 (7 aviones) y 2006 (7 aviones). Al vencimiento del período de arrendamiento, la Sociedad puede optar por dos prórrogas adicionales de uno o cinco años, sin que entre ambas superen seis años de arrendamiento adicional o bien, proceder a la devolución del avión.

Como consecuencia de la firma de este contrato, al 31 de diciembre de 2002, la Sociedad había realizado depósitos en garantía del buen fin de la operación por importe de 10.012 miles de euros que se encuentran registrados en el epígrafe "Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo" del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 adjunto (Nota 7).

2. Hay 2 aviones A-320 que se están arrendando en virtud de sendos contratos con vencimientos en 2004. Al vencimiento, la Sociedad puede renovar el arrendamiento por seis años más como máximo o bien, proceder a la devolución del avión.
3. Hay 9 aviones A-320 que se están arrendando en virtud de contratos con vencimientos comprendidos entre 2012 y 2014, al término de los cuales la Sociedad devolverá los aviones al arrendador. No obstante, la Sociedad puede optar por ejercer la opción de compra de los aviones por un valor predeterminado en los contratos en unas fechas establecidas: 30 de septiembre de 2007 (un avión), 30 de marzo de 2008 (2 aviones), 30 de septiembre de 2009 (4 aviones) y 15 de septiembre de 2011 (2 aviones).





4. Hay 6 aviones A-320 que se están arrendando en virtud de sendos contratos con vencimientos en 2006 (3 aviones) y 2007 (3 aviones). Al vencimiento, la Sociedad puede prorrogar los contratos por cinco años más notificándolo doce meses antes de la finalización del periodo de arrendamiento original o bien, proceder a la devolución del avión.
5. Hay 6 aviones A-320 que se están arrendando en virtud de sendos contratos con vencimientos comprendidos entre 2001 y 2003. En 2001 y 2002, se han prorrogado los arrendamientos de estos aviones de manera que los vencimientos actuales son los siguientes: un avión en 2006, 3 aviones en 2007 y 2 aviones en 2008.
6. Hay 3 aviones A-321 que se están arrendando en virtud de sus correspondientes contratos con vencimientos comprendidos entre 2013 y 2018. Estos contratos establecen la posibilidad de ejercer la opción de compra antes del vencimiento definitivo de los mismos (en 2012 para dos de los aviones y en 2013 para el restante); en caso de no ejercerla en las fechas establecidas, la Sociedad procederá a la devolución del avión al vencimiento.

MD-87

Al 31 de diciembre de 2002, la Sociedad está operando mediante contratos de arrendamiento operativo 5 aviones MD-87. Los contratos firmados tienen una duración de 96 meses (vencen en 2005) al término de los cuales la Sociedad podrá ejercer la opción de compra señalada en el contrato o devolver los aviones.

Wet Lease

En los últimos años la Sociedad suscribió varios contratos de arrendamiento en régimen de "wet lease" (arrendamiento del avión con tripulación).

Tras los acontecimientos de relevancia mundial acaecidos en septiembre de 2001, la Sociedad decidió cancelar la totalidad de los contratos de wet lease.

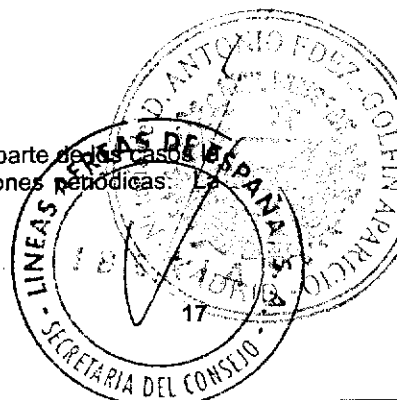
Durante 2002 la Sociedad cerró un acuerdo con Air Europa, S.A. para cancelar anticipadamente el contrato de "wet lease" (alquiler de avión con tripulación) sobre 6 aviones B-757. Los gastos estimados relacionados con la cancelación de este contrato fueron provisionados al 31 de diciembre de 2001 sin que como consecuencia del acuerdo alcanzado se hayan puesto de manifiesto pasivos adicionales.

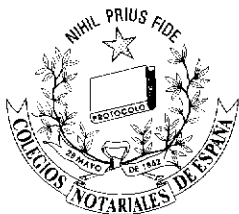
Gastos de arrendamiento

Las cuotas devengadas en el ejercicio 2002 en concepto de arrendamiento operativo de los aviones de las flotas B-747, B-757, A-319, A-320, A-321, A-340 y MD-87 mencionados anteriormente han ascendido a 370.332 miles de euros, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2002 adjunta (Nota 19). Al 31 de diciembre de 2002, el importe total aproximado de las cuotas a pagar derivadas de los contratos de arrendamiento operativo de estos aviones, así como su año de devengo, es el que se detalla a continuación al 31 de diciembre de 2002:

	Millones de Euros
2003	346
2004	329
2005	246
2006	162
2007 a 2018	644
	1.727

Adicionalmente, los contratos de arrendamiento operativo en vigor establecen en la mayor parte de los casos obligación para el arrendatario de hacer frente a los costes de las reparaciones y revisiones periódicas.





Sociedad tiene constituida la provisión correspondiente en el epígrafe "Provisión para grandes reparaciones" por un total de 40.606 miles de euros.

Cobertura de seguros

La Sociedad mantiene suscritas diferentes pólizas de seguro sobre los elementos del inmovilizado material e inmaterial, que cubren suficientemente el valor neto contable de los mismos al 31 de diciembre de 2002. Asimismo, la Sociedad mantiene suscritas diferentes pólizas de seguro sobre la flota aérea arrendada a terceros, de acuerdo con las condiciones establecidas en los respectivos contratos de arrendamiento. La mayoría de estas pólizas están suscritas con Musini, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros.

Acuerdos posteriores sobre flota

El Consejo de Administración, en su reunión de fecha 30 de enero de 2003 autorizó, para la sustitución de la flota B-747, la compra a Airbus de hasta 9 aviones A-340-600 y la contratación de sendas opciones de compra a Airbus por otros 3 aviones A-340-600.

7. Inmovilizaciones financieras

Participaciones en empresas del Grupo y asociadas

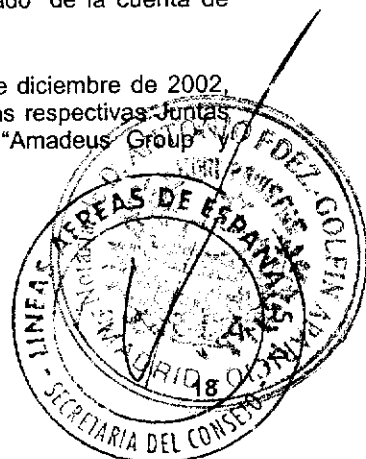
Los movimientos habidos durante el ejercicio 2002 en el epígrafe "Participaciones en empresas del Grupo y asociadas", así como en su correspondiente provisión, han sido los siguientes:

Empresas del Grupo y Asociadas	Miles de Euros	
	Coste	Provisión
Saldo al 01-01-02	145.529	(102.199)
Adiciones o dotaciones	6.177	(925)
Bajas o recuperaciones	(30.816)	8.652
Saldo al 31-12-02	120.890	(94.472)

Las adiciones y retiros más significativos corresponden a:

1. En el ejercicio 2002, la Sociedad acudió a la ampliación de capital de Touroperador Viva Tours, S.A. desembolsando el importe correspondiente a su participación que ascendió a 2.287 miles de euros.
2. Con fecha 9 de abril de 2002, la Sociedad ha participado en la constitución de Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. El total aportado por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha ascendido a 3.238 miles de euros y su participación en esta sociedad es del 40%.
3. El 26 de julio de 2002, la Sociedad ha vendido su participación en el capital social de Binter Canarias, S.A. a Hesperia Inversiones Aéreas, S.A. por 52.599 miles de euros. La participación en esta sociedad se encontraba registrada por un valor de coste de 30.816 miles de euros y una provisión de 7.398 miles de euros, habiendo obtenido una plusvalía, deducidos los gastos de la operación, de 27.867 miles de euros que se encuentra registrada en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2002 adjunta.

La información relacionada con las principales empresas del Grupo y asociadas al 31 de diciembre de 2002, obtenida de las respectivas cuentas anuales auditadas, pendientes de aprobación por las respectivas Juntas Generales de Accionistas, o de estados financieros provisionales en los casos de "Amadeus Group" y Touroperador Viva Tours, S.A., se presenta a continuación:





Razón Social Dirección Objeto Social	Participación Directa e Indirecta	Miles de Euros						Dividendos Percibidos (d)
		Coste	Provisión	Capital	Reservas	Beneficios/Pérdidas		
						Ordinarios	Extra-ordinarios	
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. Centro de Carga Aérea Parcela 2 p.5 nave 6; Madrid Transporte de mercancías	75,00%	670	-	192	1.896	958	(341)	243
Cargosur, S.A. (b) Velázquez, 130; Madrid Transporte aéreo de mercancías	100,00%	8.685	(3.649)	6.058	(2.275)	(8)	1.261	-
Iber-Swiss Catering, S.A. Ctra. De la Muñoza, s/n; Madrid Preparación y comercialización de comidas y otros servicios para aeronaves	70,00%	3.569	-	3.005	7.196	4.343	(2.276)	768
Amadeus Global Travel Distribución, S.A. Salvador de Madariaga, 1; Madrid Gestión y explotación de un sistema automatizado de reservas	27,92% (c)	9.902	-	27.898	679.150	209.463	(124.463)	7.047
Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA) Óscar M. Zuloaga, s/n; Caracas Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	45,00%	88.446	(88.446)	(a)	(a)	(a)	(a)	-
Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. (SAVIA) Velázquez, 130; Madrid Servicios informáticos aplicables al sector de viajes y turismo	75,49% (c)	198	-	300	10.608	9.830	(2.933)	5.102
Touroporador Viva Tours, S.A. Trespaderne, 29; Madrid Gestión de paquetes turísticos	49,00%	3.642	(2.280)	2.760	-	208	(187)	-
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. Velázquez, 94; Madrid Emisión y gestión de medios de pago	40,00%	3.238	-	5.200	2.894	(1.758)	-	-
		118.350						

(a) En enero de 1997, se produjo el cese de las operaciones de Venezolana Internacional de Aviación, S.A. y en el mes de marzo del mismo año se presentó la suspensión de pagos iniciándose el proceso de liquidación. A la fecha de formulación de estas cuentas anuales no se ha podido obtener ningún estado financiero reciente relacionado con la mencionada sociedad. Los riesgos relacionados con esta participación se encuentran provisionados en el balance de situación al 31 de diciembre adjunto.

(b) La información financiera relacionada hace referencia a sus cuentas anuales individuales, puesto que esta sociedad, que participa al 31 de diciembre de 2002 en Campos Velázquez, S.A. y VIVA, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A., no presenta cuentas anuales consolidadas por estar dispensada al consolidar las tres sociedades en el Grupo Iberia.

(c) Los derechos económicos correspondientes a "Amadeus Group" y Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. ascienden a 18,28% y 72,22%, respectivamente.

(d) Adicionalmente la Sociedad ha recibido dividendos de Binter Canarias, S.A. por importe de 1.503 miles de euros.



NJ4007612



Créditos a empresas del Grupo y asociadas

En este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 adjunto se incluyen los créditos concedidos en años anteriores a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA) y que están totalmente provisionados a dicha fecha.

Cartera de valores a largo plazo

El detalle de los movimientos registrados en este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 adjunto, junto con el de sus correspondientes provisiones se detalla a continuación:

	% de Participación al 31-12-02	Miles de Euros				
		Saldo al 01-01-02	Adiciones	Retiros	Traspasos	Saldo al 31-12-02
Títulos de renta fija:						
Iberbond PLC 1999	-	35.490	-	-	(1.170)	34.320
Deuda Pública	-	3.333	-	-	-	3.333
Títulos de renta variable:						
Interinvest, S.A.	0,1438%	30.244	-	-	-	30.244
Sociedades Iberbus	(a)	24.930	-	-	-	24.930
Opodo, Ltd.	9,14%	9.504	8.172	-	-	17.676
Adquira España, S.A.	10,00%	3.583	-	-	-	3.583
Cordiem	(b)	2.330	22	-	-	2.352
Otros	-	936	-	(1)	-	935
Total coste		110.350	8.194	(1)	(1.170)	117.373
Provisiones		(37.496)	-	-	-	(37.496)

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

(b) 1,86% en el capital social de Cordiem LLC y 2,07% en el capital social de Cordiem, Inc.

Las principales adiciones del ejercicio están motivadas por la suscripción, en la proporción correspondiente a su participación, de sucesivas ampliaciones de capital emitidas por Opodo, Ltd. Los importes desembolsados por este concepto ascienden a un total de 8.172 miles de euros. Esta inversión está provisionada en 7.200 miles de euros, provisión que ya se encontraba dotada al 31 de diciembre de 2001.

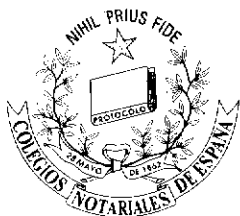
Títulos de renta fija

En septiembre de 1999, la Sociedad suscribió bonos emitidos por la sociedad Iberbond PLC 1999 por importe de 39.000 miles de euros. Estos bonos forman parte de una emisión relacionada con la adquisición de 6 aviones A-320 que posteriormente fueron arrendados financieramente a la Sociedad.

Los bonos suscritos por la Sociedad devengan un tipo de interés del 5,90% anual que se liquida semestralmente. El principal se amortiza anualmente, a razón de un 3% del principal, hasta el último vencimiento, el 1 de septiembre de 2007, en que se amortizará el 85% restante. Al 31 de diciembre de 2002, la Sociedad ha registrado el importe que vence en 2003, en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" del balance de situación por un importe de 1.170 miles de euros (Nota 11).

Los intereses devengados durante el ejercicio 2002 ascienden a 2.091 miles de euros y se han registrado en el epígrafe "Otros intereses e ingresos asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta; de este importe 698 miles de euros corresponden a intereses devengados no vencidos al 31 de diciembre de 2002, que se han registrado en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" del balance de situación.





Títulos de renta variable

La participación de la Sociedad en el capital social de Interinvest, S.A. (accionista mayoritario de Aerolíneas Argentinas, S.A.) está totalmente provisionada desde 1999 ante la situación de pérdidas acumuladas incurridas por Aerolíneas Argentinas, S.A.

La información relacionada con las sociedades Iberbus, sociedades propietarias de los aviones A-340 operados por la Sociedad (Nota 6) al 31 de diciembre de 2002, obtenida de sus estados financieros provisionales, es la siguiente:

Empresas del Grupo y Asociadas	Dirección	Participación Directa	Miles de Euros			
			Coste	Capital	Reservas	Beneficios (Pérdidas) Ordinarios
Iberbus Concha, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.029	6.538	(490)	(1.414)
Iberbus Rosalia, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.056	6.488	(2.659)	(1.274)
Iberbus Chacel, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.283	7.187	(6.081)	(536)
Iberbus Arenal, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.362	7.352	(8.665)	(723)
Iberbus Teresa, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.504	6.647	(1.755)	(324)
Iberbus Emilia, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.497	6.677	(2.006)	(270)
Iberbus Agustina, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.587	6.680	(79)	(233)
Iberbus Beatriz, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.556	6.701	149	(274)
Iberbus Juana Inés, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	45,45	1.896	3.996	(2.225)	(2.326)
Iberbus Maria de Molina, Ltd	George's Dock House, IFSC; Dublín	45,45	1.983	4.202	(2.565)	(2.341)
Iberbus Maria Pita, Ltd	George's Dock House, IFSC; Dublín	45,45	2.177	4.425	(2.005)	(2.411)
			24.930			

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

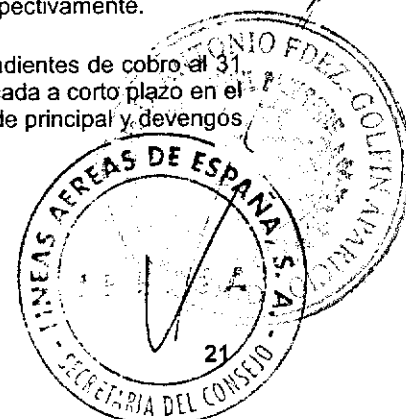
Otros créditos

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

	Miles de Euros			
	Saldo al 01-01-02	Diferencias de Cambio	Otros	Saldo al 31-12-02
Créditos a sociedades Iberbus	224.725	(35.872)	-	188.853
Crédito a Aerolíneas Argentinas, S.A.	3.914	-	-	3.914
Otros	8.093	-	2	8.095
	236.732	(35.872)	2	200.862

En 1999, la Sociedad otorgó a Aerolíneas Argentinas, S.A. sendos préstamos por importes de 3.537 y 2.352 miles de euros a un tipo de interés del 5,25% y con vencimiento final en 2006 y 2000, respectivamente.

El importe total de los principales de estos préstamos y sus intereses se encuentran pendientes de cobro al 31 de diciembre de 2002 por importe de 6.332 miles de euros, de los cuales, la parte clasificada a corto plazo en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" (Nota 11) corresponden a amortizaciones de principal y devengos de intereses que han resultado impagadas a su fecha de vencimiento.





Por otra parte, la Sociedad mantiene cuentas a cobrar y a pagar de carácter comercial con Aerolíneas Argentinas, S.A. por un importe neto aproximado de 23.096 miles de euros.

Adicionalmente, la Sociedad otorgó a Banesto, S.A. una garantía a favor de Aerolíneas Argentinas, S.A. mediante la cual se comprometía, en caso de impago de esta última, a hacer frente a las cantidades pendientes de reembolso de un préstamo con garantía hipotecaria sobre 2 aviones B-747. Banesto, S.A. ha iniciado los trámites de ejecución de la garantía antes citada reclamando a Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. el pago de 47.114 miles de euros. La Sociedad ha constituido un depósito indisponible por el importe antes señalado para hacer frente a la ejecución antes citada que se encuentra registrado en el epígrafe "Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo".

Adicionalmente, la Sociedad tiene concedido otro aval en dólares USA en relación con Aerolíneas Argentinas, S.A. por importe de 6 millones de dólares.

Dada la situación de suspensión de pagos por la que ha pasado Aerolíneas Argentinas, S.A., la Sociedad tiene constituida una provisión por 80.209 miles de euros para hacer frente a las posibles insolvencias y responsabilidades que pudieran derivarse de las operaciones antes descritas, registrada en el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación (Nota 13).

La Sociedad tiene concedido un préstamo a cada una de las sociedades Iberbus en las que participa. El principal oscila, según el caso, entre 11.049 y 22.101 miles de dólares USA. Estos préstamos están concedidos a un plazo igual al de duración del contrato de arrendamiento operativo del correspondiente avión A-340, y a tipos de interés que oscilan entre el 5% y el 6% anual, produciéndose su amortización de una sola vez al vencimiento, que, según el caso, se sitúa entre 2003 y 2009.

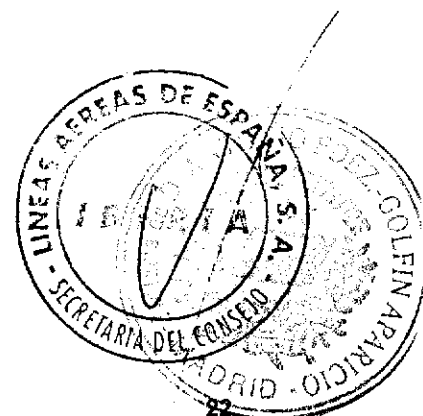
Como consecuencia de la extensión de los contratos de arrendamiento operativo de 3 aviones A-340 (Nota 6) los vencimientos y tipos de interés de los préstamos a ellos vinculados, que vencían en 2003, están siendo renegociados.

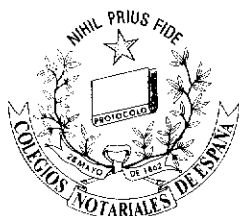
El importe pendiente de reembolso por este concepto clasificado por años de vencimiento se detalla a continuación:

Vencimiento en	Miles de Euros
2003	79.019
2004	38.196
2005	38.358
2006	10.536
2007	22.744

Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo

El detalle de las partidas que componen este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 es el siguiente:





	Miles de Euros
Depósito Aerolíneas Argentinas, S.A.	47.114
Depósito obligaciones convertibles (Nota 15)	22.573
Depósitos y fianzas operación de aviones ILFC (Nota 6)	10.012
Depósitos y fianzas operación de aviones en dry lease (Nota 6)	2.332
Otros	4.400
	86.431

8. Acciones propias

El movimiento del ejercicio en el epígrafe "Acciones propias" del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 adjunto es el siguiente:

	Miles de Euros
Saldo al 1 de enero de 2002	15.070
Altas	22.343
Bajas	(5.517)
Saldo al 31 de diciembre de 2002	31.896

Las acciones propias en poder de la Sociedad al 31 de diciembre de 2002 representan el 2,69% del capital social y totalizan 24.593.140 acciones, con un valor nominal global de 19.183 miles de euros, y un precio medio de adquisición de 1,30 euros por acción. El saldo de la cuenta "Reserva para acciones propias" al 31 de diciembre de 2002 cubre en su totalidad el valor neto contable de aquéllas, por importe de 31.896 miles de euros.

Las altas del ejercicio corresponden a adquisiciones realizadas por la Sociedad durante el ejercicio 2002.

Las bajas del ejercicio corresponden a la enajenación de acciones propias por las cuales la Sociedad ha obtenido beneficios por importe de 1.982 miles de euros, que han sido registrados en el epígrafe "Beneficios en operaciones con acciones propias" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2002 adjunta.

9. Existencias

El detalle de este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 es el siguiente:

	Miles de Euros
Materias primas y otros aprovisionamientos	95.885
Existencias comerciales	10.333
Productos en curso y semiterminados	5.343
Anticipos a proveedores	3.480
Provisiones	(26.027)
Saldo al 31 de diciembre de 2002	89.014





10. Deudores

La composición del epígrafe "Deudores" del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 adjunto, es la siguiente:

	Miles de Euros
Agencias de pasaje y carga	157.216
Organismos públicos	46.660
Compañías aéreas	26.199
Clientes en delegaciones	37.874
Deudores por créditos memorándum	4.495
Tarjetas de crédito	16.530
Otros clientes por venta y prestación de servicios	139.633
Deudores varios	51.603
Deudores de dudoso cobro	20.260
Hacienda Pública deudora (Nota 18)	44.909
Provisiones	(23.784)
	521.595

El saldo con "Organismos públicos" corresponde, básicamente, a cuentas a cobrar a la Dirección General de Aviación Civil por la subvención correspondiente a los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y Baleares y en Ceuta y Melilla, cuentas a cobrar a distintos Ministerios españoles por el mantenimiento de los aviones de la Casa Real y de las Fuerzas Armadas, cuentas a cobrar a la Entidad Pública Empresarial Correos y Telégrafos y a otros organismos postales extranjeros por el transporte de la correspondencia, y cuentas a cobrar a Haciendas Públicas extranjeras.

11. Inversiones financieras temporales

El desglose de este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 adjunto es el siguiente:

	Miles de Euros
Imposiciones a corto plazo	1.133.126
Depósito obligaciones convertibles (Nota 15)	7.524
Otros depósitos y fianzas a corto plazo	8.392
Intereses a cobrar no vencidos	4.427
Créditos a Aerolíneas Argentinas, S.A. (Nota 7)	2.418
Bonos Iberbond (Nota 7)	1.170
Otras inversiones financieras temporales	41.314
	1.198.371

El tipo medio anual al que se han invertido las cantidades colocadas en imposiciones a corto plazo, fundamentalmente en Eurodepósitos, durante el ejercicio 2002 ha sido el 3,40%.

12. Fondos propios

El movimiento habido en los fondos propios de la Sociedad en el ejercicio 2002 ha sido el siguiente:





Concepto	Miles de Euros									
	Capital Suscrito	Prima de Emisión	Reserva de Revalorización	Reserva Legal	Reservas Voluntarias	Reservas Acciones Propias	Reservas de Fusión	Ajuste del Capital a Euros	Beneficios del Ejercicio	Dividendos
Saldo al 31 de diciembre de 2001	712.110	96.454	38	58.415	110.645	15.070	165	1.201	29.371	-
Distribución del resultado de 2001	-	-	-	2.937	17.508	-	-	-	(29.371)	8.926
Reserva para acciones propias	-	-	-	-	(16.826)	16.826	-	-	-	-
Resultado del ejercicio 2002	-	-	-	-	-	-	-	-	143.188	-
Saldo al 31 de diciembre de 2002	712.110	96.454	38	61.352	111.327	31.896	165	1.201	143.188	8.926

En cualquier evaluación del patrimonio de la Sociedad al 31 de diciembre de 2002, el valor de las acciones propias debería deducirse de la cifra de fondos propios mostrada en el balance de situación adjunto.

Capital social

Al 31 de diciembre de 2002, el capital social estaba compuesto por 912.962.035 acciones nominativas, de 0,78 euros de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas.

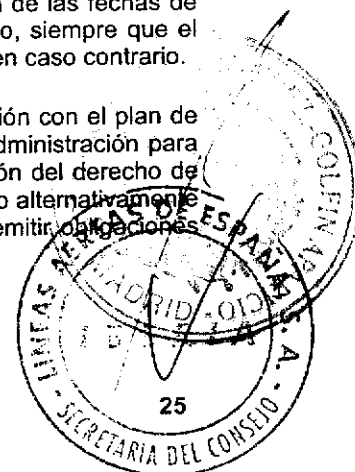
Al 31 de diciembre de 2002, los accionistas de la Sociedad eran los siguientes:

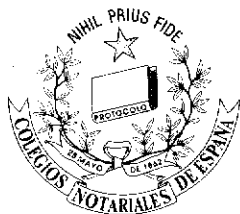
	Número de Acciones	Porcentaje
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	91.290.716	10,00%
BA & AA Holdings Limited	91.296.204	10,00%
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	85.918.876	9,41%
Compañía de Distribución Integral Logista, S.A.	61.164.780	6,70%
Sociedad Estatal de Participaciones Industriales	49.212.526	5,40%
Corporación Financiera de Galicia	27.404.254	3,00%
El Corte Inglés, S.A.	27.387.215	3,00%
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	24.593.140	2,69%
Otros, incluido personal	454.694.324	49,80%
Total	912.962.035	100,00%

La Sociedad puso en marcha durante 2001 un plan de opciones sobre acciones dirigido a todos sus empleados. De acuerdo con las condiciones establecidas, una vez concluido el período de renuncia, el número de opciones aceptadas asciende a 24.984.407, por las que los empleados interesados han desembolsado en concepto de pago a cuenta 7.495.322 euros que figuran registrados en el epígrafe "Acreedores a largo plazo-Otras deudas" del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 adjunto.

El precio de ejercicio de la opción se ha establecido en 1,19 euros, y los empleados podrán canjear el 25% de las opciones suscritas en la proporción de una por una en cada una de las siguientes fechas: 3 de octubre de 2003, 3 de febrero de 2004, 3 de junio de 2004 y 3 de octubre de 2004. Llegada cada una de las fechas de ejercicio, los empleados podrán optar por posponer el ejercicio de su derecho acumulándolo, siempre que el valor de cotización de la acción en dicha fecha sea inferior al precio de ejercicio, perdiéndolo en caso contrario.

Para hacer frente a los compromisos adquiridos con los empleados de la Sociedad en relación con el plan de opciones sobre acciones descrito, la Junta General de Accionistas facultó al Consejo de Administración para proceder a la emisión de obligaciones convertibles en acciones de la Sociedad, con exclusión del derecho de suscripción preferente de los actuales accionistas hasta un importe de 343 millones de euros o alternativamente entregar las acciones propias. En este sentido la Sociedad ha procedido durante 2002 a emitir obligaciones convertibles en acciones (Nota 15).





Con fecha 6 de junio de 2002, la Junta General de Accionistas procedió a la aprobación de un plan de opciones sobre acciones de la Sociedad para Administradores, Ejecutivos, determinados Directivos y otro personal de estructura, que se instrumentará mediante la emisión de obligaciones convertibles en acciones de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. El número de opciones sobre acciones no excederá de 18.259.241 y se establece el plazo de un año desde la aprobación del Plan de Opciones para su implantación teniendo una duración de cinco años a partir de la fecha de concesión efectiva de las opciones. El precio de ejercicio de las opciones ha quedado establecido en 1,62 euros, de acuerdo con las condiciones fijadas por la Junta General de Accionistas, que para hacer frente a este compromiso, facultó al Consejo de Administración a emitir obligaciones convertibles en acciones, con exclusión del derecho de suscripción preferente de los actuales accionistas y titulares de obligaciones convertibles y a ejecutar el aumento de capital social en el importe que resulte necesario para atender las solicitudes de conversión de las obligaciones emitidas.

En relación con este segundo plan de opciones y con objeto de cubrir las posibles variaciones del precio de cotización de la acción de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., la Sociedad ha formalizado con fecha 29 de mayo de 2002 un contrato de "equity swap" sobre 18.259.241 acciones a un precio de 1,92 euros por acción. Dicho contrato devenga un coste anual del euribor más un diferencial sobre el nominal (35.018 miles de euros) del cual se deducen los dividendos correspondientes a las citadas acciones y tiene vencimiento en abril de 2003.

La Sociedad ha constituido con cargo al epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta una provisión por importe de 5.478 miles de euros que figura registrada en el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 adjunto para la cobertura de la eventual pérdida que podría derivarse en la liquidación del citado contrato.

Prima de emisión

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

Reserva legal

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

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

Diferencia por ajuste del capital a euros

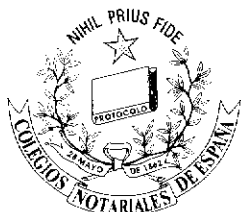
Como consecuencia de la redenominación del capital social a euros aprobada por el Consejo de Administración en 1999, se generó una diferencia por redondeo que obligó a reducir el capital social y a generar una reserva de carácter indisponible de acuerdo con la legislación vigente.

Reserva de revalorización y reserva de fusión

Como consecuencia de la fusión por absorción de Aviación y Comercio, S.A. efectuada en 2000 se generó una reserva de fusión.

Por otra parte, Aviación y Comercio, S.A., en su balance de fusión de 31 de enero de 2000, mantenía una reserva de revalorización como consecuencia de la aplicación del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio. Como consecuencia de la aplicación de la normativa vigente, la Sociedad destinó como reserva de revalorización el importe obtenido por la aplicación del porcentaje que representaba la reserva de revalorización de Aviación y Comercio, S.A. sobre la totalidad de sus fondos propios al 31 de enero de 2000 sobre la reserva de fusión obtenida.





13. Provisión para riesgos y gastos

El movimiento registrado en el ejercicio 2002 en este epígrafe del balance de situación adjunto ha sido el siguiente:

	Miles de Euros					
	Saldo al 01-01-02	Dotaciones	Aplica- ciones	Trasposos	Recupe- raciones	Saldo al 31-12-02
Provisiones para pensiones (Nota 4-h)	47.186	3.755	(11.726)	2.152	-	41.367
Provisiones para obligaciones con el personal (Nota 4-h)	452.106	67.897	(13.175)	(54.671)	-	452.157
Provisión para grandes reparaciones (Nota 4-b)	113.166	38.263	(20.626)	(2.708)	(18.320)	109.775
Provisión para responsabilidades (Nota 4-j)	667.145	45.400	(104.655)	59.458	(10.669)	656.679
	1.279.603	155.315	(150.182)	4.231	(28.989)	1.259.978

Las dotaciones realizadas en el ejercicio 2002 a los epígrafes "Provisiones para pensiones" y "Provisiones para obligaciones con el personal" se corresponden con los devengos producidos en 2002 así como con los rendimientos financieros producidos por el fondo constituido al 31 de diciembre de 2002 (Nota 4-h), y se recogen en los epígrafes "Gastos de personal" por importes de 2.103 miles de euros y 52.072 miles de euros, respectivamente y "Gastos financieros y asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2002 por importes de 1.652 miles de euros y 15.825 miles de euros, respectivamente.

El saldo al 31 de diciembre de 2002 del epígrafe "Provisión para responsabilidades" incluye 362.319 miles de euros correspondientes al importe estimado de acuerdo con los estudios actuariales realizados por expertos independientes de los pagos futuros para atender los compromisos asumidos con el personal jubilado anticipadamente de acuerdo con las condiciones previstas en el plan de rejuvenecimiento de plantilla puesto en marcha en 2000 (824 personas) y el expediente de regulación de empleo voluntario aprobado en 2001 y desarrollado durante 2002 (2.465 empleados).

Con fecha 23 de diciembre de 2002 el expediente de regulación de empleo, que finalizaba el 31 de diciembre de 2002, ha obtenido la autorización del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales para ser ampliado hasta el 31 de diciembre de 2004 para los colectivos de tierra, tripulantes de cabina de pasajeros y oficiales técnicos de a bordo hasta el límite de la plantilla objetivo estructural de cada colectivo. A 31 de diciembre de 2002 habían sido presentadas 463 solicitudes de adhesión a la extensión del Expediente de Regulación de Empleo.

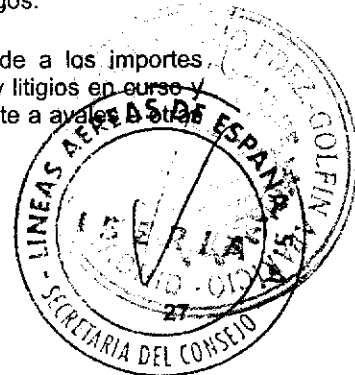
Las dotaciones efectuadas para cubrir los pasivos derivados del Expediente de Regulación de Empleo en el ejercicio 2002 han ascendido a 13.000 miles de euros.

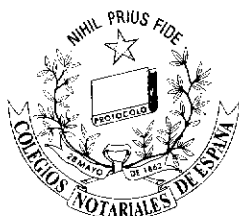
El importe restante de las dotaciones del ejercicio 2002, que también se han registrado, en su mayor parte, con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta (Nota 19-g), corresponde al importe estimado por los Administradores por responsabilidades probables de diversa naturaleza.

Los trasposos detallados en el cuadro anterior corresponden fundamentalmente a los importes relativos al personal de vuelo que se ha acogido al Expediente de Regulación de Empleo.

Por su parte, las aplicaciones corresponden, fundamentalmente y entre otros conceptos, a pagos efectuados durante el ejercicio 2002 derivados de los planes de bajas descritos anteriormente y otros pagos.

El importe restante del saldo del epígrafe "Provisión para responsabilidades" corresponde a los importes estimados 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 avalos y garantías similares a cargo de la Sociedad.





14. Deudas con entidades de crédito

La composición de las deudas con entidades de crédito de la Sociedad al 31 de diciembre de 2002, correspondientes a préstamos y operaciones en arrendamiento financiero (Nota 5), de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

Deuda	Miles de Euros						
	Deudas con Vencimiento en:						
	Divisa	2003	2004	2005	2006	2007	Años Siguietes
En Euros: Principal		70.233	29.675	28.131	23.012	147.349	125.850
Intereses		18.044	16.944	15.635	14.479	13.435	14.016
En divisa: Principal	Yenes	8.581	-	-	-	-	-
Intereses	Yenes	2.545	-	-	-	-	-
Principal	Dólar USA	187	-	-	-	-	35.172
Intereses	Dólar USA	1.516	61	61	61	61	12.961
		101.106	46.680	43.827	37.552	160.845	187.999

Durante 2002, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 4,93% para los préstamos en euros y del 3,80%, para los préstamos en moneda extranjera, estando varios de ellos referenciados al MIBOR o LIBOR, respectivamente.

15. Emisión de obligaciones convertibles

Tal y como se describe en la Nota 12 la Sociedad ha procedido a la emisión de obligaciones convertibles en acciones, en la proporción de una por una, de 1,19 euros de valor nominal cada una, por un importe total de 30.097 miles de euros, registradas en los epígrafes "Acreedores a largo plazo-Emisión de obligaciones convertibles" y "Acreedores a corto plazo-Emisión de obligaciones convertibles" del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 adjunto en función de su vencimiento.

Las principales características de la emisión de obligaciones son:

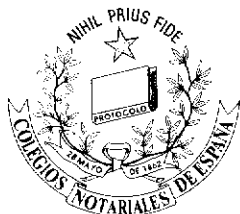
1. Tipo de interés: Euribor a tres meses más un diferencial
2. Vencimientos: 3 de octubre de 2003, 3 de febrero de 2004, 3 de junio de 2004 y 3 de octubre de 2004 (Nota 12)
3. Garantías: La Sociedad ha constituido un depósito indisponible por un importe equivalente a la emisión realizada (véanse Notas 7 y 11).

16. Operaciones de futuro

La Sociedad mantiene una política de gestión activa de los riesgos derivados de la fluctuación de los tipos de cambio e interés, y del precio del combustible.

Con el objetivo de minimizar el impacto de estas variables en la cuenta de resultados, se realizan operaciones de cobertura. A continuación se presenta el desglose de las operaciones que mantiene Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. al 31 de diciembre de 2002, según el siguiente criterio: valores notacionales 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 futuros.



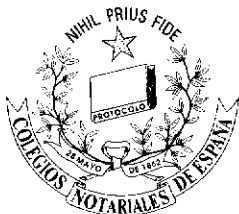


	Miles de Euros
COBERTURA DE POSICIONES PATRIMONIALES:	
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de cambio-	
Cross currency swaps (permutas de divisas)	607.255
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de interés-	
IRS's (permutas financieras sobre tipos de interés)	66.847
Seguros de cambio	62.070
COBERTURA DE FLUJOS FUTUROS:	
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de cambio y de tipo de interés-	
Cross currency swaps (permutas de divisas)	(16.654)
Opciones CALL compradas	225.390
Opciones CALL vendidas	289.457
Opciones PUT compradas	78.800
Opciones PUT vendidas	307.552
Seguros de cambio	167.721
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de interés-	
IRS's (permutas financieras sobre tipos de interés)	1.983
Otras operaciones de cobertura-	
Operaciones de cobertura precios de combustible	278.190

17. Saldos y transacciones con empresas del Grupo y asociadas

La composición de los saldos deudores y acreedores con empresas del Grupo Iberia y asociadas al 31 de diciembre de 2002 es la siguiente:





Sociedad	Miles de Euros	
	Saldos Deudores a Corto Plazo	Saldos Acreedores a Corto Plazo
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	-	1.388
Campos Velázquez, S.A.	-	340
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	4.707	464
Iber-Swiss Catering, S.A.	163	4.521
Iberia Tecnología, S.A.	224	1.702
SAVIA	1.996	-
Cargosur, S.A.	-	2.406
Amadeus Group	2.131	-
Binter Finance B.V.	11.762	-
Touroporador Viva Tours, S.A.	1.025	51
Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (a)	-	2.473
Iberia México	-	379
Otros	2.177	659
	24.185	14.383

(a) La Sociedad tiene registrado un saldo deudor a corto plazo por un importe de 29.302 miles de euros con Venezolana Internacional de Aviación, S.A. que se encuentra totalmente provisionado.

Las principales operaciones efectuadas por la Sociedad con empresas del Grupo y asociadas durante el ejercicio 2002 son las siguientes:

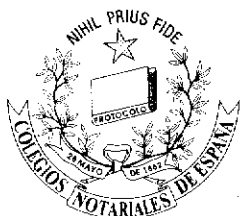
Sociedad	Miles de Euros			
	Servicios Prestados	Ingresos Financieros y Dividendos	Servicios Recibidos	Gastos Financieros
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	-	-	-	24
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	16.376	243	3.218	-
Iber-Swiss Catering, S.A.	321	768	61.846	-
SAVIA	11.656	5.102	99	-
Amadeus Group	23.583	7.047	107.051	-
Binter Finance, B.V.	338	1.537	2	-
Touroporador Viva Tours, S.A.	408	-	-	-
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	-	-	992	-

Los servicios recibidos por la Sociedad de Iber-Swiss Catering, S.A. corresponden al suministro de catering y de material de mayordomía. "Amadeus Group" factura a la Sociedad por las reservas de billetes efectuadas en su sistema y, adicionalmente, la Sociedad percibe una comisión por cada billete emitido por ella a través de dicho sistema.

Los servicios prestados por la Sociedad a SAVIA corresponden, fundamentalmente, al canon por la licencia de explotación de la marca, servicios informáticos y alquileres.



NJ4007623



18. Situación fiscal

Los epígrafes "Deudores" y "Otras deudas no comerciales" del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 adjunto, incluyen los saldos deudores y acreedores, respectivamente, con Administraciones Públicas y cuya composición es la siguiente:

	Miles de Euros
Saldos deudores (Nota 10):	
Impuesto anticipado	32.000
Haciendas Públicas extranjeras deudoras	3.048
Hacienda Pública deudora por el Impuesto sobre el Valor Añadido	4.133
Hacienda Pública deudora por otros conceptos	5.728
	44.909
Saldos acreedores:	
Hacienda Pública acreedora por el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	24.116
Hacienda Pública acreedora por tasas de salida y seguridad de Aeropuertos	10.702
Haciendas Públicas extranjeras acreedoras	35.728
Seguridad Social acreedora	38.424
Otros saldos acreedores	1.208
	110.178

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

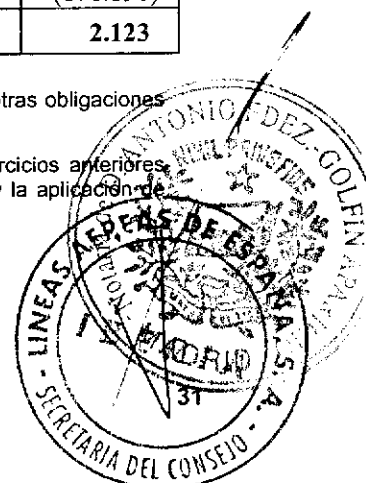
Desde el 1 de enero de 2002 la Sociedad tributa (como sociedad dominante) bajo el régimen de consolidación fiscal recogido en el Capítulo VII del Título VIII de la Ley 43/1995, de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades.

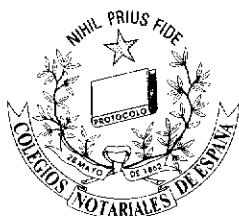
La conciliación del resultado contable del ejercicio 2002 con la base imponible del Impuesto de Sociedades es como sigue:

	Miles de Euros		
	Aumento	Disminución	Importe
Beneficio contable del ejercicio (antes de impuestos)			168.847
Diferencias permanentes	1.304	(547)	757
Diferencias temporales:			
Con origen en el ejercicio	130.915 (a)	(1.199)	129.716
Con origen en ejercicios anteriores	-	(126.307) (b)	(126.307)
Compensación de bases imponibles negativas de ejercicios anteriores			(170.890)
Base imponible (resultado fiscal)			2.123

(a) Este importe corresponde, en su mayor parte, a dotaciones de provisiones para pensiones y otras obligaciones con el personal, beneficios diferidos por créditos memorándum y provisiones de flota.

(b) Este importe corresponde, fundamentalmente, a aplicaciones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores para pensiones y otras obligaciones con el personal, así como para la cobertura de filiales y la aplicación de beneficios por créditos memorándum.





El importe registrado en el epígrafe "Impuesto sobre Sociedades" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2002 adjunta corresponde a:

	Miles de Euros
	Pérdida/ (Beneficios)
Aplicación del tipo impositivo del 35% a los beneficios contables ajustados por las diferencias permanentes	59.361
Más/(Menos)-	
Deducciones en la cuota	(34.086)
Otros	384
Impuesto sobre Sociedades	25.659

Los créditos y débitos impositivos se han registrado, en función de su fecha de recuperación, en los epígrafes "Deudores", "Deudores a largo plazo" y "Otras deudas" del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 adjunto y ofrecen el siguiente detalle:

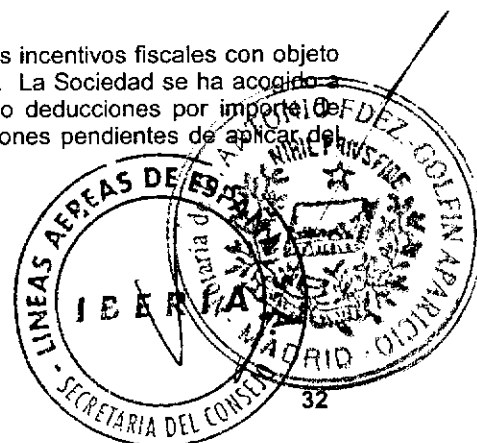
	Miles del Euros					
	Deudores			Otras Deudas		
	A Corto Plazo	A Largo Plazo	Total	A Corto Plazo	A Largo Plazo	Total
Diferencias temporales originadas en el ejercicio	-	45.820	45.820	-	420	420
Diferencias temporales pendiente de aplicar originadas en ejercicios anteriores	32.000	305.747	337.747	-	1.463	1.463
Total	32.000	351.567	383.567	-	1.883	1.883

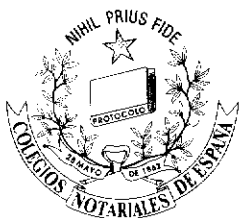
El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a largo plazo al 31 de diciembre de 2002 es el siguiente:

Año de Recuperación	Miles de Euros
2004	42.300
2005	42.300
2006 y siguientes	266.967
	351.567

Los Administradores de la Sociedad estiman que la totalidad de estos créditos se recuperarán en un plazo no superior a diez años.

La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar la formación profesional, la actividad exportadora y las inversiones. La Sociedad se ha acogido a determinados beneficios fiscales por dicho concepto, habiéndose contabilizado deducciones por importe de 1.703 miles de euros, de los cuales 488 miles de euros provienen de deducciones pendientes de aplicar del ejercicio 2001.





La Sociedad ha contabilizado en el ejercicio 2002 deducciones por doble imposición interna e internacional por importe de 17.756 miles de euros, de las cuales, deducciones por importe de 8.319 miles de euros provenían del ejercicio 2001. Asimismo, se han aplicado en este ejercicio 743 miles de euros por dicho concepto.

Por otro lado, durante el ejercicio 2002, la Sociedad ha contabilizado, por hacerse acogido al régimen de deducción por reinversión de beneficios extraordinarios un importe de 14.627 miles de euros, de los cuales 11.645 miles de euros proceden de deducciones que quedaron pendientes de aplicar en 2001.

Durante el ejercicio 2002, la Sociedad ha reinvertido el precio de venta originario de las plusvalías en inmovilizado por importe de 65.311 miles de euros, correspondiente a una deducción por importe de 2.982 miles de euros.

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

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

Igualmente, en relación con Aviación y Comercio, S.A. (entidad absorbida por la Sociedad en el ejercicio 2000) están pendientes de resolución, los recursos planteados ante las actas levantadas por la inspección sobre las liquidaciones presentadas respecto a algunos impuestos de los ejercicios 1989 y 1990, 1993 y 1994, 1996, 1997 y 1998.

Los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que de la resolución de los distintos recursos antes mencionados se deriven pasivos adicionales a los registrados en las cuentas anuales del ejercicio 2002.

Asimismo, en relación con los ejercicios sujetos a una eventual inspección, 1998 a 2002 para el Impuesto sobre Sociedades y 1999 a 2002 para el resto de impuestos aplicables a la Sociedad, y desde 1998 para el Impuesto sobre Sociedades y 1999 y hasta el 31 de enero de 2000 para el resto de impuestos de Aviación y Comercio, S.A., los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que se incurra en riesgos con impacto significativo en las cuentas anuales.

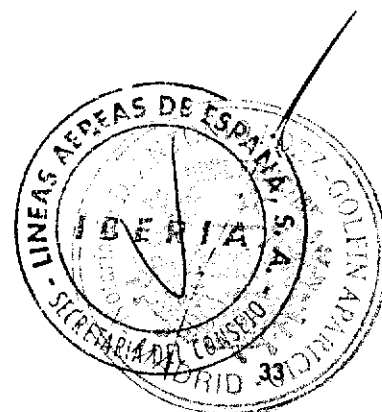
En cumplimiento de lo previsto en el artículo 107 de la Ley 43/1995 de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades, se hace constar que la información relativa a la fusión de la Sociedad con Aviación y Comercio, S.A. se incluyó en la Nota 19 de la Memoria correspondiente al ejercicio 2000.

19. Ingresos y gastos

a) Importe neto de la cifra de negocios

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a la actividad de la Sociedad en los ejercicios 2002 y 2001 es como sigue:

NJ4007626





Por Actividades	Miles de Euros	
	2002	2001
Ingresos por pasaje (a)	3.775.996	3.690.269
Ingresos por carga	234.080	249.923
Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuerto)	233.858	230.712
Asistencia técnica a compañías aéreas	91.333	94.543
Otros ingresos	72.530	67.952
	4.407.797	4.333.399

(a) Incluye otros ingresos (recuperación de billetes pendientes de utilización, acuerdos comerciales, etc.) derivados de acuerdos comerciales por importe de 294.604 miles de euros en 2002 y 166.129 miles de euros en 2001.

La Sociedad es el primer operador en territorio nacional de servicios de handling en virtud de la adjudicación del contrato a través de concurso público convocado en su día por Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea. El vencimiento de dicho contrato, después de sucesivas prórrogas, está previsto en marzo de 2003.

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

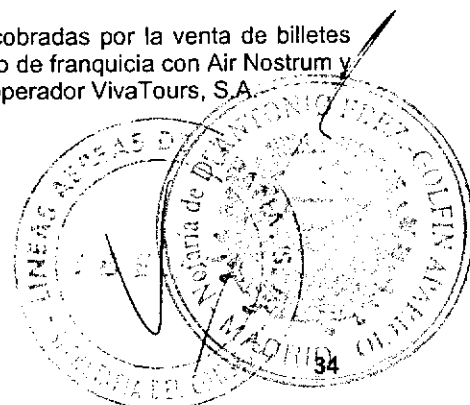
Red	Miles de Euros	
	2002	2001
Nacional y europea	2.543.623	2.426.695
Atlántico	1.148.745	1.181.074
África y Oriente	83.628	82.500
	3.775.996	3.690.269

b) Otros ingresos de explotación

El desglose por conceptos de este epígrafe de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2002 y 2001 adjuntas es como sigue:

Conceptos	Miles de Euros	
	2002	2001
Ingresos por comisiones	108.521	116.613
Ingresos por cánones	7.933	9.917
Ingresos por alquileres	9.725	20.130
Imputación de ingresos diferidos	16.834	8.541
Otros ingresos diversos	82.307	93.233
	225.320	248.434

Los ingresos por comisiones recogen fundamentalmente las comisiones cobradas por la venta de billetes volados por otras compañías aéreas, las comisiones resultantes del acuerdo de franquicia con Air Nostrum y las comisiones obtenidas por los acuerdos firmados con Mundicolor y Touroperador VivaTours, S.A.





c) Ingresos extraordinarios

La composición del saldo del epígrafe "Ingresos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2002 adjunta, es la siguiente:

	Miles de Euros
Recuperación de provisiones para responsabilidades (Nota 13)	10.669
Otros	657
	11.326

d) Aprovisionamientos

El epígrafe "Aprovisionamientos" de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2002 y 2001 adjuntas, presenta la siguiente composición:

Conceptos	Miles de Euros	
	2002	2001
Combustible de aviones	553.241	629.108
Repuestos para la flota aérea	142.963	138.274
Material de mayordomía	30.904	31.970
Otros aprovisionamientos	15.307	18.688
	742.415	818.040

La línea "Repuestos para la flota aérea" incluye los inicialmente registrados en el inmovilizado, que han sido incorporados, en sustitución de otros, a los aviones correspondientes durante el ejercicio y cuyo valor neto contable en el momento de su incorporación se reconoce como gasto bajo este epígrafe en la cuenta de pérdidas y ganancias.

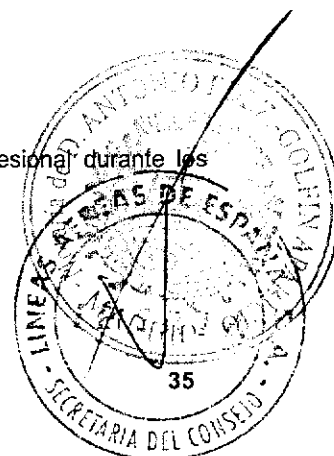
El gasto por combustible en el ejercicio 2002 ha ascendido a 541.400 miles de euros. Las operaciones de futuros relacionadas han aumentado este gasto en 11.841 miles de euros.

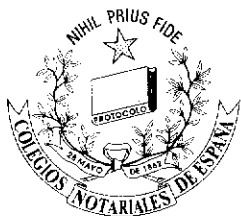
e) Plantilla y gastos de personal

La composición del saldo del epígrafe "Gastos de personal" de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2002 y 2001 adjuntas, es la siguiente:

	Miles de Euros	
	2002	2001
Sueldos, salarios y asimilados	989.495	982.775
Cargas sociales	321.118	311.508
	1.310.613	1.294.283

El número de empleados, medido en términos de plantilla media, por categoría profesional durante los ejercicios 2002 y 2001, ha sido el siguiente:





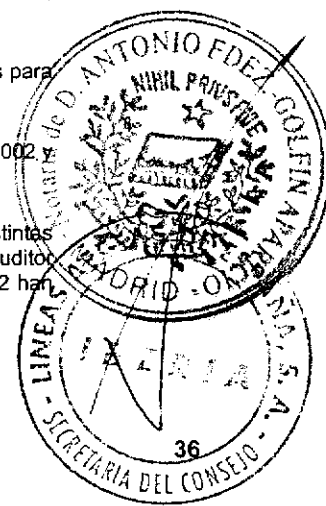
	Empleados	
	2002	2001
Tierra:		
Grupo Superior de Gestores y Técnicos	1.270	1.345
Cuerpo General Administrativo	6.358	6.620
Otros	10.047	10.717
	17.675	18.682
Vuelo:		
Pilotos	1.859	1.883
Oficiales técnicos de vuelo	115	153
Tripulantes de cabina de pasajeros	4.395	4.590
	6.369	6.626
	24.044	25.308

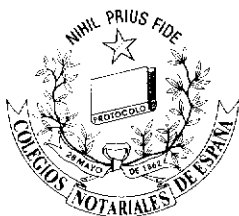
f) Otros gastos de explotación

La composición de este epígrafe de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2002 y 2001 adjuntas, es la siguiente:

	Miles de Euros	
	2002	2001
Gastos comerciales	463.861	514.049
Alquiler flota aérea (Nota 6):		
Wet lease	-	105.508
Dry lease (a)	366.297	350.311
Otros	7.479	10.437
Servicios de tráfico aéreo	322.645	347.681
Gastos de escala	42.932	49.887
Gastos de incidencias	19.467	18.802
Tasas de navegación	226.586	214.079
Mantenimiento de flota aérea (b)	96.666	124.969
Mantenimiento general	27.326	29.989
Gastos sistema de reservas	126.322	133.349
Servicios a bordo	104.879	111.821
Otros alquileres (c)	88.305	70.134
Otros (d)	283.160	241.529
	2.175.925	2.322.545

- (a) El gasto por alquiler de la flota ha ascendido en los ejercicios 2002 y 2001 a 370.332 miles de euros y 372.423 miles de euros. No obstante, las operaciones de futuros relacionadas han conseguido reducir estos gastos en 4.035 miles de euros y 22.112 miles de euros, respectivamente.
- (b) Incluye los gastos para subcontratos de mantenimiento y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones.
- (c) Incluye los gastos de alquiler de bodegas que ascienden a 22.047 miles de euros en 2002 y 5.229 miles de euros en 2001.
- (d) Los honorarios relativos a servicios de auditoría de cuentas prestados a las distintas sociedades que componen el Grupo Iberia y sociedades dependientes por el auditor principal, así como por otras entidades vinculadas al mismo durante el ejercicio 2002 han ascendido a 371 miles de euros.





Por otra parte, los honorarios relativos a otros servicios profesionales prestados a las distintas sociedades del grupo por el auditor principal y por otras entidades vinculadas al mismo ascendieron en el ejercicio 2002 a 19 miles de euros.

g) Gastos extraordinarios

La composición del saldo del epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2002 adjunta, es la siguiente:

	Miles de Euros
Provisiones flota DC-9, DC-10, A-300, B-727 y B-747 (Nota 6)	61.400
Dotaciones a la provisión para responsabilidades (Nota 13)	36.502
Otros gastos extraordinarios	3.627
	101.529

20. Retribuciones y otras prestaciones al Consejo de Administración

El importe de las remuneraciones devengadas por todos los conceptos en el curso del ejercicio 2002 por los miembros del Consejo de Administración presenta el siguiente detalle:

Retribuciones Consejo	Miles de Euros
Asignación fija	600
Compensación económica por asistencia a sesiones	421
Retribuciones en especie	22
Total retribuciones	1.043

Por su parte, los seguros y otros gastos han ascendido a 4 miles de euros.

Adicionalmente, la retribución a los Administradores Ejecutivos en el ejercicio 2002 presenta el siguiente detalle:

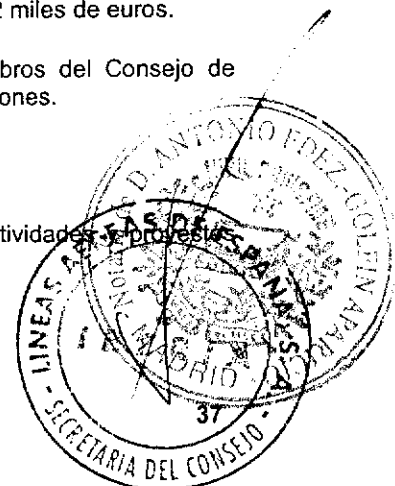
Administradores Ejecutivos	Miles de Euros
Total retribuciones	1.225

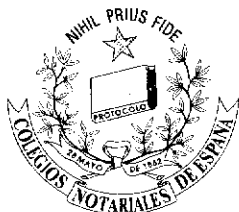
El importe correspondiente a Seguridad Social, seguros y otros gastos ha ascendido a 462 miles de euros.

Durante el ejercicio 2002 no se ha concedido ningún anticipo o crédito a los miembros del Consejo de Administración, no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.

21. Información sobre medioambiente

La Sociedad, en línea con su política medioambiental, viene acometiendo distintas actividades y proyectos relacionados con la gestión en este ámbito.





A lo largo del ejercicio 2002, la Sociedad ha incurrido en gastos de naturaleza medioambiental por importe de 895 miles de euros, según el siguiente detalle:

	Miles de Euros
Conservación, publicidad, tributos, indemnizaciones y otros	586
Servicios técnicos ambientales	261
Transportes colectivos	35
Publicaciones medioambientales	8
Cánones medioambientales	5
	895

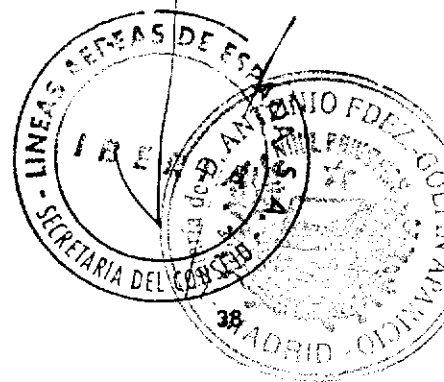
Asimismo, en los últimos años se han acometido inversiones en las Zonas Industriales de Iberia en Madrid para la mejora de la depuración de las aguas residuales y de la gestión de los residuos peligrosos, existiendo además un control analítico periódico de los parámetros contaminantes de los vertidos y de las emisiones a la atmósfera. No obstante, estas inversiones no son significativas respecto a las inmovilizaciones materiales totales de la Sociedad.

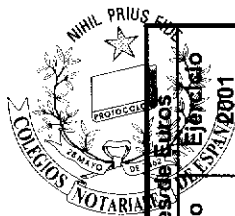
En lo relativo a la flota de aeronaves, la Sociedad ha continuado desarrollando una política medioambiental eficiente. Finalizada en 2001 la renovación de los modelos que generaban un mayor consumo de combustible y por tanto una mayor cantidad de emisiones atmosféricas, se continuó durante el ejercicio 2002 adquiriendo aviones que incorporan nueva tecnología capaz de reducir el consumo en un 20%, tales como los modelos A-320 y A-340 (Nota 6). Adicionalmente, durante el ejercicio 2002 se ha desarrollado un análisis técnico para la renovación de los aviones más antiguos que aún permanecían en la flota de largo radio de la Sociedad (B-747-200). El acuerdo final sobre esta renovación ha tenido lugar en enero de 2003.

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

22. Cuadros de financiación de los ejercicios 2002 y 2001

A continuación, se presentan los cuadros de financiación de la Sociedad correspondientes a los ejercicios 2002 y 2001:

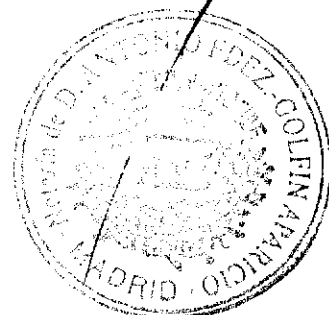




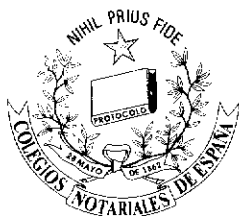
APLICACIONES	Miles de Euros		ORÍGENES	Miles de Euros	
	Ejercicio 2002	Ejercicio 2001		Ejercicio 2002	Ejercicio 2001
Adquisiciones de inmovilizado- Inmovilizaciones inmateriales Inmovilizaciones materiales Inmovilizaciones financieras en empresas del Grupo y asociadas Otras inversiones financieras Gastos a distribuir en varios ejercicios Ingresos a distribuir en varios ejercicios Dividendos efectivos Cancelación o traspaso a corto plazo de deudas a largo plazo- Préstamos De empresas del Grupo y asociadas De otras deudas Provisión para grandes reparaciones Provisiones para pensiones Provisiones para obligaciones con el personal Provisión para responsabilidades	150.915 121.708 6.176 56.221 14.549 - 8.925 95.160 - 687 226 11.726 13.174 103.340	57.549 341.966 - 10.308 6.609 415 44.625 191.517 10.259 21 10.674 51.476 15.209 27.322	Recursos procedentes de las operaciones Deudas a largo plazo- De otras empresas Enajenación de inmovilizaciones materiales e inmateriales Enajenación de inmovilizaciones financieras Cancelación anticipada o traspaso a corto plazo de otras inversiones financieras- Otras inversiones financieras Ingresos a distribuir en varios ejercicios Provisión para riesgos y gastos Impuesto diferido a largo plazo	564.752 140.146 291.817 51.284 10.390 9.240 4.231 420	178.585 35.266 431.880 28.339 1.402 16.278 - -
TOTAL APLICACIONES	582.807	767.950	TOTAL ORÍGENES	1.072.280	691.750
EXCESO DE ORÍGENES SOBRE APLICACIONES (AUMENTO DEL CAPITAL CIRCULANTE)	489.473	-	EXCESO DE APLICACIONES SOBRE ORÍGENES (DISMINUCIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE)	-	76.200



VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE	Miles de Euros			
	2002		2001	
	Aumento	Disminución	Aumento	Disminución
Acciones propias	16.826	-	15.070	-
Existencias	-	967	-	4.856
Deudores	33.436	-	20.231	-
Acreedores a corto plazo	165.841	-	-	353.306
Inversiones financieras temporales	285.090	-	227.033	-
Tesorería	-	6.649	10.765	-
Ajustes por periodificación activos	-	4.104	8.863	-
TOTAL	501.193	11.720	281.962	358.162
VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE	489.473	-	-	76.200



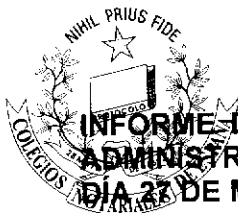
NJ4007632



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

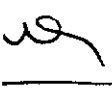
	Miles de Euros	
	2002	2001
Beneficio contable	143.188	29.371
Más/(Menos)-		
Dotaciones a las amortizaciones y provisiones de inmovilizado	226.502	184.877
Dotaciones a las provisiones para riesgos y gastos	154.000	216.115
Gastos derivados de intereses diferidos y de gastos amortizables	25.004	34.294
Crédito impositivo recuperable a largo plazo	25.578	(19.396)
Diferencias de cambio netas, procedentes del largo plazo	4.563	(21.900)
Diferencias de cambio netas, por actualización del inmovilizado	64.690	(547)
Ingresos derivados de ingresos diferidos	(17.446)	(9.153)
Resultados netos en la enajenación de inmovilizado	(31.083)	(14.842)
Recuperación de excesos de provisiones y amortizaciones	(30.244)	(63.292)
Recuperación de impuestos diferidos	-	(156.942)
	564.752	178.585



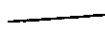


INFORME DE GESTIÓN AL 31.12.2002 DE IBERIA, FORMULADO POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., EN SU REUNIÓN DEL DÍA 27 DE MARZO DE 2.003

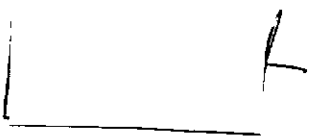
Firma de los Administradores:

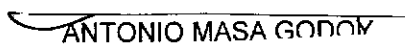

XABIER DE IRALA ESTEVEZ


MIGUEL BLESÁ DE LA PARRA


FERNANDO CONTE GARCÍA


LORD GAREL-JONES

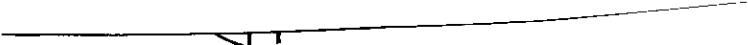

PABLO ISLA ÁLVAREZ DE TEJERA

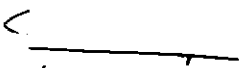

ANTONIO MASA GODOY

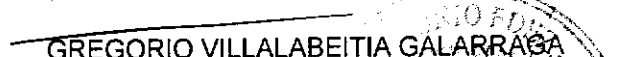

ROGER PAUL MAYNARD

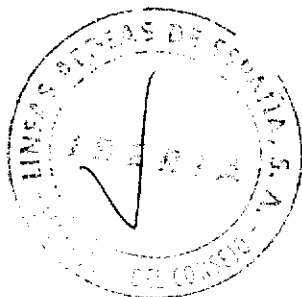

ÁNGEL MULLOR PARRONDO


JOSE PEDRO PÉREZ-LLORCA

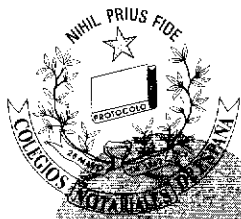

JORGE PONT SANCHEZ


JOSÉ B. TERCEIRO LOMBA

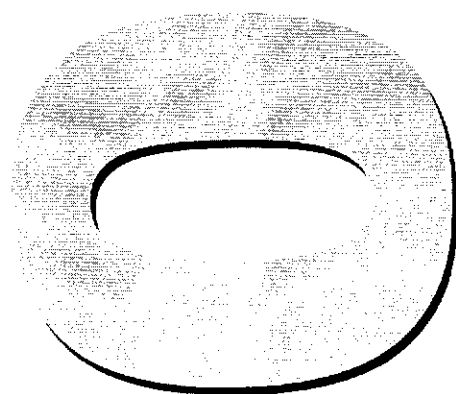
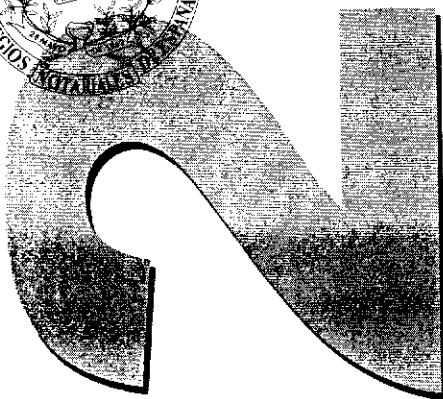

GREGORIO VILLALABEITIA GALARRAGA



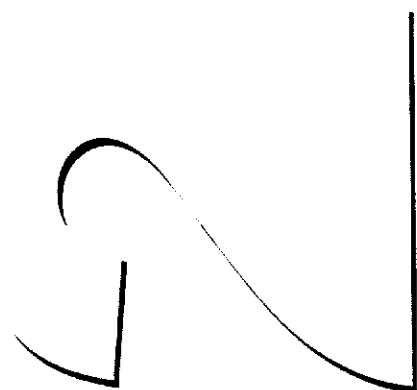
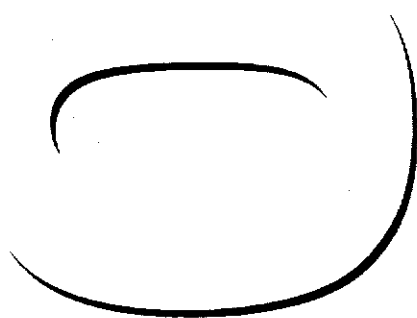
NJ4007634



Dirección de Control y Administración



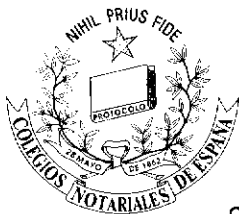
Informe de Gestión Iberia, L.A.E.



Madrid, Marzo 2003

NJ4007635





INDICE

0. PRINCIPALES PARÁMETROS

1. HECHOS RELEVANTES

2. EVOLUCIÓN OPERATIVA DE LAS ÁREAS DE GESTIÓN

2.1. LÍNEA AÉREA

2.1.1. PRODUCCIÓN Y TRÁFICO

2.1.2. INGRESOS DE TRÁFICO

2.2. IBERIA CARGA

2.3. IBERIA HANDLING

2.4. IBERIA MANTENIMIENTO

2.5. IBERIA SISTEMAS

2.6. DESARROLLO DE NUEVOS PROYECTOS

2.6.1. IBERIA.COM

2.6.2. OPODO

2.6.3. CRM

2.6.4. BILLETE ELECTRÓNICO

2.6.5. AUTO-FACTURACIÓN

2.6.6. e-PROCUREMENT (COMPRAS ELECTRÓNICAS)

2.6.7. OTROS PROYECTOS B2B

2.7. RESPONSABILIDAD SOCIAL

2.7.1. ACCIÓN SOCIAL

2.7.2. POLÍTICA DE MEDIO AMBIENTE

3. RECURSOS

3.1. FLOTA

3.2. PERSONAL

3.2.1. PLANTILLA

3.2.2. PRODUCTIVIDAD

4. EVOLUCIÓN FINANCIERA

4.1. RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN

4.1.1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

4.1.2. GASTOS DE EXPLOTACIÓN

4.2. RESULTADOS FINANCIEROS Y EXTRAORDINARIOS

4.3. INVERSIONES

4.4. BALANCE

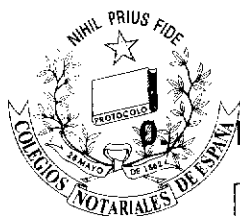
4.5. PERSPECTIVAS

5. LA ACCIÓN DE IBERIA

5.1. EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN

5.2. AUTOCARTERA





PRINCIPALES PARÁMETROS

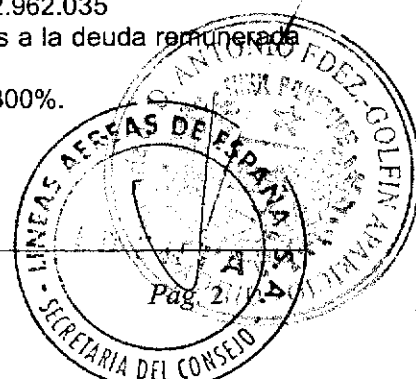
IBERIA, L.A.E.	2002	2001	% s/ a.a.
Resultados (millones €)			
Ingresos de explotación	4.633,1	4.581,8	1,1%
BAIIAR (EBITDAR)	783,8	604,9	29,6%
Resultados de explotación	228,7	-24,8	n.s.
Resultados antes de impuestos	168,8	-119,5	241,3%
Resultados netos del ejercicio	143,2	29,4	n.s.
Resultados netos por acción (cént. €) (1)	15,68	3,22	n.s.
Dividendos por acción (cént. €) (1)	4,0	1,0	300,0%
Tráfico de pasajeros: producción e ingresos			
AKOs (millones)	55.405	58.467	-5,2%
PKTs (millones)	40.470	41.390	-2,2%
Coeficiente de ocupación	73,04%	70,79%	2,3 p.
Ingresos de pasaje (millones €)	3.481,4	3.524,1	-1,2%
Ingreso medio por PKT (cént. €)	8,60	8,51	1,1%
Magnitudes y ratios financieros			
Fondos propios (millones €)	1.157,7	1.023,5	13,1%
Endeudamiento neto de balance (millones €) (2)	-710,2	-317,1	124,0%
Margen EBITDAR (%)	16,9%	13,2%	3,7 p.
Margen Resultados Explotación (%)	4,9%	-0,5%	5,4 p.
Ingreso explotación por AKO (cént. €)	8,36	7,84	6,6%
Coste explotación por AKO (cént. €)	7,95	7,88	0,9%
Recursos			
Plantilla media equivalente	24.044	25.308	-5,0%
Productividad (miles de AKOs por empleado)	2.304	2.310	-0,3%
Flota operativa al 31 de diciembre	146	144	1,4%
Utilización de la flota propia (H.B. por avión y día)	8,78	8,46	3,8%

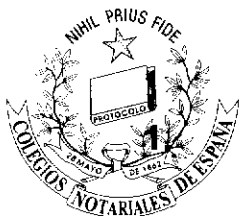
GRUPO IBERIA	2002	2001	Var. s/a.a.
Resultados (millones €)			
Ingresos de explotación	4.699,5	4.738,2	-0,8%
BAIIAR (EBITDAR)	804,8	655,3	22,8%
Resultados de explotación	249,1	4,9	n.s.
Resultados antes de impuestos	194,1	-85,2	n.s.
Resultados netos atribuidos a la Sociedad (RNDI)	157,1	50,2	212,9%
Magnitudes y ratios financieros			
Fondos propios (millones €)	1.317,7	1.169,7	12,7%
Endeudamiento neto de balance (millones €) (2)	-714,8	-331,4	115,7%
Margen EBITDAR (%)	17,1%	13,8%	3,3 p.
Margen Resultados Explotación (%)	5,3%	0,1%	5,2 p.

(1) Número de acciones al 31 de diciembre en ambos ejercicios: 912.962.035

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

n.s.: no significativo, se aplica cuando la variación es mayor que +/- 300%.





HECHOS RELEVANTES

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante, Iberia, L.A.E.) celebró su 75 aniversario en el año 2002. La Sociedad había sido fundada en junio de 1927, realizando su primer vuelo comercial (entre Barcelona y Madrid) en diciembre de ese mismo año. A lo largo de estos 75 años de existencia, más de 500 millones de viajeros depositaron su confianza en la compañía, que hoy es líder en el mercado aéreo español y en las rutas que unen Europa con América Latina, y se ha consolidado como una de las compañías aéreas europeas más rentables. De hecho, en un entorno muy complicado, el Grupo Iberia obtuvo un beneficio de explotación de 249 millones de euros en el ejercicio 2002, el segundo mejor resultado en la historia de la compañía.

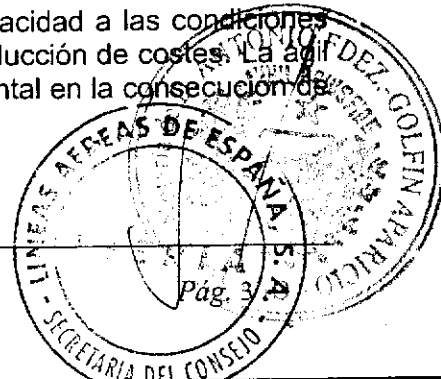
El Grupo Iberia cumplió los objetivos básicos establecidos para el año 2002: adecuación de la oferta al comportamiento de la demanda; mejora de las cuotas en todos sus mercados estratégicos; incremento del ingreso unitario (un 6,6%, en términos de ingresos por asiento-kilómetro ofertado, en el caso de Iberia, L.A.E.); actuaciones rigurosas en reducción de recursos y costes; y mejora de rentabilidad, aspecto en el que se superaron las previsiones. Así, el Grupo Iberia generó un resultado de explotación antes de amortizaciones y alquileres de flota (EBITDAR) de casi 805 millones de euros, un 23% por encima del obtenido en el año anterior, situándose el margen de EBITDAR sobre ingresos en el 17,1% (3,3 puntos más que en 2001). El beneficio neto después de impuestos y antes de minoritarios ascendió a 159,8 millones de euros, tres veces más que los 53 millones de euros obtenidos en el año 2001. Y la rentabilidad sobre recursos propios (ROE) subió hasta el 12%.

El año 2002 fue muy difícil para el sector de transporte aéreo, muy perjudicado por las consecuencias de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001, y por el estancamiento de la economía mundial. A raíz de aquellos sucesos, la demanda aérea mundial descendió más de un 15% durante el último trimestre de 2001, provocando elevadas pérdidas en el sector, lo que llevó a las compañías a reaccionar con recortes generalizados de oferta, parada de aviones y reducción de plantillas. Los atentados también llevaron a aumentar las medidas de seguridad, provocando más incomodidades a los viajeros, así como unos espectaculares incrementos en los gastos de seguridad (3.000 millones de dólares gastados en medidas adicionales a las ya existentes, según IATA) y de seguros de vuelo, cuyo coste para el conjunto de la industria se situó en 5.000 millones de dólares, frente a los 1.000 millones de dólares gastados en el año 2001, también según datos de IATA.

Durante 2002 la demanda se fue recuperando con diferente ritmo en los distintos mercados, pero en su conjunto quedó muy por debajo de los niveles precedentes. Según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), el tráfico regular de pasajeros descendió un 4,6% en 2002 con relación al año anterior, y un 8,7% respecto al año 2000.

Plan Anticrisis

Tras los mencionados atentados, Iberia, L.A.E. reaccionó con rapidez poniendo en marcha el Plan Anticrisis, que consistía básicamente en utilizar las medidas de flexibilidad de las que se había dotado, para ajustar la capacidad a las condiciones del mercado. Asimismo, se implantó un exigente plan de reducción de costes. La agilidad y rigurosa aplicación del Plan ha sido un elemento fundamental en la consecución de los excelentes resultados del ejercicio 2002.





Con la implantación de este Plan, Iberia, L.A.E. hizo un paréntesis en su estrategia de crecimiento, reduciendo su oferta anual en un 5,2% con relación a 2001, en un 11,3% respecto a la previsión para el año 2002 del Plan Director 2000/2003. No obstante, el ajuste de oferta fue selectivo, reduciendo capacidad en las rutas menos rentables y más afectadas por la crisis, y protegiendo los mercados estratégicos. En consecuencia, los pasajeros-kilómetros transportados (PKTs) disminuyeron en menor proporción (-2,2%), mejorando el coeficiente de ocupación en 2,3 puntos con relación al ejercicio anterior, hasta situarse en el 73% en 2002, uno de los niveles más altos en la historia de la compañía. De este modo, los ingresos de explotación consolidados sólo disminuyeron un 0,8% en 2002, mientras que los gastos de explotación consolidados bajaron un 6,0% respecto al año anterior.

El acierto de las medidas adoptadas ha tenido un reflejo en la evolución en bolsa, con un destacado comportamiento del valor Iberia durante su primer año completo de cotización. El título tuvo una revalorización superior al 27% (la más elevada del sector), aumentó el volumen negociado y se produjo su incorporación al IBEX y a otros índices de referencia, como el Stoxx 600 y el MSCI de Morgan Stanley.

A lo largo del año 2002, Iberia, L.A.E. ha vuelto a demostrar su flexibilidad y rapidez para ir ajustando la oferta a la distinta evolución de los mercados que atiende. Así, aunque el número total de asientos-kilómetros ofertados (AKOs) en el ejercicio coincidió prácticamente con la cifra presupuestada, hubo variaciones en su distribución.

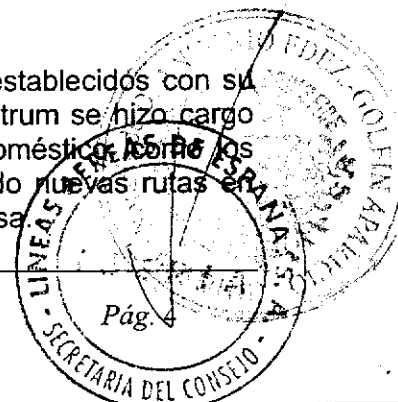
En la red de largo radio, aunque la reducción de oferta fue del 3,9% respecto a 2001, los PKTs se mantuvieron prácticamente en el mismo nivel del año anterior. El coeficiente de ocupación mejoró 2,9 puntos, elevándose hasta el 77,5%, el nivel más alto en la historia de la compañía. Además, Iberia, L.A.E. volvió a ganar cuota en las rutas entre Europa y América Latina, hasta lograr un 16,5%, afianzando su liderazgo y ampliando la distancia con los inmediatos competidores. América Latina, además de su enorme crecimiento potencial, tiene la ventaja de estar constituida por muchos mercados, y esta diversidad reduce el riesgo. Así, ante la crisis económica de Argentina y la inestabilidad social de Venezuela, la compañía decidió retirar oferta para trasladarla a otros destinos que mostraban vigorosos incrementos de tráfico, como por ejemplo Ecuador y Perú.

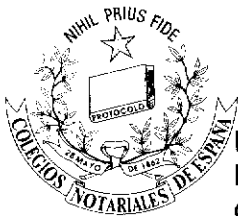
En la red internacional de medio radio, ante la positiva evolución del tráfico, Iberia L.A.E. fue aumentando el número de frecuencias a distintos destinos europeos a partir del mes de abril. Al final del año 2002, el descenso de la oferta fue sólo del 1,6% respecto al año anterior, creciendo respecto a la previsión inicial. La compañía recuperó cuota de mercado, y el ingreso unitario tuvo un buen comportamiento, aunque se debilitó en el último trimestre, a causa del estancamiento económico de los principales países y de la incertidumbre reinante.

La reducción de oferta fue mayor en el mercado doméstico (-11,5%), donde Iberia, L.A.E. se retiró de las rutas de menor rentabilidad y centró su estrategia en la mejora del ingreso unitario, consiguiendo un resultado positivo.

Acuerdos comerciales

Iberia, L.A.E. continuó desarrollando eficazmente los acuerdos establecidos con su compañía franquiciada Air Nostrum. Así, Iberia Regional Air Nostrum se hizo cargo de algunas rutas de baja densidad de tráfico en el mercado doméstico como los enlaces entre Madrid y Almería y Santander; y continuó abriendo nuevas rutas en Europa, como Barcelona-Oporto, Madrid-Luxemburgo y Madrid-Pisa.





Iberia Regional Air Nostrum fue nombrada "Mejor Compañía Europea de Aviación Regional del año 2002-2003" por la "European Regions Airline Association" (ERA), que valoró especialmente el haber sido pionera en el sector de la aviación regional en España y su rápido crecimiento, así como la modernidad de su flota y de sus instalaciones.

Durante el ejercicio 2002, Iberia, L.A.E. formalizó varios acuerdos con distintas compañías aéreas. Tiene especial relevancia la notificación formal que Iberia, L.A.E. y British Airways realizaron a las autoridades europeas en julio de 2002, anunciando nuevos planes para profundizar en su relación comercial y trabajar conjuntamente en sus mercados del Reino Unido y España, Europa-Latinoamérica y Europa-Asia. Con esa finalidad, solicitaron a la Comisión Europea la exención del Artículo 81 (3) del Tratado Europeo. Esa mayor cooperación entre ambas compañías proporcionará una red más amplia y considerables beneficios a nuestros clientes.

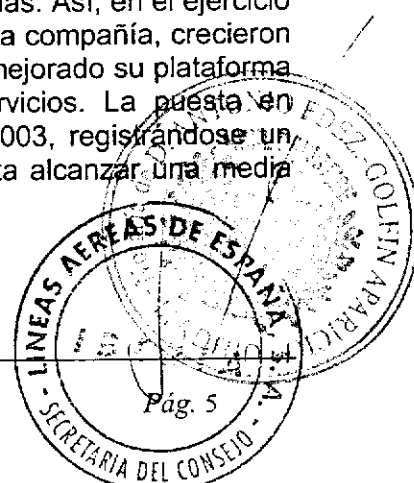
Respecto a los acuerdos de código compartido, cabe destacar la ampliación de las rutas contempladas en el acuerdo entre Iberia, L.A.E. y su socio British Airways, que había sido suscrito en 1999. Desde el 12 de julio se incorporaron los destinos de Nairobi, Singapur y Budapest (operados por British Airways), junto a La Habana y Santo Domingo (operados por Iberia, L.A.E.); y, a partir del 27 de octubre, todos los vuelos operados por ambas compañías entre Londres Heathrow y los aeropuertos de Madrid y Barcelona. De este modo, Iberia, L.A.E. y British Airways ofrecían un total de 40 vuelos en código compartido a finales de 2002. Durante 2002, también se incorporaron nuevas rutas en los acuerdos de código compartido con otros dos socios de oneworld: Finnair y Aer Lingus.

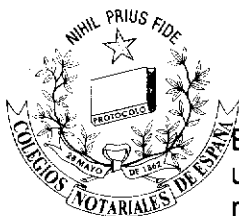
Además, Iberia, L.A.E. firmó nuevos acuerdos de código compartido con las compañías American Falcon, Lithuanian, SN Brussels, SWISS y TAP Air Portugal, siendo éste último el más amplio en número de rutas, ya que contempla un total de 30 rutas diferentes, como los enlaces entre Madrid y Barcelona con Lisboa y Oporto (operados por ambas compañías), o entre Madrid y distintas ciudades europeas.

Iberia, L.A.E. también cerró nuevos acuerdos de fidelización de pasajeros durante el año 2002, incorporándose a Iberia Plus la cadena NH Hoteles, Iberia Cards, SWISS, TAP Air Portugal y SN Brussels (el acuerdo con la compañía belga entró en vigor el 1 de enero de 2003). Con estas incorporaciones, ya son trece las compañías aéreas asociadas al programa, además de otras empresas o grupos entre las que se encuentran las principales cadenas hoteleras y de alquiler de coches del mundo. Iberia Plus es un programa diseñado para premiar y fidelizar a los clientes que vuelan con Iberia, L.A.E. o utilizan los servicios de las compañías asociadas. A finales de 2002, el programa contaba con más de un millón trescientos mil titulares registrados, habiéndose incorporado más de doscientos mil nuevos titulares durante el ejercicio.

Nuevas tecnologías

Iberia, L.A.E. ha continuado desarrollando las nuevas tecnologías. Así, en el ejercicio 2002, las ventas realizadas a través de Iberia.com, la web de la compañía, crecieron un 35%, superando los 100 millones de euros. Iberia.com ha mejorado su plataforma tecnológica y ha incorporado nuevas funcionalidades y servicios. La puesta en explotación de la renovada página se realizó en enero de 2003, registrándose un importante incremento en el número de accesos diarios, hasta alcanzar una media 85.000 accesos en días laborables.





Buscando mejorar el servicio al cliente, Iberia, L.A.E. continuó potenciando la utilización del billete electrónico, conocido como ciberticket, un registro electrónico residente en una base de datos que sustituye al clásico billete impreso en papel, y que ofrece, ante todo, una mayor comodidad a nuestros pasajeros. Durante el año 2002, la compañía fue ampliando la posibilidad de utilizar esta nueva modalidad de billete, que ya existía en todas las rutas nacionales, a sus destinos europeos más importantes. En el ejercicio 2002 fueron emitidos cerca de 737.000 cibertickets, lo que supone multiplicar por más de tres la cifra del año anterior.

Durante el año 2002, la compañía inició la instalación de máquinas de autofacturación en los principales aeropuertos españoles. De este modo, los pasajeros del Grupo Iberia que viajen sin equipaje pueden reducir el tiempo de espera, obteniendo por sí mismos, de forma rápida y sencilla, la tarjeta de embarque. Dada la excelente acogida que ha tenido este nuevo sistema, Iberia, L.A.E. continúa colocando estas máquinas no sólo en las áreas de facturación y embarque de los aeropuertos de su red, sino también en las rutas de acceso hacia éstos, como son los Recintos Feriales de Madrid y Barcelona, o en el intercambiador de transportes de Nuevos Ministerios de la capital de España.

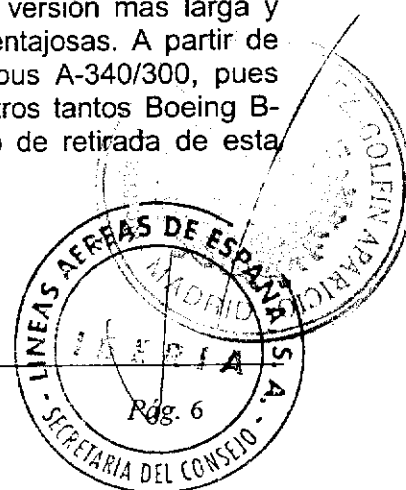
En la misma línea de ofrecer mayor comodidad y ahorro de tiempo al cliente, la compañía ha mecanizado la facturación en el Puente Aéreo, instalando máquinas de autoservicio en los aeropuertos de Barcelona y Madrid, que incorporan un lector de radio frecuencia capaz de obtener, en pocos segundos, todos los datos del pasajero contenidos en un "chip" de la Tarjeta Visa Iberia Puente Aéreo, con la utilidad comercial que esto supone. De este modo, los usuarios del Puente Aéreo de Iberia, L.A.E. pueden obtener, en una sola operación, el billete, la tarjeta de embarque y la factura, de forma rápida y sencilla.

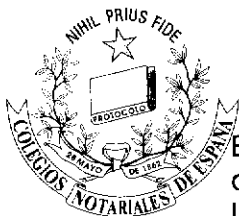
Renovación de flota

Iberia, L.A.E. incorporó siete nuevos aviones Airbus durante el año 2002 dentro de su plan de renovación de flota, que le permite flexibilizar el calendario de recepción de las aeronaves. De este modo, ante la recuperación del tráfico en el mercado España-Europa durante el primer trimestre del año, la compañía decidió adelantar la incorporación de tres nuevos aviones Airbus A-320 entre abril y mayo; asimismo, por necesidades del programa, anticipó la llegada de un Airbus A-321 en noviembre. También se incorporaron tres nuevos aviones Airbus A-340 a la flota de largo radio.

Los aviones de la flota Airbus A-300 fueron retirados de operación a lo largo del primer semestre, concluyendo así el proceso de renovación de la flota de medio radio, de modo que la compañía opera ya únicamente con tres tipos de flota (familia A-320, MD-87/88 y B-757) en el mencionado radio, frente a los siete existentes antes de iniciarse el plan de renovación.

En junio de 2002, Iberia, L.A.E. firmó un nuevo contrato con Airbus para la incorporación a su flota de tres nuevos Airbus A-340/600, la versión más larga y moderna del A-340, en unas condiciones económicas muy ventajosas. A partir de junio de 2003, estos aviones se unirán a la actual flota Airbus A-340/300, pues comparten la misma certificación de tipo, y reemplazarán a otros tantos Boeing B-747, brindando considerables ventajas e iniciando el proceso de retirada de esta flota.





El Consejo de Administración de Iberia, L.A.E. aprobó el 30 de enero de 2003 la compra de nueve aviones Airbus A-340/600, para sustituir a la flota Boeing B-747 en las rutas de largo radio. Asimismo, la compañía se reserva la posibilidad de ampliar esta compra a tres aviones más, a confirmar en los próximos años. Las cláusulas establecidas en contrato le garantizan a Iberia, L.A.E. un crecimiento flexible, para adecuarse a la evolución de la demanda. La incorporación de los nueve aviones adquiridos se realizará entre los años 2004 y 2006. De este modo, Iberia, L.A.E. operará un único tipo de flota en las rutas de largo radio a partir de 2005.

El proceso de renovación de la flota y la fuerte caída del valor de los aviones de segunda mano, llevó a realizar una amortización acelerada por un importe aproximado de 60 millones de euros en el ejercicio 2002. Sin este gasto extraordinario, los resultados después de impuestos del Grupo Iberia habrían ascendido a 200 millones de euros aproximadamente.

El plan de renovación de flota constituye un cimiento fundamental en la creación de valor para el accionista. Además de ofrecer más comodidad y nuevas prestaciones a los pasajeros, permite una mayor homogeneización, lo que facilita mejorar la utilización de aviones y la productividad de las tripulaciones, y consigue importantes reducciones en los costes operativos unitarios. De este modo, la utilización media de la flota propia de Iberia, L.A.E. fue de 8,78 horas bloque por avión y día durante el año 2002, lo que ha supuesto un incremento del 3,8% con relación al año anterior.

Reducción de costes

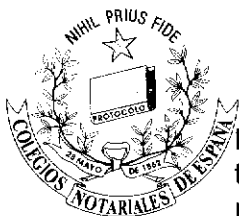
Dentro del mencionado Plan Anticrisis, a finales de diciembre de 2001 la Dirección General de Trabajo aprobó parcialmente el Expediente de Regulación de Empleo (ERE) presentado por Iberia, L.A.E., que afecta a 2.515 trabajadores de todos los colectivos (207 pilotos, 520 tripulantes de cabina, 13 oficiales técnicos de a bordo y 1.775 trabajadores de tierra). La aplicación del ERE ha sido un éxito, porque el número de solicitudes recibidas durante 2002 superó holgadamente en todos los colectivos, salvo en el de pilotos, a las plazas previstas. Por ello, la Dirección General de Trabajo ha concedido la ampliación del ERE durante dos años.

A finales de 2002, el número de bajas totales (incluidas las correspondientes al personal de gerencias comerciales en el extranjero) ascendía a 2.724, cifra que supera el 10% de los empleados que había en la compañía a 31 de diciembre de 2001. Los ahorros anuales estimados se elevan a más de 120 millones de euros.

Durante 2002, Iberia, L.A.E. firmó la prorroga hasta diciembre de 2004 del XV Convenio Colectivo de Tierra, igualando la vigencia temporal de los tres Convenios restantes que regulan las relaciones laborales en la compañía, garantizando la estabilidad laboral para los dos próximos años.

Iberia, L.A.E. ha continuado con una política activa en la gestión de riesgos, destacando entre ellos el del precio del combustible de aviación. El precio del crudo ha tenido una alta volatilidad y ha aumentado de forma sustancial durante el año 2002, pasando de los 19 dólares por barril a principios de año, a los cerca de 29 dólares por barril al final del ejercicio, con un incremento de más del 45%. La compañía aseguró, aproximadamente, el 65% del consumo de queroseno del primer semestre y el 100% del segundo semestre, entre bandas de 21,5 y 26,5 dólares por barril, lo que ha permitido, una vez más, situarse con uno de los costes unitarios de combustible más bajos de las líneas aéreas europeas (0,93 centavos de dólar por AKO).





El Plan de Racionalización y Optimización de Inversiones y Costes (PROICO) también superó los objetivos marcados para el ejercicio 2002. Durante el año se pusieron en marcha 940 programas que actuaron sobre todas las áreas de gastos gestionables y sobre las inversiones, logrando un ahorro que superó los 60 millones de euros (frente a los 54 millones de euros previstos). El PROICO sigue vigente en el año 2003, con el objetivo de ahorrar otros 54 millones de euros, adicionales a los obtenidos en el pasado ejercicio.

Seguridad y calidad continúan siendo prioridades de la compañía en la realización de todas sus actividades. Con fecha 1 de junio de 2002, la Dirección General de Aviación Civil ha renovado el Certificado de Operador Aéreo de Iberia, L.A.E., cumpliéndose con los requisitos del JAR-OPS 1. Además, la compañía cuenta con la certificación ISO 9001 concedida por AENOR para su Dirección de Operaciones de Vuelo, y con las certificaciones ISO 9002 para sus servicios de handling, servicios de carga y para el centro de proceso de datos de su Dirección de Sistemas.

Iberia, L.A.E. es una de las compañías españolas más comprometidas en el ámbito de la acción social y más respetuosa con el medio ambiente. La Sociedad ha elaborado la Memoria de Responsabilidad Social del ejercicio 2002, un documento específico que - por primera vez - acompañará a sus cuentas anuales en la Junta General de Accionistas, como información complementaria.

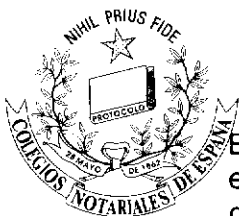
Durante el ejercicio 2002 se han producido algunos cambios en la composición del Grupo Iberia, integrados en la estrategia definida en el Plan Director en vigor. Así, en julio de 2002 se firmó el contrato de la venta de Binter Canarias a un consorcio de inversores canarios, que generó una plusvalía para el Grupo Iberia de 27,9 millones de euros, quedando Iberia, L.A.E. como única compañía dedicada al transporte aéreo dentro del Grupo.

Negocios complementarios

Continuando con el desarrollo de negocios complementarios al transporte de pasajeros, en abril de 2002 fue inaugurada una terminal de tránsitos para carga aérea en el aeropuerto internacional de La Habana, gestionada por la sociedad hispano-cubana Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. (ELCA, S.A.), en cuyo capital social participan al 50% el Grupo Iberia y la empresa cubana AeroVaradero, S.A.. Dicha terminal, que tiene capacidad para 60.000 toneladas de mercancía y es utilizada por Iberia Carga, tiene el objetivo de convertirse en un centro de distribución de mercancías, alternativo al de Miami, entre Europa y América, y también entre América del Norte y América del Sur, aprovechando la idónea situación geográfica de Cuba.

La Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves IBECA, S.A. es fruto, asimismo, de los acuerdos de colaboración firmados entre la Sociedad y la Corporación de Aviación Cubana. El Grupo Iberia tiene una participación del 50% en el capital social de IBECA, S.A., empresa dedicada a la prestación de todo tipo de servicios técnicos de mantenimiento de aeronaves, que inició su actividad en abril de 2001. Desde entonces, ha realizado labores de mantenimiento menor en el aeropuerto internacional "José Martí" de La Habana, donde tiene su base central, y en otros aeropuertos de Cuba.





En la misma línea señalada de desarrollo de negocios, la compañía participa en la empresa Handling Guinea Ecuatorial, S.A. (HANGESA), cuyo objeto es la prestación de servicios de handling en los aeropuertos ecuatoguineanos. Actualmente, presta asistencia a los pasajeros y aviones de Iberia, L.A.E. en el aeropuerto de Malabo, teniendo como objetivo extender su servicio a otras compañías que operan en dicho aeropuerto. Iberia L.A.E. tiene una participación en el capital de esta sociedad del 51%.

Asimismo, en abril de 2002 fue constituida la empresa Multiservicios Aeroportuarios, S.A. (MASA), ascendiendo la participación de Iberia, L.A.E. al 49%. Su objeto social es la realización de todo tipo de servicios auxiliares en el ámbito aeroportuario español, y junto a Iberia, L.A.E. participa en su accionariado la compañía ZENIT Servicios Integrales, S.A., con un 51%.

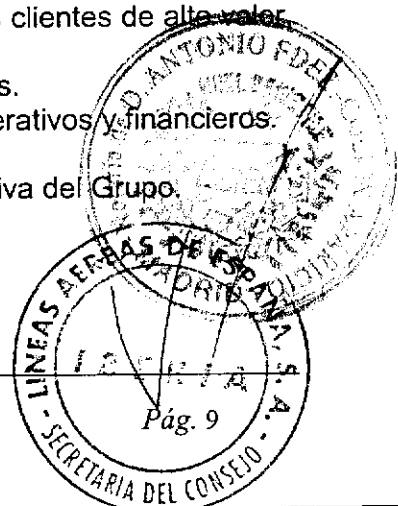
La Sociedad Iberia Cards, constituida por Iberia, L.A.E. y las entidades financieras Caja Madrid, BBVA y Grupo Banco Popular, inició la comercialización de la tarjeta Visa Iberia durante el tercer trimestre de 2002. Esta empresa tiene un capital social de 5,2 millones de euros, en el que Iberia, L.A.E. participa en un 40%, y desarrolla su actividad en el ámbito de la emisión y gestión de tarjetas de crédito y otros medios de pago.

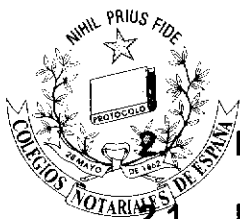
Plan Director 2003/2005

Iberia, L.A.E., ante los importantes retos del futuro, elaboró el nuevo Plan Director 2003/2005 durante la última parte de 2002. El Plan tiene como premisas básicas mantener el liderazgo en rentabilidad y crear valor para el accionista. Para ello, será necesario replantear ciertos aspectos del negocio y planificar acciones enérgicas en servicio, costes, utilización de flota y productividad del personal, que aseguren que la compañía este preparada para afrontar con éxito el necesario crecimiento y la esperada competencia, una vez se produzca en el año 2005 la importante ampliación de capacidad en los aeropuertos de Madrid y Barcelona.

El Plan ha establecido las estrategias adecuadas para adaptarse a estas circunstancias, que se resumen en diez objetivos:

1. Aumentar la oferta para mantener y reforzar el liderazgo en los "hubs" de Madrid y Barcelona (está previsto crecer un 7,6% como media anual durante el trienio).
2. Disponer de flexibilidad operativa y financiera para ajustar el crecimiento a la evolución del mercado.
3. Mejorar la competitividad mediante una fuerte reducción de costes unitarios (entre un 8% y un 10% nominal en el periodo del Plan).
4. Implantar una estrategia de distribución que reduzca los costes de comercialización.
5. Implantar un nuevo modelo de servicio a bordo, adecuando la oferta a la demanda de cada segmento de clientes, optimizando la relación precio/servicio.
6. Mejorar la calidad de servicio y potenciar la relación con los clientes de alto valor aumentando el nivel de puntualidad.
7. Mantener una visión de cartera en la gestión de los negocios.
8. Reducir el coste de los recursos controlando los riesgos operativos y financieros.
9. Reforzar la competitividad de los recursos humanos.
10. Aprovechar las alianzas para fortalecer la posición competitiva del Grupo.





EVOLUCIÓN OPERATIVA DE LAS ÁREAS DE GESTIÓN

2.1. LÍNEA AÉREA

A continuación se presentan las estadísticas de capacidad, tráfico e ingresos de transporte de pasajeros, desglosadas en sectores comerciales (el criterio de sector responde a la agrupación geográfica de tramos).

2.1.1. PRODUCCIÓN Y TRÁFICO

Durante el año 2002 la producción de Iberia, L.A.E., en términos de asientos-kilómetros ofertados, disminuyó un 5,2% sobre el año anterior. La mayor reducción de la oferta se realizó en las rutas domésticas (un 11,5%), creciendo la etapa media un 2,1% hasta situarse en 1.692 kilómetros.

Iberia, L.A.E. respondió con prontitud a la fuerte caída de la demanda aérea tras los sucesos del 11 de septiembre. El ajuste del programa se hizo de forma selectiva, reduciendo los asientos ofertados en las áreas más perjudicadas por la crisis y protegiendo los mercados estratégicos de la compañía. De este modo, en el programa de invierno 2001-2002 los mayores recortes de producción, en términos relativos, se realizaron en las rutas de África del Norte y Oriente Medio, en los vuelos del Atlántico Norte y en el sector doméstico.

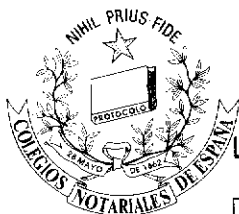
Aunque el Plan Anticrisis se aplicó a partir de noviembre de 2001, las mayores diferencias en el número de asientos ofertados en 2002 con relación al año anterior se produjeron entre los meses de marzo y octubre, porque la compañía había aumentado de forma notable su oferta a partir de marzo de 2001.

En el caso de España, la reestructuración del programa tenía como principal objetivo aumentar la rentabilidad de la operación. Por ello, la reducción de oferta afectó en mayor medida a los vuelos que unen la Península con las Islas Baleares y Canarias, aunque también disminuyó el número de frecuencias en los enlaces entre Barcelona y Madrid, así como en otras rutas peninsulares. Además, los enlaces desde Madrid a Almería y Santander fueron cedidos a Iberia Regional Air Nostrum, para ser operadas con un avión de menor tamaño.

Iberia, L.A.E. también actuó con flexibilidad y diligencia para ir ajustando su oferta a la evolución de los distintos mercados durante el año 2002. De este modo, la compañía aumentó progresivamente su oferta en el medio radio internacional y en el Atlántico Norte, pero tuvo que reducirla en determinados destinos de Latinoamérica (Venezuela y, sobre todo, Argentina), afectados por la difícil situación política y económica.

La recuperación de la demanda en el mercado España-Europa fue más rápida de lo previsto. Por ello, y gracias a la disponibilidad de medios (aviones y tripulaciones técnicas), Iberia, L.A.E. incorporó al programa comercial dos aviones Airbus A-320 desde abril, y otros tres del mismo tipo desde mayo (éstos últimos eran nuevas aeronaves cuya recepción había sido retrasada a 2003) que fueron utilizados principalmente para avanzar en la estrategia de densificación de frecuencias en Europa. De este modo, en la temporada de verano, la compañía aumentó el número de frecuencias a distintos países (Alemania, Bélgica, Francia, Grecia, Suiza o Turquía, entre otros), creciendo la oferta por encima de lo previsto inicialmente.





La distribución por sectores de los AKOs es la siguiente:

AKOs (millones)	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
MADRID-BARCELONA	1.732	1.967	-235	-11,9%
PENÍNSULA-CANARIAS	5.104	5.967	-863	-14,5%
MADRID-PENÍNSULA (*)	2.862	3.057	-195	-6,4%
RESTO DOMÉSTICO	3.289	3.690	-401	-10,9%
DOMÉSTICO	12.987	14.681	-1.694	-11,5%
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	848	983	-135	-13,7%
PAÍSES U.E.	12.666	12.819	-153	-1,2%
OTROS PAÍSES EUROPEOS	894	846	48	5,7%
MEDIO RADIO	14.408	14.648	-240	-1,6%
AMÉRICA NORTE	7.132	7.729	-597	-7,7%
AMÉRICA CENTRO	12.910	12.256	654	5,3%
AMÉRICA SUR	6.945	8.327	-1.382	-16,6%
ÁFRICA SUR y RESTO	1.023	826	197	23,8%
LARGO RADIO	28.010	29.138	-1.128	-3,9%
TOTAL IBERIA, L.A.E.	55.405	58.467	-3.062	-5,2%

(*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.

La reducción de la capacidad productiva a partir de noviembre de 2001 se realizó, principalmente, mediante la retirada de operación y devolución a sus propietarios de los aviones que operaban en wet lease (alquiler de aviones con tripulación). También se retiraron de operación 2 B-767 (antes de finalizar el año 2001) y, de forma progresiva, los 6 aviones que componían la flota A-300 (que realizó sus últimos vuelos el 1 de junio de 2002).

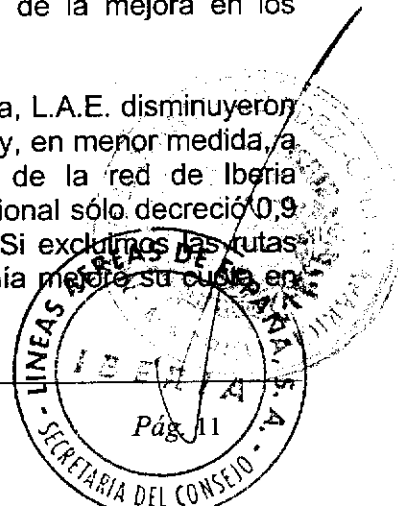
La producción propia de Iberia, L.A.E., medida en términos de horas bloque, superó en un 2,2% a la del año 2001.

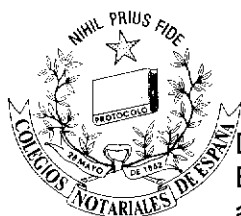
Horas bloque flota de pasaje	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
FLOTA PROPIA	460.588	450.567	10.021	2,2%
WET LEASE	-	28.247	-28.247	n.a.
OTROS ALQUILERES	116	-	116	n.a.
IBERIA, L.A.E.	460.704	478.814	-18.110	-3,8%

n.a.: no aplicable.

El número de pasajeros transportados por Iberia, L.A.E. en el conjunto de su red disminuyó un 4,2% con relación a 2001, debido principalmente a la reducción de oferta en el mercado doméstico. Sin embargo, el número de pasajeros internacionales se incrementó un 2,0%, como consecuencia de la mejora en los niveles de ocupación.

Los pasajeros transportados en los vuelos domésticos de Iberia, L.A.E. disminuyeron un 8,5% respecto a 2001, debido a la reducción del programa y, en menor medida, a cierta debilidad del tráfico interior. No obstante, la cuota de la red de Iberia (incluyendo a Iberia Regional Air Nostrum) en el mercado nacional sólo decreció 0,9 puntos con relación a 2001, quedando situada en el 58,7%. Si excluimos las rutas entre la Península y las Islas Baleares y Canarias, la compañía mejoró su cuota en 1,8 puntos porcentuales.





Después de la crisis provocada por los sucesos del 11 de septiembre, el mercado España-Europa se recuperó con mayor celeridad de lo previsto. En el acumulado del año, la cuota de la red de Iberia, L.A.E. (incluyendo los vuelos de Iberia Regional Air Nostrum) aumentó 1,9 puntos, elevándose a un 37,2%. Air Nostrum siguió ampliando su oferta europea mediante el aumento de frecuencias y la apertura de nuevas rutas: el 1 de julio comenzó a operar el vuelo Barcelona-Oporto; y a partir del 27 de octubre los enlaces entre Madrid y los aeropuertos de Luxemburgo y Pisa-Florencia.

La compañía continuó consolidando su liderazgo en las rutas que enlazan Europa y Latinoamérica. Así, su cuota de mercado fue del 16,5% en 2002, subiendo 0,7 puntos respecto al año anterior, ampliando la ventaja con relación a todos sus competidores, y superando en más del 50% a la cuota del segundo competidor.

En 2002, Iberia, L.A.E. logró incrementar la proporción de los pasajeros de ingreso más elevado respecto al año anterior, tanto en el mercado doméstico como en los vuelos de largo radio. El número de pasajeros transportados en clase "business" disminuyó en un 1,7% para el conjunto de la red, frente a un decremento del 4,5% en clase turista.

La distribución de los pasajeros transportados es la siguiente:

Pasajeros (miles)	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
MADRID-BARCELONA	2.503	2.702	-199	-7,4%
PENÍNSULA-CANARIAS	2.184	2.534	-350	-13,8%
MADRID-PENÍNSULA (*)	4.725	4.971	-246	-4,9%
RESTO DOMÉSTICO	4.001	4.457	-456	-10,2%
DOMÉSTICO	13.413	14.664	-1.251	-8,5%
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	217	287	-70	-24,4%
PAÍSES U.E.	6.976	6.796	180	2,6%
OTROS PAÍSES EUROPEOS	471	457	14	3,1%
MEDIO RADIO	7.664	7.540	124	1,6%
AMÉRICA NORTE	895	849	46	5,4%
AMÉRICA CENTRO	1.298	1.211	87	7,2%
AMÉRICA SUR	554	626	-72	-11,5%
ÁFRICA SUR y RESTO	98	81	17	21,0%
LARGO RADIO	2.845	2.767	78	2,8%
TOTAL IBERIA, L.A.E.	23.922	24.971	-1.049	-4,2%

(*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.

Los pasajeros-kilómetros transportados (PKTs) tuvieron un descenso del 2,2% en el conjunto de la red de Iberia, L.A.E., si bien aumentaron un 0,4% en el agregado de los vuelos internacionales.





La distribución de los PKTs queda reflejada en la siguiente tabla:

PKTs (millones)	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
MADRID-BARCELONA	1.206	1.303	-97	-7,4%
PENÍNSULA-CANARIAS	3.864	4.485	-621	-13,8%
MADRID-PENÍNSULA (*)	1.895	1.991	-96	-4,8%
RESTO DOMÉSTICO	2.275	2.503	-228	-9,1%
DOMÉSTICO	9.240	10.282	-1.042	-10,1%
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	528	595	-67	-11,3%
PAÍSES U.E.	8.459	8.228	231	2,8%
OTROS PAÍSES EUROPEOS	544	554	-10	-1,8%
MEDIO RADIO	9.531	9.377	154	1,6%
AMÉRICA NORTE	5.596	5.488	108	2,0%
AMÉRICA CENTRO	10.211	9.562	649	6,8%
AMÉRICA SUR	5.096	6.025	-929	-15,4%
ÁFRICA SUR y RESTO	796	656	140	21,3%
LARGO RADIO	21.699	21.731	-32	-0,1%
TOTAL IBERIA, L.A.E.	40.470	41.390	-920	-2,2%

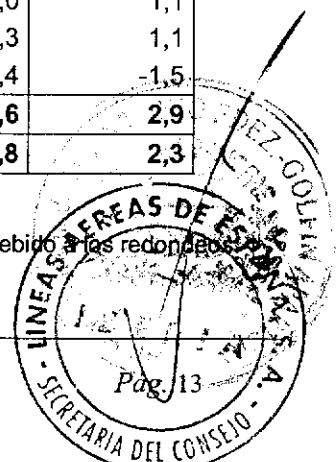
(*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.

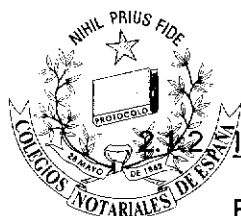
El coeficiente de ocupación de pasaje alcanzado por Iberia, L.A.E. en el ejercicio 2002 se situó en el 73,0%, 2,2 puntos porcentuales por encima del año anterior. El descenso del tráfico (-2,2%) fue menor que la reducción de la oferta (-5,2%). Los tres mercados consiguieron mejoras en sus coeficientes de ocupación, destacando la subida de 2,9 puntos en las rutas intercontinentales, cuyo coeficiente se elevó hasta el 77,5%, el nivel máximo alcanzado en esta red en la historia de la compañía.

Coeficiente de ocupación (%)	2002	2001	Dif. S/a.a.
MADRID-BARCELONA	69,7	66,2	3,5
PENÍNSULA-CANARIAS	75,7	75,2	0,5
MADRID-PENÍNSULA (*)	66,2	65,1	1,1
RESTO DOMÉSTICO	69,2	67,8	1,4
DOMÉSTICO	71,1	70,0	1,1
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	62,2	60,6	1,6
PAÍSES U.E.	66,8	64,2	2,6
OTROS PAÍSES EUROPEOS	60,9	65,5	-4,6
MEDIO RADIO	66,2	64,0	2,2
AMÉRICA NORTE	78,5	71,0	7,5
AMÉRICA CENTRO	79,1	78,0	1,1
AMÉRICA SUR	73,4	72,3	1,1
ÁFRICA SUR y RESTO	77,9	79,4	-1,5
LARGO RADIO	77,5	74,6	2,9
TOTAL IBERIA, L.A.E. (**)	73,0	70,8	2,3

(*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.

(**) La mejora de 2,3 puntos porcentuales no cuadra con la diferencia debido a los redondeos.





INGRESOS DE TRÁFICO

El desglose por sectores comerciales del ingreso medio por PKT (o yield) durante 2002, y su comparación con el año 2001, es el siguiente:

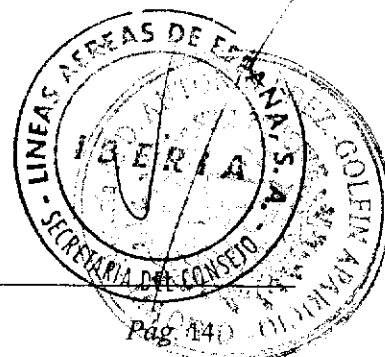
Ingresos por PKT (cént. €)	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
MADRID-BARCELONA	18,95	18,30	0,65	3,6%
PENÍNSULA-CANARIAS	7,32	6,88	0,44	6,4%
MADRID-PENÍNSULA (*)	20,05	17,97	2,08	11,6%
RESTO DOMÉSTICO	16,34	14,69	1,65	11,2%
DOMÉSTICO	13,67	12,38	1,29	10,4%
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	8,34	8,76	-0,42	-4,8%
PAÍSES U.E.	11,83	11,71	0,12	1,0%
OTROS PAÍSES EUROPEOS	14,98	14,62	0,36	2,5%
MEDIO RADIO	11,82	11,70	0,12	1,0%
AMÉRICA NORTE	5,08	5,40	-0,32	-5,9%
AMÉRICA CENTRO	5,11	5,37	-0,26	-4,8%
AMÉRICA SUR	4,96	5,28	-0,32	-6,1%
ÁFRICA SUR y RESTO	4,16	4,06	0,10	2,5%
LARGO RADIO	5,03	5,31	-0,28	-5,3%
TOTAL IBERIA, L.A.E.	8,60	8,51	0,09	1,1%

(*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.

El ingreso medio por PKT (o yield) de Iberia, L.A.E. experimentó un incremento del 1,1% en el año 2002, aunque hubo notables diferencias entre los sectores. En el doméstico, Iberia, L.A.E. cumplió el objetivo de elevar el ingreso unitario, alcanzando un incremento del 10,4%. En Europa, a pesar de la intensa competencia, la compañía también logró mejorar el yield. Sin embargo, en los mercados del Atlántico tuvo que reducir precios para defender su posición y, además, los ingresos se vieron perjudicados por la devaluación del dólar americano.

En general, el comportamiento del ingreso medio por PKT fue mejor durante la temporada de verano. En los dos últimos meses de 2002 se observó una mayor competencia de precios, debido a la progresiva reincorporación de oferta, junto a una mayor debilidad del tráfico, especialmente en el intraeuropeo.

La subida del ingreso medio por PKT, unida a las mejoras en los niveles de ocupación, llevaron a un incremento del 4,1% en el ingreso medio por AKO en el conjunto de la red de la compañía, superando el objetivo presupuestado.





El siguiente cuadro muestra el desglose por sectores del ingreso medio por AKO:

Ingresos por AKO (cént. €)	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
MADRID-BARCELONA	13,20	12,12	1,08	8,9%
PENÍNSULA-CANARIAS	5,54	5,17	0,37	7,2%
MADRID-PENÍNSULA (*)	13,27	11,71	1,56	13,3%
RESTO DOMÉSTICO	11,30	9,97	1,33	13,3%
DOMÉSTICO	9,72	8,67	1,05	12,1%
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	5,19	5,31	-0,12	-2,3%
PAÍSES U.E.	7,90	7,52	0,38	5,1%
OTROS PAÍSES EUROPEOS	9,12	9,57	-0,45	-4,7%
MEDIO RADIO	7,82	7,49	0,33	4,4%
AMÉRICA NORTE	3,98	3,83	0,15	3,9%
AMÉRICA CENTRO	4,04	4,19	-0,15	-3,6%
AMÉRICA SUR	3,64	3,82	-0,18	-4,7%
ÁFRICA SUR y RESTO	3,24	3,22	0,02	0,6%
LARGO RADIO	3,90	3,96	-0,06	-1,5%
TOTAL IBERIA, L.A.E.	6,28	6,03	0,25	4,1%

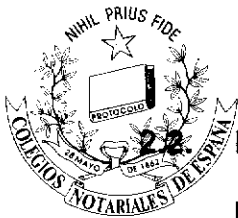
(*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.

Los ingresos por tráfico de pasaje de Iberia, L.A.E. disminuyeron un 1,2% en 2002, debido a la reducción de oferta. La distribución por sectores de los ingresos por tráfico de pasajeros fue la siguiente:

Ingresos de pasaje (millones €)	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
MADRID-BARCELONA	228,5	238,4	-9,9	-4,2%
PENÍNSULA-CANARIAS	282,7	308,7	-26,0	-8,4%
MADRID-PENÍNSULA (*)	379,9	357,9	22,0	6,1%
RESTO DOMÉSTICO	371,6	367,8	3,8	1,0%
DOMÉSTICO	1.262,7	1.272,8	-10,1	-0,8%
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	44,0	52,1	-8,1	-15,5%
PAÍSES U.E.	1.001,0	963,7	37,3	3,9%
OTROS PAÍSES EUROPEOS	81,5	81,0	0,5	0,6%
MEDIO RADIO	1.126,5	1.096,8	29,7	2,7%
AMÉRICA NORTE	284,2	296,1	-11,9	-4,0%
AMÉRICA CENTRO	522,0	513,5	8,5	1,7%
AMÉRICA SUR	252,9	318,3	-65,4	-20,5%
ÁFRICA SUR y RESTO	33,1	26,6	6,5	24,4%
LARGO RADIO	1.092,2	1.154,5	-62,3	-5,4%
TOTAL IBERIA, L.A.E.	3.481,4	3.524,1	-42,7	-1,2%

(*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.





IBERIA CARGA

Durante el año 2002, Iberia Carga tuvo que hacer frente a una persistente debilidad de la demanda en la mayor parte de los mercados donde opera: Europa, Atlántico Norte y, sobre todo, Atlántico Sur. A pesar de ello, la aportación de esta unidad de negocio a los resultados de la compañía (en términos de resultado de explotación sin incluir el gasto interno por alquiler de bodegas) superó los objetivos previstos para este ejercicio.

La mencionada apatía de los diferentes mercados, perjudicados por la mala coyuntura económica general, fue el motivo principal de la reducción de la actividad en un 5,4%, en términos de toneladas-kilómetros transportadas (TKTs) y del consecuente descenso de los ingresos de tráfico en un 6,4%, todo ello con relación al ejercicio anterior. Estos descensos de Iberia Carga estuvieron en sintonía con el mal comportamiento de sus principales mercados.

Según datos de la Asociación Europea de Líneas Aéreas (AEA), los TKTs agregados de las compañías europeas que operan en el Atlántico Sur bajaron un 13% en 2002 con relación al año anterior. La crisis en Argentina se hizo patente a partir de diciembre de 2001 y continuó durante todo el año 2002. También sufrieron una fuerte contracción los mercados de Brasil y Chile.

El tráfico también descendió en Europa, sobre todo durante el segundo semestre. En esta región, el tráfico de la AEA se redujo un 11,5% en el conjunto del año. Finalmente, el Atlántico Norte también fue uno de los mercados más afectados por la crisis del sector, con una caída del 5,6% con relación a las TKTs por el conjunto de miembros de la AEA durante el año anterior.

Por su parte, el Atlántico Medio mostró un mejor comportamiento, ya que los TKTs agregados de las compañías de la AEA crecieron un 6,3% respecto a 2001. Iberia Carga continuó utilizando La Habana como plataforma de tránsitos hacia otros destinos del área, como México y países de Centro América.

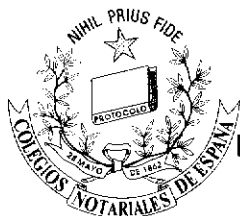
Otro aspecto que dificultó la gestión de Iberia Carga fue la inestabilidad de la oferta disponible en las rutas de largo radio, debido a las modificaciones del programa comercial, que se hicieron para ajustar la oferta, y a los cambios de flota con distinta capacidad.

Los ingresos unitarios tuvieron un buen comportamiento durante la primera mitad del año. Sin embargo, a partir de junio de 2002, la notable depreciación del dólar frente al euro afectó sustancialmente a los ingresos de Iberia Carga, pues alrededor de un 25% de ellos están referidos a la moneda americana. Este hecho supuso unos 3 millones de euros menos en ingresos de tráfico. Además, un creciente exceso de capacidad de carga produjo una mayor presión en los precios.

En referencia a los costes de explotación, cabe destacar la reducción del número de empleados en Iberia Carga, pues la aplicación del ERE permitió la prejubilación de un 10%, aproximadamente, de su plantilla. También se alcanzó el objetivo de ahorro del PROICO.

En el mes de octubre de 2002, Iberia Carga obtuvo la renovación de la certificación ISO 9002.





Los principales parámetros de actividad son los siguientes:

	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
TKOs (millones)	1.307	1.269	38	3,0
Bodegas	1.200	1.184	16	1,4
Cargueros	107	85	22	25,9
TKTs (millones)	850	899	-49	-5,5
Bodegas	798	856	-58	-6,8
Cargueros	52	43	9	20,9
Coefficiente de ocupación (%)	65,0	70,8	-5,8	n.s.
Bodegas	66,5	72,3	-5,8	n.s.
Cargueros	48,6	50,7	-2,1	n.s.
Ing. medio TKT (cént. € / TKT)	26,81	27,12	-0,3	-1,1
Ingresos de carga (millones €)	228,0	243,7	-15,7	-6,4
Plantilla equivalente (núm. personas)	1.104	1.206	-102	-8,5

2.3. IBERIA HANDLING

En el ejercicio 2002, la actividad total de este negocio, en términos de aviones ponderados atendidos, experimentó una bajada del 1,9% sobre el año anterior. La actividad disminuyó para la propia Iberia, L.A.E. (-6,3%), a causa de la reducción de su oferta, y se incrementó para la franquiciada Air Nostrum (19,7%). En cuanto a la actividad para terceras compañías (incluida Binter Canarias), se mantuvo prácticamente en los mismos niveles del año 2001 (-0,4%), aumentando la proporción de los servicios realizados a compañías nacionales.

Los ingresos de explotación (incluyendo la facturación interna al negocio de "Línea Aérea") superaron los 484 millones de euros en 2002, subiendo un 0,6% respecto al año anterior. El incremento de la actividad para Air Nostrum y terceras compañías nacionales, junto a la nueva tarifa "H" implantada por AENA desde enero de 2002 para cobrar el uso de los espacios e instalaciones aeroportuarias, que supuso, igualmente, un aumento de gastos en torno a 4,3 millones de euros, explican el crecimiento de los ingresos, que superaron las previsiones iniciales.

La plantilla equivalente disminuyó en 137 personas respecto a 2001. De acuerdo con el ERE, se prejubilaban 720 personas y hubo 20 bajas incentivadas. En diciembre de 2002, sobre la base de los acuerdos firmados con la extensión del XV Convenio Colectivo del Personal de Tierra, empezaron las transformaciones de los contratos de personal eventual, produciéndose 359 transformaciones de personal eventual a personal fijo a tiempo parcial.

La implantación de diversos programas del PROICO ha generado un ahorro de 4,4 millones de euros.

Durante el año 2002 se realizó un diagnóstico del impacto medioambiental de las actividades de asistencia de pasajeros y rampa en todos los aeropuertos españoles. Finalizado el mismo, se planificaron las distintas fases de trabajo que deben culminar, en la primera parte del año 2003, en la obtención de la certificación según norma UNE-EN ISO 14001.





El siguiente cuadro refleja los principales parámetros de actividad de Iberia Handling:

	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Aviones ponderados atendidos (miles)	431,4	439,9	-8,5	-1,9
Ingresos handling a terceros (millones €)	232,9	229,5	3,4	1,5
Ingresos de explotación (millones €)	484,2	481,4	2,8	0,6
Ingresos explotación / avión pond. (€)	1.122,5	1.094,4	28,1	2,6
Productividad (horas tot. / avión pond.)	31,40	31,50	-0,1	-0,3
Plantilla equivalente (núm. personas)	7.906	8.043	-137	-1,7

2.4. IBERIA MANTENIMIENTO

La Dirección de Material de Iberia, L.A.E. (Iberia Mantenimiento / Iberia Maintenance) es la responsable del mantenimiento de los aviones de la compañía, y también presta servicios de asistencia técnica a terceros, entre ellos, a más de cincuenta aerolíneas tanto nacionales como extranjeras.

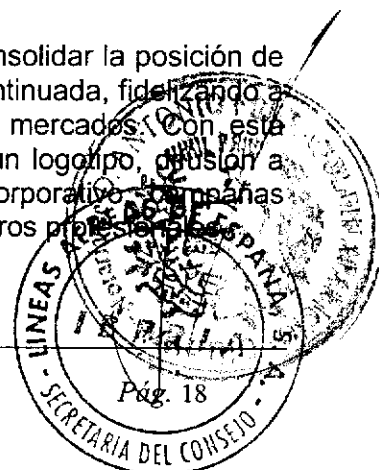
Iberia Mantenimiento realizó un total de 110 revisiones tipos "C" y "D" a distintas flotas, y un centenar de revisiones de motor durante el año 2002. Junto a las revisiones periódicas y servicios habituales, esta unidad realizó otras actividades: tareas vinculadas a la devolución de flotas alquiladas; trabajos relacionados con la retirada de operación y venta de los modelos A-300, B-727, DC-9 y DC-10, así como otros inherentes a la incorporación de los nuevos aviones; o sustitución de los paneles interiores de las bodegas en la flota A-320.

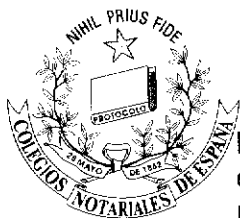
La plantilla equivalente de Iberia Mantenimiento disminuyó un 6,9% respecto a 2001, debido a la aplicación del ERE, reduciéndose en mayor proporción el personal indirecto que la mano de obra directa (MOD). Así, aunque el volumen de actividad fue algo inferior al de 2001, los índices de productividad se mantuvieron en niveles elevados.

En lo relativo a la actividad para Iberia, L.A.E., se mantuvo la mejora alcanzada en los tiempos de revisión de flota. El trabajo subcontratado al exterior continuó disminuyendo, debido a la retirada total de flotas con una elevada proporción de servicios subcontratados (B-767 y B-737) y a una mejor utilización de los recursos propios.

Respecto a la actividad para terceros, la Dirección de Material se esforzó durante el año 2002 en compensar la pérdida de algunos clientes tradicionales con elevado peso, como Aerolíneas Argentinas, con otros clientes de mercados emergentes, como China, y con la colaboración con algunos fabricantes. En su conjunto, la cifra de negocios con terceros se mantuvo en un nivel similar a la del año anterior.

Las actuaciones del área comercial estuvieron orientadas a consolidar la posición de Iberia Mantenimiento en el mercado internacional, de forma continuada, fidelizando a los clientes actuales y mejorando su penetración en nuevos mercados. Con esta meta, se potenció su imagen exterior mediante: creación de un logotipo, difusión a través de Internet, edición de dossier comercial y folleto corporativo, campañas publicitarias en prensa especializada y participación en encuentros profesionales.





En el ámbito internacional, dentro de las acciones comerciales destacó la firma - en el año 2002 - de contratos con los fabricantes Rolls-Royce, para la revisión de motores RB211-535E4, y General Electric, para los motores CFM56-5A/5B/5C4. En referencia a los acuerdos con operadores aéreos, durante 2002 se realizaron servicios a Alitalia, TAP Air Portugal, Meridiana, Olympic Airways, AAR Component Services, Avianca, Iran Air, Onur, Cameroon Airlines, Free Bird, Royal Nepal Airlines y Air Anatolia, entre otros. Cabe resaltar, por su elevado potencial futuro, la creciente penetración de Iberia Mantenimiento en el mercado chino, realizando trabajos para China Northwest Airlines, China Southwest Airlines, Xinjiang Airlines y Zhejiang Airlines. También en el ámbito nacional se efectuaron trabajos de revisión de aviones, motores y componentes para las compañías Spanair, Iberworld, Air Nostrum y LTE International Airways, entre otras.

En el mes de octubre, la Dirección de Material recibe del Área de Inspecciones Industriales de la Dirección General de Armamento y Material (DGAM) del Ministerio de Defensa, el certificado de calidad PECAL 120, donde se acredita que cumple con los requisitos de calidad establecidos por la OTAN para el mantenimiento de aviones militares usados en el Transporte de Personalidades por las Fuerzas Aéreas Españolas; también de motores de aeronaves militares, como el Pegasus del avión Harrier, turbinas de helicópteros y aviones de la Armada Española; componentes de avión; y, finalmente, servicios especializados de mantenimiento. Conjuntamente se obtiene la JAR 145 para el mantenimiento de los A310s hasta la revisión C, aviones dedicados al transporte de personalidades.

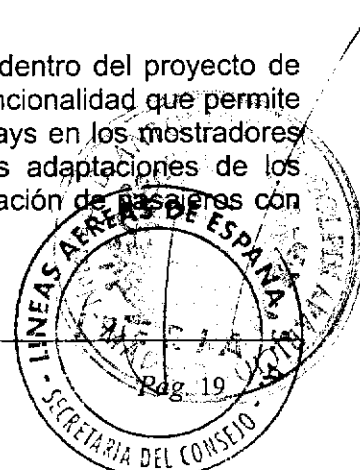
Iberia Mantenimiento efectúa un exhaustivo control de calidad en todos sus trabajos, lo que le ha permitido obtener las certificaciones que conceden las Autoridades Aeronáuticas de Europa y Estados Unidos: JAA (Joint Aviation Authorities) y FAA (Federal Aviation Administration) respectivamente. En agosto de 2002 también recibió la certificación ISO 17025 (por parte de ENAC), que acredita la calidad de los servicios de su laboratorio de Metrología, en el que se realiza la calibración de los equipos utilizados en la revisión y mantenimiento de los aviones.

Los principales parámetros de actividad han tenido la siguiente evolución:

	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Número de revisiones	210	230	-20	-8,7
HH producción plantilla propia (miles)	2.697	2.949	-252	-8,5
MOI / MOD (%)	50,2	53,8	-3,6	-6,7
Ingresos asistencia técnica (millones €)	91,3	94,5	-3,2	-3,4
Ingresos explotación externos (millones €)	97,5	98,9	-1,4	-1,4
Plantilla equivalente (núm. personas)	3.831	4.116	-285	-6,9

2.5. IBERIA SISTEMAS

En el área de Alianzas, durante el año 2002 se desarrolló, dentro del proyecto de "joint venture" (riesgo compartido) con British Airways, una funcionalidad que permite realizar la facturación de pasajeros de vuelos de British Airways en los mostradores de facturación de Iberia, L.A.E. También se terminaron las adaptaciones de los sistemas para permitir la implantación de acuerdos de fidelización de pasajeros con las líneas aéreas TAP Air Portugal y SWISS.





En el área de Control y Administración, se terminó el nuevo sistema de intervención de la venta, que sustituye al servicio externo que estaba contratado hasta el momento. El sistema detecta las ventas incorrectas por fraude o por errores en la emisión de billetes por parte de las agencias.

En el área de Recursos Humanos, dentro del Portal de Servicios al Empleado en Intranet, se dio a los empleados, entre otras facilidades, la posibilidad de consultar sus recibos de nómina (incluyendo los datos fiscales de los billetes utilizados), los vales de comida para los restaurantes concertados, acceso a las convocatorias internas de empleo y consultas personales.

En el ámbito Comercial, se lanzó la Tarjeta de Fidelización del Puente Aéreo que se puso en explotación durante el mes de diciembre. Este producto será clave para competir en el puente aéreo con la futura apertura del AVE Madrid - Barcelona. Por otra parte, se incorporaron al sistema de gestión de ingresos nuevas funcionalidades para optimizar los ingresos por avión.

En el área de Relación con el Cliente, la acción más destacada fue la elaboración de una nueva versión Iberia.com, con el objetivo de mejorar la imagen y ampliar funcionalidades del portal B2C de la compañía, que tan buenos resultados de visitas y comercialización ha dado. El lanzamiento de esta nueva página web se realizó a comienzos del 2003.

En el área de Aeropuertos, se instalaron las primeras máquinas de auto-facturación en los aeropuertos, con el propósito de aumentar la comodidad del cliente y reducir tiempos de espera.

En el área de Carga se terminó de implantar el sistema de Administración de Carga en las delegaciones, y se puso en marcha un sistema de facturación de handling a otras compañías y nuevos módulos del proyecto de "Gestión de Ingresos".

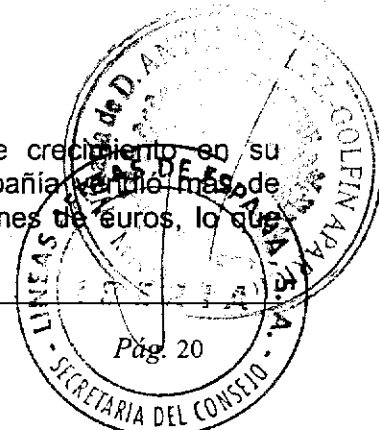
En el área de Material, se terminó el proyecto GRECO que permite registrar y visualizar gráficamente los daños causados en los aviones y su posible reparación. También se finalizó la gestión de la documentación técnica para el CIM, cuya visualización se realiza a través de su web. Además, en curso de implantación está el programa SAP (proyecto "Imagina").

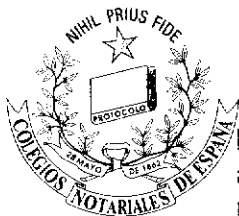
2.6. DESARROLLO DE NUEVOS PROYECTOS

Iberia, L.A.E. continuó desarrollando diversos proyectos que responden al objetivo estratégico de liderar la utilización de nuevas tecnologías en el sector. En esta línea destaca el uso de Internet, una herramienta que permite elevar los ingresos y mejorar la relación con los clientes (B2C), así como reducir los costes y racionalizar la relación con los proveedores (B2B).

2.6.1. IBERIA.COM

En el ejercicio 2002, Iberia.com experimentó un importante crecimiento en su volumen de negocio. A través de este canal propio, la compañía vendió más de medio millón de billetes y sus ventas superaron los 100 millones de euros, lo que representa crecer un 35% respecto al año anterior.





En el mes de octubre se lanzó la nueva plataforma Iberia.com, una de las más avanzadas en el sector aéreo europeo, capaz de ofrecer unas páginas totalmente personalizadas, de acuerdo al perfil individual de cada uno de los clientes de Iberia, L.A.E., y basadas en su historial de viajes. La renovada web se presenta como una página mucho más dinámica y adaptable en el tratamiento de los diferentes contenidos y entró en funcionamiento a principios de 2003. Desde entonces, el número de accesos diarios ha crecido notablemente.

El renovado diseño del sitio de Iberia, L.A.E. en Internet ha incluido nuevas funcionalidades y servicios como: "Iberia Plus Online", donde los usuarios del programa de fidelización podrán consultar saldos y extractos personalizados, así como un "Catálogo de Ofertas", un paquete turístico "Fly&Drive.com" (que incluye el desplazamiento en avión y el alquiler de un vehículo en el lugar de destino), "Búsqueda de Vuelos" (con ofertas de tarifas económicas), o "Adhesión Online Iberia Plus" (para aquellos clientes de la compañía que no sean titulares del programa y deseen incorporarse). También posibilita obtener información y reservas de los paquetes turísticos de Viva Tours.

Asimismo, el cliente seguirá teniendo acceso a los servicios que anteriormente Iberia.com ofrecía, tales como la posibilidad de ver, en tiempo real, las salidas y llegadas de los vuelos que estén operando, previsiones meteorológicas de su destino, disponibilidad de plazas en los vuelos que más le interesen, información del Grupo Iberia, Guía del Pasajero o Tienda a Bordo, entre otras.

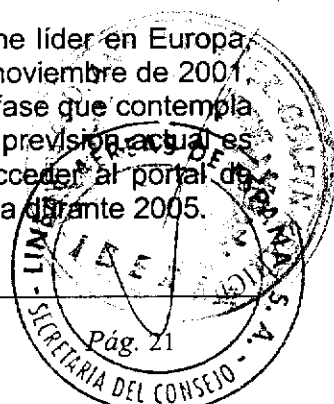
Durante el año 2002, la compañía continuó ampliando su red de Internet con la apertura de cinco nuevas páginas web en Europa. De este modo, Bélgica, Dinamarca, Holanda, Suecia, Luxemburgo y Suiza cuentan, desde el mes de julio de 2002, con sus propias páginas web, en las que se pueden reservar plazas y comprar billetes para toda la red de Iberia, L.A.E. La expansión internacional estará enfocada a tener una web en todos los países en los que la compañía esté presente. Hasta el momento, son un total de catorce países, incluido España, los que cuentan con su propia página.

Iberia, L.A.E. continúa siendo la compañía líder en el comercio electrónico en España, con 61.000 accesos únicos diarios a su web en días laborables durante el pasado año. La página web de Iberia, L.A.E. fue galardonada en 2002, por tercer año consecutivo, con los premios "iBest" (que se conceden a las mejores páginas de Internet en España) en las categorías de comercio electrónico y transportes.

2.6.2. OPODO

En junio de 2001, nueve aerolíneas europeas (Iberia, L.A.E., British Airways, Air France, Lufthansa, Finnair, Alitalia, Aer Lingus, Austrian Airlines y KLM) inauguraron el nuevo portal de viajes en Internet denominado Opodo, en cuyo proyecto se llevaba trabajando desde hacía más de un año. La participación de Iberia, L.A.E. en esta iniciativa es del 9,1%.

Opodo, cuyo objetivo es convertirse en la agencia de viajes Online líder en Europa, está realizando un proceso de implantación gradual. A finales de noviembre de 2001, Opodo comenzó a operar en Alemania, iniciando así una primera fase que contempla la implantación en Reino Unido y Francia entre 2002 y 2003. La previsión actual es que los clientes de España, Holanda, Italia y Suecia puedan acceder al portal de viajes en 2004; y que también se implante en Dinamarca y Noruega durante 2005.



El objetivo del proyecto CRM ("Customer Relationship Management") es implantar un nuevo modelo comercial que, apoyado en la gestión integral de las bases de datos de Iberia, L.A.E., permita conocer de un modo individualizado las necesidades de nuestros clientes, así como integrar la experiencia que pueden tener éstos en los diferentes puntos de contacto con la compañía, con el fin de desarrollar una relación más fructífera, rentable y prolongada en el tiempo.

La Dirección Comercial de Iberia, L.A.E. puso en marcha este ambicioso proyecto en el año 2001, cuando realizó el diseño y definición del modelo de gestión, que se asienta en la consideración del cliente como centro de toda la actividad empresarial. A lo largo de 2002 ha trabajado en su implantación. Así, en el ámbito de "Inteligencia de cliente", se ha puesto en explotación la primera versión de la base de datos de clientes. Respecto a "Experiencia de cliente", se están desarrollando los procesos de implantación de las funcionalidades CRM en los diferentes puntos de contacto, y la previsión es realizar la implantación completa a partir de junio de 2003. En "Marketing Relacional" se han definido tanto la gestión de funcionalidades por valor, como el proceso de planificación, ejecución y seguimiento de campañas dirigidas a grupos específicos de clientes de Iberia Plus. Se han ejecutado dos campañas piloto y se encuentra en fase de desarrollo la herramienta de gestión de campañas.

Se estima que la inversión total requerida por el proyecto hasta su finalización en 2003 se aproximará a 16 millones de euros, incluyendo tanto la inversión tecnológica (software y hardware) como los gastos en el desarrollo de reglas de negocio.

2.6.4. BILLETE ELECTRÓNICO

Iberia L.A.E. ha sido pionera en España en la implantación del billete electrónico o ciberticket, una iniciativa orientada a ofrecer una mayor comodidad a nuestros clientes. Esta nueva modalidad de billete constituye un registro electrónico residente en una base de datos que, al no tener un soporte físico en papel, ofrece múltiples ventajas, como la obtención de reserva y billete en una misma llamada, la posibilidad de cambiar vuelos sin desplazarse, o la desaparición del riesgo de su pérdida. A lo largo del año 2002, la compañía amplió el número de vuelos donde es posible utilizar el billete electrónico, añadiendo sus destinos europeos más importantes como Alemania, Austria, Bélgica, Italia, Portugal o Reino Unido, a todas las rutas domésticas, que ya disfrutaban de esta ventaja en el año 2001. En el ejercicio 2002 fueron emitidos cerca de 737.000 billetes electrónicos, lo que supone multiplicar por más de tres la cifra del año anterior.





AUTO-FACTURACIÓN

Con la finalidad de mejorar el servicio al cliente, en mayo de 2002 Iberia, L.A.E. inició la instalación de máquinas de auto-facturación en los principales aeropuertos españoles. De este modo, los pasajeros que viajen sin equipaje pueden reducir el tiempo de espera, obteniendo por sí mismos la tarjeta de embarque, en lugar de pasar por los mostradores de facturación convencionales. El nuevo sistema constituye una alternativa autónoma, sencilla y rápida a la facturación, resultando especialmente atractivo para los titulares de tarjetas Iberia Plus, que pueden acceder al registro de su vuelo con la simple inserción de su tarjeta. En una primera fase, se instalaron 39 máquinas en nueve aeropuertos españoles. Dada la excelente acogida, la compañía ha continuado colocando estas máquinas no sólo en otros aeropuertos, sino también en las rutas de acceso hacia éstos, como en los Recintos FERIALES de Madrid y Barcelona, en el intercambiador de transportes de Nuevos Ministerios de la capital de España, o incluso en algún hotel. Los únicos requisitos para poder realizar la auto-facturación son haber realizado una reserva previa, pudiendo utilizar tanto el billete impreso como el ciberticket y volar sin equipaje a aquellos destinos de la red de Iberia en los que no se requiera la comprobación personal del pasaporte u otro requisito de seguridad.

Las mencionadas máquinas de auto-facturación son válidas para cualquier trayecto doméstico de la red de Iberia, excepto el Puente Aéreo, que al funcionar sin reservas dispone de un sistema de facturación específico que también ha sido mecanizado utilizando tecnología de vanguardia. En diciembre de 2002 la compañía puso a disposición de sus clientes la tarjeta Visa Iberia Puente Aéreo, que incorpora un "chip" que permite su lectura por simple proximidad a las máquinas de autoservicio instaladas en las terminales de los aeropuertos de Barcelona y Madrid. Este sistema permite a los clientes obtener en una sola operación y en pocos segundos el billete, la tarjeta de embarque y la factura. Además, el cargo no se efectúa hasta que el pasajero llega a su destino, y también permite agilizar el embarque al avión.

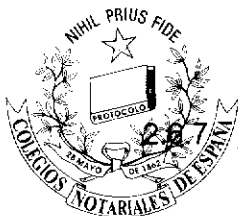
2.6.6. e-PROCUREMENT (COMPRAS ELECTRÓNICAS)

Durante el ejercicio 2002 se ha continuado trabajando en la implantación del proyecto e-Procurement. Como es conocido, el objetivo central de este proyecto es reducir progresivamente el coste de las compras. Para ello, se ha llevado a la práctica una nueva metodología de compras, y se están aplicando nuevas formas de contratación como la negociación electrónica y las subastas, que permiten poner en competencia en tiempo real a un número elevado de proveedores.

Simultáneamente, se está finalizando el desarrollo de herramientas para la gestión transaccional, con el objetivo de mecanizar los procesos. Con este fin, se está desarrollando la herramienta "Portal del Comprador", la cual automatizará y facilitará las tareas del colectivo de compradores en Iberia, L.A.E. También nos encontramos en la última etapa del proyecto de la herramienta del "Portal del Proveedor", cuyo objetivo es facilitar la comunicación y desarrollar los procesos de facturación electrónica con nuestros proveedores.

A finales de 2002, el volumen de inversión y gastos realizados en el desarrollo del proyecto ascendía a 9,6 millones de euros acumulados desde su inicio, en enero de 2001, habiendo conseguido durante este periodo unos ahorros que ya superan ampliamente la inversión realizada.





OTROS PROYECTOS B2B

Iberia, L.A.E. participa en Cordiem LLC, empresa "Business to Business" en el sector de la aviación. Este portal, constituido en 2001 como un negocio independiente con sede en Washington, es una plataforma electrónica de compras directas, participada por nueve compañías aéreas (Air France, British Airways, American Airlines, Delta Airlines y United Airlines, entre otras) y por tres fabricantes del sector (United Technologies Corp., Honeywell International Inc. y BF Goodrich Co.).

El proyecto Cordiem se ha visto afectado por la crisis del sector de transporte aéreo, a consecuencia de los atentados del 11 de septiembre, que perjudicó especialmente a los socios norteamericanos y supuso una evolución más lenta de lo previsto en el plan de negocio inicial, obligando a Cordiem a realizar un importante ajuste económico, concentrando los recursos disponibles en el área de Material Aeronáutico. El portal de combustibles, JetA, participado por Cordiem, destinado a canalizar las operaciones de negociación y aprovisionamiento de combustible, finalizó sus operaciones a finales de 2002.

Durante el año 2002, la actividad de Iberia, L.A.E. en Cordiem se ha centrado en eventos electrónicos a través del portal, en distintas áreas (combustible, servicio a bordo, material aeronáutico), con un volumen negociado de 3 millones de euros y un ahorro del 25%, 750.000 euros.

En julio de 2001, Iberia, L.A.E. junto a otras cuatro importantes empresas españolas (Telefónica de España, TPI Páginas Amarillas, BBVA e-commerce y Repsol YPF) realizaron la constitución definitiva de Adquira, un portal horizontal de compra de bienes y servicios indirectos entre empresas a través de Internet.

Durante 2002, Adquira ha continuado aportando soluciones de compra y negociación a todos los segmentos y empresas, desde las grandes corporaciones hasta pequeñas empresas. La actividad que había sido prevista a principios del año 2002 se ha visto ralentizada, pero se han reducido de forma importante los gastos de explotación y ha mejorado significativamente el EBITDA. Durante el pasado ejercicio se ha negociado en Adquira un volumen de 385,5 millones de euros en productos y servicios de diversas categorías, como Productos de Mercado, Obras y Sistemas de Información, entre otros.

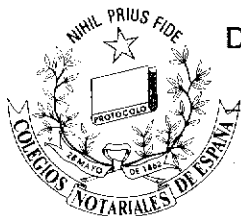
En conjunto, la evolución de Adquira ha sido favorable. Iberia, L.A.E. ha realizado 38 negociaciones electrónicas en Adquira durante el año 2002 por un importe de 30 millones de euros. Y en el año 2003, Iberia, L.A.E. estrechará la colaboración con el resto de socios presentes en la plataforma, para reforzar el desarrollo del proyecto.

2.7. RESPONSABILIDAD SOCIAL

2.7.1. ACCIÓN SOCIAL

La acción social de Iberia, L.A.E. se centra en apoyar entidades de interés social, cultural y deportivo, bien directamente o a través de su infraestructura operativa, el voluntariado de sus empleados y el acceso al empleo de personas con discapacidad.





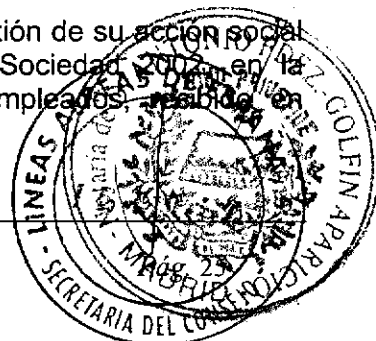
Destacan las siguientes iniciativas:

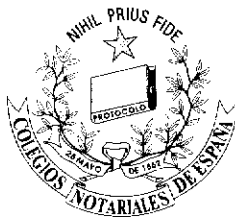
Mano a Mano, asociación promovida por sus empleados en 1994, cuenta con más de 2.000 socios y 150 voluntarios permanentes. Se dedica a facilitar el transporte de ayuda humanitaria a países en vías de desarrollo, aprovechando espacios vacíos en cabina o en las bodegas de los vuelos regulares de la compañía. En 2002, ha entregado más de 152 toneladas de alimentos, ropa, calzado, material sanitario, material escolar y juguetes, sobrepasando las 1.000 toneladas transportadas desde su puesta en marcha. Además de apoyar con su infraestructura operativa, Iberia, L.A.E. ha fletado más de 30 vuelos especiales en los últimos 5 años.

- *Asociación de Empleados de Iberia Padres de Minusválidos (APMIB)* también es una iniciativa surgida de los empleados. Cuenta con seis centros ocupacionales y especiales de empleo en los que trabajan 1.800 personas con discapacidad en actividades como el estuchado de elementos para pasajeros de aviones o la imprenta. El 90 por ciento de sus ingresos proceden de los servicios contratados por Iberia, L.A.E..
- *Fundación Tutelar APMIB* promueve y gestiona residencias y centros de acogida para personas con discapacidad, en situación de orfandad o desamparo. Durante 2002, y con la colaboración de Iberia, L.A.E., ha puesto en marcha un centro integral de atención sociolaboral para personas con discapacidad (proyecto IMHOTEP) y ha comenzado las obras para la creación de un Centro Residencial en Motril, Granada.
- La compañía también intenta facilitar la acción social de sus clientes. Entre sus principales actividades destacan: la campaña de recogida de monedas de los pasajeros de vuelos internacionales para apoyar a Special Olympics, que ha permitido obtener 63.500 euros durante 2002; la posibilidad de donar los puntos acumulados en la tarjeta Iberia Plus a Fundación Codespa, que permitió poner en marcha el centro de formación integral Nemocón durante 2002, para la rehabilitación y formación de niños de la calle de Colombia.
- Iberia, L.A.E. colabora desde hace más de 10 años con la Organización Nacional de Trasplantes, transportando una media anual de 150 órganos destinados a trasplantes.
- La compañía ha firmado acuerdos con el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y con la Agencia Española de Cooperación Internacional a través de los cuales ofrece precios especiales en sus vuelos a más de 128 ONGs, Fundaciones y Asociaciones que trabajan en el ámbito de la acción social en España y en la cooperación internacional.
- Además, Iberia, L.A.E. actúa en situaciones de emergencia. Por ejemplo, ha puesto 50.000 plazas de avión a disposición del Comisionado de Ayuda a Galicia tras el hundimiento del barco petrolero Prestige.

La compañía incluye un capítulo específico sobre acción social en su Intranet. Además, su Informe Anual correspondiente a 2002 va acompañado, por primera vez, de un documento complementario con información relevante sobre su acción social.

Iberia, L.A.E. ha recibido diversos reconocimientos por la gestión de su acción social durante 2002. Entre ellos destaca el Premio Empresa y Sociedad 2002 en la modalidad de mejor acción social en colaboración con empleados, recibido en febrero de 2002 de manos de S.A.R. El Príncipe de Asturias.





También hay que señalar que Iberia, L.A.E. alcanzó el primer puesto en el Ranking 2002 de empresas mejor percibidas por su acción social en el apartado de programas en colaboración con empleados, y el cuarto por su acción social general. El ranking se elabora a partir de la valoración de 150 expertos de ámbitos como las organizaciones sociales, empresas, escuelas de negocios, consultores y líderes de opinión, coordinado por Fundación Empresa y Sociedad.

2.7.2. POLÍTICA DE MEDIO AMBIENTE

Iberia, L.A.E., en línea con su política medioambiental, viene acometiendo distintas actividades y proyectos relacionados con la gestión en este ámbito.

De acuerdo a las pautas marcadas por la Resolución de 25 de marzo de 2002 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, por la que se aprueban normas para el reconocimiento, valoración e información de los aspectos medioambientales en las cuentas anuales, la Sociedad dispone de una serie de cuentas ambientales dentro de su sistema general contable, para que las distintas áreas presupuesten los gastos de carácter medioambiental, entendiendo por tales cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente. En este sentido, a finales del ejercicio 2001 la compañía comenzó a implantar un sistema de contabilidad ambiental con el objetivo de mejorar la información ambiental disponible.

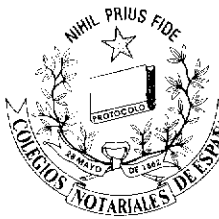
A lo largo del ejercicio 2002, la Sociedad ha invertido en gastos ambientales por importe de 895.297,31 euros, que se encuentra registrado en los epígrafes "62, 63, 65 y 67" de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias y del Balance de Situación.

Iberia, L.A.E. ha asumido un fuerte compromiso con la protección del medio ambiente. En el ámbito organizativo, esta responsabilidad recae en la Unidad de Medio Ambiente, englobada en la Secretaría General Técnica, cuya misión es la coordinación de actuaciones y programas en materia medioambiental, así como la sensibilización de todos los empleados de la compañía. Asimismo, Iberia, L.A.E. cuenta con responsables de medio ambiente en las unidades de negocio que puedan tener repercusión ambiental, constituyéndose así un grupo interno de gestión medioambiental que es coordinado por la Unidad de Medio Ambiente.

En el ejercicio 2002, la Sociedad editó la Memoria de Medio Ambiente 2001-2002, que refleja las actividades desarrolladas y los objetivos alcanzados por la compañía en el campo de la gestión medioambiental durante el ejercicio 2001 y primer trimestre del ejercicio 2002. Asimismo, Iberia, L.A.E. ha elaborado la Memoria de Responsabilidad Social del ejercicio 2002 que incluye todo lo relativo a medio ambiente, siguiendo los criterios establecidos en la metodología del documento "Sustainability Reporting Guidelines 2002" de la organización "Global Reporting Initiative" (GRI).

Respecto a los actuales sistemas implantados por la Sociedad con la finalidad de reducir el impacto medioambiental de sus instalaciones, Iberia, L.A.E. cuenta con un Sistema de Gestión Medioambiental, basado en la Norma internacional UNE-EN ISO 14001:1996, implantado en la actividad de Handling de Pasajeros y Rampa de los 39 aeropuertos nacionales, cuya certificación por una entidad acreditada está prevista para el ejercicio 2003. Asimismo, la Sociedad está elaborando e implantando nuevos procedimientos operativos de gestión de residuos, emisiones y vertidos en diferentes áreas tales como la Dirección de Material, la Dirección de Carga y la Subdirección de Infraestructura Industrial de la Secretaría General Técnica.



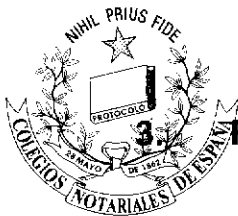


Por otro lado, en los últimos años se han acometido importantes inversiones en las Zonas Industriales de Iberia, L.A.E. en Madrid para la mejora de la depuración de las aguas residuales y de la gestión de los residuos peligrosos, existiendo además un control analítico periódico de los parámetros contaminantes de los vertidos y de las emisiones a la atmósfera.

En lo relativo a la flota de aeronaves, la Sociedad ha continuado desarrollando una política medioambiental eficiente. Finalizada en 2001 la renovación de los modelos que generaban un mayor consumo de combustible y por tanto una mayor cantidad de emisiones atmosféricas, se continuó durante el ejercicio 2002 adquiriendo aviones que incorporan nueva tecnología capaz de reducir el consumo en un 20%, tales como los modelos A-320 y A-340. Adicionalmente, durante el ejercicio 2002 se ha desarrollado un análisis técnico para la renovación de los aviones más antiguos que aún permanecían en la flota de largo radio de la Sociedad (B-747-200). La decisión final sobre esta renovación ha sido tomada por el Consejo de Administración a finales de enero de 2003.

Los requisitos tecnológicos contemplados en el Plan de Renovación de la Flota de Iberia, L.A.E. sitúan a los nuevos aviones dentro de los límites de la reciente normativa acústica aprobada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que será de aplicación a partir de enero de 2006.





RECURSOS

3.1. FLOTA

El siguiente cuadro muestra la composición de la flota operada por Iberia, L.A.E. al 31 de diciembre de 2002 en operación de pasaje:

Tipo flota	Propiedad	Arrendamiento Financiero	Arrendamiento Operativo	Wet lease	Total Operada
B-747 (a)	6	-	2	-	8
B-757	-	1	18	-	19
A-300	-	-	-	-	-
A-319	-	-	4	-	4
A-320	10	10	35	-	55
A-321	-	2	3	-	5
A-340	-	-	18	-	18
MD-87	19	-	5	-	24
MD-88	13	-	-	-	13
TOTAL(b)	48	13	85	-	146

(a) No incluye un avión en régimen de arrendamiento operativo que a 31 de diciembre de 2002 se encontraba parado en proceso de reparación previo a su devolución.

(b) No se tiene en cuenta la flota inactiva.

El 31 de diciembre del año anterior había un total de 144 aviones de pasaje disponibles. La siguiente relación muestra el detalle de las incorporaciones y bajas sucedidas durante 2002, que explican el incremento neto de 2 aviones operativos:

Incorporaciones

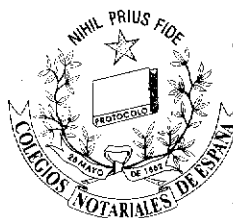
- 3 A-320 en arrendamiento financiero.
- 1 A-321 en arrendamiento operativo.
- 3 A-340 en arrendamiento operativo.
- 1 B-757 en arrendamiento operativo.

Retiros

- 5 A-300 en propiedad.
- 1 B-747 en arrendamiento operativo, no disponible a final de 2002 y pendiente de devolución.

Adicionalmente, durante el ejercicio 2002, la compañía realizó operaciones de "venta con retroalquiler" (un A-320 y dos A-321), y traspasó dos A-320 que estaban en arrendamiento financiero a régimen de propiedad.





A finales de 2001, debido a la crisis del sector aéreo, Iberia, L.A.E. había decidido retrasar la llegada de diecisiete nuevos aviones de corto y medio radio. Sin embargo, la paulatina recuperación del tráfico durante el año 2002, le llevó a incorporar tres nuevos aviones Airbus A-320 en arrendamiento financiero desde abril y mayo, y un nuevo Airbus A-321 en arrendamiento operativo en el mes de noviembre. Ambos tipos de flota son de la misma familia, pero tienen distinta configuración de la cabina de pasajeros: 150 y 187 plazas respectivamente.

Asimismo, de acuerdo con el Plan de Renovación y Ampliación de flota iniciado en 1998, Iberia, L.A.E. incorporó tres Airbus A-340 durante el último año, que se unen a la flota de largo radio.

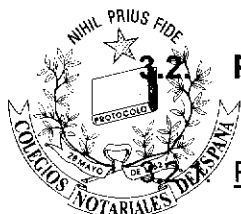
En el mes de octubre se incorporó un nuevo Boeing B-757 en arrendamiento operativo. La compañía, por necesidades del programa, mantuvo hasta final de año el avión B-757 que inicialmente iba a ser sustituido por esa nueva incorporación.

Por otra parte, Iberia, L.A.E. retiró de la operación los cinco últimos Airbus A-300. De este modo, ha seguido avanzando en la consecución de una flota moderna y homogénea, con mejores prestaciones para el servicio y con costes inferiores en combustible, operación y mantenimiento.

La utilización media de la flota de Iberia, L.A.E., medida en términos de horas bloque por avión y día, volvió a incrementarse respecto al año anterior en su conjunto. La flota de corto y medio radio aumentó su utilización en más de un 5%; sin embargo, la reducción de actividad en las rutas del Atlántico motivó una disminución en la utilización de la flota de largo radio.

HB / avión/ día	2002	2001
B-727	-	5,2
B-747	11,6	13,2
B-747M	-	10,7
B-757	8,6	7,9
B-767	-	11,5
DC-9	-	3,7
MD-87	7,5	7,4
MD-88	7,8	7,6
A-300	7,8	7,8
A-319	6,9	6,8
A-320	7,9	7,8
A-321	8,4	8,5
A-340	13,6	14,2
Utilización media flota de corto y medio radio	7,9	7,5
Utilización media flota de largo radio	12,9	13,6
Utilización media flota total	8,8	8,5





PERSONAL

PLANTILLA

La distribución de la plantilla promedio anual de Iberia, L.A.E. en 2002 y 2001 fue la siguiente:

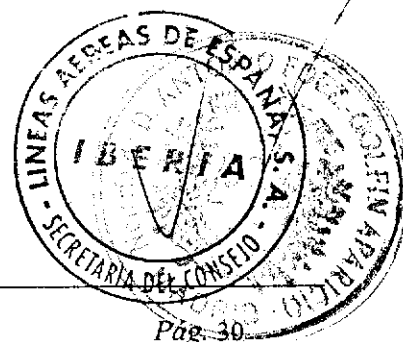
	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2002	2001	2002	2001	2002	2001
LÍNEA AÉREA	3.507	3.507	6.369	6.626	9.876	10.133
CARGA	1.104	1.206			1.104	1.206
AEROPUERTOS	7.906	8.043			7.906	8.043
MATERIAL	3.831	4.116			3.831	4.116
SISTEMAS	528	541			528	541
ÁREA CORPORATIVA	799	1.269			799	1.269
IBERIA, L.A.E.	17.675	18.682	6.369	6.626	24.044	25.308
Variación 2002 / 2001 (%)	-5,4%		-3,9%		-5,0%	

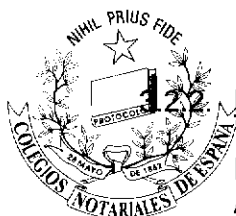
La plantilla media de la compañía disminuyó un 5,0% durante el año 2002, debido principalmente a la aplicación del Expediente de Regulación de Empleo (ERE). El objetivo del ERE, aprobado por la autoridad laboral a finales de diciembre de 2001, era permitir la salida voluntaria de 2.515 empleados de la plantilla de Iberia, L.A.E., incluyendo todos los colectivos de vuelo y tierra, quienes se podían acoger a alguna de las opciones recogidas en el Plan Social y de Acompañamiento: prejubilaciones, bajas incentivadas, recolocación diferida (extinción del contrato de trabajo por un período mínimo de un año y máximo de dos, con garantía de reincorporación) y novación de contrato a empleo estable, es decir, reducción temporal de tiempo de trabajo.

Dado que el número de peticiones excedió los objetivos contemplados en el ERE en todos los colectivos salvo en el de pilotos, la Dirección General de Trabajo ha concedido a Iberia, L.A.E. la ampliación del plazo durante dos años, para que este personal pueda acogerse voluntariamente al ERE.

Adicionalmente al ERE, de aplicación en España, la compañía contempló un plan de reducción de personal de la organización comercial en el extranjero, con un objetivo de reducir la plantilla en 201 empleados.

A 31 de diciembre, el número total de bajas producidas, incluido el personal de gerencias en el extranjero, ha sido de 2.724 empleados. En términos generales, la compañía alcanzó los objetivos económicos y laborales previstos.



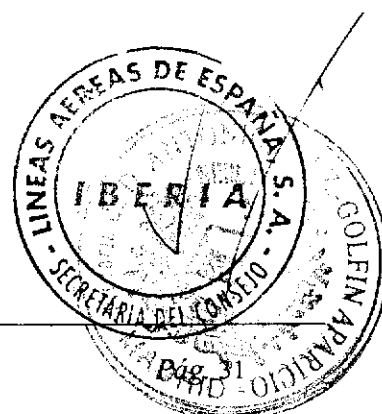


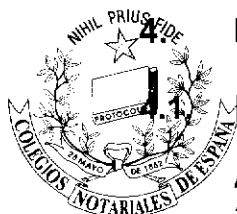
PRODUCTIVIDAD

La productividad de la plantilla total de Iberia, L.A.E. se situó en 2,3 millones de AKOs por empleado, nivel similar al del año anterior. La productividad, en términos de HB por tripulante, subió un 4,2% en el caso de los pilotos y un 2,9% en el colectivo de tripulantes de cabina de pasajeros.

Productividad del personal de Iberia, L.A.E.	2002	2001	% s/ a.a.
Total plantilla (miles AKOs por empleado)	2.304	2.310	-0,3%
Plantilla Tierra (miles de AKOs por empleado)	3.135	3.130	0,2%
Tripulación Técnica (HB por tripulante) (*)	250,6	240,5	4,2%
Tripulación Auxiliar (HB por tripulante) (*)	106,9	103,9	2,9%

(*) A partir de 2002 se utiliza un procedimiento de cálculo de la productividad más exacto. Para establecer una comparación con criterio homogéneo, los datos de 2001 han sido recalculados.





EVOLUCIÓN FINANCIERA

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN

A continuación se presentan las cifras comparadas de los ejercicios 2002 y 2001, de acuerdo a la cuenta de explotación de gestión de Iberia, L.A.E., que difiere de la cuenta de pérdidas y ganancias auditada debido a que se agregan los diferentes conceptos de ingresos y gastos con criterios de gestión:

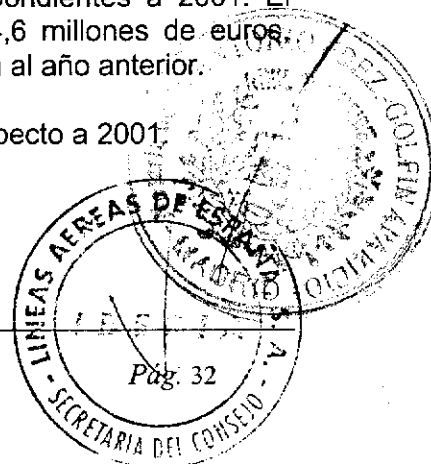
Millones de €	2002	2001	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN				
Pasaje	3.728,5	3.673,3	55,2	1,5%
Carga	237,4	249,6	-12,2	-4,9%
Handling	233,9	230,7	3,2	1,4%
Material	91,3	94,5	-3,2	-3,4%
Comerciales	108,5	116,6	-8,1	-6,9%
Ventas de mayordomía	15,1	16,2	-1,1	-6,8%
Otros ingresos de explotación	218,4	200,9	17,5	8,7%
INGRESOS EXPLOTACIÓN	4.633,1	4.581,8	51,3	1,1%
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				
Personal	1.310,6	1.294,3	16,3	1,3%
Combustible	553,2	629,1	-75,9	-12,1%
Comerciales	463,9	514,0	-50,1	-9,7%
Alquiler de flota	395,8	471,5	-75,7	-16,1%
Servicios de tráfico	385,0	416,4	-31,4	-7,5%
Mantenimiento de flota aérea	239,6	263,2	-23,6	-9,0%
Tasas de navegación	226,6	214,1	12,5	5,8%
Amortizaciones	164,1	163,5	0,6	0,4%
Sistemas de reservas	126,3	133,3	-7,0	-5,3%
Servicio a bordo	104,9	111,8	-6,9	-6,2%
Seguros	75,8	25,2	50,6	200,8%
Otros gastos de explotación	358,6	370,2	-11,6	-3,1%
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	4.404,4	4.606,6	-202,2	-4,4%
RESULTADO EXPLOTACIÓN	228,7	-24,8	253,5	n.s.

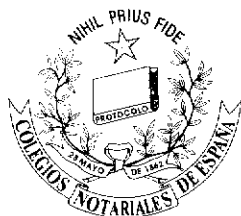
En el ejercicio 2002, el beneficio de explotación de Iberia, L.A.E. ascendió a 228,7 millones de euros, uno de los más altos en la historia de la compañía, mejorando en más de 253 millones de euros el resultado del año anterior.

4.1.1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

Los ingresos de explotación de Iberia, L.A.E. subieron 51,3 millones de euros en 2002, lo que representa un incremento del 1,1% respecto a la cifra del año anterior. El motivo principal fue el crecimiento de los ingresos de tráfico de pasajeros, que se elevaron 55,2 millones de euros por encima de los correspondientes a 2001. El importe agregado del resto de los ingresos se situó en 904,6 millones de euros, disminuyendo ligeramente (-3,9 millones de euros) con relación al año anterior.

El ingreso de explotación unitario (por AKO) subió un 6,6% respecto a 2001.





Pasaje

Los ingresos de pasaje se incrementaron un 1,5% con relación a 2001, ascendiendo a 3.728,5 millones de euros. La diferencia entre esta cifra y la que figura en los cuadros "Principales parámetros" e "Ingresos de tráfico" (apartado 2.1.2.) proviene de la vinculación de ésta última a la producción real de cada ejercicio, sin incluir ajustes y regularizaciones de carácter contable, ni tampoco los ingresos derivados del proceso de recuperación de BPU (billetes pendientes de utilizar) que sí están incluidos en la cifra que aparece en la cuenta de explotación.

El aumento en los ingresos de pasaje (55,2 millones de euros) se desglosa según el detalle siguiente:

Millones de €	Var. Ingr. Actividad s/ 2001	Causas de la variación			Otras	Var. Ingr. Contable s/ 2001
		Precio	Volumen	Paridad		
DOMÉSTICO	-10,1	115,3	-123,6	-1,8		
MEDIO RADIO	29,7	13,7	18,7	-2,7		
LARGO RADIO	-62,3	-38,3	-2,7	-21,3		
IBERIA, L.A.E.	-42,7	90,7	-107,6	-25,8	97,9	55,2

El importe agregado de "Otros ingresos de pasaje" subió 97,9 millones de euros respecto a 2001, principalmente por la mayor recuperación mensual de BPU. Este aumento es muy superior al descenso de 42,7 millones de euros que registraron los ingresos de pasaje ligados a la actividad. El decremento de estos últimos sólo fue de un 1,2%, frente a la reducción de un 5,2% en la oferta, motivado por el buen comportamiento del ingreso de pasaje unitario, que subió un 4,1% respecto a 2001. La causa de la diferencia por volumen fue la bajada de un 2,2% en la demanda, si bien su reducción fue menor que la de capacidad, lo que produjo la mejora de los coeficientes de ocupación en los tres mercados.

El aumento de los ingresos por precio de 90,7 millones de euros, se explica por la subida del ingreso medio por PKT en los sectores de medio radio internacional (1,0%) y, sobre todo, doméstico (10,4%). Por el contrario, el ingreso medio del sector de largo radio descendió debido a la reducción de los precios y a la depreciación del dólar frente al euro (la paridad media del año entre ambas monedas cedió más de un 4% con relación a 2001).

Carga

Los ingresos por tráfico de carga disminuyeron 12,2 millones de euros (-4,9%) con relación al año anterior, variación que presenta el siguiente desglose:

Millones de €	Var. Ingr. Actividad s/ 2001	Causas de la variación			Otras	Var. Ingr. Contable s/ 2001
		Precio	Volumen	Paridad		
IBERIA, L.A.E.	-15,7	-0,2	-12,8	-2,7	3,5	-12,2

La razón esencial de este descenso fue la debilidad del tráfico de carga en la mayoría de los mercados donde opera Iberia, L.A.E.: Europa, Atlántico Norte y, sobre todo, Atlántico Sur. A partir de junio de 2002, la depreciación del dólar frente al euro también perjudicó a estos ingresos.





Handling

Los ingresos generados por los servicios de handling o asistencia en los aeropuertos subieron 3,2 millones de euros (un 1,4%) respecto a 2001, debido esencialmente al incremento de actividad para Air Nostrum y otras compañías aéreas españolas.

Material

Los ingresos registraron una reducción de 3,2 millones de euros (-3,4%) con relación al año anterior, motivada por un cambio de criterio en la contabilización de las garantías de repuestos de flota ya que hasta el año 2001 habían figurado simultáneamente como ingreso y gasto, de modo que la disminución en ingresos queda compensada por un descenso equivalente en los gastos. Asimismo, la pérdida de ingresos de clientes habituales producida en el verano de 2001, principalmente Aerolíneas Argentinas y Air Liberté, ha sido compensada con la consecución de contratos con otras compañías aéreas como China Northwest Airlines, Iberworld o LTE International Airways, entre otras, y con fabricantes de motores.

Comerciales

Los ingresos por comisiones disminuyeron en 8,1 millones de euros respecto a 2001, debido a la reducción de ventas de billetes vinculados a paquetes turísticos, en especial Mundicolor y Viva Tours.

Resto de ingresos de explotación

El importe agregado de las ventas de mayordomía y de los "Otros ingresos de explotación" ascendió a 233,5 millones de euros, registrando un incremento de 16,4 millones de euros respecto a 2001. Entre las partidas incluidas, destacan por su importe: "Otros ingresos de tráfico" (derivados, principalmente, de acuerdos comerciales), que superó los 58 millones de euros en 2002; los ingresos por utilización de los distintos sistemas de reservas, más de 30 millones de euros; y los ingresos por asistencia y servicios carga, con un importe anual cercano a los 21 millones de euros en el ejercicio 2002.

En "Otros ingresos de explotación" están incluidas las cuentas "Regularización de ingresos de tráfico no imputables a líneas (RITNIL) de pasaje" y "Otros ingresos de tráfico", que figuran como "Ingresos por pasaje" en las notas de la Memoria. Sus importes agregados fueron de 47,5 millones de euros en 2002 y de 17,0 millones de euros en 2001. Los "Otros ingresos de tráfico" aumentaron en más de 27 millones de euros respecto al año anterior, debido a la incorporación de las tasas de seguridad del pasajero en algunos aeropuertos europeos en 2002, y al crecimiento de los ingresos derivados de los acuerdos comerciales firmados con otras compañías, en su mayoría pertenecientes a la alianza oneworld.

Asimismo, "Otros ingresos de explotación" recoge la RITNIL de carga, que en las notas de la Memoria figura como "Ingresos por carga", cuyo importe fue de 3,3 millones de euros en 2002, frente a 0,3 millones de euros en el ejercicio anterior.





GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Los gastos de explotación bajaron un 4,4% en 2002, situándose 202,2 millones de euros por debajo de la cifra correspondiente al ejercicio anterior. Esta reducción del gasto es, en su mayor parte, fruto de la aplicación del Plan Anticrisis que puso en marcha la compañía desde finales de 2001. Así, los factores que contribuyeron en mayor medida a esa bajada fueron: el recorte de la producción (-5,2%), acompañado de la cancelación de los contratos de wet lease de flota y la devolución de los dos aviones B-767; la modificación del sistema de retribución a las agencias; la reducción de la plantilla; la progresiva aplicación de los programas de ahorro incluidos en el PROICO; junto al impacto positivo de la paridad en el combustible, el alquiler de flota y el mantenimiento, entre otros.

Por el contrario, otras partidas no gestionables tuvieron importantes incrementos, como las tasas de ayudas a la navegación, los gastos en seguridad y, sobre todo, los costes de los seguros de vuelo.

Con todo ello, Iberia, L.A.E. logró limitar la subida del coste unitario de explotación a un 0,9% respecto a 2001, quedando situado en 7,95 céntimos de euro por AKO.

Personal

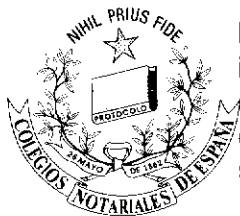
Durante 2002, los gastos de personal como son sueldos, salarios y asimilados, y cargas sociales, crecieron de forma moderada: un 1,3% con relación al año anterior. Por un lado, hubo una disminución del gasto motivada por la reducción de la plantilla equivalente de Iberia, L.A.E. (-5,0%), que fue posible gracias a la aplicación del Expediente de Regulación de Empleo y del plan de bajas del personal de la red comercial en el extranjero; adicionalmente, esto posibilitó una mejora en el mix salarial del personal de tierra. Por otra parte, el gasto aumentó por el incremento de las tablas salariales en un 4,0% (equivalente al IPC real) y, además, por la "Participación por Mejora de Resultados" en un 2,7%, según lo acordado en los Convenios Colectivos.

Combustible

El gasto de combustible se redujo en 75,9 millones de euros, lo que supone una reducción del 12,1% respecto a 2001, debido al descenso de la producción; a la depreciación del dólar americano; a un menor consumo unitario derivado de la renovación de la flota; y, en menor medida, a la reducción del precio medio anual en dólares del barril de crudo. El siguiente cuadro ofrece la cuantificación de esas variaciones:

Millones de €	Causas de la variación				Variación Gasto Combustible s/ 2001
	Precio	Volumen	Paridad	Consumo	
IBERIA, L.A.E.	-4,7	-30,5	-27,0	-13,7	-75,9





Durante el año 2002 el precio del crudo tuvo una trayectoria ascendente, con un incremento superior al 45% entre el inicio y el final del ejercicio. Iberia, L.A.E. continuó con su política de cobertura de precios con el fin de reducir el riesgo. De este modo, aseguró en torno a un 65% del consumo de queroseno del primer semestre y el 100% del segundo semestre, entre bandas de 21,5 y 26,5 dólares por barril. En 2002, el coste unitario por AKO se situó en 1,0 céntimos de euro, bajando en más de un 7% respecto al año anterior.

Comerciales (comisiones, sobrecomisiones y publicidad)

Los gastos comerciales del ejercicio 2002 se situaron en 463,9 millones de euros, bajando un 9,7% respecto al año anterior.

De aquel importe, un 93% correspondió a las comisiones e incentivos por ventas, y otros gastos de desarrollo y promoción. El gasto agregado de estas partidas disminuyó en cerca de 40 millones de euros (un -8,4%) respecto a 2001. Esta reducción, que contrasta con el incremento del 1,1% en los ingresos de tráfico (agregado de pasaje y carga), fue posible por el desarrollo de distintas acciones comerciales. En concreto, la aplicación de los nuevos acuerdos de retribución a las agencias, tanto nacionales que entró en vigor en junio de 2002, como extranjeras con actuaciones específicas en cada país, que en líneas generales han reducido la comisión básica y optimizado el sistema de incentivo. A esta reducción de los costes también contribuye la extensión del sistema de tarifas netas de comisión y el crecimiento de los nuevos sistemas de venta directa como Iberia.com, Serviberia y Serviberia Europa.

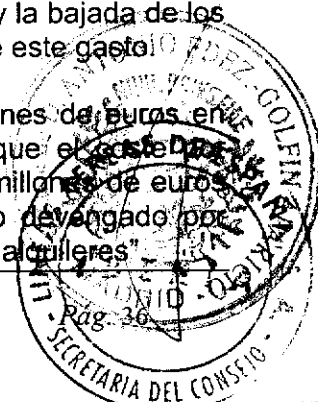
Los gastos de publicidad y promoción descendieron en 10,6 millones de euros (cerca de un 25%) respecto al ejercicio 2001, debido a la restricción de gastos realizada desde finales del año anterior. Una mayor proporción del gasto publicitario fue destinada al mercado internacional frente al nacional. Por su relevancia destacó el convenio firmado entre Iberia, L.A.E. y el Consorcio de Turismo de Salamanca para promocionar la Capitalidad Europea de la Cultura que ostentó la ciudad castellana durante el 2002.

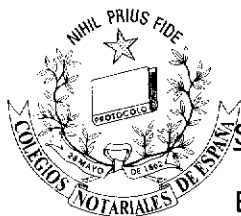
Los costes comerciales netos, esto es los gastos comerciales minorados por los ingresos comerciales, han disminuido un 10,6% con relación al ejercicio anterior. Iberia, L.A.E. ha continuado mejorando la relación coste comercial neto sobre ingresos de tráfico: desde un 11% en el año 2000, había bajado al 10,1% en el año 2001, y se redujo hasta el 9,0% en el ejercicio 2002, cumpliéndose así uno de los objetivos estratégicos que estableció el Plan Director 2000/2003.

Alquiler de flota

Este concepto, que incluye arrendamiento operativo y wet lease de aviones, junto al alquiler de bodegas de carga, se redujo en 75,7 millones de euros en 2002, lo que representa una reducción del 16,1% con relación al año anterior. El motivo principal fue la cancelación de los contratos de wet lease de aviones de pasaje, cuyo gasto había ascendido a 91,3 millones de euros en el ejercicio 2001. El coste del arrendamiento operativo subió 13,0 millones de euros a causa de las nuevas incorporaciones de flota de pasaje, si bien la depreciación del dólar y la bajada de los tipos de interés a lo largo del año 2002 favorecieron la contención de este gasto.

El gasto por arrendamiento de aviones de carga fue de 17,2 millones de euros en 2002, subiendo 3,0 millones respecto al año anterior, mientras que el coste por alquiler de bodegas bajaba en 0,4 millones, hasta situarse en 4,8 millones de euros en el acumulado del ejercicio. En Memoria, la totalidad del gasto devengado por arrendamiento de capacidad de carga durante 2002 figura en "Otros alquileres".





Servicios de tráfico

El coste de los servicios de tráfico se situó en 385 millones de euros en 2002, reduciéndose un 7,5% con relación a 2001. El motivo principal de ese descenso fue la reducción de actividad de la compañía: un 5,2% y un 4,2% en términos de AKOs y de despegues respectivamente. Otros factores a considerar fueron la renovación de la flota, que ha incorporado aviones con un coste unitario de aterrizaje inferior (por ejemplo, el A-320 frente al B-727); la reducción de precios en nuevas negociaciones de diversos contratos; y las mejoras en la programación de tripulaciones.

Así, las partidas que más han contribuido a la reducción del gasto respecto a 2001 fueron por un lado, el coste de pasarelas, estacionamiento y otros servicios aeroportuarios con 8,6 millones de euros; el alojamiento del personal de vuelo con 6,2 millones; el despacho de aviones con 5,8 millones; y los derechos de aterrizaje con 4,6 millones de euros.

Mantenimiento de flota

El gasto por este concepto, que agrega los subcontratos de mantenimiento, el consumo de repuestos y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones, registró una bajada de 23,6 millones de euros respecto a 2001, debido a: menores costes operativos de la nueva flota, el ajuste de las garantías, el impacto de la paridad, y la reducción del gasto de subcontratación de servicios aeronáuticos por la parada o retirada de las flotas con mayor nivel de subcontratación (Airbus A-300 y aviones Boeing en wet lease de Air Europa).

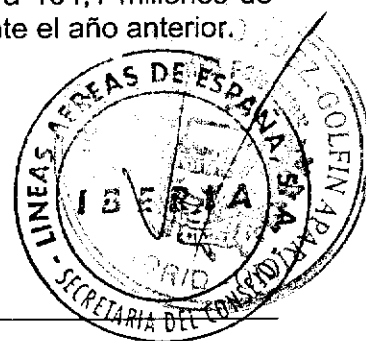
El coste unitario de mantenimiento de flota por los conceptos mencionados bajó un 3,9% con relación a 2001, hasta situarse en 0,43 céntimos de euro por AKO.

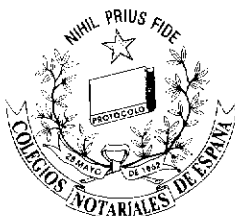
Tasas de navegación

Los gastos derivados del control de tráfico aéreo (servicios de ayuda a la navegación en ruta y tasas de aproximación) aumentaron en 12,5 millones de euros (un 5,8%) con relación al año anterior, debido al fuerte incremento de las tarifas de Eurocontrol a partir del mes de abril de 2002 ya que durante el primer trimestre mantuvo los precios de 2001. Este organismo, que agrupa a treinta países, elevó los precios unitarios de referencia para las regiones de España-Continental y España-Canarias en torno a un 25,5%, siendo menores las subidas de precios en otras regiones de Europa. El incremento del coste unitario medio del año fue del 11,7% respecto a 2001.

Amortizaciones

Las dotaciones a la amortización del inmovilizado ascendieron a 164,1 millones de euros en el ejercicio 2002, un gasto similar al contabilizado durante el año anterior.





Sistemas de reservas y servicios a bordo

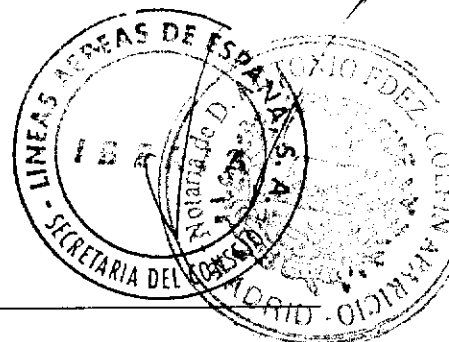
En el ejercicio 2002 el gasto en sistemas de reservas disminuyó en 7,0 millones de euros (un 5,3%) con relación a 2001, debido a tres motivos. En primer lugar la disminución del número de reservas facturadas. En segundo lugar la mejora de los procedimientos de auditoria y control de Logística Comercial. Por último aunque, en menor medida, por la depreciación del dólar americano. Los diferentes incrementos de precios que realizaron los distintos sistemas de distribución produjeron un efecto de signo contrario. Con todo ello, el coste neto medio por reserva efectuada se incrementó solamente en un céntimo de euro respecto a 2001, situándose en 3,69 euros.

En lo relativo al servicio a bordo, que también es un gasto ligado al pasajero, el descenso fue de 6,9 millones de euros respecto a 2001, que significa un descenso del 6,2%. El coste unitario por pasajero disminuyó debido a diversas iniciativas de reducción de gastos, destacando la reducción de precios o la carga de comidas en origen en los vuelos europeos.

Seguros y otros gastos de explotación

Tras los atentados del 11 de septiembre de 2001, el coste de los seguros se incrementó de forma espectacular, especialmente los seguros de vuelo (aviones y pasajeros). En el ejercicio 2002 el gasto del conjunto de seguros (de vuelo y otros) ascendió a 75,8 millones de euros, triplicando el coste del año anterior que incluía ya un trimestre de incremento.

El importe agregado de "Otros gastos de explotación" se ha reducido un 3,1% (11,6 millones de euros) respecto a 2001. La mayor parte de las partidas incluidas registraron descensos en sus importes, correspondiendo las mayores reducciones a los consumos de artículos de mayordomía y venta a bordo, a los gastos de viajes, los suministros, las otras comunicaciones, las publicaciones y los servicios auxiliares. Por el contrario, los gastos por servicios de seguridad y vigilancia experimentaron un incremento superior al 15%.





RESULTADOS FINANCIEROS Y EXTRAORDINARIOS

Iberia, L.A.E. logró obtener unos beneficios después de impuestos de 143,2 millones de euros en el ejercicio de 2002, mejorando en casi 114 millones el resultado del año anterior.

Millones de €	2002	2001	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	228,7	-24,8	253,5	n.s.
Ingresos financieros	64,1	87,8	-23,7	-27,0%
Gastos financieros	-38,9	-49,7	10,8	-21,7%
Resultados por diferencias de cambio	-33,4	-6,3	-27,1	n.s.
RESULTADOS FINANCIEROS	-8,2	31,8	-40,0	-125,8%
Ingresos extraordinarios	65,7	61,4	4,3	7,0%
Gastos extraordinarios	-117,4	-187,9	70,5	-37,5%
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	-51,7	-126,5	74,8	-59,1%
R.N.A.I.	168,8	-119,5	288,3	-241,3%
IMPUESTOS	-25,6	148,9	-174,5	-117,2%
RDOS. DESPUES DE IMPUESTOS	143,2	29,4	113,8	n.s.

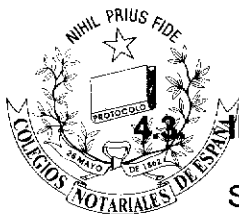
Los ingresos financieros disminuyeron en 23,7 millones de euros, fundamentalmente porque en el año 2001 se había registrado la plusvalía obtenida por la venta de las acciones de Equant, que ascendió a casi 16 millones de euros; y por el descenso de los dividendos recibidos de las compañías del Grupo, que fueron 14,7 millones de euros en 2002 frente a 20,6 millones de euros en 2001. Los gastos financieros, que incluyen la dotación correspondiente a los intereses de los fondos de pensiones, se redujeron en 10,8 millones de euros, debido a un menor endeudamiento medio y la bajada gradual de los tipos de interés. El efecto neto de las diferencias de cambio empeoró en 27,1 millones de euros respecto a 2001, principalmente porque la devaluación del peso argentino y las diversas circunstancias vividas en ese país ("el llamado efecto corralito") tuvieron un impacto negativo de, aproximadamente, 16 millones de euros.

Los resultados extraordinarios registrados en el ejercicio 2002 presentan un saldo negativo de 51,7 millones de euros, pero mejoran en casi 75 millones de euros el resultado del año anterior (-126,5 millones de euros). Los ingresos extraordinarios incluyen el beneficio obtenido con la venta de Binter Canarias (27,9 millones de euros), los beneficios procedentes de otras ventas de inmovilizado y la recuperación de provisiones dotadas en ejercicios anteriores.

Los gastos extraordinarios contabilizados en el ejercicio 2002 incluyen dotaciones relacionadas con el proceso de renovación de flotas de la compañía, totalizando un gasto de 60 millones de euros. En concreto, se dotaron 38,1 millones de euros a la amortización acelerada de la flota B-747; y 21,6 millones de euros a la actualización del valor de las aeronaves inactivas en situación de venta (DC-9, DC-10 y B-727). Adicionalmente, la compañía dotó los fondos destinados a la ampliación del ERE, y realizó diversas provisiones por responsabilidades probables de diversa naturaleza, que corresponden a todos aquellos riesgos que a juicio de los Administradores de la compañía era necesario dejar cubiertos.

Iberia, L.A.E. alcanzó un resultado neto antes de impuestos de 143,2 millones de euros en el ejercicio 2002, mejorando en 113,8 millones de euros la cifra del ejercicio anterior.





INVERSIONES

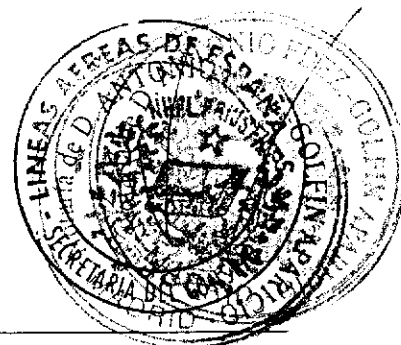
Siguiendo las directrices marcadas por el Plan Anticrisis, elaborado para hacer frente a las negativas consecuencias que tuvieron los atentados del 11 de septiembre en la industria aérea, Iberia, L.A.E. mantuvo una rigurosa restricción de las inversiones durante el ejercicio 2002. Así, la inversión neta (descontadas las desinversiones) acumulada en 2002 presentó un saldo negativo en torno a 50 millones de euros.

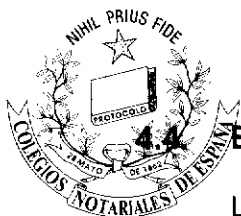
En el inmovilizado material e inmaterial, las operaciones de mayor cuantía estuvieron relacionadas con el plan de renovación de la flota de la compañía, destacando: entre las inversiones, la incorporación de tres nuevos Airbus A-320 en régimen de arrendamiento financiero; y entre las desinversiones, la venta de aeronaves de flotas inactivas como fueron ocho DC-9, siete B-727 y seis A-300 y las operaciones de venta con retroalquiler de dos A-321 y un A-320 de Iberia, L.A.E. durante el primer trimestre de 2002.

Otras operaciones relacionadas con la flota fueron la realización y recuperación de anticipos de flota, junto a la capitalización de las diferencias de cambio originadas; también distintas modificaciones realizadas en aeronaves B-747, B-757, A-320 y MD-87/88; y otras inversiones en componentes de la flota Airbus. Además, la compañía efectuó inversiones en la renovación de equipos de proceso de información y aplicaciones informáticas, en repuestos de flota, maquinaria y equipos aeroportuarios, y en simuladores de vuelo ya que Iberia, L.A.E. recibió su primer simulador del avión Airbus A-340 en 2002, destinado a la formación de las tripulaciones.

Respecto al inmovilizado financiero, la inversión neta se incrementó durante 2002 a causa, principalmente, de las fianzas y depósitos constituidos a largo plazo. También cabe resaltar que Iberia, L.A.E. y las entidades financieras Caja Madrid, BBVA y Grupo Banco Popular constituyeron la compañía Iberia Cards en abril de 2002, cuyo capital social asciende a 5,2 millones de euros, participando Iberia, L.A.E. en un 40%.

Entre las desinversiones financieras destacó la venta de Binter Canarias.





BALANCE

Los fondos propios de Iberia, L.A.E. ascienden a 1.157,7 millones de euros al 31 de diciembre de 2002, 134,3 millones de euros por encima de la cifra del cierre del ejercicio anterior, como consecuencia del aumento del resultado y de las reservas. Durante el año 2002, la compañía abonó un dividendo bruto de 0,01 euros por acción con cargo a los resultados del ejercicio 2001, destinando un total de 9,13 millones de euros a retribuir a sus accionistas.

El saldo de las provisiones para riesgos y gastos se eleva a 1.260,0 millones de euros al cierre de 2002, cifra que incluye 109,8 millones de euros en provisiones para grandes reparaciones de flota; 493,5 millones de euros en provisiones para pensiones y otras obligaciones con el personal; y 656,7 millones de euros en provisiones para responsabilidades. El saldo ha disminuido en 19,6 millones de euros durante el ejercicio, habiéndose aplicado cerca de 175 millones de euros y dotado más de 155 millones de euros, de los que casi 72 millones correspondieron a fondos de pensiones y otras obligaciones con el personal.

El saldo de la cuenta de acreedores a largo plazo ha aumentado en 102,0 millones de euros durante 2002 debido, en parte, a la emisión de obligaciones vinculada al plan de opciones sobre acciones de los empleados y, principalmente, por el aumento de las deudas con entidades de crédito. Por el contrario, el saldo de los acreedores a corto plazo ha disminuido en 165,8 millones de euros, a causa de la reducción del pasivo remunerado a corto plazo en divisas.

El activo circulante aumenta en 323,6 millones de euros respecto al cierre de 2001, debido, sustancialmente, al mayor volumen de las inversiones financieras temporales de la compañía.

El endeudamiento neto de balance de Iberia, L.A.E. mejora notablemente, situándose en -710,2 millones de euros al 31 de diciembre de 2002, frente a -317,1 millones de euros al cierre del ejercicio 2001. En ambos casos, el saldo de las cuentas financieras del activo circulante supera a las deudas con entidades de crédito, excluidos los intereses de los arrendamientos financieros.





PERSPECTIVAS

Existe una elevada incertidumbre sobre la evolución del sector aéreo durante el año 2003. Las consecuencias de un conflicto bélico en Irak y, sobre todo, la desaceleración de la economía mundial están debilitando la demanda aérea, hecho que se empezó a observar en los dos últimos meses de 2002. Las perspectivas también indican un progresivo crecimiento del exceso de oferta durante los próximos meses, lo que unido al crecimiento de los operadores de bajo coste conducirá previsiblemente a soportar mayor competencia en los precios. En consecuencia, la industria aérea no tiene una visión optimista sobre el comportamiento de los ingresos a corto plazo.

Por otro lado, esa incierta situación en Oriente Medio y la inestabilidad en Venezuela han elevado los precios del combustible, lo que se une a los notables incrementos en otros costes externos como son los seguros de vuelo, servicios de seguridad y las tasas aeroportuarias y de navegación en ruta que deben soportar las compañías. Por lo tanto, en el ejercicio 2003 será difícil repetir los niveles de rentabilidad alcanzados en el año 2002.

En cualquier caso, el Grupo Iberia confía en su fortaleza y cree que puede salir finalmente beneficiado de un eventual agravamiento de la situación en el sector, por varios motivos:

- En primer lugar, su saneada situación financiera y su competitiva estructura de costes son las mejores armas para encarar posibles guerras de precios.
- Los mercados naturales de la compañía (España-Europa y Europa-América Latina) estarían menos afectados por el eventual conflicto bélico que otras regiones, donde nuestra presencia es sustancialmente menor.
- Además, Iberia, L.A.E. tiene flexibilidad para reducir recursos sin soportar mayores costes ya que es posible retrasar la incorporación de algunos de los aviones Airbus que tiene previsto recibir durante los próximos meses.
- Siguiendo su política de reducción de riesgos operativos, Iberia, L.A.E. ha cubierto hasta ahora en torno a un 80% y un 40% del consumo previsto para el primer semestre y segundo semestre, respectivamente, a un precio máximo de 26 dólares.

El Grupo Iberia se ha fijado como principales objetivos para el año 2003 mejorar el servicio al cliente, en dónde la puntualidad es un elemento clave, reforzar las políticas de contención de costes e incrementar la productividad.

A medio y largo plazo, el Grupo Iberia confía en consolidarse como uno de los mayores y más rentables operadores de red del mundo, teniendo dos fortalezas esenciales en las que apoyarse y defender su competitividad, unos costes unitarios inferiores a los de otros operadores de red, y con potencial para reducirlos; y su actual liderazgo en las rutas que unen Europa y Latinoamérica, que le sitúa en una posición privilegiada para aprovechar el enorme potencial de crecimiento de esta región.





LA ACCIÓN DE IBERIA

5.1. EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN

Cotización a 30-diciembre-2002	1,40 €
Cotización media anual	1,59 €
Máximo	2,02 €
Mínimo	1,09 €
Volumen medio diario (núm. acciones)	3.591.045

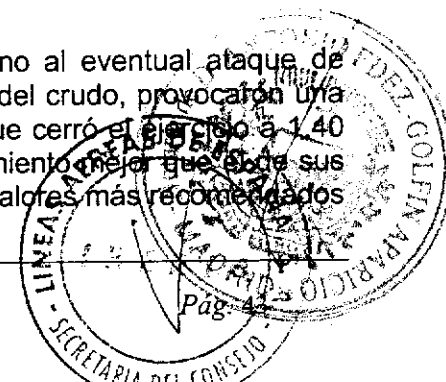


Durante el ejercicio 2002, su primer año completo de negociación en los mercados, la acción de Iberia, L.A.E. se revalorizó más de un 27%, mostrando un mejor comportamiento respecto al mercado español y al sector aéreo europeo.

La evolución de la cotización durante los primeros ocho meses de 2002 fue muy positiva. Los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 habían provocado un desplome bursátil a escala mundial, siendo el sector aéreo uno de los más afectados. La rápida y acertada reacción de Iberia, L.A.E., poniendo en marcha el Plan Anticrisis, junto a los buenos resultados en las cuentas anuales y trimestrales, proporcionaron credibilidad a la compañía. Las buenas recomendaciones de los analistas y la confianza de los inversores en el valor fomentaron la subida del precio de la acción y un gran aumento en el volumen de contratación.

Así, Iberia, L.A.E. entraba a formar parte del Ibex-35, índice de referencia del mercado español, a partir del 1 de julio. Dos meses más tarde el valor fue incluido en el índice Stoxx 600, que agrupa a las 600 empresas europeas de mayor capitalización, y en el prestigioso MSCI de Morgan Stanley.

A partir de septiembre la incertidumbre generada en torno al eventual ataque de Estados Unidos a Irak, así como la escalada en el precio del crudo, provocaron una fuerte caída bursátil y una gran volatilidad en la acción, que cerró el ejercicio a 1,40 euros. A pesar de ello, Iberia, L.A.E. mostró un comportamiento mejor que el de sus competidores europeos, y dentro del sector es uno de los valores más recomendados por los analistas.





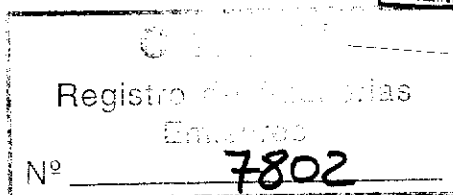
AUTOCARTERA

La Junta General de Accionistas celebrada el 6 de junio de 2002 autorizó al Consejo de Administración de la Sociedad a la adquisición derivativa de acciones de la compañía, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 75 de la Ley de Sociedades Anónimas.

Al 31 de diciembre de 2002, Iberia, L.A.E. tenía en su poder un total de 24.593.140 acciones propias, que representaban el 2,69% de su Capital Social, con un valor nominal global de 19,2 millones de euros y un precio medio de adquisición de 1,30 euros por acción.

La compañía tenía constituida la correspondiente reserva por acciones propias en su Balance de cierre de ejercicio.





Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Sociedades Dependientes

Informe de Auditoría

Cuentas Anuales consolidadas
correspondientes al ejercicio terminado el
31 de diciembre de 2002 e
Informe de Gestión consolidado



NJ4008414

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES

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

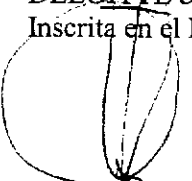
Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Sociedades Dependientes, que comprenden el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2002 y la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad dominante. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales consolidadas en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

Los Administradores de la Sociedad dominante presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación consolidado y de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, además de las cifras del ejercicio 2002, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2002. Con fecha 18 de abril de 2002 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2001 en el que expresamos una opinión sin salvedades.

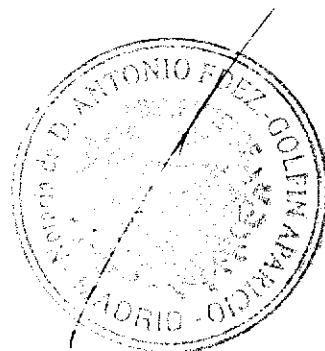
En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2002 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Sociedades Dependientes al 31 de diciembre de 2002 y de los resultados de sus operaciones durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuadas, de conformidad con principios y normas contables generalmente aceptados que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.

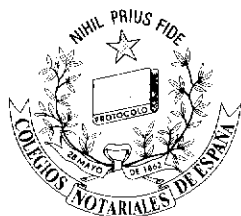
El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2002 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación del Grupo, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2002. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de las sociedades.

DELOITTE & TOUCHE ESPAÑA, S.L.
Inscrita en el R.O.A.C. nº S0692


Luis de la Mora

7 de abril de 2003





Grupo Iberia

Cuentas Anuales Consolidadas
e Informe de Gestión Consolidado
del Ejercicio 2002

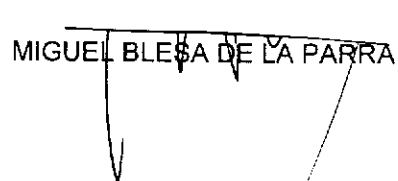




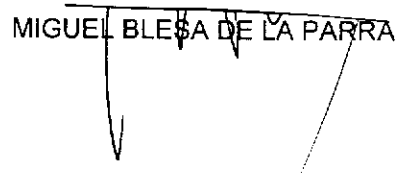
BALANCE CONSOLIDADO AL 31.12.2002 DEL GRUPO IBERIA, FORMULADO POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., EN SU REUNIÓN DEL DÍA 27 DE MARZO DE 2.003

Firma de los Administradores:

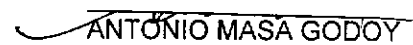

XABIER DE IRALA ESTEVEZ

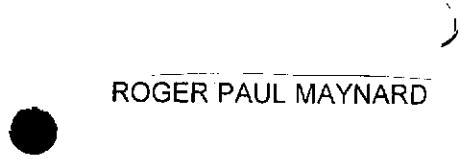

MIGUEL BLESÁ DE LA PARRA

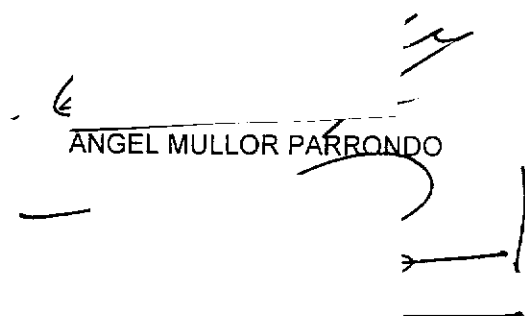

FERNANDO CONTE GARCÍA


LORD GAREL-JONES

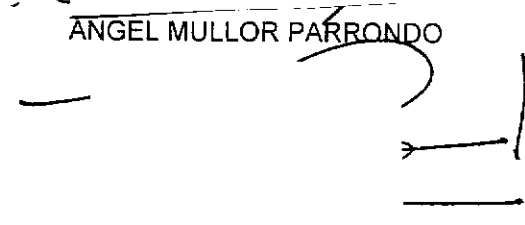

PABLO ISLA ALVAREZ DE TEJERA

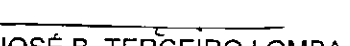

ANTONIO MASA GODOY


ROGER PAUL MAYNARD


ANGEL MULLOR PARRONDO


JOSÉ PEDRO PÉREZ-LLORCA


JORGE PONT SÁNCHEZ


JOSÉ B. TERCEIRO LOMBA


GREGORIO VILLALABETA



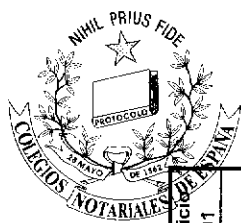
NJ4008417

GRUPO IBERIA

BALANCES DE SITUACIÓN CONSOLIDADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2002 Y 2001
(Miles de Euros)

ACTIVO	Ejercicio 2002	Ejercicio 2001	PASIVO	Ejercicio 2002	Ejercicio 2001
INMOVILIZADO:			FONDOS PROPIOS (Nota 13):		
Gastos de establecimiento (Nota 6-b)		583	Capital suscrito		712.110
Inmovilizaciones inmateriales (Nota 7)	303	397.561	Prima de emisión		96.454
Inmovilizaciones materiales (Nota 8)-	465.281	1.548.342	Diferencias por el ajuste de capital a euros		1.201
Flota aérea-	1.168.015		Reservas de la Sociedad dominante-		184.333
Coste	1.972.126	2.517.225	Reserva legal		58.415
Amortizaciones y provisiones	(1.196.616)	(1.391.586)	Reserva de fusión		165
Otro inmovilizado material-	775.510	1.125.639	Reserva de revalorización		38
Coste	1.058.651	1.070.415	Reserva para acciones propias		31.896
Amortizaciones y provisiones	(666.146)	(647.712)	Reservas voluntarias		111.327
Inmovilizaciones financieras (Nota 9)-			Reservas en sociedades consolidadas por integración global		110.645
Participaciones en sociedades puestas en equivalencia	392.505	422.703	Reservas en sociedades puestas en equivalencia		75.721
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	474.999	427.354	Diferencias de conversión		70.476
Cartera de valores a largo plazo	114.289	94.608	Diferencias atribuibles a la Sociedad dominante (Nota 21)-		(123)
Otros créditos	-	25.623	Beneficios consolidados del ejercicio		157.120
Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo	207.045	112.523	Beneficios atribuidos a socios externos (Notas 14 y 21)		159.825
Provisiones	226.508	236.755	Total fondos propios		(2.949)
Deudores a largo plazo (Nota 19)	86.578	(70.975)			1.317.737
Total inmovilizado	351.731	377.434	SOCIOS EXTERNOS (Nota 14)		9.095
	2.460.329	2.751.274	DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN		1.494
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN (Nota 6-a)			INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 6-i)		70.475
	104.711	111.324	PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (Nota 15)		1.261.455
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 7)			ACREEDORES A LARGO PLAZO:		1.298.072
	122.229	94.738	Emisión de obligaciones convertibles (Nota 17)		22.573
ACTIVO CIRCULANTE:			Deudas con entidades de crédito (Nota 16)		480.105
Acciones propias de la Sociedad dominante (Nota 10)			Otros acreedores (Nota 19)		23.297
Existencias (Nota 11)			ACREEDORES A CORTO PLAZO:		525.975
Deudores			Emisión de obligaciones convertibles (Nota 17)		7.524
Inversiones financieras temporales (Nota 12)			Deudas con entidades de crédito (Nota 16)		102.011
Tesorería			Anticipos de clientes		423.845
Ajustes por periodificación			Deudas por compras o prestaciones de servicios		616.218
Total activo circulante			Otras deudas no comerciales (Nota 19)		148.817
			Remuneraciones pendientes de pago		163.970
TOTAL ACTIVO			Ajustes por periodificación		717
	1.962.211	1.674.853	Total acreedores a corto plazo		4.890.874
	4.649.480	4.632.189	TOTAL PASIVO		1.463.102
					4.649.480

Las Notas 1 a 23 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2002.



NJ4008418



CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2002 DEL GRUPO IBERIA, FORMULADAS POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE IBERIA, LINEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., EN SU REUNIÓN DEL DÍA 27 DE MARZO DE 2.003

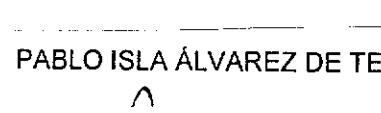
Firma de los Administradores:

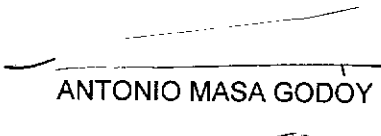

XABIER DE IRALA ESTEVEZ


MIGUEL BLESA DE LA PARRA

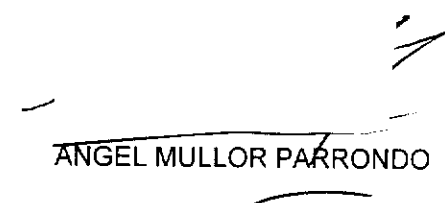

FERNANDO CONTE GARCÍA

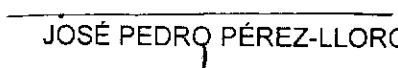

LORD GAREL-JONES


PABLO ISLA ÁLVAREZ DE TEJERA


ANTONIO MASA GODOY

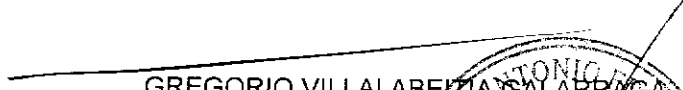

ROGER PAUL MAYNARD

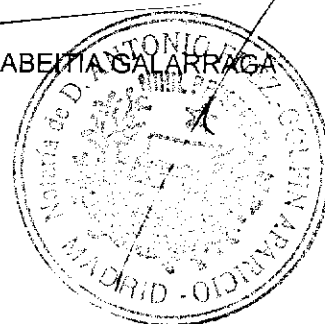

ANGEL MULLOR PARRONDO


JOSÉ PEDRO PÉREZ-LLORCA

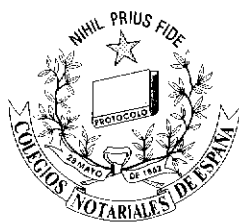

JORGÉ PONT SANCHEZ


JOSÉ B. TERCEIRO LOMBA


GREGORIO VILLALABEITIA GALARRAGA



NJ4008419

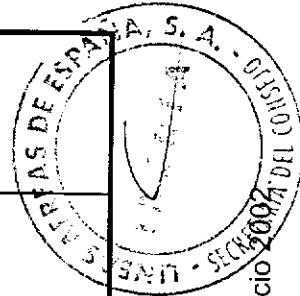


Cuentas de Pérdidas y Ganancias Consolidadas de los Ejercicios 2002 y 2001

(Miles de Euros)

NJ4008420

DEBE	Ejercicio 2002	Ejercicio 2001	HABER	Ejercicio 2002	Ejercicio 2001
GASTOS:			INGRESOS:		
Aprovisionamientos (Nota 20)	762.132	847.296	Importe neto de la cifra de negocios (Nota 20)	4.485.716	4.515.063
Gastos de personal (Nota 20)	1.353.734	1.361.188	Otros ingresos de explotación (Nota 20)	213.817	223.185
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado (Notas 7 y 8)	164.702	173.365			
Variación de las provisiones de tráfico	13.333	8.885			
Otros gastos de explotación (Nota 20)	2.156.523	2.342.634			
	4.450.424	4.733.368		4.699.533	4.738.248
	249.109	4.880			
Beneficios de explotación					
Gastos financieros y asimilados (Nota 16)	39.345	52.054	Ingresos de participaciones en capital	1.608	28
Variación de las provisiones de inversiones financieras	15	-	Ingresos de otros valores negociables	855	16.236
Diferencias negativas de cambio	119.528	73.876	Otros intereses e ingresos asimilados (Nota 12)	48.772	52.221
	158.888	125.930	Diferencias positivas de cambio	86.134	67.827
	-	10.382		137.369	136.312
Resultados financieros positivos			Resultados financieros negativos	21.519	-
Participación en pérdidas de sociedades puestas en equivalencia	715	2.708	Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	20.409	24.928
Amortización del fondo de comercio de consolidación (Nota 6-a)	6.613	6.613	Reversión diferencia negativa de consolidación	-	595
Beneficios de las actividades ordinarias	240.671	31.464			
Pérdidas procedentes del inmovilizado (Nota 8)	10.777	10.981	Beneficios en enajenación de inmovilizado (Notas 4-b y 8)	47.821	27.345
Variación de las provisiones de inmovilizado	55	119	Beneficios en operaciones con acciones propias (Nota 10)	1.982	-
Gastos extraordinarios (Nota 20)	103.407	169.366	Ingresos extraordinarios (Nota 20)	13.134	32.781
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	5.342	4.938	Ingresos y beneficios de otros ejercicios	10.054	8.582
	119.581	185.404		72.991	68.708
	-	-	Resultados extraordinarios negativos	46.590	116.696
Resultados extraordinarios positivos	194.081	-	Pérdidas consolidadas antes de impuestos	-	85.232
Beneficios consolidados antes de impuestos	34.256	(138.370)			
Impuesto sobre Sociedades (Nota 19)	159.825	53.138			
Beneficios consolidados del ejercicio	2.705	2.949			
Beneficios atribuidos a socios externos (Notas 14 y 21)	157.120	50.189			
Beneficios del ejercicio atribuidos a la Sociedad dominante					



Las Notas 1 a 23 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2002



MEMORIA CONSOLIDADA AL 31.12.2002 DEL GRUPO IBERIA, FORMULADA POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., EN SU REUNIÓN DEL DÍA 27 DE MARZO DE 2.003

Firma de los Administradores:


XABIER DE IRALA ESTEVEZ


MIGUEL BLESA DE LA PARRA


FERNANDO CONTE GARCÍA


LORD GAREL-JONES


PABLO ISLA ÁLVAREZ DE TEJERA


ANTONIO MASA GODOY


ROGER PAUL MAYNARD


ANGEL MULLOR PARRONDO


JOSÉ PEDRO PÉREZ-LLORCA

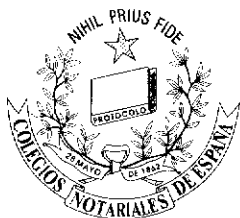

JORGE PONT SANCHEZ


JOSÉ B. TERCEIRO LOMBA


GREGORIO VILLALABEITIA GALARRAGA



NJ4008421



Grupo Iberia

Memoria Consolidada del Ejercicio 2002

1. Actividad de la Sociedad dominante y del Grupo

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es una sociedad cuya actividad principal es el transporte aéreo de pasajeros y mercancías. Como actividades anexas a la principal destacan por su importancia, las de handling y de mantenimiento de aeronaves, tanto propias como de otras sociedades, así como la de distribución a través de su participación financiera en "Amadeus Group", propietaria de la central de reservas Amadeus.

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

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

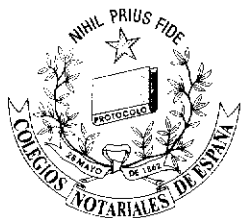
Adicionalmente a las actividades realizadas directamente y con el fin de complementar éstas o atender determinados segmentos de mercado o necesidades específicas se han ido constituyendo diversas sociedades que conforman el Grupo Iberia y en el que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. actúa como sociedad matriz.

Durante 2002 la compañía a la vista de la nueva situación competitiva derivada de los sucesos de septiembre de 2001 y ante los retos y oportunidades que se plantean en los próximos tres años, ha dado por finalizado el Plan Director correspondiente al período 2000-2003, habiéndose alcanzado un alto grado de consecución de los objetivos previstos; paralelamente se ha diseñado un nuevo Plan Director para el trienio 2003-2005, aprobado por el Consejo de Administración de la Sociedad de fecha 4 de diciembre de 2002, cuyos objetivos estratégicos son los siguientes:

1. Aumentar la oferta para mantener y reforzar el liderazgo en los hubs de Madrid y Barcelona.
2. Disponer de flexibilidad operativa y financiera para ajustar el crecimiento a la evolución del mercado.
3. Mejorar la competitividad mediante una fuerte reducción de costes unitarios.
4. Implantar una estrategia de distribución que reduzca los costes de comercialización.
5. Implantar un nuevo modelo de servicio a bordo, líder en relación precio-servicio para cada segmento de clientes.
6. Mejorar la calidad de servicio y potenciar la relación con los clientes de alto valor, aumentando el nivel de puntualidad.
7. Mantener una visión de cartera en la gestión de los negocios.
8. Reducir el coste de los recursos controlando los riesgos operativos y financieros.
9. Reforzar la competitividad de los recursos humanos.
10. Aprovechar las alianzas para fortalecer la posición competitiva.

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





2. Sociedades del Grupo

Se consideran sociedades del Grupo aquellas sociedades dependientes sobre las que la Sociedad matriz posee la mayoría de los derechos de voto o, en caso de no tenerla, tiene un dominio efectivo en las decisiones de sus órganos de administración. En general, se entiende que existe dominio efectivo cuando la participación en la sociedad filial es superior al 50%.

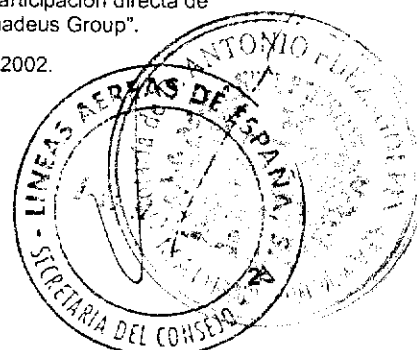
La información relacionada con las sociedades que conforman el Grupo Iberia y que consolidan por el método de integración global es la siguiente:

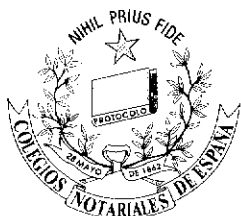
Razón Social Dirección Objeto Social	Participación Directa e Indirecta	Miles de Euros		
		Capital	Reservas	(c) Resultados
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. Centro de Carga Aérea Parcela 2 p.5 nave 6; Madrid Transporte de mercancías	75,00%	192	1.896	617
Cargosur, S.A. Velázquez, 130; Madrid Transporte aéreo de mercancías	100,00%	6.058	(2.275)	1.253
Iber-Swiss Catering, S.A. Ctra. De la Muñoza, s/n; Madrid Preparación y comercialización de comidas y otros servicios para aeronaves	70,00%	3.005	7.196	2.067
Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. (SAVIA) Velázquez, 130; Madrid Servicios informáticos aplicables al sector de viajes y turismo	75,49% (a)	300	10.608	6.897
VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. Camino de la Escollera, 5; Palma de Mallorca Mantenimiento de Aeronaves	99,47%	644	-	784
Campos Velázquez, S.A. Velázquez, 34; Madrid Adquisición y tenencia de fincas urbanas	100,00%	902	199	4
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A. (b) Centro de Carga Aérea Parcela 2 p 5 nave 6; Madrid Transporte de mercancías	75,00%	180	-	41
Iberia Tecnología, S.A. (b) Velázquez, 130; Madrid Servicios de mantenimiento aéreos	100,00%	1.442	78	106
Consultores Hansa, S.A. (b) Velázquez, 130; Madrid Consultoría de mercados - Sin actividad	99,47%	60	(2)	-

(a) Los derechos económicos de la participación ascienden al 72,22% que incluye el 66% de participación directa de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y el 6,22% de participación indirecta a través de "Amadeus Group".

(b) Estas sociedades han entrado a formar parte del perímetro de consolidación en el ejercicio 2002.

(c) Todas estas sociedades cierran sus cuentas al 31 de diciembre de 2002.





La información patrimonial de Iberia Tecnología, S.A. es la que figura en sus estados financieros provisionales no auditados al 31 de diciembre de 2002.

3. Sociedades asociadas

Se consideran empresas asociadas aquellas sociedades dependientes sobre las que la Sociedad cabecera tiene una influencia notable en su gestión sin poseer la mayoría de los derechos de voto en la filial o la gestión efectiva de la misma. En general, se estima que existe una influencia notable en la gestión cuando la participación del Grupo en la filial supera el 20% y es inferior al 50%.

También se han considerado empresas asociadas algunas sociedades filiales en las que aun poseyéndose el dominio efectivo en la gestión, su volumen de activos y actividad son escasamente representativos en el conjunto de las operaciones del Grupo.

Las sociedades asociadas incluidas en el proceso de consolidación por el método de puesta en equivalencia, obteniéndose la información contable de sus cuentas anuales al 31 de diciembre de 2002, son las siguientes:

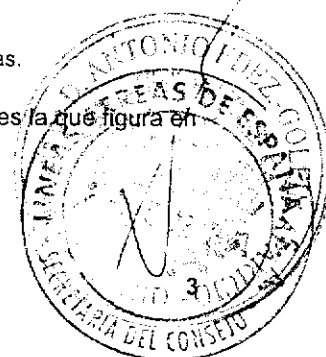
Razón Social Domicilio Objeto Social	Participación Directa e Indirecta	Miles de Euros		
		Capital	Reservas	Resultados
Amadeus Group (c) Salvador de Madariaga, 1; Madrid Gestión y explotación de un sistema automatizado de reservas	27,92% (a)	27.898	679.150	85.000
Touroporador Viva Tours, S.A. Trespaderne, 29; Madrid Gestión de paquetes turísticos	49,00%	2.760	-	21
Multiservicios Aeroportuarios, S.A. (b) Bravo Murillo, 52; Madrid Realización servicios auxiliares en ámbito aeroportuario	49,00%	130	3.050	231
Iber-América Aerospace LLC (b) Miami, Florida Compra-venta de piezas y motores de aeronaves	49,00%	1.210	-	207
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. (b) Aeropuerto Jose Martí. Ciudad de La Habana Explotación de una terminal de carga en el aeropuerto de La Habana	50,00%	419	(1)	(24)
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S.A. (b) Aeropuerto Jose Martí. Ciudad de La Habana Mantenimiento de Aeronaves	50,00%	105	51	597
Handling Guinea Ecuatorial, S.A. (b) Malabo Handling del Aeropuerto de Malabo	50,73%	305	(20)	299
Sociedad Conjunta para la Emisión y gestión de Medios de Pago EFC, S.A.(b) Velázquez, 130; Madrid Emisión y gestión de medios de pago	40,00%	5.200	2.894	(1.758)

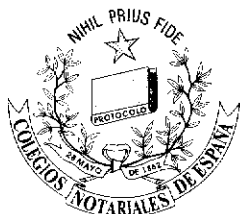
(a) Los derechos económicos de esta participación ascienden al 18,28%, que es el porcentaje que se ha utilizado en el proceso de consolidación.

(b) Estas sociedades han entrado a formar parte del perímetro de consolidación en el ejercicio 2002.

(c) Integrado por Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (sociedad matriz) y sus sociedades participadas.

La información patrimonial del Grupo "Amadeus Group" y de "Touroporador Viva Tours, S.A." es la que figura en sus estados financieros provisionales no auditados al 31 de diciembre de 2002.





Como consecuencia de los compromisos asumidos por el accionista mayoritario en los contratos firmados para la constitución de las sociedades Iberbus que garantizan a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. la recuperación de la totalidad de los valores invertidos, estas sociedades fueron excluidas del perímetro de consolidación en 2000.

4. Bases de presentación de las cuentas anuales consolidadas

a) Imagen fiel

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2002, que han sido formuladas por los Administradores de la Sociedad Dominante, se han preparado a partir de los registros contables y de las cuentas anuales individuales de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y de las sociedades dependientes integradas por el método de integración global formuladas por los Administradores correspondientes, y se presentan de acuerdo con las normas establecidas por el Plan General de Contabilidad y el Real Decreto 1815/1991 de 20 de diciembre sobre preparación de cuentas anuales consolidadas de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio consolidado, de la situación financiera y de los resultados consolidados del ejercicio 2002, aunque la información patrimonial de Iberia Tecnología, S.A. es la que figura en sus estados financieros provisionales al 31 de diciembre de 2002.

La integración de las sociedades consolidadas por el método de puesta en equivalencia (principalmente "Amadeus Group" y "Touroperador Viva Tours, S.A.") se ha realizado a partir de estados financieros provisionales al 31 de diciembre de 2002.

Las cuentas anuales individuales y consolidadas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y del Grupo Iberia, así como de las sociedades participadas integradas en el proceso de consolidación están pendientes de aprobación por sus respectivas Juntas Generales de Accionistas. No obstante, los Administradores de la Sociedad dominante estiman que dichos procesos de aprobación no producirán modificación alguna de estas cuentas anuales consolidadas.

b) Comparación de la información

Durante el ejercicio 2002 se han incorporado por primera vez al perímetro de consolidación determinadas sociedades que se indican en las notas 2 y 3 anteriores. Los efectos de dicha incorporación son, en general, poco significativos.

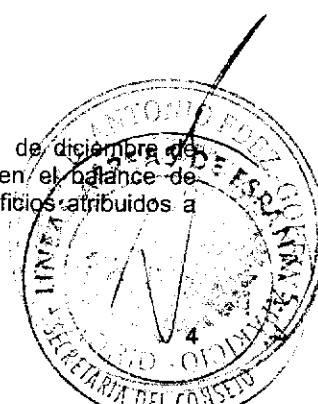
En enero de 1997, se produjo el cese de las operaciones de Venezolana Internacional de Aviación, S.A. y en el mes de marzo del mismo año se presentó la suspensión de pagos iniciándose el proceso de liquidación, proceso que aún está en curso. Dado que esta sociedad participada no tiene actividad alguna y que no se dispone de estados financieros actualizados de la misma se ha excluido del proceso de consolidación. El porcentaje de participación de la Sociedad dominante en Venezolana Internacional de Aviación, S.A. asciende al 45%.

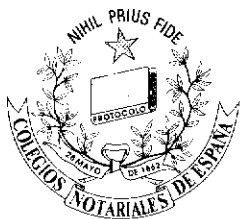
El 26 de julio de 2002, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha vendido su participación en el capital social de Binter Canarias, S.A., sociedad que formaba parte del perímetro de consolidación del Grupo Iberia al 31 de diciembre de 2001. La venta se ha realizado por 52.599 miles de euros, habiendo obtenido una plusvalía, deducidos los gastos de la operación, de 27.937 miles de euros, que se encuentra registrada en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2002 adjunta.

Como consecuencia de la venta de esta participación dicha sociedad se ha excluido del perímetro de consolidación.

c) Principios de consolidación

El valor de la participación de los accionistas minoritarios en los fondos propios al 31 de diciembre de aquellas sociedades consolidadas por el método de integración global se presenta en el balance de situación consolidado bajo el epígrafe "Socios externos". Asimismo, el epígrafe "Beneficios atribuidos a





socios externos" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada representa la participación de los accionistas minoritarios en los resultados obtenidos durante el ejercicio por las sociedades consolidadas por el método de integración global.

El valor de la participación en los fondos propios y en el resultado del ejercicio de las sociedades consolidadas por el método de puesta en equivalencia se presenta en los epígrafes "Participación en sociedades puestas en equivalencia" del balance de situación y "Participación en pérdidas o participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

La conversión a moneda nacional de los diferentes epígrafes de las cuentas anuales de las sociedades extranjeras que han sido incluidas en el perímetro de consolidación se ha realizado aplicando los siguientes criterios:

- Los activos y pasivos se han convertido aplicando el tipo de cambio oficial vigente al cierre de ejercicio.
- Capital y reservas, se han convertido a los tipos de cambio históricos.
- Cuentas de pérdidas y ganancias, se han convertido al tipo de cambio medio del ejercicio.

La diferencia resultante de la aplicación de estos criterios se ha incluido en el epígrafe "Diferencias de Conversión" del capítulo Fondos Propios.

Todas las cuentas y transacciones de relevancia entre las sociedades consolidadas por el método de integración global han sido eliminadas en el proceso de consolidación.

Las diferencias positivas o negativas que eventualmente puedan surgir en el momento de incorporar al Grupo una nueva filial como resultado de comparar el coste de adquisición con el valor teórico contable de la participación y que no es asignable a elementos patrimoniales concretos se incluyen en los epígrafes "Fondo de Comercio de Consolidación" o "Diferencia negativa de Consolidación" respectivamente, para su amortización sistemática a lo largo del período en que se estima que contribuye a generar resultados para el Grupo.

Los principios y procedimientos de contabilidad utilizados por las Sociedades Consolidadas han sido homogeneizados en el proceso de consolidación. El efecto de dicha homogeneización sobre el patrimonio consolidado no ha sido significativo.

5. Distribución de resultados de la Sociedad dominante

La distribución de los beneficios de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. del ejercicio 2002 propuesta por sus Administradores consiste en destinar 14.319 miles de euros a reserva legal, 0,04 euros por acción a dividendos, y el resto a reservas voluntarias.

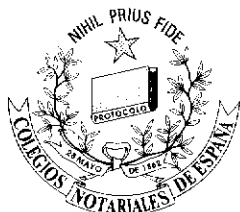
6. Normas de valoración

Las principales normas de valoración utilizadas en la elaboración de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2002, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad, han sido las siguientes:

a) Fondo de comercio

El fondo de comercio se calculó como la diferencia positiva entre el valor pagado por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. por la adquisición del 67% de Aviación y Comercio, S.A. y su correspondiente valor teórico contable al 31 de diciembre de 1997.





El fondo de comercio se amortiza linealmente en 20 años. El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en concepto de amortización del fondo de comercio durante 2002 ha ascendido a 6.613 miles de euros.

b) Gastos de establecimiento

Los gastos de establecimiento recogen, fundamentalmente, gastos incurridos en concepto de escrituración y registro por ampliación de capital, y se amortizan a razón del 20% anual.

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2002 adjunta por la amortización de estos gastos ha ascendido a 280 miles de euros.

c) Inmovilizado inmaterial

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

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

El coste de adquisición de las aeronaves incorporadas en régimen de arrendamiento financiero se corrige anualmente, de acuerdo con lo previsto en la Orden Ministerial de 18 de diciembre de 2001 y con anterioridad a dicha fecha según lo previsto en la Orden Ministerial de 23 de marzo de 1994, en el importe neto de las diferencias de cambio producidas por la valoración a los tipos oficiales de cambio, a la fecha de cierre del ejercicio, del principal de las cuotas de arrendamiento en moneda extranjera pendientes de pago de aquellos aviones incorporados al inmovilizado inmaterial durante el ejercicio y en los cuatro ejercicios anteriores.

Como consecuencia de la aplicación de este criterio durante 2002 el valor neto contable de la flota operada en régimen de arrendamiento financiero se redujo en 2.718 miles de euros, de los que 2.797 miles de euros corresponden a coste y 79 miles de euros a amortización acumulada.

Las diferencias de cambio que han sido incorporadas al inmovilizado inmaterial desde el origen en aplicación de la normativa antes señalada suponen una minoración del valor neto contable al 31 de diciembre de 2002 de la flota en arrendamiento financiero de 2.249 miles de euros, aproximadamente.

Las aplicaciones informáticas se valoran a precio de adquisición o coste de producción y se amortizan siguiendo el método lineal con una vida útil estimada de cinco años.

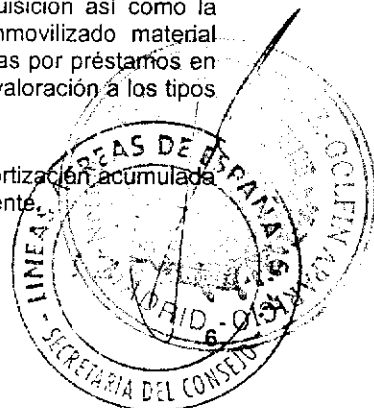
La propiedad industrial, materializada fundamentalmente en los derechos de uso de marcas varias, se valora a precio de adquisición y se amortiza siguiendo el método lineal en un período de diez años.

d) Inmovilizado material

El inmovilizado material se valora a su coste de adquisición actualizado al amparo de diversas disposiciones legales entre las que se encuentra el Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio.

De acuerdo con la Orden Ministerial de 18 de diciembre de 2001, el coste de adquisición así como la amortización acumulada de aquellas aeronaves que, habiéndose incorporado al inmovilizado material durante el ejercicio o durante los cuatro inmediatamente anteriores, han sido financiadas por préstamos en moneda extranjera, se corrigen en el importe neto de las diferencias producidas por la valoración a los tipos oficiales de cambio a la fecha de cierre del ejercicio de los citados préstamos.

Como consecuencia de la aplicación de este criterio el coste de la flota aérea y la amortización acumulada correspondiente se redujeron durante 2002 en 1.766 y 210 miles de euros, respectivamente.





Al 31 de diciembre de 2002 el valor neto contable de la flota aérea en propiedad incluye diferencias de cambio acumuladas por un importe total de 70.371 miles de euros, aproximadamente.

Los importes en moneda extranjera entregados con motivo de la formalización de los contratos de adquisición de nuevos aviones, en concepto de depósitos reembolsables en el momento de la entrega del avión, se clasifican en el epígrafe "Flota Aérea-Anticipos de flota" (Nota 8) y figuran valorados al tipo de cambio oficial a la fecha de cierre del ejercicio. El epígrafe "Diferencias negativas de cambio" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2002 adjunta incluye 29.620 miles de euros como consecuencia de la actualización a tipo de cambio de cierre de los anticipos de flota.

Las sociedades del Grupo amortizan su inmovilizado material siguiendo el método lineal, distribuyendo el coste amortizable (diferencia entre el coste de adquisición y el valor residual) entre los años de vida útil estimada.

En aquellos bienes sujetos al régimen de concesión administrativa temporal en que los años de vida útil exceden el período por el que la Sociedad tiene otorgada la concesión, el bien se amortiza en el período concesional.

El valor residual de la flota y de los repuestos rotables (aquellos asignados de forma específica a tipos o familias de aeronaves) se estima en un porcentaje de entre el 10% y el 20% del coste de adquisición, dependiendo del tipo de flota. En el resto de los repuestos de flota (reparables) el valor residual se estima en un 10% del coste de adquisición. Las sociedades del Grupo amortizan íntegramente el coste de adquisición del resto de los elementos del inmovilizado material.

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

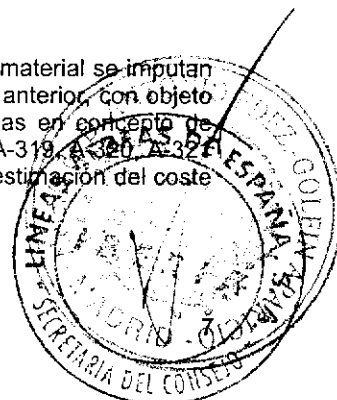
	Años de Vida Útil Estimada
Flota aérea	16 - 18
Edificios y otras construcciones	20 - 50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	10 - 15
Elementos de transporte	7 - 10
Mobiliario y enseres	10
Equipos para proceso de información	5 - 7
Repuestos reparables	8 - 10
Repuestos rotables	18
Simuladores de vuelo	10 - 14

Con objeto de reconocer las minusvalías correspondientes por la obsolescencia de los repuestos las sociedades del Grupo tienen constituida una provisión para depreciación de los mismos cuyo saldo al 31 de diciembre de 2002 asciende a 2.560 miles de euros.

Adicionalmente, el Grupo tiene constituidas provisiones de carácter reversible con objeto de adecuar el valor neto contable de la flota en posición de venta a su valor estimado de realización en función de las cotizaciones actuales del mercado de aeronaves usadas.

Las mejoras de la flota aérea que representan un aumento de su capacidad o eficiencia o un alargamiento de su vida útil se incorporan al coste de adquisición del avión.

En general, los gastos de conservación y mantenimiento de los bienes del inmovilizado material se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren. No obstante a lo anterior, con objeto de hacer homogéneos entre ejercicios los cargos a la cuenta de pérdidas y ganancias en concepto de gastos de revisión y reparación periódica de las células de la flota aérea B-747, B-757, A-319, A-320, A-321 y A-340, el Grupo sigue el procedimiento de constituir una provisión en función de una estimación del coste



NJ4008428



total a incurrir, imputando dicho coste a resultados linealmente en el período que transcurre entre dos grandes reparaciones sucesivas (Nota 15).

El coste de reparación de motores así como el de la totalidad de las reparaciones de las flotas MD-87 y MD-88 se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren por distribuirse de forma homogénea entre ejercicios.

e) Inmovilizaciones financieras e inversiones financieras temporales

Las participaciones en el capital de sociedades no consolidadas se presentan valoradas a coste de adquisición o valor de mercado si éste fuera menor. El valor de mercado se determina como el valor teórico contable de la participación a la fecha de cierre del ejercicio corregido, en su caso, por el importe de las plusvalías tácitas existentes en el momento de la suscripción o compra que subsistan en el de la valoración posterior.

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

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

Los depósitos y fianzas constituidos se registran por los importes entregados.

El Grupo coloca sus excedentes temporales de tesorería generalmente en imposiciones a plazo que figuran registradas por los importes efectivamente desembolsados pendientes de vencimiento. Los intereses asociados a estas operaciones se registran como ingreso a medida que se devengan, y aquéllos que al cierre del ejercicio están pendientes de vencimiento se presentan en el balance de situación consolidado incrementando el saldo del epígrafe "Inversiones financieras temporales".

f) Acciones propias de la Sociedad dominante

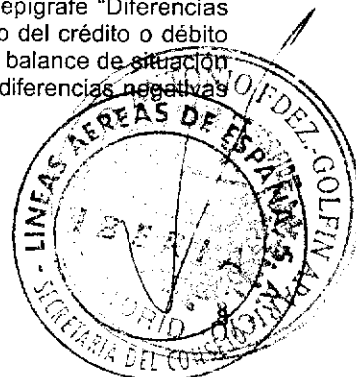
Las acciones propias se valoran a su precio de adquisición que es inferior al de la cotización media del último trimestre del ejercicio y a la de cierre del mismo.

g) Transacciones y saldos en moneda extranjera

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

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

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





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

No obstante a lo anterior las diferencias de valoración y cambio, positivas o negativas, originadas por la financiación en moneda extranjera de parte de la flota aérea reciben un tratamiento especial de acuerdo con lo dispuesto en la Orden Ministerial de 18 de diciembre de 2001 (véanse notas 6-c y 6-d).

h) Existencias

Las existencias, fundamentalmente material aeronáutico y combustible, se valoran al precio medio de adquisición, registrándose las correspondientes provisiones por depreciación.

Con objeto de reconocer las minusvalías originadas por la obsolescencia y lenta rotación de determinados materiales almacenados, las sociedades del Grupo tienen constituidas las provisiones correspondientes.

i) Ingresos y gastos

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

La venta de billetes, así como la de los documentos de tráfico por carga y otros servicios, se registran, inicialmente, con abono al epígrafe "Anticipos de clientes" del balance de situación consolidado. El saldo de este epígrafe del balance de situación consolidado representa el pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de 2002 y pendientes de utilizar a dicha fecha. Los correspondientes ingresos por estos conceptos se reconocen en el momento de realizarse el transporte o servicio.

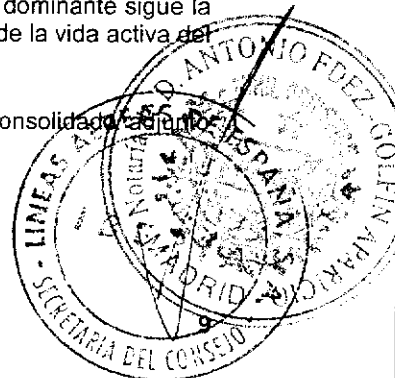
Eventualmente, la Sociedad dominante realiza operaciones de venta de aeronaves para continuar operándolas en régimen de arrendamiento operativo (alquiler del avión sin tripulación durante un período determinado). Las plusvalías obtenidas en tales operaciones se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada linealmente durante el período por el que se concierta el contrato de alquiler. El epígrafe "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2002 adjunto incluye, entre otros conceptos, los beneficios obtenidos en este tipo de operaciones pendientes de ser imputados a resultados.

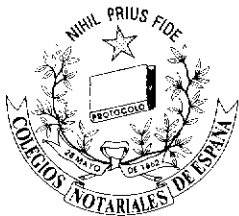
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene en vigor la tarjeta "Iberia Plus", cuyo objeto es una promoción basada en la obtención de puntos por el titular cada vez que realiza determinados vuelos, utiliza ciertos servicios hoteleros y de alquiler de automóviles o realiza compras con una tarjeta de crédito adscrita al programa. Los puntos pueden ser canjeados por billetes gratuitos u otros servicios de las compañías adscritas al programa. El balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2002 adjunto incluye una provisión de 47.661 miles de euros por este concepto, de acuerdo con la estimación de la valoración al precio de redención establecido de los puntos acumulados pendientes de utilizar a dicha fecha.

j) Obligaciones con el personal

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

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" (Nota 15) del balance de situación consolidado adjunto incluye los pasivos devengados por este concepto al 31 de diciembre de 2002.





Por otra parte, los convenios colectivos vigentes en la Sociedad dominante prevén la posibilidad de que el personal de vuelo, que cumple determinadas condiciones, se retire anticipadamente (excedencia especial) quedando obligada la Sociedad a retribuir en determinadas cantidades a este personal hasta la edad de jubilación reglamentaria. La Sociedad dominante dota con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se produce esta eventualidad el importe necesario, calculado actuarialmente, para complementar el fondo ya constituido por reserva especial, con el fin de hacer frente a los compromisos de pago futuros con los trabajadores correspondientes. En la actualidad están acogidos a este beneficio 255 trabajadores.

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" incluye los pasivos por este concepto.

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

La totalidad de los pasivos derivados de determinadas situaciones de retiro o jubilación anticipada de personal de tierra previstas en los convenios colectivos cuya externalización es obligatoria fueron externalizados en agosto de 2001.

k) Montepío de Previsión Social Loreto

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

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

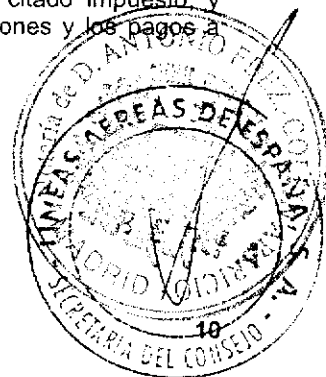
En el ejercicio 2002, las aportaciones del Grupo han ascendido a 19.525 miles de euros, que se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta.

l) Provisión para responsabilidades

En el epígrafe "Provisión para responsabilidades" (Nota 15) del balance de situación consolidado, se incluye el importe estimado para hacer frente a responsabilidades probables o ciertas, nacidas de acciones judiciales y litigios en curso y a indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada, así como a avales u otras garantías similares otorgadas por las sociedades consolidadas. En este epígrafe se incluyen, adicionalmente, las provisiones por los costes estimados, de acuerdo con los estudios actuariales realizados por expertos independientes con las mismas hipótesis señaladas en la Nota 6-j, del plan de bajas puesto en marcha en 1999 y desarrollado en 2000 y 2001 y del Expediente de Regulación de Empleo autorizado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales el 26 de diciembre de 2001.

m) Impuesto sobre Sociedades

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





n) Futuros y otros instrumentos similares

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. utiliza estos instrumentos en las operaciones de cobertura de sus posiciones patrimoniales así como de sus flujos de cobros y pagos futuros. Únicamente realiza operaciones "no genuinas" de cobertura, que son aquellas que se contratan entre dos partes que fijan en cada caso los términos contractuales de las operaciones convenidas entre ellas (Nota 18).

En el caso de ser requerido un determinado importe de efectivo en concepto de garantía por las obligaciones inherentes a dichas operaciones, éste se registra en el activo del balance de situación consolidado en el apartado "Depósitos y fianzas a corto plazo" del epígrafe "Inversiones financieras temporales".

Los gastos de transacción de las operaciones de futuro e instrumentos similares se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del período en que se producen.

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

1. En las operaciones de cobertura de tipos de cambio relacionados con posiciones patrimoniales, éstas se actualizan considerando los beneficios o quebrantos generados.
2. En el resto de operaciones de tipo de cambio y las correspondientes a tipos de interés, el registro de las diferencias de cotización se realiza en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada cuando se produce la cancelación o liquidación final de las operaciones de futuro o de instrumentos similares.

o) Actividades con incidencia en el medioambiente

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

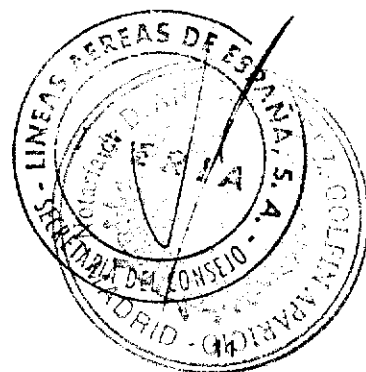
En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales son valoradas a su coste de adquisición y activadas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren siguiendo los criterios descritos en el apartado d) de esta misma Nota.

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

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

7. Inmovilizaciones inmateriales

El movimiento habido durante el ejercicio 2002 en las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial y de su correspondiente amortización acumulada ha sido el siguiente:





	Miles de Euros						
	01-01-02	Adiciones y Dotaciones	Retiros	Orden Ministerial 18-12-01	(Nota 8) Traspasos	Bajas del Perímetro	31-12-02
Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero	431.478	129.014	-	(2.797)	(58.937)	(14.823)	483.935
Aplicaciones informáticas	53.579	22.331	(2.639)	-	(11)	(1.965)	71.295
Gastos de investigación y desarrollo	464	-	-	-	(464)	-	-
Propiedad industrial y derechos de traspaso	951	8	(110)	-	-	(5)	844
Amortización	(88.911)	(33.140)	1.032	79	26.024	4.123	(90.793)
Valor neto	397.561	118.213	(1.717)	(2.718)	(33.388)	(12.670)	465.281

Al 31 de diciembre de 2002, el coste de los bienes totalmente amortizados que las sociedades del Grupo mantienen en su inmovilizado inmaterial asciende a 7.823 miles de euros, según el siguiente detalle:

	Miles de Euros
Derechos de traspaso	486
Aplicaciones informáticas	7.337
Total	7.823

Las adiciones al epígrafe "Aplicaciones informáticas" del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a inversiones en proyectos de integración de sistemas y nuevos desarrollos.

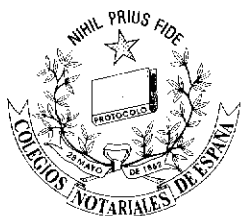
Durante el ejercicio 2002 la Sociedad dominante ha adquirido 3 aviones A-320 en régimen de arrendamiento financiero. Las principales características de los contratos de arrendamiento financiero firmados son las siguientes:

	Contrato 1	Contrato 2	Contrato 3
Coste financiado (miles de euros)	43.117	43.117	42.130
Vencimiento	31-12-2017	31-12-2017	28-5-2015
Tipo de interés	6,15%	6,15%	6,8%
Fecha opción de compra	30-11-2012	20-11-2012	30-9-2012
Opción de compra (miles de dólares)	23.688	23.698	18.911
Cuotas	Semestrales	Semestrales	Semestrales

Asimismo, en el ejercicio 2002 se han ejercido las opciones de compra de 2 aviones A-320 y ciertos equipos de aeropuerto y para procesos de información, habiendo, por tanto, reclasificado a inmovilizaciones materiales los valores de coste y amortización correspondientes (Nota 8).

Las características generales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes al 31 de diciembre de 2002, cuyos costes financieros están en algunos casos referenciados a tipos de interés variables, y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:





	Miles de Euros
Precio de contado del inmovilizado adquirido	484.991
Importe de las cuotas pagadas:	
En años anteriores	92.115
En el ejercicio	42.342
Importe de las cuotas pendientes al 31 de diciembre (Nota 16)	258.599 (a)
Importe de las opciones de compra (Nota 16)	264.989 (a)

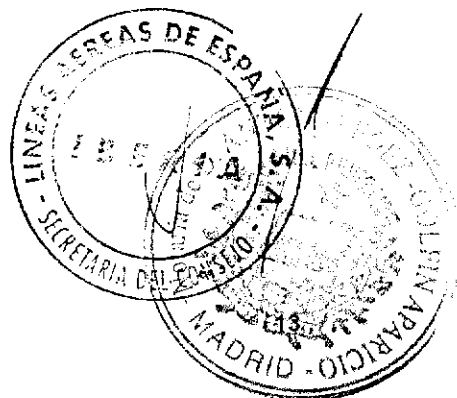
(a) Estos importes incluyen 103.238 miles de euros al 31 de diciembre de 2002 de intereses no devengados a dicha fecha, cuya contrapartida se incluye en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2002 adjunto.

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 2002, incluyendo el importe de las opciones de compra, es el siguiente:

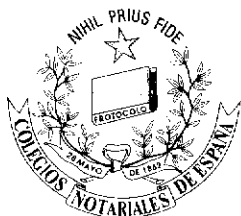
Cuotas con Vencimiento en	Miles de Euros
2003	67.490
2004	43.187
2005	40.774
2006	34.165
2007 - 2012	337.972

8. Inmovilizaciones materiales

El movimiento durante el ejercicio 2002 en las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada y provisiones ha sido el siguiente:



NJ4008434



Coste

	Miles de Euros						
	01-01-02	Adiciones	Retiros	Traspasos	Diferencias de Cambio	Bajas del Perímetro	31-12-02
Flota aérea	2.254.037	19.210	(448.415)	56.883	(1.766) (a)	(63.090)	1.816.859
Anticipos de flota	263.188	30.160	(115.383)	6.922	(29.620)	-	155.267
	2.517.225	49.370	(563.798)	63.805	(31.386)	(63.090)	1.972.126
Otro inmovilizado material:							
Terrenos	4.764	-	(659)	-	-	-	4.105
Edificios y otras construcciones	168.083	1.300	(65)	-	-	-	169.318
Maquinaria, instalaciones y utillaje	415.993	12.828	(13.035)	6.917	-	(965)	421.738
Elementos de transporte	29.017	827	(797)	(1)	-	(99)	28.947
Mobiliario y enseres	21.399	1.033	(1.613)	10	-	(564)	20.265
Equipos para proceso de información	78.757	4.764	(1.634)	3.112	-	(1.133)	83.866
Repuestos para inmovilizado	270.527	96.987	(107.084)	-	-	(9.600)	250.830
Simuladores de vuelo	56.579	6.715	(2.064)	2.106	-	-	63.336
Otro inmovilizado	6.873	89	-	(5.255)	-	-	1.707
Inmovilizado en curso	18.423	27.245	(18.707)	(11.295)	(1.127)	-	14.539
	1.070.415	151.788	(145.658)	(4.406)	(1.127)	(12.361)	1.058.651

(a) Impacto de la aplicación de la Orden Ministerial de 18-12-01.

Amortizaciones y provisiones

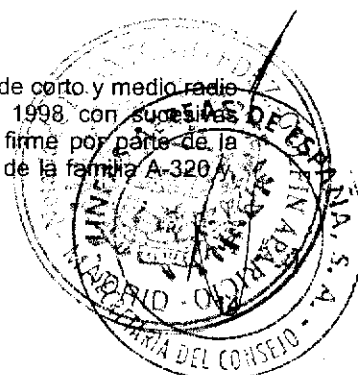
	Miles de Euros						
	01-01-02	Adiciones	Retiros	Orden Ministerial 18-12-01	(Nota 7) Traspasos	Bajas del Perímetro	31-12-02
Flota aérea	1.391.586	131.648	(301.947)	(210)	24.302	(48.763)	1.196.616
Otro inmovilizado material:							
Edificios y otras construcciones	103.756	3.979	(10)	-	196	-	107.921
Maquinaria, instalaciones y utillaje	283.484	22.343	(12.300)	-	3.703	(489)	296.741
Elementos de transporte	16.557	2.848	(757)	-	2	(43)	18.607
Mobiliario y enseres	14.656	1.027	(1.579)	-	1	(324)	13.781
Equipos para proceso de información	49.806	11.712	(1.592)	-	1.454	(781)	60.599
Repuestos para inmovilizado	134.457	16.291	(18.961)	-	-	(5.761)	126.026
Simuladores de vuelo	40.103	3.033	(2.064)	-	-	-	41.072
Otro inmovilizado	4.893	141	-	-	(3.635)	-	1.399
	647.712	61.374	(37.263)	-	1.721	(7.398)	666.146

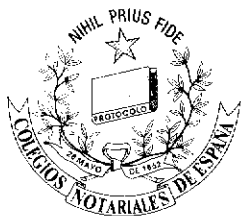
Los traspasos corresponden fundamentalmente al ejercicio de la opción de compra de 2 aviones A-320 (Nota 7).

Los edificios e instalaciones construidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en aeropuertos nacionales, presentan un valor neto contable al 31 de diciembre de 2002 de 27.497 miles de euros. Las concesiones correspondientes a estos bienes vencen entre los ejercicios 2003 y 2009.

Anticipos de flota

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está inmersa en un plan de renovación de su flota de corto y medio radio estructurada bajo un contrato marco firmado con Airbus Industrie G.I.E. (Airbus) en 1998 con sucesivas modificaciones posteriores. Dicho contrato establecía, por un lado, el compromiso en firme por parte de la Sociedad Dominante de incorporar a su flota entre 1999 y 2006 un conjunto de aviones de la familia A-320.





por otro, la suscripción de un conjunto de opciones sobre otros 40 aviones de la misma familia. Trece de estas opciones se transformaron posteriormente en derechos de compra con objeto de flexibilizar las fechas de entrega y sujetarlas a las restricciones comerciales y de producción del fabricante (los derechos de compra podrán convertirse en pedidos en firme notificándolo con anterioridad al 31 de diciembre de 2004 y las correspondientes entregas deben producirse con anterioridad al 31 de diciembre de 2007). Los aviones pendientes de entregar al 31 de diciembre de 2002 y el año previsto de incorporación de los mismos según los acuerdos alcanzados se detallan a continuación:

Aviones en firme

Tipo de Avión	2003	2004	2005	2006	Total
A-320	5	6	2	2	15
A-321	2	5	4	-	11
	7	11	6	2	26

Aviones en opción

Tipo de Avión	2003	2004	2005	2006	Total
A-319	-	-	4	5	9
A-320	-	3	2	2	7
A-321	-	5	-	6	11
	-	8	6	13	27

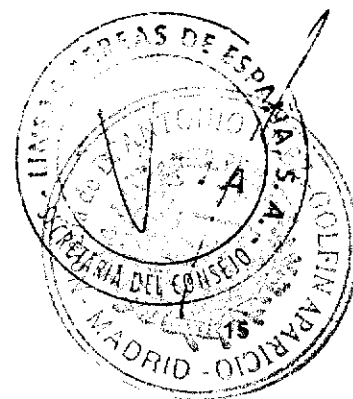
De los 6 aviones A-320, que estaba previsto incorporar a la flota durante 2002, 3 han sido incorporados en régimen de arrendamiento financiero (Nota 7), y la entrega de los otros 3 ha sido retrasada hasta 2003. Asimismo, de los 3 A-321 que estaba previsto incorporar en 2002, ha entrado en operación, en régimen de arrendamiento operativo uno de ellos, y la entrega de los otros dos ha sido pospuesta hasta 2003.

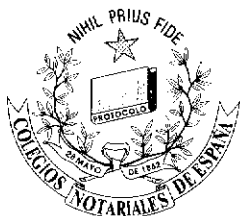
Durante 2002 se ha firmado con Airbus un nuevo contrato para la incorporación a la flota de 3 aviones A-340-600 durante 2003; asimismo en dicho contrato se establecen igualmente derechos de compra sobre 3 aviones, que deberán ejercitarse antes del 31 de diciembre de 2004.

Las incorporaciones a la flota operativa de aviones A-320 y A-321 realizadas en 2002 han producido recuperaciones de anticipos entregados a cuenta por importe de 44.130 miles de euros. Asimismo, las incorporaciones de aviones A-340-300 han dado lugar a recuperaciones por importe de 67.720 miles de euros. El resto de retiros corresponden a anticipos aplicados a la compra de material aeronáutico.

De acuerdo con los calendarios de pago de anticipos a cuenta previstos en los respectivos contratos, durante 2002 se han realizado anticipos por importe de 30.160 miles de euros.

El saldo al 31 de diciembre de 2002 de la cuenta "Anticipos de flota" incluye los siguientes importes:





Tipo de Avión	Miles de Euros	
	Aviones en Firme	Aviones en Opción/ Derecho
A-319	-	1.288
A-320	76.330	2.002
A-321	49.979	2.146
A-340	21.932	1.430
	148.241	6.866

Esta cuenta incluye igualmente anticipos a cuenta de la adquisición de motores por importe de 160 miles de euros.

De acuerdo a los precios básicos establecidos en los contratos, el coste total de los aviones comprometidos en firme pendientes de entrega al 31 de diciembre de 2002 asciende a 1.795 millones de euros, de los que 520 millones de euros corresponden a la flota A-340 y 1.275 millones de euros a la familia A-320.

Flota aérea, adiciones del período

Durante el ejercicio 2002, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha adquirido un avión B-747 por un importe total de 4.161 miles de euros, importe equivalente a la opción de compra establecida en el contrato de arrendamiento operativo bajo el cual operaba. Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene previsto proceder a la enajenación de este avión durante el ejercicio 2003.

Adicionalmente Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha realizado ciertas modificaciones en las flotas B-747, B-757, MD-87, MD-88, familia A-320 y A-340 que consisten, fundamentalmente, en remodelaciones de interiores e incorporaciones de materiales, por un importe total de 16.299 miles de euros de los que 1.250 miles de euros están recogidos en la columna de "Traspasos", y ascendiendo a 15.049 miles de euros los correspondientes a los boletines de los fabricantes que son de obligado cumplimiento.

Flota aérea, retiros del período

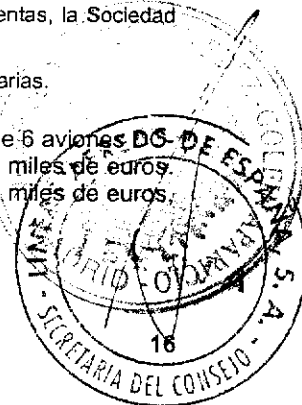
Los principales retiros habidos en 2002 quedan resumidos a continuación:

Bienes Enajenados	Miles de Euros						
	Valor de Venta	Valor de Coste	Amortización Acumulada	Provisiones	Fondo Reparaciones	Plusvalía	Minusvalía
7 aviones B-727, 6 motores DC-9 y 15 motores B-727	3.929	59.476	49.464	9.502	-	3.915	496
6 aviones y 12 motores A-300	17.468	216.170	172.561	8.855	20.400	3.114	-
8 aviones y 17 motores DC-9	3.475	47.429	36.565	10.864 (b)	-	3.952	477
2 aviones y 4 motores A-321	97.161	96.763	2.509	-	-	2.907 (a)	-
1 avión y 2 motores A-320	23.802	28.576	12.102	-	-	7.328 (a)	-

(a) Plusvalías registradas, en su mayor parte, en el epígrafe de "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación al 31 de diciembre de 2002 adjunto como consecuencia de que con posterioridad a estas ventas, la Sociedad Dominante ha suscrito contratos de arrendamiento operativo para estos mismos aviones.

(b) Incluye 475 miles de euros derivados de los depósitos producidos por el alquiler de 2 DC-9 a Binter Canarias.

Finalmente, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha firmado un acuerdo para la enajenación de 6 aviones DC-10 y 25 motores (22 motores DC-10 y 3 motores A-300). El precio acordado asciende a 9.154 miles de euros. Estos aviones y motores están registrados al 31 de diciembre de 2002 por un coste de 149.493 miles de euros.





una amortización acumulada de 121.146 miles de euros y provisiones asociadas por importe de 15.600 miles de euros que junto con el Fondo de Grandes Reparaciones constituido no supondrá impacto patrimonial significativo en la compañía. En relación con esta operación y con la futura entrada de aviones A-340 el Grupo dispone de créditos memorandum concedidos por importe de tres millones de dólares.

Otros

En el ejercicio 2002, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha transmitido por expropiación forzosa a la Entidad Pública Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) determinadas fincas de su propiedad, recibiendo un importe de 7.341 miles de euros, abonado con carácter provisional y a cuenta del justiprecio que se determine en su día. La plusvalía generada, que asciende a 6.318 miles de euros, ha sido registrada en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2002 adjunta.

Por otra parte se han registrado retiros de repuestos por un valor neto contable 88.123 miles de euros como consecuencia, en su mayor parte, de su incorporación a la flota aérea (Nota 20-d).

Ley de Actualización Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio

El 31 de diciembre de 1996, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y algunas de sus sociedades dependientes actualizaron su inmovilizado material al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, con pago de un gravamen único del 3%. Con anterioridad, ciertas sociedades del Grupo se habían acogido a otras leyes de actualización. El resultado de la actualización y su efecto al 31 de diciembre de 2002 es el siguiente:

	Miles de Euros				
	Plusvalía al 01-01-02	Dotación 2002	Bajas de Inmovilizado	Bajas del Perímetro	Saldo al 31-12-02
Flota aérea	27.162	(2.208)	(84)	(518)	24.352
Terrenos	883	-	(183)	-	700
Edificios y otras construcciones	7.756	(451)	(7)	-	7.298
Maquinaria, instalaciones y utillaje	498	(132)	(49)	-	317
Elementos de transporte	2	-	-	-	2
Simuladores de vuelo	275	(273)	-	-	2
	36.576	(3.064)	(323)	(518)	32.671

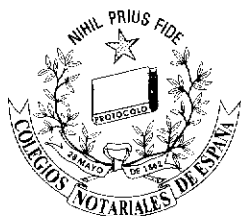
El efecto de la actualización sobre las amortizaciones del ejercicio 2002 ha ascendido a 3.064 miles de euros, aproximadamente, mientras que en el ejercicio 2003 incidirá en 2.763 miles de euros, aproximadamente.

La plusvalía resultante de la actualización, neta del gravamen único del 3%, fue abonada a la cuenta "Reserva de revalorización". Como contrapartida de la plusvalía se utilizaron las cuentas correspondientes a los elementos patrimoniales actualizados, sin variar el importe de la amortización acumulada contabilizada.

Amortizaciones y provisiones

Al 31 de diciembre de 2002, el coste de los bienes totalmente amortizados que las sociedades del Grupo mantienen en su inmovilizado material asciende a 333.835 miles de euros, según el siguiente detalle:





	Miles de Euros
Construcciones	59.132
Maquinaria, instalaciones y utillaje	177.714
Equipos para proceso de información	28.969
Simuladores de vuelo	39.103
Elementos de transporte	6.381
Flota aérea	12.376
Mobiliario, enseres y otros	10.160
Total	333.835

Con objeto de reconocer las posibles minusvalías derivadas de las bajas de flota aérea previstas en un futuro próximo, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha dotado las correspondientes provisiones por depreciación para adecuar el valor neto contable de estos aviones a su valor estimado de realización. Las dotaciones registradas y las aplicaciones habidas como consecuencia de las enajenaciones llevadas a cabo en el ejercicio han sido las siguientes (por flota):

	Miles de Euros			
	Saldo al 01-01-02	Dotaciones 2002 (Nota 20-g)	Aplicaciones 2002	Saldo al 31-12-02
Flota:				
DC-9	22.000	8.500	(12.088)	18.412
DC-10	6.100	9.500	-	15.600
A-300	9.688	1.700	(8.855)	2.533
B-727	10.767	3.600	(7.803)	6.564
B-747	-	38.100	-	38.100
	48.555	61.400	(28.746)	81.209

Otras operaciones relacionadas con flota

A continuación se resume la flota operativa del Grupo al 31 de diciembre de 2002:





Tipo de Avión	En Propiedad	En Arrendamiento Financiero	En Arrendamiento Operativo	Total
B-727	- (a)	-	-	-
B-747	6	-	2 (b)	8
B-757	-	1	18	19
A-319	-	-	4	4
A-320	10 (e)	10	35	55
A-321	-	2	3	5
A-340	-	-	18	18
DC-9	- (c)	-	-	-
DC-10	- (d)	-	-	-
MD-87	19	-	5	24
MD-88	13	-	-	13
	48	13	85	146

(a) No incluye 4 aviones en proceso de achatarramiento.

(b) No incluye un avión que se encuentra parado al 31 de diciembre de 2002 en proceso de reparación previa a su devolución.

(c) No incluye 17 aviones en proceso de achatarramiento.

(d) No incluye 6 aviones sobre los que se ha alcanzado un acuerdo de venta, si bien los aviones están pendientes de entrega.

(e) No incluye un avión A-320 siniestrado en Bilbao por el que la Sociedad recibirá sin coste alguno, en sustitución, otro A-320 en 2004.

Existe una hipoteca constituida sobre un avión B-757 que la Sociedad dominante incorporó en régimen de arrendamiento financiero, siendo el valor neto contable de la célula en libros, al 31 de diciembre de 2002, de 17.724 miles de euros.

El valor neto contable de los aviones y motores en posición de venta o proceso de achatarramiento al 31 de diciembre de 2002 asciende a 16.405 miles de euros, estando previsto que los contratos de venta y las provisiones constituidas harán que el impacto patrimonial no sea significativo.

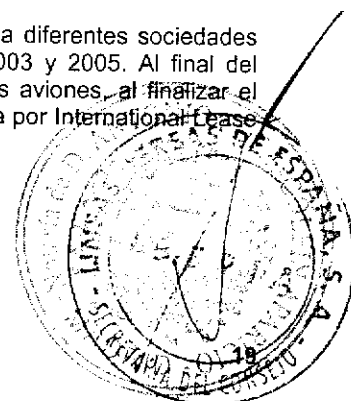
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha contratado la utilización en régimen de arrendamiento financiero u operativo de 18 aviones durante un período de ocho años, hasta 2007, (8 A-320 de los cuales uno está en arrendamiento financiero y el resto en operativo, 2 A-321 en arrendamiento financiero y 8 B-757 en arrendamiento operativo). Estos aviones y las rentas de alquiler operativo y financiero son la garantía a su vez de una emisión de bonos en el mercado europeo realizada por el arrendador en 2000 por importe de 496.473 miles de euros.

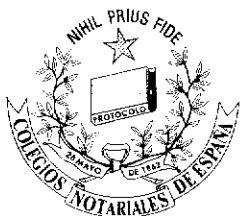
Flota en arrendamiento operativo

Flota Boeing

B-757

Al 31 de diciembre de 2002, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene alquilados a diferentes sociedades (una por avión) 18 aviones B-757. Los contratos de arrendamiento vencen entre 2003 y 2005. Al final del período de arrendamiento se devolverán los aviones al arrendador. Para 16 de estos aviones, al finalizar el período de arrendamiento, el arrendador cuenta con garantía de valor residual otorgada por International Lease Finance Corporation.





B-747

Al 31 de diciembre de 2002, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. mantiene suscritos contratos de arrendamiento operativo sobre 3 aviones B-747 con Air Atlanta, S.A. (uno de estos aviones se encuentra parado en proceso de reparación previa a su devolución). Los vencimientos de los citados contratos están fijados en 2004 y 2005 y la Sociedad garantiza el buen fin de la operación mediante un depósito de 1.716 miles de euros (Nota 9). Estos contratos tienen establecidas opciones de terminación anticipada en determinadas fechas que la Sociedad podría ejercer en 2003.

Flota Airbus

A-340

Al 31 de diciembre de 2002, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. opera con 18 aviones A-340 en régimen de arrendamiento operativo, de los cuales 11 aviones están arrendados a sendas sociedades denominadas "Iberbús" (Nota 9) en las que participa. Para aquellos contratos cuyo vencimiento está comprendido entre los ejercicios 2004 y 2007, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. puede optar por una de las tres alternativas siguientes: ejercer la opción de compra pagando un valor predeterminado de la aeronave; prorrogar el alquiler por periodos de entre tres y ocho años y ejercer obligatoriamente la opción de compra de la aeronave; o proceder a la devolución del avión. En este último supuesto y en el caso de que el arrendador no encuentre comprador, la Sociedad está obligada a prorrogar el contrato durante dos años más. Para los cuatro contratos que estipulaban el vencimiento en 2003 la Sociedad ha optado, para tres de ellos, por prorrogar el período de alquiler por cinco años más (al final de dicho período se encuentra establecida una opción de compra), y para el restante, la Sociedad dominante ha optado por ejercer la devolución del avión.

Otros 4 aviones están arrendados por periodos de nueve años, situándose el vencimiento de los contratos respectivos entre 2009 y 2010. Finalizados dichos periodos, la Sociedad dominante puede optar por adquirir los aviones por unos importes preestablecidos o devolver los mismos al arrendador.

Finalmente, en el ejercicio 2002 han entrado en operación 3 aviones más en régimen de arrendamiento operativo cuyos contratos vencen en los ejercicios 2014 (dos aviones) y 2015 (un avión). Finalizado el período de arrendamiento, la Sociedad dominante puede optar por adquirir los aviones por unos importes preestablecidos o devolver los mismos al arrendador; en el contrato con vencimiento en 2015 la opción de compra puede ser ejercida, bien a la finalización del período, o bien dos años antes de la misma.

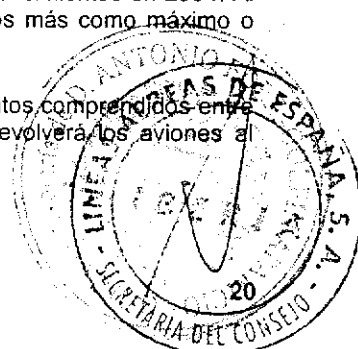
A-319, A-320 y A-321

Al 31 de diciembre Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está operando 3 aviones A-321, 35 aviones A-320 y 4 aviones A-319, en régimen de arrendamiento operativo siendo las características principales de estos contratos las siguientes:

1. Hay 12 aviones A-320 y 4 aviones A-319 que se están arrendando en virtud del contrato firmado con International Lease Finance Corporation, con vencimientos en 2004 (2 aviones), 2005 (7 aviones) y 2006 (7 aviones). Al vencimiento del período de arrendamiento, la Sociedad dominante puede optar por dos prórrogas adicionales de uno o cinco años, sin que entre ambas superen seis años de arrendamiento adicional o bien, proceder a la devolución del avión.

Como consecuencia de la firma de este contrato, al 31 de diciembre de 2002, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. había realizado depósitos en garantía del buen fin de la operación por importe de 10.012 miles de euros que se encuentran registrados en el epígrafe "Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2002 adjunto (Nota 9).

2. Hay 2 aviones A-320 que se están arrendando en virtud de sendos contratos con vencimientos en 2004. Al vencimiento, la Sociedad dominante puede renovar el arrendamiento por seis años más como máximo o bien, proceder a la devolución del avión.
3. Hay 9 aviones A-320 que se están arrendando en virtud de contratos con vencimientos comprendidos entre 2012 y 2014, al término de los cuales Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. devolverá los aviones al



NJ4008441



arrendador. No obstante, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. puede optar por ejercer la opción de compra de los aviones por un valor predeterminado en los contratos en unas fechas establecidas: 30 de septiembre de 2007 (un avión), 30 de marzo de 2008 (2 aviones), 30 de septiembre de 2009 (4 aviones) y 15 de septiembre de 2011 (2 aviones).

4. Hay 6 aviones A-320 que se están arrendando en virtud de sendos contratos con vencimientos en 2006 (3 aviones) y 2007 (3 aviones). Al vencimiento, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. puede prorrogar los contratos por cinco años más notificándolo doce meses antes de la finalización del periodo de arrendamiento original o bien, proceder a la devolución del avión.
5. Hay 6 aviones A-320 que se están arrendando en virtud de sendos contratos con vencimientos comprendidos entre 2001 y 2003. En 2001 y 2002, se han prorrogado los arrendamientos de estos aviones de manera que los vencimientos actuales son los siguientes: un avión en 2006, 3 aviones en 2007 y 2 aviones en 2008.
6. Hay 3 aviones A-321 que se están arrendando en virtud de sus correspondientes contratos con vencimientos comprendidos entre 2013 y 2018. Estos contratos establecen la posibilidad de ejercer la opción de compra antes del vencimiento definitivo de los mismos (en 2012 para dos de los aviones y en 2013 para el restante); en caso de no ejercerla en las fechas establecidas, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. procederá a la devolución del avión al vencimiento.

MD-87

Al 31 de diciembre de 2002, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está operando mediante contratos de arrendamiento operativo 5 aviones MD-87. Los contratos firmados tienen una duración de 96 meses (vencen en 2005) al término de los cuales Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. podrá ejercer la opción de compra señalada en el contrato o devolver los aviones.

Wet Lease

En los últimos años Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. suscribió varios contratos de arrendamiento en régimen de "wet lease" (arrendamiento del avión con tripulación).

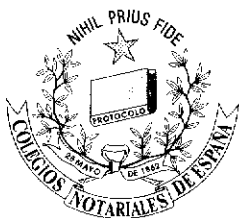
Tras los acontecimientos de relevancia mundial acaecidos en septiembre de 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. decidió cancelar la totalidad de los contratos de wet lease.

Durante 2002 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. cerró un acuerdo con Air Europa, S.A. para cancelar anticipadamente el contrato de "wet lease" sobre 6 aviones B-757. Los gastos estimados relacionados con la cancelación de este contrato fueron provisionados al 31 de diciembre de 2001 sin que como consecuencia del acuerdo alcanzado se hayan puesto de manifiesto pasivos adicionales.

Gastos de arrendamiento

Las cuotas devengadas en el ejercicio 2002 en concepto de arrendamiento operativo de los aviones de las flotas B-747, B-757, A-319, A-320, A-321, A-340 y MD-87 mencionados anteriormente han ascendido a 370.332 miles de euros, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2002 adjunta (Nota 20). Al 31 de diciembre de 2002, el importe total aproximado de las cuotas futuras a pagar derivadas de los contratos de arrendamiento operativo de estos aviones y de los equipos informáticos en régimen de arrendamiento, así como su año de devengo, es el que se detalla a continuación:





	Millones de Euros
2003	352
2004	333
2005	249
2006	163
2007 a 2018	644
	1.741

Adicionalmente, los contratos de arrendamiento operativo en vigor establecen en la mayor parte de los casos la obligación para el arrendatario de hacer frente a los costes de las reparaciones y revisiones periódicas. Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene constituida la provisión correspondiente en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" por un total de 40.606 miles de euros.

Cobertura de seguros

Las sociedades del Grupo mantienen suscritas diferentes pólizas de seguro sobre los elementos del inmovilizado material e inmaterial, que cubren suficientemente el valor neto contable de los mismos al 31 de diciembre de 2002. Asimismo, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. mantiene suscritas diferentes pólizas de seguro sobre la flota aérea arrendada a terceros, de acuerdo con las condiciones establecidas en los respectivos contratos de arrendamiento. La mayoría de estas pólizas están suscritas con Musini, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros.

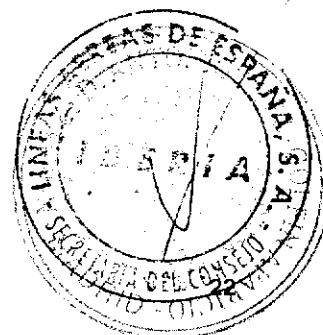
Acuerdos posteriores sobre flota

El Consejo de Administración de la Sociedad dominante, en su reunión de fecha 30 de enero de 2003 autorizó, para la sustitución de la flota B-747, la compra a Airbus de hasta 9 aviones A-340-600 y la contratación de sendas opciones de compra a Airbus por otros 3 aviones A-340-600.

9. Inmovilizaciones financieras

Participaciones en sociedades puestas en equivalencia

El movimiento habido en las participaciones en sociedades puestas en equivalencia durante el ejercicio 2002 es el siguiente:





	Miles de Euros					Saldos a 31-12-02
	Saldos a 01-01-02	Participación en Resultados	Distribución Dividendos	Adiciones	Otros	
Amadeus Group	94.608	19.707	(7.047)	-	-	107.268
Touropredador Viva Tours, S.A.	-	10	-	2.287 (a)	(933)	1.364
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.	-	(703)	-	3.238 (b)	-	2.535
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	-	113	-	1.558 (b)	-	1.671
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S.A.	-	333	-	57 (b)	(45)	345
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A.	-	(12)	-	221 (b)	(30)	179
Handling Guinea Ecuatorial, S.A.	-	142	-	152 (b)	2	296
Iber-América Aerospace LLC	-	104	-	577 (b)	(50)	631
Total	94.608	19.694	(7.047)	8.090	(1.056)	114.289

(a) Corresponde a la ampliación de capital realizada por Viva Tours en la que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha suscrito su parte proporcional.

(b) Estas adiciones corresponden a incorporaciones al perímetro de consolidación.

Cartera de valores a largo plazo

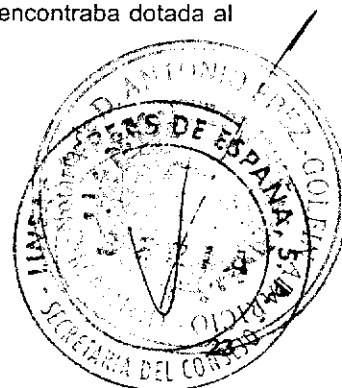
El detalle de las inversiones registradas en este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2002 adjunto es el siguiente:

	% de Participación al 31-12-02	Miles de Euros					Saldo al 31-12-02
		Saldo al 01-01-02	Adiciones	Retiros	Cambios Perímetro	Traspasos	
Títulos de renta fija:							
Iberbond PLC 1999	-	35.490	-	-	-	(1.170)	34.320
Deuda Pública del Estado	-	3.333	-	-	-	-	3.333
Títulos de renta variable:							
Venezolana Internacional de Aviación, S.A.	45,00%	-	-	-	88.446	-	88.446
Interinvest, S.A.	0,1438%	30.244	-	-	-	-	30.244
Sociedades Iberbus	(a)	24.930	-	-	-	-	24.930
Opodo, Ltd.	9,14%	9.504	8.172	-	-	-	17.676
Adquiria España, S.A.	10,00%	3.583	-	-	-	-	3.583
Cordiem	(b)	2.330	22	-	-	-	2.352
Otros	-	3.109	777	(1)	(1.724)	-	2.161
Total coste		112.523	8.971	(1)	(86.722)	(1.170)	207.045
Provisiones		(37.496)	-	-	(88.446)	-	(125.942)

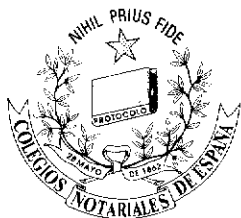
(a) Los porcentajes de participación en estas sociedades oscilan entre un 40% y un 45,45%.

(b) 1,86% en el capital social de Cordiem LLC y 2,07% en el capital social de Cordiem, Inc.

Las principales adiciones del ejercicio están motivadas por la suscripción de sucesivas ampliaciones de capital emitidas por Opodo, Ltd. Los importes desembolsados por este concepto ascienden a un total de 8.172 miles de euros. Esta inversión está provisionada en 7.200 miles de euros, provisión que ya se encontraba dotada al 31 de diciembre de 2001.



NJ4008444



Títulos de renta fija

En septiembre de 1999, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. suscribió bonos emitidos por la sociedad Iberbond PLC 1999 por importe de 39.000 miles de euros. Estos bonos forman parte de una emisión relacionada con la adquisición de 6 aviones A-320 que posteriormente fueron arrendados financieramente a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Los bonos suscritos por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. devengan un tipo de interés del 5,90% anual que se liquida semestralmente. El principal se amortiza anualmente, a razón de un 3% del principal, hasta el último vencimiento, el 1 de septiembre de 2007, en que se amortizará el 85% restante. Al 31 de diciembre de 2002, el Grupo ha registrado el importe que vence en 2003, en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" del balance de situación consolidado por un importe de 1.170 miles de euros (Nota 12).

Los intereses devengados durante el ejercicio 2002 ascienden a 2.091 miles de euros y se han registrado en el epígrafe "Otros intereses e ingresos asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta; de este importe, 698 miles de euros corresponden a intereses devengados no vencidos al 31 de diciembre de 2002, que se han registrado en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" del balance de situación consolidado.

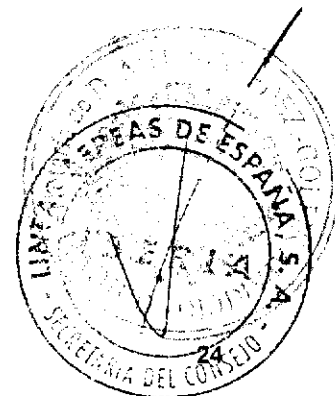
Títulos de renta variable

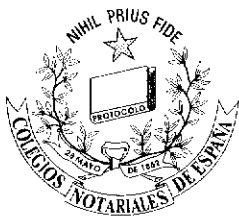
La participación de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en el capital social de Interinvest, S.A. (accionista mayoritario de Aerolíneas Argentinas, S.A.) está totalmente provisionada desde 1999 ante la situación de pérdidas acumuladas incurridas por Aerolíneas Argentinas, S.A.

La información relacionada con las sociedades Iberbus, sociedades propietarias de los aviones A-340 operados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (Nota 8) al 31 de diciembre de 2002, obtenida de sus estados financieros provisionales, es la siguiente:

Empresas del Grupo y Asociadas	Dirección	Participación Directa	Miles de Euros			
			Coste	Capital	Reservas	Beneficios (Pérdidas) Ordinarios
Iberbus Concha, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublin	40,00	2.029	6.538	(490)	(1.414)
Iberbus Rosalia, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublin	40,00	2.056	6.488	(2.659)	(1.274)
Iberbus Chacel, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublin	40,00	2.283	7.187	(6.081)	(536)
Iberbus Arenal, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublin	40,00	2.362	7.352	(8.665)	(723)
Iberbus Teresa, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublin	40,00	2.504	6.647	(1.755)	(324)
Iberbus Emilia, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublin	40,00	2.497	6.677	(2.006)	(270)
Iberbus Agustina, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublin	40,00	2.587	6.680	(79)	(233)
Iberbus Beatriz, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublin	40,00	2.556	6.701	149	(274)
Iberbus Juana Inés, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublin	45,45	1.896	3.996	(2.225)	(2.326)
Iberbus Maria de Molina, Ltd	George's Dock House, IFSC; Dublin	45,45	1.983	4.202	(2.565)	(2.341)
Iberbus Maria Pita, Ltd	George's Dock House, IFSC; Dublin	45,45	2.177	4.425	(2.005)	(2.411)
			24.930			

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





Otros créditos

El detalle de las partidas que componen este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2002 es el siguiente:

	Miles de Euros				
	Saldo al 01-01-02	Diferencias de Cambio	Otros	Cambios Perímetro	Saldo al 31-12-02
Créditos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A.	-	-	-	25.623	25.623
Créditos a sociedades Iberbus	224.725	(35.872)	-	-	188.853
Crédito a Aerolíneas Argentinas, S.A.	3.914	-	-	-	3.914
Otros	8.116	-	2	-	8.118
	236.755	(35.872)	2	25.623	226.508

En 1999, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. otorgó a Aerolíneas Argentinas, S.A. sendos préstamos por importes de 3.537 y 2.352 miles de euros a un tipo de interés del 5,25% y con vencimiento final en 2006 y 2000, respectivamente.

El importe total de los principales de estos préstamos y sus intereses se encuentran pendientes de cobro al 31 de diciembre de 2002 por importe de 6.332 miles de euros, de los cuales, la parte clasificada a corto plazo en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" (Nota 12) corresponden a amortizaciones de principal y devengos de intereses que han resultado impagadas a su fecha de vencimiento.

Por otra parte, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. mantiene cuentas a cobrar y a pagar de carácter comercial con Aerolíneas Argentinas, S.A. por un importe neto aproximado de 23.096 miles de euros.

Adicionalmente, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. otorgó a Banesto, S.A. una garantía a favor de Aerolíneas Argentinas, S.A. mediante la cual se comprometía, en caso de impago de esta última, a hacer frente a las cantidades pendientes de reembolso de un préstamo con garantía hipotecaria sobre 2 aviones B-747. Banesto, S.A. ha iniciado los trámites de ejecución de la garantía antes citada reclamando a Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. el pago de 47.114 miles de euros. La Sociedad dominante ha constituido un depósito indisponible por el importe antes señalado para hacer frente a la ejecución antes citada que se encuentra registrado en el epígrafe "Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo".

Adicionalmente, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene concedido otro aval en dólares USA en relación con Aerolíneas Argentinas, S.A. por importe de 6 millones de dólares.

Dada la situación de suspensión de pagos por la que ha pasado Aerolíneas Argentinas, S.A., el Grupo tiene constituida una provisión por 80.209 miles de euros para hacer frente a las posibles insolvencias y responsabilidades que pudieran derivarse de las operaciones antes descritas, registrada en el epígrafe "Provisión para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado (Nota 15).

Los créditos concedidos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA), que proceden de ejercicios anteriores, están totalmente provisionados al 31 de diciembre de 2002.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene concedido un préstamo a cada una de las sociedades Iberbus en las que participa. El principal oscila, según el caso, entre 11.049 y 22.101 miles de dólares USA. Estos préstamos están concedidos a un plazo igual al de duración del contrato de arrendamiento operativo del correspondiente avión A-340 (Nota 8), y a tipos de interés que oscilan entre el 5% y el 6% anual produciéndose su amortización de una sola vez al vencimiento, que, según el caso, se sitúa entre 2003 y 2009.





Como consecuencia de la extensión de los contratos de arrendamiento operativo de 3 aviones A-340 (Nota 8) los vencimientos y tipos de interés de los préstamos a ellos vinculados, que vencían en 2003, están siendo renegotiados.

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

Vencimiento en	Miles de Euros
2003	79.019
2004	38.196
2005	38.358
2006	10.536
2007	22.744

Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo

El detalle de las partidas que componen este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2002 es el siguiente:

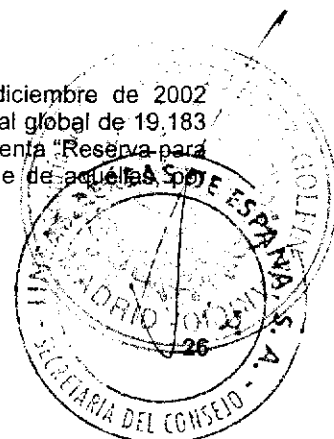
	Miles de Euros
Depósito Aerolíneas Argentinas, S.A.	47.114
Depósito obligaciones convertibles (Nota 17)	22.573
Depósitos y fianzas operación de aviones ILFC (Nota 8)	10.012
Depósitos y fianzas operación de aviones en dry lease (Nota 8)	2.332
Otros	4.547
	86.578

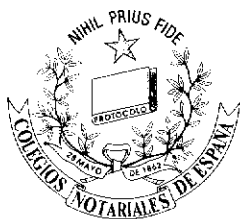
10. Acciones propias de la Sociedad dominante

El movimiento del ejercicio en el epígrafe "Acciones propias de la Sociedad dominante" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2002 adjunto es el siguiente:

	Miles de Euros
Saldo al 1 de enero de 2002	15.070
Altas	22.343
Bajas	(5.517)
Saldo al 31 de diciembre de 2002	31.896

Las acciones propias en poder de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. al 31 de diciembre de 2002 representan el 2,69% del capital social y totalizan 24.593.140 acciones, con un valor nominal global de 19.183 miles de euros, y un precio medio de adquisición de 1,30 euros por acción. El saldo de la cuenta "Reserva para acciones propias" al 31 de diciembre de 2002 cubre en su totalidad el valor neto contable de aquellas acciones por importe de 31.896 miles de euros.





Las altas del ejercicio corresponden a adquisiciones realizadas por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. durante el ejercicio 2002.

Las bajas del ejercicio corresponden a la enajenación de acciones propias por las cuales Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha obtenido beneficios por importe de 1.982 miles de euros, que han sido registrados en el epígrafe "Beneficios en operaciones con acciones propias" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2002 adjunta.

11. Existencias

El detalle de este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2002 es el siguiente:

	Miles de Euros
Materias primas y otros aprovisionamientos	96.509
Existencias comerciales	10.838
Productos en curso y semiterminados	5.441
Anticipos a proveedores	3.209
Provisiones	(26.033)
Saldo al 31 de diciembre de 2002	89.964

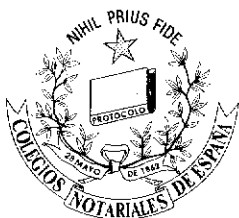
12. Inversiones financieras temporales

El desglose de este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2002 adjunto es el siguiente:

	Miles de Euros
Imposiciones a corto plazo	1.137.426
Depósitos obligaciones convertibles (Nota 17)	7.524
Otros depósitos y fianzas a corto plazo	8.392
Intereses a cobrar no vencidos	4.427
Créditos a Aerolíneas Argentinas, S.A. (Nota 9)	2.418
Bonos Iberbond (Nota 9)	1.170
Otras inversiones financieras temporales	43.326
	1.204.683

El tipo medio anual al que se han invertido las cantidades colocadas en imposiciones a corto plazo, fundamentalmente en Eurodepósitos, durante el ejercicio 2002 ha sido el 3,40%.





13. Fondos propios

El movimiento habido en las cuentas de Fondos propios durante el ejercicio 2002 ha sido el siguiente:

	Miles de Euros									
	Capital Social	Reserva Legal	Reserva para Acciones Propias	Reservas Voluntarias	Otras Reservas de la Sociedad Dominante	Reservas en Sociedades Consolidadas por Integración Global	Reservas en Sociedades puestas en Equivalencia	Diferencias de Conversión	Beneficios del Ejercicio	Dividendos
Saldos al 1 de enero de 2002	712.110	58.415	15.070	110.645	97.858	69.409	55.970	-	50.189	-
Distribución de los beneficios Consolidados del ejercicio 2001	-	2.937	-	17.508	-	6.312	14.506	-	(50.189)	8.926
Reservas para acciones propias	-	-	16.826	(16.826)	-	-	-	-	-	-
Incorporaciones al perímetro	-	-	-	-	-	-	-	(123)	-	-
Beneficios consolidados del ejercicio 2002 según cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta	-	-	-	-	-	-	-	-	157.120	-
Saldos al 31 de diciembre de 2002	712.110	61.352	31.896	111.327	97.858	75.721	70.476	(123)	157.120	8.926

En cualquier evaluación del patrimonio del Grupo Iberia al 31 de diciembre de 2002, el valor de las acciones propias debería deducirse de la cifra de fondos propios mostrada en el balance de situación consolidado adjunto.

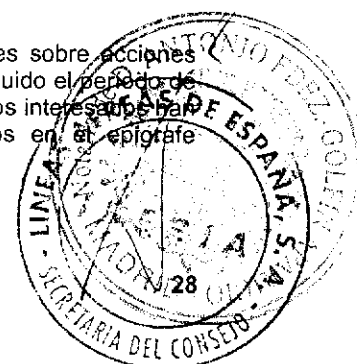
Capital social

Al 31 de diciembre de 2002, el capital social de la sociedad matriz del Grupo estaba compuesto por 912.962.035 acciones nominativas, de 0,78 euros de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas.

Al 31 de diciembre de 2002, los accionistas de dicha sociedad eran los siguientes:

	Número de Acciones	Porcentaje
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	91.290.716	10,00%
BA & AA Holdings Limited	91.296.204	10,00%
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	85.918.876	9,41%
Compañía de Distribución Integral Logista, S.A.	61.164.780	6,70%
Sociedad Estatal de Participaciones Industriales	49.212.526	5,40%
Corporación Financiera de Galicia	27.404.254	3,00%
El Corte Inglés, S.A.	27.387.215	3,00%
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	24.593.140	2,69%
Otros, incluido personal	454.694.324	49,80%
Total	912.962.035	100,00%

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. puso en marcha durante 2001 un plan de opciones sobre acciones dirigido a todos sus empleados. De acuerdo con las condiciones establecidas, una vez concluido el período de renuncia, el número de opciones aceptadas asciende a 24.984.407, por las que los empleados interesados han desembolsado en concepto de pago a cuenta 7.495.322 euros que figuran registrados en el epígrafe





"Acreedores a largo plazo-Otros acreedores" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2002 adjunto.

El precio de ejercicio de la opción se ha establecido en 1,19 euros, y los empleados podrán canjear el 25% de las opciones suscritas en la proporción de una por una en cada una de las siguientes fechas: 3 de octubre de 2003, 3 de febrero de 2004, 3 de junio de 2004 y 3 de octubre de 2004. Llegada cada una de las fechas de ejercicio, los empleados podrán optar por posponer el ejercicio de su derecho acumulándolo, siempre que el valor de cotización de la acción en dicha fecha sea inferior al precio de ejercicio, perdiéndolo en caso contrario.

Para hacer frente a los compromisos adquiridos con los empleados de la Sociedad Dominante en relación con el plan de opciones sobre acciones descrito, la Junta General de Accionistas facultó al Consejo de Administración para proceder a la emisión de obligaciones convertibles en acciones, con exclusión del derecho de suscripción preferente de los actuales accionistas hasta un importe de 343 millones de euros o alternativamente entregar las acciones propias. En este sentido la Sociedad Dominante ha procedido durante 2002 a emitir obligaciones convertibles en acciones (Nota 17).

Con fecha 6 de junio de 2002, la Junta General de Accionistas de la Sociedad Dominante procedió a la aprobación de un plan de opciones sobre acciones para Administradores, Ejecutivos, determinados Directivos y otro personal de estructura, que se instrumentará mediante la emisión de obligaciones convertibles en acciones. El número de opciones sobre acciones no excederá de 18.259.241 y se establece el plazo de un año desde la aprobación del Plan de Opciones para su implantación teniendo una duración de cinco años a partir de la fecha de concesión efectiva de las opciones. El precio de ejercicio de las opciones ha quedado establecido en 1,62 euros, de acuerdo con las condiciones fijadas por la Junta General de Accionistas, que para hacer frente a este compromiso, facultó al Consejo de Administración a emitir obligaciones convertibles en acciones, con exclusión del derecho de suscripción preferente de los actuales accionistas y titulares de obligaciones convertibles y a ejecutar el aumento de capital social en el importe que resulte necesario para atender las solicitudes de conversión de las obligaciones emitidas.

En relación con este segundo plan de opciones y con objeto de cubrir las posibles variaciones del precio de cotización de la acción de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., la Sociedad dominante ha formalizado con fecha 29 de mayo de 2002 un contrato de "equity swap" sobre 18.259.241 acciones a un precio de 1,92 euros por acción. Dicho contrato devenga un coste anual del euribor más un diferencial sobre el nominal (35.018 miles de euros) del cual se deducen los dividendos correspondientes a las citadas acciones y tiene vencimiento en abril de 2003.

El Grupo ha constituido con cargo al epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta una provisión por importe de 5.478 miles de euros que figura registrada en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2002 adjunto para la cobertura de la eventual pérdida que podría derivarse en la liquidación del citado contrato.

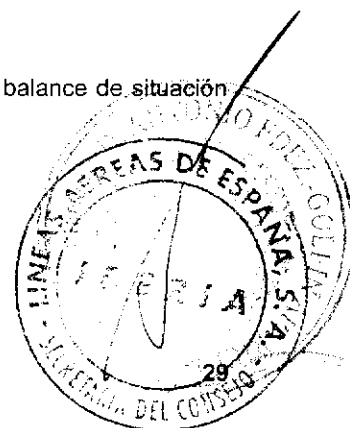
Reserva legal

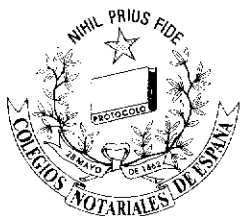
De acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, debe destinarse una cifra igual al 10% del beneficio del ejercicio a la reserva legal, hasta que ésta alcance, al menos, el 20% del capital social.

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

Otras reservas de la Sociedad Dominante

El desglose de "Otras Reservas de la Sociedad Dominante" conforme a los epígrafes del balance de situación consolidado adjunto al 31 de diciembre de 2002 es el siguiente:





	Miles de Euros
Prima de emisión	96.454
Diferencias por el ajuste del capital a euros	1.201
Reserva de revalorización	38
Reserva de fusión	165
Total	97.858

Prima de emisión

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

Diferencia por ajuste del capital a euros

Como consecuencia de la redenominación del capital social a euros aprobada por el Consejo de Administración de la Sociedad Dominante en 1999, se generó una diferencia por redondeo que obligó a reducir el capital social y a generar una reserva de carácter indisponible de acuerdo con la legislación vigente.

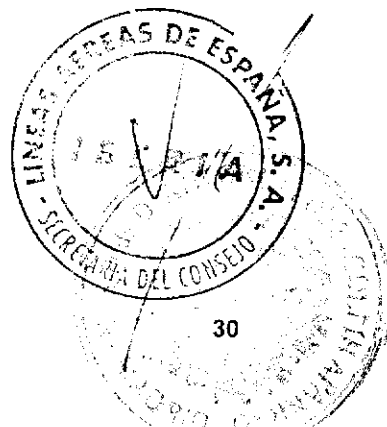
Reserva de revalorización y reserva de fusión

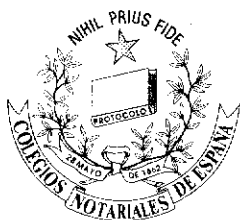
Como consecuencia de la fusión por absorción de Aviación y Comercio, S.A. efectuada en 2000 se generó una reserva de fusión.

Por otra parte, Aviación y Comercio, S.A., en su balance de fusión de 31 de enero de 2000, mantenía una reserva de revalorización como consecuencia de la aplicación del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio. Como consecuencia de la aplicación de la normativa vigente, la Sociedad destinó como reserva de revalorización el importe obtenido por la aplicación del porcentaje que representaba la reserva de revalorización de Aviación y Comercio, S.A. sobre la totalidad de sus fondos propios al 31 de enero de 2000 sobre la reserva de fusión obtenida.

Reservas en sociedades consolidadas por integración global y por puesta en equivalencia

El desglose del epígrafe "Reservas en sociedades consolidadas por integración global" del balance de situación consolidado adjunto al 31 de diciembre de 2002 es el siguiente:





Sociedad	Miles de Euros
Binter Canarias, S.A.	13.760
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	2.071
Campos Velázquez, S.A.	6.315
Cargosur, S.A.	(4.901)
Iber-Swiss Catering, S.A.	5.612
VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	(77.973)
Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A.	15.185
Total	(39.931)
Ajustes de consolidación	115.652
Total	75.721

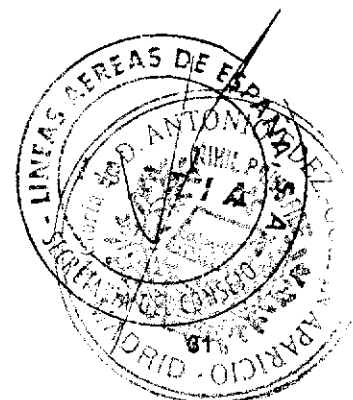
El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

	Miles de Euros
Reservas netas correspondientes a Aviación y Comercio, S.A.	56.672
Anulación de provisiones de inversiones financieras permanentes en Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A, por empresas dependientes realizadas en ejercicios anteriores	88.966
Anulación de dividendos percibidos en ejercicios anteriores	(32.290)
Anulación de plusvalías en venta de inmovilizado	2.164
Otros	140
Total	115.652

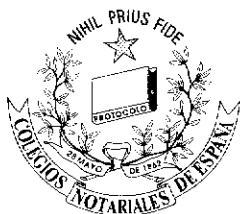
El desglose del epígrafe "Reservas en sociedades puestas en equivalencia" del balance de situación consolidado adjunto al 31 de diciembre de 2002 es el siguiente:

Sociedad	Miles de Euros
Amadeus Group	118.036
Touroporador Viva Tours, S.A.	(4.426)
Total	113.610
Ajustes de consolidación	(43.134)
Total	70.476

El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:



NJ4008452



	Miles de Euros
Anulación de provisiones de inversiones financieras permanentes en Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., por empresas dependientes realizadas en ejercicios anteriores	2.730
Anulación de dividendos percibidos en ejercicios anteriores	(53.463)
Mejora patrimonial neta de impuestos procedente de Amadeus	12.494
Anulación de plusvalías en venta de inmovilizado	(7.209)
Reversión de la diferencia negativa de consolidación	2.314
Total	(43.134)

Otros aspectos

Las reservas restringidas de las sociedades del Conjunto consolidable al 31 de diciembre de 2002 ascienden a 1.884 miles de euros (981 miles de euros por reservas de revalorización y 903 miles de euros por reservas legales).

Las sociedades que poseen una participación igual o superior al 10% en el capital social de las sociedades dependientes más significativas al 31 de diciembre de 2002 son las siguientes:

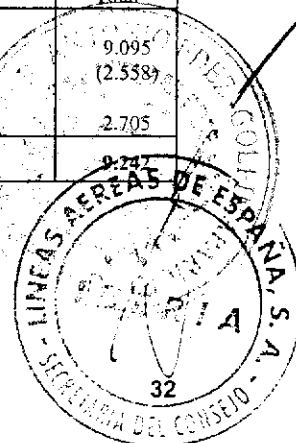
Sociedad	Porcentaje de Participación	Sociedad Participada
Marítimas Reunidas, S.A.	25,00	Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.
Amadeus Global Travel Distribution, S.A.	34,00	Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.
Gate Gourmet Holding AG	30,00	Iber-Swiss Catering, S.A.
Société Air France	35,69	Amadeus Group
Lufthansa Commercial Holding GmbH	27,92	Amadeus Group
Sol Meliá, S.A.	19,00	Touroprador Viva Tours, S.A.
Iberostar Hoteles y Apartamentos, S.A.	30,00	Touroprador Viva Tours, S.A.

14. Socios externos

El movimiento habido en el epígrafe "Socios externos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2002 adjunto, por sociedad dependiente, es el siguiente:

	Miles de Euros					Total
	VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	Iber-Swiss Catering, S.A.	Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.	Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	
Saldo al 1 de enero de 2002	(76)	3.390	603	5.178	-	9.095
Dividendos	-	(329)	(81)	(2.148)	-	(2.558)
Participación en resultados del ejercicio 2002	4	620	155	1.916	10	2.705
Saldo al 31 de diciembre de 2002	(72) (a)	3.681	677	4.946	10	9.247

(a) Esta cuenta a cobrar a accionistas minoritarios se encuentra provisionada al 31 de diciembre de 2002.





La composición del saldo del epígrafe "Socios externos" al 31 de diciembre de 2002 de las principales sociedades es el siguiente:

	Miles de Euros				
	Capital Social	Reservas	Reservas de Revalorización	Participación en Resultados	Total
VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	(68)	(8)	-	4	(72)
Iber-Swiss Catering, S.A.	902	1.740	419	620	3.681
Compañía Auxiliar al Cargo-Exprés, S.A.	48	472	2	155	677
Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.	83	2.947	-	1.916	4.946
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	-	-	-	10	10
	965	5.151	421	2.705	9.242

15. Provisiones para riesgos y gastos

Este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2002 adjunto está compuesto por las siguientes partidas:

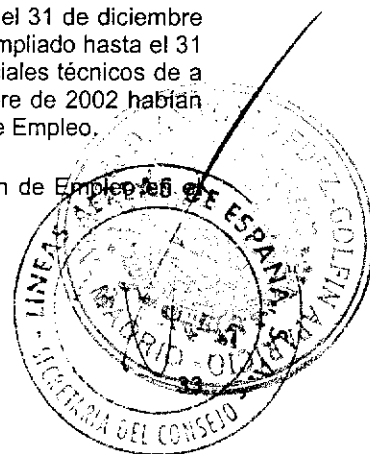
	Miles de Euros					
	Saldo al 01-01-02	Dotaciones	Recuperaciones Aplicaciones	Trasposos	Salida de Perimetro	Saldo al 31-12-02
Provisiones para pensiones (Nota 6-j)	47.186	3.755	(11.726)	2.152	-	41.367
Provisiones para obligaciones con el personal	452.106	67.897	(14.012)	(53.585)	-	452.406
Provisión para grandes reparaciones (Nota 6-d)	129.188	38.263	(38.946)	(2.707)	(15.861)	109.937
Provisión para responsabilidades (Nota 6-l)	669.592	46.466	(115.464)	57.649	(498)	657.745
	1.298.072	156.381	(180.148)	3.509	(16.359)	1.261.455

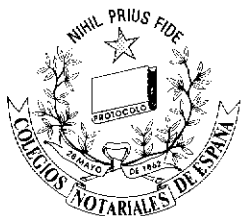
Las dotaciones realizadas en el ejercicio 2002 a los epígrafes "Provisiones para pensiones" y "Provisiones para obligaciones con el personal" se corresponden con los devengos producidos en 2002 así como con los rendimientos financieros producidos por el fondo constituido al 31 de diciembre de 2002 (Nota 6-j), y se recogen en los epígrafes "Gastos de personal" por importes de 2.103 miles de euros y 52.072 miles de euros, respectivamente y "Gastos financieros y asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada por importes de 1.652 miles de euros y 15.825 miles de euros, respectivamente.

El saldo al 31 de diciembre de 2002 del epígrafe "Provisiones para responsabilidades" incluye 362.319 miles de euros correspondientes al importe estimado de acuerdo con los estudios actuariales realizados por expertos independientes de los pagos futuros para atender los compromisos asumidos con el personal ya jubilado anticipadamente de acuerdo con las condiciones previstas en el plan de rejuvenecimiento de plantilla puesto en marcha en 2000 (824 personas) y el expediente de regulación de empleo voluntario aprobado en 2001 y desarrollado durante 2002 (2.465 empleados).

Con fecha 23 de diciembre de 2002 el expediente de regulación de empleo, que finalizaba el 31 de diciembre de 2002, ha obtenido la autorización del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales para ser ampliado hasta el 31 de diciembre de 2004 para los colectivos de tierra, tripulantes de cabina de pasajeros y oficiales técnicos de a bordo hasta el límite de la plantilla objetivo estructural de cada colectivo. A 31 de diciembre de 2002 habían sido presentadas 463 solicitudes de adhesión a la extensión del Expediente de Regulación de Empleo.

Las dotaciones efectuadas para cubrir los pasivos derivados del Expediente de Regulación de Empleo en el ejercicio 2002 han ascendido a 13.000 miles de euros.





El importe restante de las dotaciones del ejercicio 2002, que también se han registrado, en su mayor parte, con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta (Nota 20-g), corresponde al importe estimado por los Administradores por responsabilidades probables de diversa naturaleza.

Los traspasos detallados en el cuadro anterior corresponden fundamentalmente a los importes relativos al personal de vuelo que se ha acogido al Expediente de Regulación de Empleo.

Por su parte, las aplicaciones corresponden, fundamentalmente y entre otros conceptos, a pagos efectuados durante el ejercicio 2002 derivados de los planes de bajas descritos anteriormente y otros pagos.

El importe restante del saldo del epígrafe "Provisión para responsabilidades" corresponde a los importes estimados 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 a cargo del Grupo.

16. Deudas con entidades de crédito

La composición de las deudas con entidades de crédito al 31 de diciembre de 2002, correspondientes a préstamos y a operaciones de arrendamiento financiero (Nota 7), de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

Deuda	Miles de Euros						
	Deudas con Vencimiento en:						
	Divisa	2003	2004	2005	2006	2007	Años Siguientes
En Euros: Principal		71.138	32.877	28.131	23.012	147.349	125.850
Intereses		18.044	16.944	15.635	14.479	13.435	14.016
En divisa: Principal	Yenes	8.581	-	-	-	-	-
Intereses	Yenes	2.545	-	-	-	-	-
Principal	Dólar USA	187	-	-	-	-	35.172
Intereses	Dólar USA	1.516	61	61	61	61	12.961
		102.011	49.882	43.827	37.552	160.845	187.999

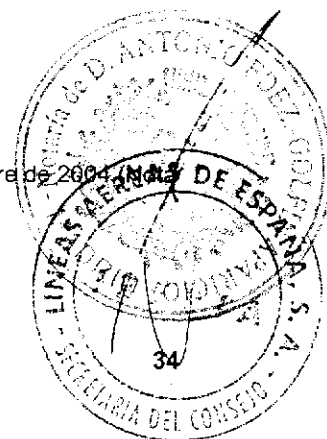
Durante 2002, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 4,93% para los préstamos en euros y del 3,80%, para los préstamos en moneda extranjera, estando varios de ellos referenciados al MIBOR o LIBOR, respectivamente.

17. Emisión de obligaciones convertibles

Tal y como se describe en la Nota 13 la Sociedad Dominante ha procedido a la emisión de obligaciones convertibles en acciones, en la proporción de una por una, de 1,19 euros de valor nominal cada una, por un importe total de 30.097 miles de euros, registradas en los epígrafes "Acreedores a largo plazo-Emisión de obligaciones convertibles" y "Acreedores a corto plazo-Emisión de obligaciones convertibles" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2002 adjunto en función de su vencimiento.

Las principales características de la emisión de obligaciones son:

1. Tipo de interés: Euribor a tres meses más un diferencial
2. Vencimientos: 3 de octubre de 2003, 3 de febrero de 2004, 3 de junio de 2004 y 3 de octubre de 2004 (Nota 13)





3. Garantías: La Sociedad ha constituido un depósito indisponible por un importe equivalente a la emisión realizada (véanse Notas 9 y 12).

18. Operaciones de futuro

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. mantiene una política de gestión activa de los riesgos derivados de la fluctuación de los tipos de cambio e interés, y del precio de combustible.

Con el objetivo de minimizar el impacto de estas variables en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, se realizan operaciones de cobertura. A continuación se presenta el desglose de las operaciones que mantiene Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. al 31 de diciembre de 2002, de acuerdo con el siguiente criterio: valores nominales para cobertura 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:

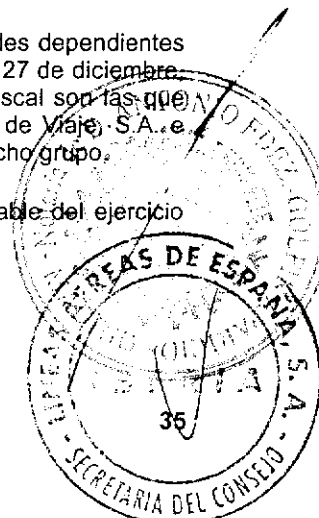
	Miles de Euros
COBERTURA DE POSICIONES PATRIMONIALES:	
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de cambio-	
Cross currency swaps (permutas de divisas)	607.255
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de interés-	
IRS's (permutas financieras sobre tipos de interés)	66.847
Seguros de cambio	62.070
COBERTURA DE FLUJOS FUTUROS:	
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de cambio y de tipo de interés-	
Cross currency swaps (permutas de divisas)	(16.654)
Opciones CALL compradas	225.390
Opciones CALL vendidas	289.457
Opciones PUT compradas	78.800
Opciones PUT vendidas	307.552
Seguros de cambio	167.721
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de interés-	
IRS's (permutas financieras sobre tipos de interés)	1.983
Otras operaciones de cobertura-	
Operaciones de cobertura precios de combustible	278.190

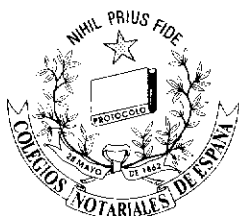
19. Situación fiscal

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

Desde el 1 de enero de 2002 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y parte de sus sociedades dependientes tributan bajo el régimen fiscal recogido en el Capítulo VII del Título VIII de la Ley 43/1995, de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades. Las sociedades que componen el grupo de consolidación fiscal son las que consolidan por el método de integración global, excepto Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.e. Iber-Swiss Catering, S.A. que no reúnen los requisitos legalmente establecidos para integrar dicho grupo.

La conciliación del resultado contable consolidado de las sociedades del Conjunto Consolidable del ejercicio 2002 con la base imponible del Impuesto sobre Sociedades es como sigue:





	Miles de Euros		
	Aumento	Disminución	Importe
Beneficio contable del ejercicio (antes de impuestos y después de socios externos)			191.376
Diferencias permanentes	1.304	(547)	757
Diferencias temporales:			
Con origen en el ejercicio	131.099 (a)	(1.199)	129.900
Con origen en ejercicios anteriores	-	(127.930) (b)	(127.930)
Ajustes de consolidación:			
Diferencias permanentes	8.819	(14.438)	(5.619)
Compensación de bases imponibles negativas ej. anteriores			(171.646)
Base imponible (resultado fiscal)			16.838

(a) Este importe corresponde, en su mayor parte, a dotaciones de provisiones para pensiones y otras obligaciones con el personal, beneficios diferidos por créditos memorándum y provisiones de flota.

(b) Este importe corresponde, fundamentalmente, a aplicaciones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores para pensiones y otras obligaciones con el personal, así como para la cobertura de filiales y la aplicación de beneficios por créditos memorándum.

El importe registrado en el epígrafe "Impuesto sobre Sociedades" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2002 adjunta, corresponde a la suma del gasto por Impuesto sobre Sociedades registrado por cada una de las sociedades consolidadas por integración global y su detalle es el siguiente:

	Miles de Euros
Aplicación del tipo impositivo del 35% a los beneficios contables ajustados por las diferencias permanentes	65.280
Más/(Menos)-	
Deducciones en la cuota	(34.117)
Otros	3.093
Impuesto sobre Sociedades	34.256

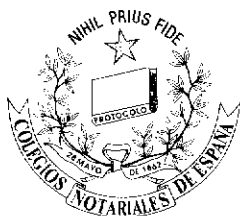
Los créditos y débitos impositivos se han registrado, en función de su fecha de recuperación, en los epígrafes "Deudores", "Deudores a largo plazo", "Otras deudas no comerciales" y "Acreedores a largo plazo-Otros acreedores" del balance de situación consolidado adjunto y ofrecen el siguiente detalle:

	Miles de Euros					
	Deudores			Otros Deudas		
	A Corto Plazo	A Largo Plazo	Total Deudores	Otras Deudas no Comerciales	Acreedores A Largo Plazo	Total Acreedores
Base imponible positiva correspondiente al ejercicio	-	-	-	974	-	974
Diferencias temporales originadas en el ejercicio	-	45.885	45.885	-	420	420
Diferencias temporales pendientes de aplicar, originadas en ejercicios anteriores	32.000	305.846	337.846	-	1.463	1.463
Total	32.000	351.731	383.731	974	1.883	2.857

El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a largo plazo al 31 de diciembre de 2002 es el siguiente:

NJ4008457





Año de Recuperación	Miles de Euros
2004	42.300
2005	42.376
2006 y siguientes	267.055
	351.731

Los Administradores de las sociedades del grupo estiman que la totalidad de estos créditos se recuperarán en un plazo no superior a diez años.

La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar las nuevas inversiones, la formación profesional y la actividad exportadora. Las sociedades consolidadas se han acogido a determinados beneficios fiscales por dicho concepto, habiéndose contabilizado deducciones por importe de 1.734 miles de euros en el ejercicio 2002 por dichos conceptos, de los cuales 488 miles de euros provienen de deducciones pendientes de aplicar del ejercicio 2001. Por su parte, el Grupo de consolidación fiscal tiene pendientes de aplicar por este concepto deducciones por importe de 1.703 miles de euros.

El Grupo Iberia ha contabilizado durante el ejercicio 2002 deducciones por doble imposición interna e internacional por importe de 17.756 miles de euros, de las cuales deducciones por importe de 8.319 miles de euros provienen del ejercicio 2001. Asimismo, se han aplicado en este ejercicio 743 miles de euros por dicho concepto.

Por otro lado, durante el ejercicio 2002, el Grupo Iberia ha contabilizado por haberse acogido al régimen de reinversión de beneficios extraordinarios un importe de 14.627 miles de euros, de los cuales 11.645 miles de euros proceden de deducciones que quedaron pendientes de aplicar en 2001.

Durante el ejercicio 2002 el Grupo ha reinvertido el precio de venta originario de las plusvalías en inmovilizado por importe de 65.311 miles de euros, correspondientes a la deducción por importe de 2.982 miles de euros.

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

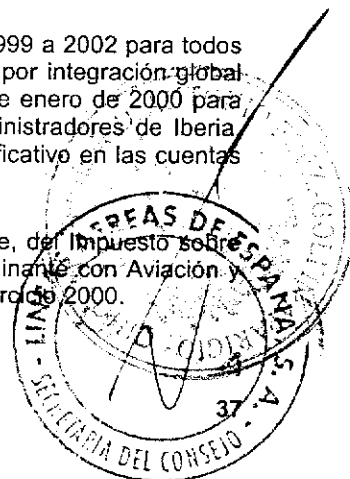
Asimismo, la Sociedad Dominante ha recurrido las actas incoadas en relación con el Arancel de Aduanas correspondiente a 1998 (segundo semestre), 1999 y 2000 (cinco primeros meses).

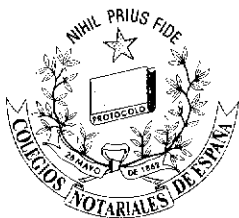
Igualmente, en relación con Aviación y Comercio, S.A. (entidad absorbida por la sociedad dominante en el ejercicio 2000) están pendientes de resolución, los recursos planteados ante las actas levantadas por la inspección sobre las liquidaciones presentadas respecto a algunos impuestos de los ejercicios 1989 y 1990, 1993 y 1994, 1996, 1997 y 1998.

Los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que de la resolución de los distintos recursos antes mencionados se deriven pasivos adicionales a los registrados en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2002.

Asimismo, en relación con los ejercicios sujetos a una eventual inspección, en general 1999 a 2002 para todos los impuestos aplicables a la Sociedad Dominante y resto de sociedades consolidadas por integración global (1998 a 2002, en general, para el Impuesto sobre Sociedades), y 1999 y hasta el 31 de enero de 2000 para Aviación y Comercio, S.A. (desde 1998 para el Impuesto sobre Sociedades), los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que se incurra en riesgos con impacto significativo en las cuentas anuales.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 107 de la Ley 43/1995 de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades, se hace constar que la información relativa a la fusión de la sociedad dominante con Aviación y Comercio, S.A. se incluyó en la Nota 22 de la Memoria consolidada correspondiente al ejercicio 2000.





20. Ingresos y gastos

a) Importe neto de la cifra de negocios

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a la actividad del Conjunto Consolidable de los ejercicios 2002 y 2001 es como sigue:

Por Actividades	Miles de Euros	
	2002	2001
Ingresos por pasaje (a)	3.775.939	3.798.455
Ingresos por carga	253.402	270.793
Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuertos)	234.804	220.746
Asistencia técnica a compañías aéreas	91.333	94.816
Otros ingresos	130.238	130.253
Total	4.485.716	4.515.063

(a) Incluye otros ingresos (recuperaciones de billetes pendientes de utilización, acuerdos comerciales, etc.) por importe de 294.604 miles de euros en 2002 y 166.129 miles de euros en 2001.

La Sociedad dominante es el primer operador en territorio nacional de servicios de handling en virtud de la adjudicación del contrato a través de concurso público convocado en su día por Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea. El vencimiento de dicho contrato, después de sucesivas prórrogas, está previsto en marzo de 2003.

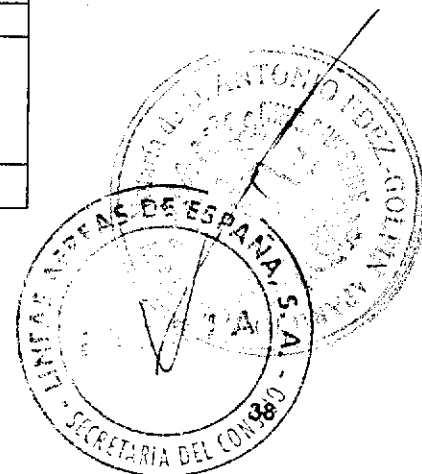
La distribución por redes de los ingresos por pasaje es la siguiente:

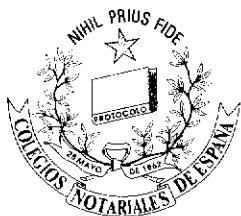
	Miles de Euros	
	2002	2001
Nacional y Europea	2.543.566	2.534.881
Atlántico	1.148.745	1.181.074
África y Oriente	83.628	82.500
Total	3.775.939	3.798.455

b) Otros ingresos de explotación

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

Conceptos	Miles de Euros	
	2002	2001
Ingresos por comisiones	108.521	105.839
Ingresos por alquileres	9.480	19.589
Otros ingresos diversos	95.816	97.757
	213.817	223.185





Los ingresos por comisiones recogen fundamentalmente las comisiones cobradas por la venta de billetes volados por otras compañías aéreas, las comisiones resultantes del acuerdo de franquicia con Air Nostrum y las comisiones por los acuerdos firmados con Mundicolor y Touroperador Viva Tours, S.A.

c) Ingresos extraordinarios

La composición del saldo del epígrafe "Ingresos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2002 adjunta, es la siguiente:

	Miles de Euros
Recuperación de provisiones para responsabilidades	11.916
Otros	1.218
	13.134

d) Aprovisionamientos

El epígrafe "Aprovisionamientos" de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2002 y 2001 adjuntas presenta la siguiente composición:

	Miles de Euros	
	2002	2001
Combustible de aviones	553.241	634.677
Repuestos para la flota aérea	142.963	140.497
Material de mayordomía	30.887	33.232
Otros aprovisionamientos	35.041	38.890
	762.132	847.296

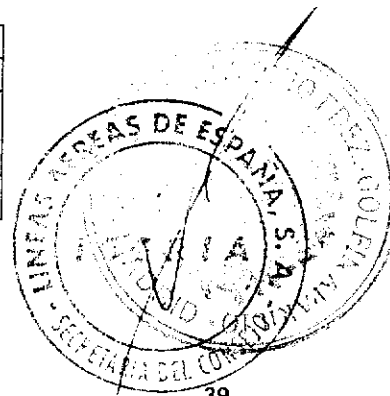
El gasto por combustible en el ejercicio 2002 ha ascendido a 541.400 miles de euros. Las operaciones de futuros relacionadas han aumentado este gasto en 11.841 miles de euros.

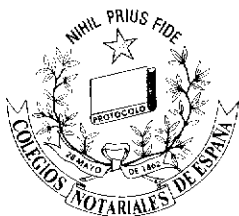
La línea "Repuestos para la flota aérea" incluye los inicialmente registrados en el inmovilizado, que han sido incorporados, en sustitución de otros, a los aviones correspondientes durante el ejercicio y cuyo valor neto contable en el momento de su incorporación se reconoce como gasto bajo este epígrafe en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

e) Plantilla y gastos de personal

El desglose del saldo del epígrafe "Gastos de personal" de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2002 y 2001 adjuntas, es el siguiente:

	Miles de Euros	
	2002	2001
Sueldos, salarios y asimilados	1.022.087	1.033.950
Cargas sociales	331.647	327.238
	1.353.734	1.361.188





El número de empleados del Conjunto consolidable por integración global, medido en términos de plantilla media equivalente, por categoría profesional durante los ejercicios 2002 y 2001, ha sido el siguiente:

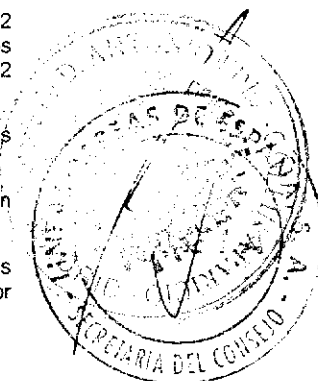
	Número de Empleados	
	2002	2001
Tierra:		
Grupo superior de gestores y técnicos	1.321	1.441
Cuerpo general administrativo	6.589	6.940
Otros	11.475	12.331
	19.385	20.712
Vuelo:		
Pilotos	1.859	1.973
Oficiales técnicos de vuelo	115	153
Tripulantes de cabina de pasajeros	4.395	4.685
	6.369	6.811
	25.754	27.523

f) Otros gastos de explotación

La composición de este epígrafe de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2002 y 2001 adjuntas, es la siguiente:

	Miles de Euros	
	2002	2001
Gastos comerciales	464.275	514.124
Alquiler flota aérea:		
Wet lease	-	111.079
Dry lease (a)	366.297	354.843
Otros	7.479	11.098
Servicios de tráfico aéreo	301.136	293.427
Gastos de escala	42.932	49.887
Gastos de incidencias	18.619	18.802
Tasas de navegación	226.586	218.387
Mantenimiento de flota aérea (b)	96.666	134.725
Mantenimiento general	30.663	30.209
Gastos sistema de reservas	126.322	133.349
Servicios a bordo	64.413	106.321
Otros alquileres (c)	95.406	70.134
Otros (d)	315.729	296.249
	2.156.523	2.342.634

- (a) El gasto por alquiler de la flota ha ascendido en los ejercicios 2002 y 2001 a 370.332 miles de euros y 376.955 miles de euros. No obstante, las operaciones de futuros relacionadas han conseguido reducir estos gastos en 4.035 miles de euros y 22.112 miles de euros, respectivamente.
- (b) Incluye los gastos para subcontratos de mantenimiento y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones.
- (c) Incluye los gastos de alquiler de bodegas que ascienden a 22.047 miles de euros en 2002 y 5.229 miles de euros en 2001.
- (d) Los honorarios relativos a servicios de auditoría de cuentas prestados a las distintas sociedades que componen el Grupo Iberia y sociedades dependientes por el auditor





principal, así como por otras entidades vinculadas al mismo durante el ejercicio 2002 han ascendido a 371 miles de euros.

Por otra parte, los honorarios relativos a otros servicios profesionales prestados a las distintas sociedades del grupo por el auditor principal y por otras entidades vinculadas al mismo ascendieron en el ejercicio 2002 a 19 miles de euros.

g) Gastos extraordinarios

La composición del saldo del epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2002 adjunta, es la siguiente:

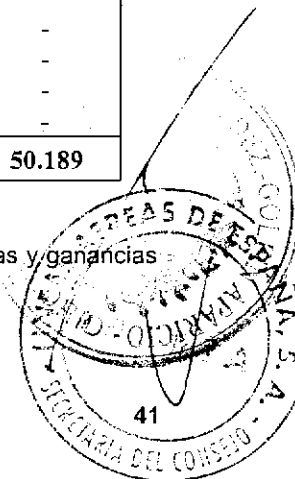
	Miles de Euros
Provisiones flota DC-9, DC-10, A-300, B-727 y B-747 (Nota 8)	61.400
Dotaciones a la provisión para responsabilidades	36.502
Otros gastos extraordinarios	5.505
	103.407

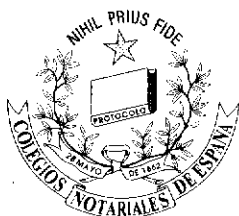
21. Aportación de las sociedades del Grupo y asociadas a los resultados consolidados

La aportación de las sociedades del Grupo y asociadas a los resultados consolidados de los ejercicios 2002 y 2001 es la siguiente:

Sociedad	Miles de Euros	
	Beneficios/(Pérdidas)	
	2002	2001
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	128.362	16.865
Binter Canarias, S.A.	-	8.464
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	462	487
Campos Velázquez, S.A.	4	15
Cargosur, S.A.	1.254	(1.244)
Iber-Swiss Catering, S.A.	1.447	1.537
VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	780	(3.738)
Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.	4.981	5.583
Amadeus Group	19.706	24.928
Touropredador Viva Tours, S.A.	10	(2.708)
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	31	-
Iberia Tecnología, S.A.	105	-
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	113	-
Handling Guinea Ecuatorial, S.A.	142	-
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A.	(12)	-
Empresa Hispanocubana de mantenimiento de aeronaves Ibeca, S.A.	334	-
Sociedad Conjunta para la Emisión y gestión de Medios de Pago EFC, S.A.	(703)	-
Iber-América Aerospace LLC	104	-
Beneficios atribuidos a la Sociedad dominante	157.120	50.189

El desglose de los epígrafes "Beneficios atribuidos a socios externos" de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2002 y 2001 adjuntas es el siguiente:





Sociedad	Miles de Euros	
	Beneficios/(Pérdidas)	
	2002	2001
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	155	162
Iber-Swiss Catering, S.A.	620	659
VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	4	(20)
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	10	
Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.	1.916	2.148
Beneficios atribuidos a socios externos	2.705	2.949

22. Retribuciones y otras prestaciones al Consejo de Administración

El importe de las remuneraciones devengadas por todos los conceptos en el curso del ejercicio 2002 por los miembros del Consejo de Administración de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. presenta el siguiente detalle:

Retribuciones Consejo	Miles de Euros
Asignación fija	600
Compensación económica por asistencia a sesiones	421
Retribuciones en especie	22
Total retribuciones	1.043

Por su parte, los seguros y otros gastos han ascendido a 4 miles de euros.

Adicionalmente, la retribución a los Administradores Ejecutivos en el ejercicio 2002 presenta el siguiente detalle:

Administradores Ejecutivos	Miles de Euros
Total retribuciones	1.225

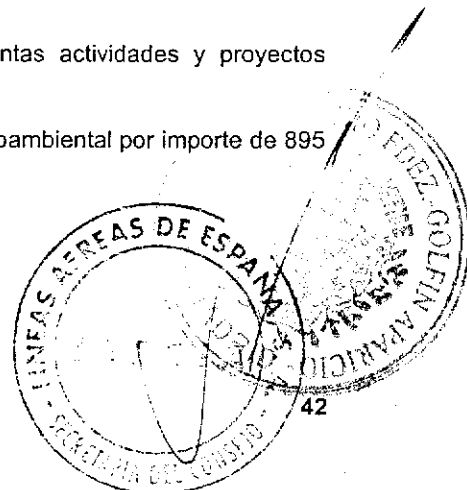
El importe correspondiente a Seguridad Social, seguros y otros gastos ha ascendido a 462 miles de euros.

Durante el ejercicio 2002 no se ha concedido ningún anticipo o crédito a los miembros del Consejo de Administración de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.

23. Información sobre medioambiente

El Grupo, en línea con su política medioambiental, viene acometiendo distintas actividades y proyectos relacionados con la gestión en este ámbito.

A lo largo del ejercicio 2002, el Grupo ha incurrido en gastos de naturaleza medioambiental por importe de 895 miles de euros, según el siguiente detalle:



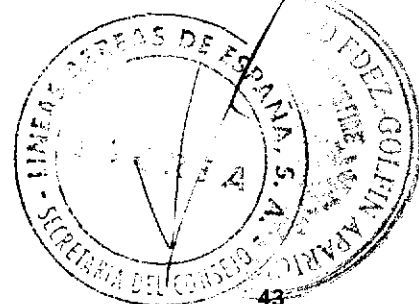


	Miles de Euros
Conservación, publicidad, tributos, indemnizaciones y otros	586
Servicios técnicos ambientales	261
Transportes colectivos	35
Publicaciones medioambientales	8
Cánones medioambientales	5
	895

Asimismo, en los últimos años se han acometido inversiones en las Zonas Industriales de Iberia en Madrid para la mejora de la depuración de las aguas residuales y de la gestión de los residuos peligrosos, existiendo además un control analítico periódico de los parámetros contaminantes de los vertidos y de las emisiones a la atmósfera. No obstante, estas inversiones no son significativas respecto a las inmovilizaciones materiales totales del Grupo.

En lo relativo a la flota de aeronaves, el Grupo ha continuado desarrollando una política medioambiental eficiente. Finalizada en 2001 la renovación de los modelos que generaban un mayor consumo de combustible y por tanto una mayor cantidad de emisiones atmosféricas, se continuó durante el ejercicio 2002 adquiriendo aviones que incorporan nueva tecnología capaz de reducir el consumo en un 20%, tales como los modelos A-320 y A-340 (Nota 8). Adicionalmente, durante el ejercicio 2002 se ha desarrollado un análisis técnico para la renovación de los aviones más antiguos que aún permanecían en la flota de largo radio (B-747-200). El acuerdo final sobre esta renovación ha tenido lugar en enero de 2003.

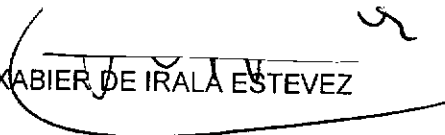
Por lo que respecta a las posibles contingencias que en materia medioambiental pudieran producirse, el Grupo considera que éstas se encuentran suficientemente cubiertas con las pólizas de seguro de responsabilidad civil que tiene suscritas, así como con las provisiones relativas a responsabilidades probables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

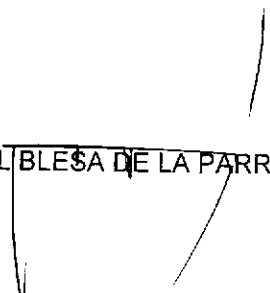




**INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO AL 31.12.2002 DEL GRUPO IBERIA, FORMULADO
POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.,
EN SU REUNIÓN DEL DÍA 27 DE MARZO DE 2.003**

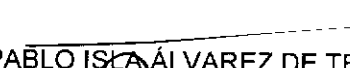
Firma de los Administradores:


XABIER DE IRALA ESTEVEZ


MIGUEL BLESÁ DE LA PARRA


FERNANDO CONTE GARCÍA

LORD GAREL-JONES


PABLO ISLA ÁLVAREZ DE TEJERA


ANTONIO MASA GODOY


ROGER PAUL MAYNARD


ANGEL MULLOR PARRONDO


JOSÉ PEDRO PÉREZ-LTORCA

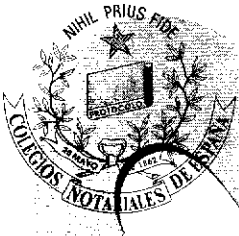

JORGE PONT SANCHEZ


JOSÉ B. TERCEIRO LOMBA


GREGORIO VILLALABEITIA GALARRAGA

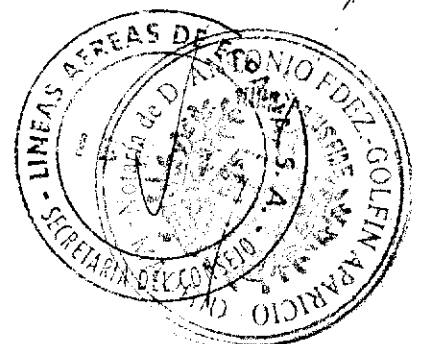


NJ4008465

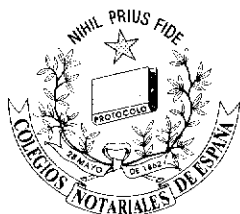


Informe de Gestión Grupo Iberia

Madrid, Marzo 2003



NJ4008466



INDICE

0. PRINCIPALES PARÁMETROS

1. HECHOS RELEVANTES

2. EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS

2.1. TRANSPORTE DE PASAJEROS DEL GRUPO IBERIA

2.1.1. PRODUCCIÓN Y TRÁFICO

2.1.2. INGRESOS DE TRÁFICO

2.2. BINTER CANARIAS

2.3. SAVIA

2.4. IBER-SWISS CATERING

2.5. CACESA

2.6. VIVA TOURS

3. RECURSOS

3.1. FLOTA

3.2. PERSONAL

3.2.1. PLANTILLA

3.2.2. PRODUCTIVIDAD

4. EVOLUCIÓN FINANCIERA

4.1. RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN

4.1.1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

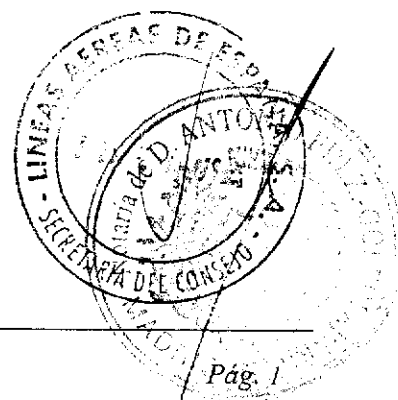
4.1.2. GASTOS DE EXPLOTACIÓN

4.2. RESULTADOS FINANCIEROS Y EXTRAORDINARIOS

4.3. INVERSIONES

4.4. BALANCE

4.5. PERSPECTIVAS





PRINCIPALES PARÁMETROS

GRUPO IBERIA	2002	2001	% s/a.a.
Resultados (millones €)			
Ingresos de explotación	4.699,5	4.738,2	-0,8%
BAIIAR (EBITDAR)	804,8	655,3	22,8%
Resultados de explotación	249,1	4,9	n.s.
Resultados antes de impuestos	194,1	-85,2	n.s.
Resultados netos atribuidos a la Sociedad (RNDI)	157,1	50,2	212,9%
Resultados netos por acción (cént. €) (1)	17,21	5,50	212,9%
Dividendos por acción (cént. €) (1)	4,0	1,0	300,0%
Tráfico de pasajeros: producción e ingresos (2)			
AKOs (millones)	55.405	58.467	-5,2%
PKTs (millones)	40.470	41.390	-2,2%
Coeficiente de ocupación	73,04%	70,79%	2,3 p.
Ingresos de pasaje (millones €)	3.481,4	3.524,1	-1,2%
Ingreso medio por PKT (cént. €)	8,60	8,51	1,1%
Magnitudes y ratios financieros			
Fondos propios (millones €)	1.317,7	1.169,7	12,7%
Endeudamiento neto de balance (millones €) (3)	-714,8	-331,4	115,7%
Margen EBITDAR (%)	17,1%	13,8%	3,3 p.
Margen Resultados Explotación (%)	5,3%	0,1%	5,2 p.
ROE (%) (4)	12,0%	4,5%	7,5 p.
Recursos			
Plantilla media equivalente (5)	25.754	27.067	-4,9%
Flota operativa al 31 de diciembre	146	157	-7,0%
Utilización de la flota propia (H.B. por avión y día)	8,68	8,24	5,3%

(1) Número de acciones al 31 de diciembre en ambos ejercicios: 912.962.035

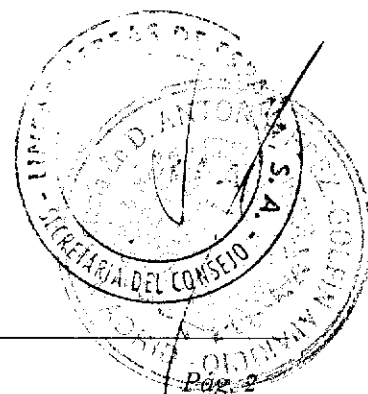
(2) Datos correspondientes a Iberia, L.A.E. en ambos ejercicios.

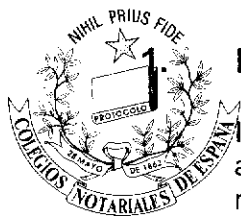
(3) Importe en negativo significa disponibilidades líquidas superiores a la deuda remunerada (sin incluir los intereses del arrendamiento financiero).

(4) Rentabilidad sobre Recursos Propios: Resultados consolidados / (Fondos propios + Socios externos).

(5) Están excluidos los empleados de Binter Canarias, Binter Mediterráneo y VIVA air para que los elementos comparados sean homogéneos en ambos ejercicios.

n.s.: no significativo, se aplica cuando la variación es mayor que +/- 300%.





HECHOS RELEVANTES

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante, Iberia, L.A.E.) celebró su 75 aniversario en el año 2002. La Sociedad había sido fundada en junio de 1927, realizando su primer vuelo comercial (entre Barcelona y Madrid) en diciembre de ese mismo año. A lo largo de estos 75 años de existencia, más de 500 millones de viajeros depositaron su confianza en la compañía, que hoy es líder en el mercado aéreo español y en las rutas que unen Europa con América Latina, y se ha consolidado como una de las compañías aéreas europeas más rentables. De hecho, en un entorno muy complicado, el Grupo Iberia obtuvo un beneficio de explotación de 249 millones de euros en el ejercicio 2002, el segundo mejor resultado en la historia de la compañía.

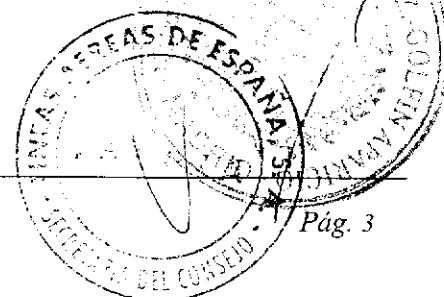
El Grupo Iberia cumplió los objetivos básicos establecidos para el año 2002: adecuación de la oferta al comportamiento de la demanda; mejora de las cuotas en todos sus mercados estratégicos; incremento del ingreso unitario (un 6,6%, en términos de ingresos por asiento-kilómetro ofertado, en el caso de Iberia, L.A.E.); actuaciones rigurosas en reducción de recursos y costes; y mejora de rentabilidad, aspecto en el que se superaron las previsiones. Así, el Grupo Iberia generó un resultado de explotación antes de amortizaciones y alquileres de flota (EBITDAR) de casi 805 millones de euros, un 23% por encima del obtenido en el año anterior, situándose el margen de EBITDAR sobre ingresos en el 17,1% (3,3 puntos más que en 2001). El beneficio neto después de impuestos y antes de minoritarios ascendió a 159,8 millones de euros, tres veces más que los 53 millones de euros obtenidos en el año 2001. Y la rentabilidad sobre recursos propios (ROE) subió hasta el 12%.

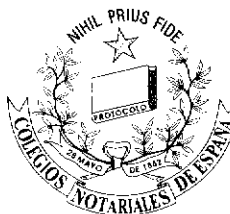
El año 2002 fue muy difícil para el sector de transporte aéreo, muy perjudicado por las consecuencias de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001, y por el estancamiento de la economía mundial. A raíz de aquellos sucesos, la demanda aérea mundial descendió más de un 15% durante el último trimestre de 2001, provocando elevadas pérdidas en el sector, lo que llevó a las compañías a reaccionar con recortes generalizados de oferta, parada de aviones y reducción de plantillas. Los atentados también llevaron a aumentar las medidas de seguridad, provocando más incomodidades a los viajeros, así como unos espectaculares incrementos en los gastos de seguridad (3.000 millones de dólares gastados en medidas adicionales a las ya existentes, según IATA) y de seguros de vuelo, cuyo coste para el conjunto de la industria se situó en 5.000 millones de dólares, frente a los 1.000 millones de dólares gastados en el año 2001, también según datos de IATA.

Durante 2002 la demanda se fue recuperando con diferente ritmo en los distintos mercados, pero en su conjunto quedó muy por debajo de los niveles precedentes. Según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), el tráfico regular de pasajeros descendió un 4,6% en 2002 con relación al año anterior, y un 8,7% respecto al año 2000.

Plan Anticrisis

Tras los mencionados atentados, Iberia, L.A.E. reaccionó con rapidez poniendo en marcha el Plan Anticrisis, que consistía básicamente en utilizar las medidas de flexibilidad de las que se había dotado, para ajustar la capacidad a las condiciones del mercado. Asimismo, se implantó un exigente plan de reducción de costes. La ágil y rigurosa aplicación del Plan ha sido un elemento fundamental en la consecución de los excelentes resultados del ejercicio 2002.





Con la implantación de este Plan, Iberia, L.A.E. hizo un paréntesis en su estrategia de crecimiento, reduciendo su oferta anual en un 5,2% con relación a 2001, en un 11,3% respecto a la previsión para el año 2002 del Plan Director 2000/2003. No obstante, el ajuste de oferta fue selectivo, reduciendo capacidad en las rutas menos rentables y más afectadas por la crisis, y protegiendo los mercados estratégicos. En consecuencia, los pasajeros-kilómetros transportados (PKTs) disminuyeron en menor proporción (-2,2%), mejorando el coeficiente de ocupación en 2,3 puntos con relación al ejercicio anterior, hasta situarse en el 73% en 2002, uno de los niveles más altos en la historia de la compañía. De este modo, los ingresos de explotación consolidados sólo disminuyeron un 0,8% en 2002, mientras que los gastos de explotación consolidados bajaron un 6,0% respecto al año anterior.

El acierto de las medidas adoptadas ha tenido un reflejo en la evolución en bolsa, con un destacado comportamiento del valor Iberia durante su primer año completo de cotización. El título tuvo una revalorización superior al 27% (la más elevada del sector), aumentó el volumen negociado y se produjo su incorporación al IBEX y a otros índices de referencia, como el Stoxx 600 y el MSCI de Morgan Stanley.

A lo largo del año 2002, Iberia, L.A.E. ha vuelto a demostrar su flexibilidad y rapidez para ir ajustando la oferta a la distinta evolución de los mercados que atiende. Así, aunque el número total de asientos-kilómetros ofertados (AKOs) en el ejercicio coincidió prácticamente con la cifra presupuestada, hubo variaciones en su distribución.

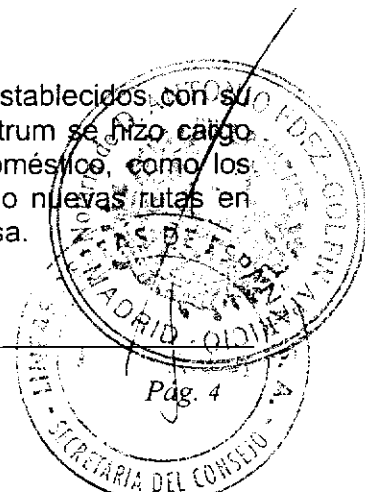
En la red de largo radio, aunque la reducción de oferta fue del 3,9% respecto a 2001, los PKTs se mantuvieron prácticamente en el mismo nivel del año anterior. El coeficiente de ocupación mejoró 2,9 puntos, elevándose hasta el 77,5%, el nivel más alto en la historia de la compañía. Además, Iberia, L.A.E. volvió a ganar cuota en las rutas entre Europa y América Latina, hasta lograr un 16,5%, afianzando su liderazgo y ampliando la distancia con los inmediatos competidores. América Latina, además de su enorme crecimiento potencial, tiene la ventaja de estar constituida por muchos mercados, y esta diversidad reduce el riesgo. Así, ante la crisis económica de Argentina y la inestabilidad social de Venezuela, la compañía decidió retirar oferta para trasladarla a otros destinos que mostraban vigorosos incrementos de tráfico, como por ejemplo Ecuador y Perú.

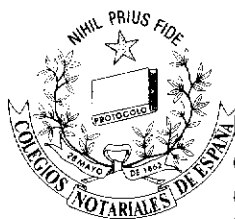
En la red internacional de medio radio, ante la positiva evolución del tráfico, Iberia L.A.E. fue aumentando el número de frecuencias a distintos destinos europeos a partir del mes de abril. Al final del año 2002, el descenso de la oferta fue sólo del 1,6% respecto al año anterior, creciendo respecto a la previsión inicial. La compañía recuperó cuota de mercado, y el ingreso unitario tuvo un buen comportamiento, aunque se debilitó en el último trimestre, a causa del estancamiento económico de los principales países y de la incertidumbre reinante.

La reducción de oferta fue mayor en el mercado doméstico (-11,5%), donde Iberia, L.A.E. se retiró de las rutas de menor rentabilidad y centró su estrategia en la mejora del ingreso unitario, consiguiendo un resultado positivo.

Acuerdos comerciales

Iberia, L.A.E. continuó desarrollando eficazmente los acuerdos establecidos con su compañía franquiciada Air Nostrum. Así, Iberia Regional Air Nostrum se hizo cargo de algunas rutas de baja densidad de tráfico en el mercado doméstico, como los enlaces entre Madrid y Almería y Santander; y continuó abriendo nuevas rutas en Europa, como Barcelona-Oporto, Madrid-Luxemburgo y Madrid-Pisa.





Iberia Regional Air Nostrum fue nombrada "Mejor Compañía Europea de Aviación Regional del año 2002-2003" por la "European Regions Airline Association" (ERA), que valoró especialmente el haber sido pionera en el sector de la aviación regional en España y su rápido crecimiento, así como la modernidad de su flota y de sus instalaciones.

Durante el ejercicio 2002, Iberia, L.A.E. formalizó varios acuerdos con distintas compañías aéreas. Tiene especial relevancia la notificación formal que Iberia, L.A.E. y British Airways realizaron a las autoridades europeas en julio de 2002, anunciando nuevos planes para profundizar en su relación comercial y trabajar conjuntamente en sus mercados del Reino Unido y España, Europa-Latinoamérica y Europa-Asia. Con esa finalidad, solicitaron a la Comisión Europea la exención del Artículo 81 (3) del Tratado Europeo. Esa mayor cooperación entre ambas compañías proporcionará una red más amplia y considerables beneficios a nuestros clientes.

Respecto a los acuerdos de código compartido, cabe destacar la ampliación de las rutas contempladas en el acuerdo entre Iberia, L.A.E. y su socio British Airways, que había sido suscrito en 1999. Desde el 12 de julio se incorporaron los destinos de Nairobi, Singapur y Budapest (operados por British Airways), junto a La Habana y Santo Domingo (operados por Iberia, L.A.E.); y, a partir del 27 de octubre, todos los vuelos operados por ambas compañías entre Londres Heathrow y los aeropuertos de Madrid y Barcelona. De este modo, Iberia, L.A.E. y British Airways ofrecían un total de 40 vuelos en código compartido a finales de 2002. Durante 2002, también se incorporaron nuevas rutas en los acuerdos de código compartido con otros dos socios de oneworld: Finnair y Aer Lingus.

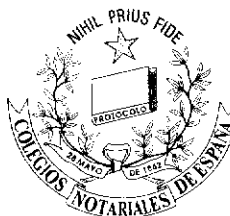
Además, Iberia, L.A.E. firmó nuevos acuerdos de código compartido con las compañías American Falcon, Lithuanian, SN Brussels, SWISS y TAP Air Portugal, siendo éste último el más amplio en número de rutas, ya que contempla un total de 30 rutas diferentes, como los enlaces entre Madrid y Barcelona con Lisboa y Oporto (operados por ambas compañías), o entre Madrid y distintas ciudades europeas.

Iberia, L.A.E. también cerró nuevos acuerdos de fidelización de pasajeros durante el año 2002, incorporándose a Iberia Plus la cadena NH Hoteles, Iberia Cards, SWISS, TAP Air Portugal y SN Brussels (el acuerdo con la compañía belga entró en vigor el 1 de enero de 2003). Con estas incorporaciones, ya son trece las compañías aéreas asociadas al programa, además de otras empresas o grupos entre las que se encuentran las principales cadenas hoteleras y de alquiler de coches del mundo. Iberia Plus es un programa diseñado para premiar y fidelizar a los clientes que vuelan con Iberia, L.A.E. o utilizan los servicios de las compañías asociadas. A finales de 2002, el programa contaba con más de un millón trescientos mil titulares registrados, habiéndose incorporado más de doscientos mil nuevos titulares durante el ejercicio.

Nuevas tecnologías

Iberia, L.A.E. ha continuado desarrollando las nuevas tecnologías. Así, en el ejercicio 2002, las ventas realizadas a través de Iberia.com, la web de la compañía, crecieron un 35%, superando los 100 millones de euros. Iberia.com ha mejorado su plataforma tecnológica y ha incorporado nuevas funcionalidades y servicios. La puesta en explotación de la renovada página se realizó en enero de 2003, registrándose un importante incremento en el número de accesos diarios, hasta alcanzar una media 85.000 accesos en días laborables.





Buscando mejorar el servicio al cliente, Iberia, L.A.E. continuó potenciando la utilización del billete electrónico, conocido como ciberticket, un registro electrónico residente en una base de datos que sustituye al clásico billete impreso en papel, y que ofrece, ante todo, una mayor comodidad a nuestros pasajeros. Durante el año 2002, la compañía fue ampliando la posibilidad de utilizar esta nueva modalidad de billete, que ya existía en todas las rutas nacionales, a sus destinos europeos más importantes. En el ejercicio 2002 fueron emitidos cerca de 737.000 cibertickets, lo que supone multiplicar por más de tres la cifra del año anterior.

Durante el año 2002, la compañía inició la instalación de máquinas de auto-facturación en los principales aeropuertos españoles. De este modo, los pasajeros del Grupo Iberia que viajen sin equipaje pueden reducir el tiempo de espera, obteniendo por sí mismos, de forma rápida y sencilla, la tarjeta de embarque. Dada la excelente acogida que ha tenido este nuevo sistema, Iberia, L.A.E. continúa colocando estas máquinas no sólo en las áreas de facturación y embarque de los aeropuertos de su red, sino también en las rutas de acceso hacia éstos, como son los Recintos Feriales de Madrid y Barcelona, o en el intercambiador de transportes de Nuevos Ministerios de la capital de España.

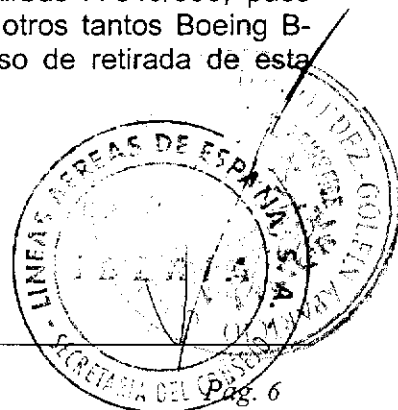
En la misma línea de ofrecer mayor comodidad y ahorro de tiempo al cliente, la compañía ha mecanizado la facturación en el Puente Aéreo, instalando máquinas de autoservicio en los aeropuertos de Barcelona y Madrid, que incorporan un lector de radio frecuencia capaz de obtener, en pocos segundos, todos los datos del pasajero contenidos en un "chip" de la Tarjeta Visa Iberia Puente Aéreo, con la utilidad comercial que esto supone. De este modo, los usuarios del Puente Aéreo de Iberia, L.A.E. pueden obtener, en una sola operación, el billete, la tarjeta de embarque y la factura, de forma rápida y sencilla.

Renovación de flota

Iberia, L.A.E. incorporó siete nuevos aviones Airbus durante el año 2002 dentro de su plan de renovación de flota, que le permite flexibilizar el calendario de recepción de las aeronaves. De este modo, ante la recuperación del tráfico en el mercado España-Europa durante el primer trimestre del año, la compañía decidió adelantar la incorporación de tres nuevos aviones Airbus A-320 entre abril y mayo; asimismo, por necesidades del programa, anticipó la llegada de un Airbus A-321 en noviembre. También se incorporaron tres nuevos aviones Airbus A-340 a la flota de largo radio.

Los aviones de la flota Airbus A-300 fueron retirados de operación a lo largo del primer semestre, concluyendo así el proceso de renovación de la flota de medio radio, de modo que la compañía opera ya únicamente con tres tipos de flota (familia A-320, MD-87/88 y B-757) en el mencionado radio, frente a los siete existentes antes de iniciarse el plan de renovación.

En junio de 2002, Iberia, L.A.E. firmó un nuevo contrato con Airbus para la incorporación a su flota de tres nuevos Airbus A-340/600, la versión más larga y moderna del A-340, en unas condiciones económicas muy ventajosas. A partir de junio de 2003, estos aviones se unirán a la actual flota Airbus A-340/300, pues comparten la misma certificación de tipo, y reemplazarán a otros tantos Boeing B-747, brindando considerables ventajas e iniciando el proceso de retirada de esta flota.





El Consejo de Administración de Iberia, L.A.E. aprobó el 30 de enero de 2003 la compra de nueve aviones Airbus A-340/600, para sustituir a la flota Boeing B-747 en las rutas de largo radio. Asimismo, la compañía se reserva la posibilidad de ampliar esta compra a tres aviones más, a confirmar en los próximos años. Las cláusulas establecidas en contrato le garantizan a Iberia, L.A.E. un crecimiento flexible, para adecuarse a la evolución de la demanda. La incorporación de los nueve aviones adquiridos se realizará entre los años 2004 y 2006. De este modo, Iberia, L.A.E. operará un único tipo de flota en las rutas de largo radio a partir de 2005.

El proceso de renovación de la flota y la fuerte caída del valor de los aviones de segunda mano, llevó a realizar una amortización acelerada por un importe aproximado de 60 millones de euros en el ejercicio 2002. Sin este gasto extraordinario, los resultados después de impuestos del Grupo Iberia habrían ascendido a 200 millones de euros aproximadamente.

El plan de renovación de flota constituye un cimiento fundamental en la creación de valor para el accionista. Además de ofrecer más comodidad y nuevas prestaciones a los pasajeros, permite una mayor homogeneización, lo que facilita mejorar la utilización de aviones y la productividad de las tripulaciones, y consigue importantes reducciones en los costes operativos unitarios. De este modo, la utilización media de la flota propia de Iberia, L.A.E. fue de 8,78 horas bloque por avión y día durante el año 2002, lo que ha supuesto un incremento del 3,8% con relación al año anterior.

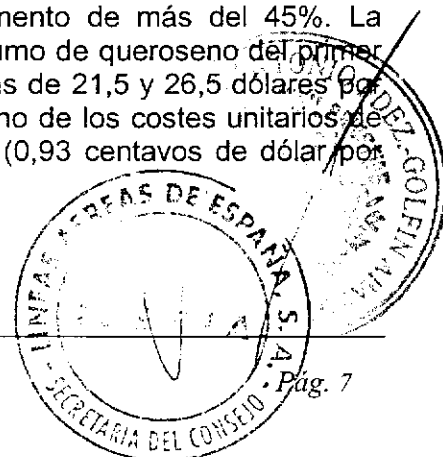
Reducción de costes

Dentro del mencionado Plan Anticrisis, a finales de diciembre de 2001 la Dirección General de Trabajo aprobó parcialmente el Expediente de Regulación de Empleo (ERE) presentado por Iberia, L.A.E., que afecta a 2.515 trabajadores de todos los colectivos (207 pilotos, 520 tripulantes de cabina, 13 oficiales técnicos de a bordo y 1.775 trabajadores de tierra). La aplicación del ERE ha sido un éxito, porque el número de solicitudes recibidas durante 2002 superó holgadamente en todos los colectivos, salvo en el de pilotos, a las plazas previstas. Por ello, la Dirección General de Trabajo ha concedido la ampliación del ERE durante dos años.

A finales de 2002, el número de bajas totales (incluidas las correspondientes al personal de gerencias comerciales en el extranjero) ascendía a 2.724, cifra que supera el 10% de los empleados que había en la compañía a 31 de diciembre de 2001. Los ahorros anuales estimados se elevan a más de 120 millones de euros.

Durante 2002, Iberia, L.A.E. firmó la prorroga hasta diciembre de 2004 del XV Convenio Colectivo de Tierra, igualando la vigencia temporal de los tres Convenios restantes que regulan las relaciones laborales en la compañía, garantizando la estabilidad laboral para los dos próximos años.

Iberia, L.A.E. ha continuado con una política activa en la gestión de riesgos, destacando entre ellos el del precio del combustible de aviación. El precio del crudo ha tenido una alta volatilidad y ha aumentado de forma sustancial durante el año 2002, pasando de los 19 dólares por barril a principios de año, a los cerca de 29 dólares por barril al final del ejercicio, con un incremento de más del 45%. La compañía aseguró, aproximadamente, el 65% del consumo de queroseno del primer semestre y el 100% del segundo semestre, entre bandas de 21,5 y 26,5 dólares por barril, lo que ha permitido, una vez más, situarse con uno de los costes unitarios de combustible más bajos de las líneas aéreas europeas (0,93 centavos de dólar por AKO).





El Plan de Racionalización y Optimización de Inversiones y Costes (PROICO) también superó los objetivos marcados para el ejercicio 2002. Durante el año se pusieron en marcha 940 programas que actuaron sobre todas las áreas de gastos gestionables y sobre las inversiones, logrando un ahorro que superó los 60 millones de euros (frente a los 54 millones de euros previstos). El PROICO sigue vigente en el año 2003, con el objetivo de ahorrar otros 54 millones de euros, adicionales a los obtenidos en el pasado ejercicio.

Seguridad y calidad continúan siendo prioridades de la compañía en la realización de todas sus actividades. Con fecha 1 de junio de 2002, la Dirección General de Aviación Civil ha renovado el Certificado de Operador Aéreo de Iberia, L.A.E., cumpliéndose con los requisitos del JAR-OPS 1. Además, la compañía cuenta con la certificación ISO 9001 concedida por AENOR para su Dirección de Operaciones de Vuelo, y con las certificaciones ISO 9002 para sus servicios de handling, servicios de carga y para el centro de proceso de datos de su Dirección de Sistemas.

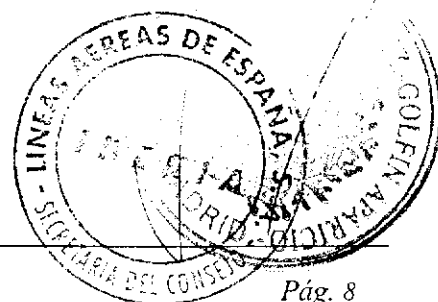
Iberia, L.A.E. es una de las compañías españolas más comprometidas en el ámbito de la acción social y más respetuosa con el medio ambiente. La Sociedad ha elaborado la Memoria de Responsabilidad Social del ejercicio 2002, un documento específico que - por primera vez - acompañará a sus cuentas anuales en la Junta General de Accionistas, como información complementaria.

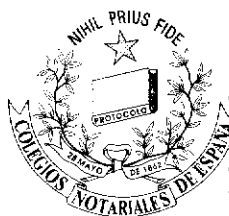
Durante el ejercicio 2002 se han producido algunos cambios en la composición del Grupo Iberia, integrados en la estrategia definida en el Plan Director en vigor. Así, en julio de 2002 se firmó el contrato de la venta de Binter Canarias a un consorcio de inversores canarios, que generó una plusvalía para el Grupo Iberia de 27,9 millones de euros, quedando Iberia, L.A.E. como única compañía dedicada al transporte aéreo dentro del Grupo.

Negocios complementarios

Continuando con el desarrollo de negocios complementarios al transporte de pasajeros, en abril de 2002 fue inaugurada una terminal de tránsito para carga aérea en el aeropuerto internacional de La Habana, gestionada por la sociedad hispano-cubana Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. (ELCA, S.A.), en cuyo capital social participan al 50% el Grupo Iberia y la empresa cubana AeroVaradero, S.A.. Dicha terminal, que tiene capacidad para 60.000 toneladas de mercancía y es utilizada por Iberia Carga, tiene el objetivo de convertirse en un centro de distribución de mercancías, alternativo al de Miami, entre Europa y América, y también entre América del Norte y América del Sur, aprovechando la idónea situación geográfica de Cuba.

La Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves IBECA, S.A. es fruto, asimismo, de los acuerdos de colaboración firmados entre la Sociedad y la Corporación de Aviación Cubana. El Grupo Iberia tiene una participación del 50% en el capital social de IBECA, S.A., empresa dedicada a la prestación de todo tipo de servicios técnicos de mantenimiento de aeronaves, que inició su actividad en abril de 2001. Desde entonces, ha realizado labores de mantenimiento menor en el aeropuerto internacional "José Martí" de La Habana, donde tiene su base central, y en otros aeropuertos de Cuba.





En la misma línea señalada de desarrollo de negocios, la compañía participa en la empresa Handling Guinea Ecuatorial, S.A. (HANGESA), cuyo objeto es la prestación de servicios de handling en los aeropuertos ecuatoguineanos. Actualmente, presta asistencia a los pasajeros y aviones de Iberia, L.A.E. en el aeropuerto de Malabo, teniendo como objetivo extender su servicio a otras compañías que operan en dicho aeropuerto. Iberia L.A.E. tiene una participación en el capital de esta sociedad del 51%.

Asimismo, en abril de 2002 fue constituida la empresa Multiservicios Aeroportuarios, S.A. (MASA), ascendiendo la participación de Iberia, L.A.E. al 49%. Su objeto social es la realización de todo tipo de servicios auxiliares en el ámbito aeroportuario español, y junto a Iberia, L.A.E. participa en su accionariado la compañía ZENIT Servicios Integrales, S.A., con un 51%.

La Sociedad Iberia Cards, constituida por Iberia, L.A.E. y las entidades financieras Caja Madrid, BBVA y Grupo Banco Popular, inició la comercialización de la tarjeta Visa Iberia durante el tercer trimestre de 2002. Esta empresa tiene un capital social de 5,2 millones de euros, en el que Iberia, L.A.E. participa en un 40%, y desarrolla su actividad en el ámbito de la emisión y gestión de tarjetas de crédito y otros medios de pago.

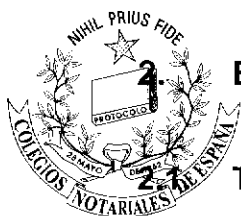
Plan Director 2003/2005

Iberia, L.A.E., ante los importantes retos del futuro, elaboró el nuevo Plan Director 2003/2005 durante la última parte de 2002. El Plan tiene como premisas básicas mantener el liderazgo en rentabilidad y crear valor para el accionista. Para ello, será necesario replantear ciertos aspectos del negocio y planificar acciones enérgicas en servicio, costes, utilización de flota y productividad del personal, que aseguren que la compañía este preparada para afrontar con éxito el necesario crecimiento y la esperada competencia, una vez se produzca en el año 2005 la importante ampliación de capacidad en los aeropuertos de Madrid y Barcelona.

El Plan ha establecido las estrategias adecuadas para adaptarse a estas circunstancias, que se resumen en diez objetivos:

1. Aumentar la oferta para mantener y reforzar el liderazgo en los "hubs" de Madrid y Barcelona (está previsto crecer un 7,6% como media anual durante el trienio).
2. Disponer de flexibilidad operativa y financiera para ajustar el crecimiento a la evolución del mercado.
3. Mejorar la competitividad mediante una fuerte reducción de costes unitarios (entre un 8% y un 10% nominal en el periodo del Plan).
4. Implantar una estrategia de distribución que reduzca los costes de comercialización.
5. Implantar un nuevo modelo de servicio a bordo, adecuando la oferta a la demanda de cada segmento de clientes, optimizando la relación precio/servicio.
6. Mejorar la calidad de servicio y potenciar la relación con los clientes de alto valor, aumentando el nivel de puntualidad.
7. Mantener una visión de cartera en la gestión de los negocios.
8. Reducir el coste de los recursos controlando los riesgos operativos y financieros.
9. Reforzar la competitividad de los recursos humanos.
10. Aprovechar las alianzas para fortalecer la posición competitiva del Grupo.





EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS

TRANSPORTE DE PASAJEROS DEL GRUPO IBERIA

A continuación se presentan las estadísticas de oferta, tráfico e ingresos de transporte de pasajeros del Grupo Iberia, desglosadas por compañías y sectores comerciales (el criterio de sector responde a la agrupación geográfica de tramos).

Las estadísticas de Binter Canarias consolidaron en el Grupo Iberia sólo hasta el mes de junio de 2002, porque la venta de esta filial fue formalizada en julio de 2002. Por otro lado, Binter Mediterráneo había sido vendida en el verano de 2001, por lo que sus estadísticas sólo consolidaron en el Grupo Iberia hasta el mes de julio de ese año. Por consiguiente, al analizar la evolución de las cifras de actividad e ingresos del Grupo Iberia, se debe tener en cuenta que los perímetros de consolidación no son homogéneos. Este hecho distorsiona las comparaciones en el sector doméstico, donde ambas compañías regionales operaban.

La sección "2.1. Línea Aérea" del Informe de Gestión de Iberia, L.A.E., ofrece una información más detallada y significativa sobre la evolución de las estadísticas operativas.

2.1.1. PRODUCCIÓN Y TRÁFICO

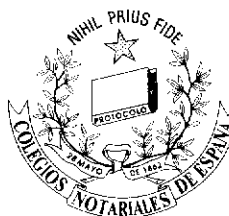
El Grupo Iberia disminuyó su oferta, medida en términos de asientos-kilómetros ofertados (AKOs), un 5,7% en 2002 con relación al ejercicio anterior. El principal motivo fue el ajuste y la reestructuración del programa de vuelos de Iberia, L.A.E. a partir de noviembre de 2001, como respuesta a la fuerte caída de la demanda aérea mundial tras los atentados del 11 de septiembre. A esa reducción de actividad realizada por la compañía matriz, se añadió el efecto de las ventas de las dos filiales regionales. La distribución de los AKOs del Grupo Iberia por compañías fue la siguiente:

AKOs (millones)	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
IBERIA, L.A.E.	55.405	58.467	-3.062	-5,2%
BINTER CANARIAS	228	496	-268	-54,0%
BINTER MEDITERRÁNEO	-	51	-51	n.a.
GRUPO IBERIA	55.633	59.014	-3.381	-5,7%

Iberia, L.A.E. realizó la mayor reducción de oferta en el mercado doméstico, donde el objetivo primordial era elevar el margen operativo unitario. Por ello, la compañía disminuyó su producción en las rutas menos rentables, como las que unen la Península Ibérica con las Islas Baleares y Canarias. No obstante, el Grupo Iberia continuó consolidando su red transversal y radial en España a través del crecimiento de Iberia Regional Air Nostrum, compañía franquiciada que también aumentó los destinos y número de frecuencias en sus enlaces de corto y medio radio con Europa.

Respecto a la oferta de vuelos internacionales, el ajuste selectivo efectuado en el programa de vuelos del invierno 2001-2002 se centró en los mercados más afectados por el impacto de los sucesos del 11 de septiembre de 2001: Atlántico Norte, Oriente Medio y África del Norte. Después, a lo largo del año 2002, Iberia, L.A.E. volvió a actuar con rapidez y flexibilidad para adecuar su producción a la diferente evolución de cada mercado internacional.





La recuperación del tráfico en el mercado España-Europa fue más rápida de lo esperado. Por ello, a partir de abril de 2002, Iberia, L.A.E. fue aumentando los recursos destinados al medio radio internacional por encima de lo previsto inicialmente, con la finalidad de lograr, primero, una mayor densidad de frecuencias en los principales destinos de la Unión Europea, y, después, para restituir parte de la producción retirada en otros destinos europeos, de África y Oriente Medio. De este modo, en el conjunto del año, la oferta en el sector de medio radio disminuyó un 1,6% con relación a 2001.

Iberia, L.A.E. también tuvo que acomodar su programa de vuelos intercontinentales a lo largo del 2002, retirando oferta de determinados destinos donde el comportamiento de la demanda fue más débil de lo esperado como Venezuela y, sobre todo, Argentina para trasladarla a otras rutas. En su conjunto, la oferta en el sector de largo radio descendió un 3,9% con relación a 2001.

AKOs (millones)	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
DOMÉSTICO	13.215	15.225	-2.010	-13,2%
MEDIO RADIO	14.408	14.648	-240	-1,6%
LARGO RADIO	28.010	29.138	-1.128	-3,9%
TRÁFICO REGULAR	55.633	59.011	-3.378	-5,7%
TRÁFICO CHÁRTER	-	3	-3	n.a.
GRUPO IBERIA	55.633	59.014	-3.381	-5,7%

La producción del Grupo, en términos de horas bloque, decreció un 7,6% con relación al año anterior, debido al recorte de producción de Iberia, L.A.E. y a la venta de las dos filiales aéreas, cuya producción tenía mayor peso medida en horas bloque que en AKOs, debido a la corta distancia de su etapa media.

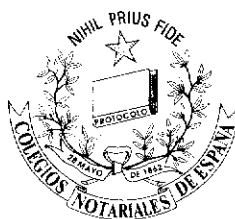
Horas bloque flota de pasaje	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
IBERIA, L.A.E.	460.704	478.814	-18.110	-3,8%
BINTER CANARIAS	14.151	30.970	-16.819	-54,3%
BINTER MEDITERRÁNEO	-	4.260	-4.260	n.a.
GRUPO IBERIA	474.855	514.044	-39.189	-7,6%

El número de pasajeros transportados por el Grupo Iberia decreció un 8,6% respecto a 2001. Aunque el tráfico aumentó casi un 2% en las rutas internacionales, gracias a la mejora de los coeficientes de ocupación, en el mercado doméstico los pasajeros disminuyeron un 15%, debido a la coincidencia de dos factores: la salida del Grupo de las dos compañías regionales, cuyo tráfico era doméstico; y a la reducción de oferta de Iberia, L.A.E., que fue mayor en estas rutas.

Los dos siguientes cuadros muestran la distribución de los pasajeros del Grupo Iberia por compañías y por sectores:

Pasajeros (miles)	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
IBERIA, L.A.E.	23.922	24.971	-1.049	-4,2%
BINTER CANARIAS	1.034	2.183	-1.149	-52,6%
BINTER MEDITERRÁNEO	-	144	-144	n.a.
GRUPO IBERIA	24.956	27.298	-2.342	-8,6%





Pasajeros (miles)	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
DOMÉSTICO	14.447	16.989	-2.542	-15,0%
MEDIO RADIO	7.664	7.540	124	1,6%
LARGO RADIO	2.845	2.767	78	2,8%
TRÁFICO REGULAR	24.956	27.296	-2.340	-8,6%
TRÁFICO CHÁRTER	-	2	-2	n.a.
GRUPO IBERIA	24.956	27.298	-2.342	-8,6%

El tráfico del Grupo Iberia, medido en pasajeros-kilómetros transportados (PKTs), descendió un 2,8% con relación a 2001, porcentaje que supone menos de la mitad del correspondiente a la reducción de oferta. Los PKTs aumentaron un 1,6% en el sector de medio radio, mientras que casi alcanzaron la cifra del ejercicio 2001 en los vuelos de largo radio, resultando un incremento medio del 0,4% para el agregado del tráfico internacional. Éste representó un 76,8% sobre el total de PKTs del Grupo, correspondiendo un 23,2% al tráfico doméstico.

Los dos siguientes cuadros muestran la distribución de los PKTs del Grupo Iberia por compañías y por sectores:

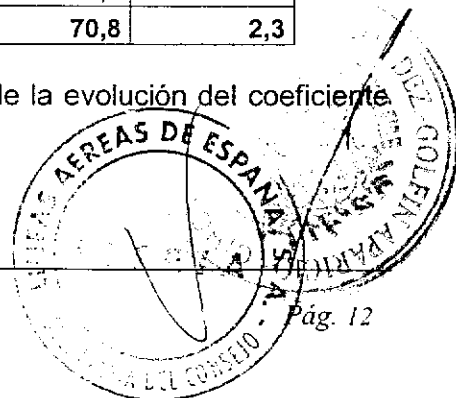
PKTs (millones)	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
IBERIA, L.A.E.	40.470	41.390	-920	-2,2%
BINTER CANARIAS	177	384	-207	-53,9%
BINTER MEDITERRÁNEO	-	36	-36	n.a.
GRUPO IBERIA	40.647	41.810	-1.163	-2,8%

PKTs (millones)	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
DOMÉSTICO	9.417	10.700	-1.283	-12,0%
MEDIO RADIO	9.531	9.377	154	1,6%
LARGO RADIO	21.699	21.731	-32	-0,1%
TRÁFICO REGULAR	40.647	41.808	-1.161	-2,8%
TRÁFICO CHÁRTER	-	2	-2	n.a.
GRUPO IBERIA	40.647	41.810	-1.163	-2,8%

El coeficiente de ocupación de pasaje del Grupo Iberia se elevó hasta el 73,1% en el año 2002, 2,3 puntos porcentuales por encima del nivel alcanzado en 2001. Esta misma diferencia se produjo en la red de Iberia, L.A.E., donde se consiguieron mejoras en los tres sectores, correspondiendo a las rutas de largo radio la mayor subida.

Coeficiente de ocupación (%)	2002	2001	Dif. s/a.a.
IBERIA, L.A.E.	73,0	70,8	2,3
BINTER CANARIAS	77,8	77,5	0,3
BINTER MEDITERRÁNEO	-	69,1	n.a.
GRUPO IBERIA	73,1	70,8	2,3

El siguiente cuadro muestra el desglose por sectores de la evolución del coeficiente de ocupación:





Coefficiente de ocupación (%)	2002	2001	Dif. s/a.a.
DOMÉSTICO	71,3	70,3	1,0
MEDIO RADIO	66,2	64,0	2,2
LARGO RADIO	77,5	74,6	2,9
TRÁFICO REGULAR	73,1	70,8	2,3
TRÁFICO CHÁRTER	-	55,9	n.a.
GRUPO IBERIA	73,1	70,8	2,3

2.1.2. INGRESOS DE TRÁFICO

El ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado (o yield) del Grupo Iberia se mantuvo prácticamente en el mismo nivel del año anterior, a pesar del incremento superior al 6% en la longitud de la etapa media. El ingreso medio por PKT de Iberia, L.A.E. subió un 1,1%, destacando el buen comportamiento del mercado doméstico. Las rutas de largo radio se vieron afectadas por la devaluación del dólar americano. Los dos siguientes cuadros muestran el desglose por compañías y sectores de la evolución del yield del Grupo Iberia:

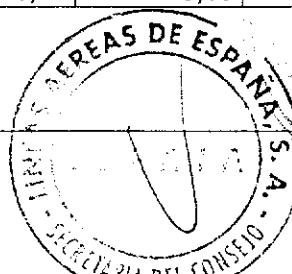
Ingresos por PKT (cént. €)	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
IBERIA, L.A.E.	8,60	8,51	0,09	1,1%
BINTER CANARIAS	28,28	27,94	0,34	1,2%
BINTER MEDITERRÁNEO	-	33,40	n.a.	n.a.
GRUPO IBERIA	8,69	8,71	-0,02	-0,2%

Ingresos por PKT (cént. €)	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
DOMÉSTICO	13,94	13,01	0,93	7,1%
MEDIO RADIO	11,82	11,70	0,12	1,0%
LARGO RADIO	5,03	5,31	-0,28	-5,3%
TRÁFICO REGULAR	8,69	8,71	-0,02	-0,2%
TRÁFICO CHÁRTER	-	24,62	n.a.	n.a.
GRUPO IBERIA	8,69	8,71	-0,02	-0,2%

El ingreso medio por AKO subió un 2,9% en el conjunto de la producción del Grupo Iberia con relación al año 2001, si bien ese incremento se elevó hasta un 4,1% en el caso de la compañía matriz. El mayor crecimiento se logró en el sector doméstico, donde la mejora del coeficiente de ocupación estuvo potenciada por el ya comentado aumento del yield.

Los dos siguientes cuadros reflejan la evolución del ingreso medio unitario, con el desglose por compañías y mercados:

Ingresos por AKO (cént. €)	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
IBERIA, L.A.E.	6,28	6,03	0,25	4,1%
BINTER CANARIAS	21,99	21,64	0,35	1,6%
BINTER MEDITERRÁNEO	-	23,10	n.a.	n.a.
GRUPO IBERIA	6,35	6,17	0,18	2,9%





Ingresos por AKO (cént. €)	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
DOMÉSTICO	9,94	9,14	0,80	8,8%
MEDIO RADIO	7,82	7,49	0,33	4,4%
LARGO RADIO	3,90	3,96	-0,06	-1,5%
TRÁFICO REGULAR	6,35	6,17	0,18	2,9%
TRÁFICO CHÁRTER	-	13,77	n.a.	n.a.
GRUPO IBERIA	6,35	6,17	0,18	2,9%

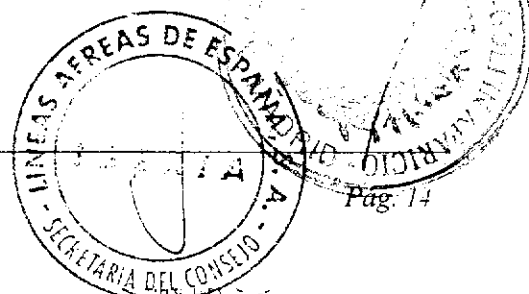
Los ingresos por tráfico de pasaje del Grupo Iberia se acercaron a 3.532 millones de euros en el año 2002, con el siguiente reparto por sectores: un 37% del doméstico, un 32% del medio radio internacional, y en torno a un 31% de las rutas de largo radio. Con relación a 2001, los ingresos disminuyeron un 3,1%, debido esencialmente a la reducción de oferta. Su distribución por compañías y mercados es la siguiente:

Ingresos de pasaje (millones €)	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
IBERIA, L.A.E.	3.481,4	3.524,1	-42,7	-1,2%
BINTER CANARIAS	50,3	107,3	-57,0	-53,1%
BINTER MEDITERRÁNEO	-	11,9	-11,9	n.a.
GRUPO IBERIA	3.531,7	3.643,3	-111,6	-3,1%

Ingresos de pasaje (millones €)	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
DOMÉSTICO	1.313,0	1.391,6	-78,6	-5,6%
MEDIO RADIO	1.126,5	1.096,8	29,7	2,7%
LARGO RADIO	1.092,2	1.154,5	-62,3	-5,4%
TRÁFICO REGULAR	3.531,7	3.642,9	-111,2	-3,1%
TRÁFICO CHÁRTER	-	0,4	-0,4	n.a.
GRUPO IBERIA	3.531,7	3.643,3	-111,6	-3,1%

2.2. BINTER CANARIAS

El 26 de julio de 2002 Iberia, L.A.E. vendió esta sociedad a un consorcio de inversores canarios (Hesperia de Inversiones Aéreas) por un importe de 52,6 millones de euros, obteniendo una plusvalía neta de 27,9 millones de euros.





SAVIA

La compañía Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. (SAVIA) ha seguido desarrollando su política de renovación tecnológica, con el fin de ofrecer un mejor servicio a las agencias. En este sentido, durante el año 2002 destacó la migración de la red de comunicaciones de sus clientes a tecnología ADSL, inversión financiada por SAVIA y Telefónica que ha aumentado el ancho de banda disponible, mejorando la velocidad y calidad de la comunicación. Asimismo, SAVIA continuó el proceso de sustitución de equipos informáticos y la instalación de impresoras de billetes de tecnología ATB.

SAVIA ha continuado ampliando su presencia en España y Portugal durante el ejercicio 2002. En el mercado español, 400 oficinas adicionales se conectaron al sistema, lo que supone un incremento del 6,2%, hasta alcanzar 6.878 en diciembre de 2002; mientras que el número de terminales instaladas en las agencias españolas aumentó en 1.391, un 7,2%, llegando a 20.784 a finales de año. En el mercado portugués, el número de oficinas conectadas subió un 7,4%, siendo 145 a finales de 2002; mientras que el número de terminales pasó de 451 a 489 en el transcurso de los doce meses, lo que representa un incremento del 8,4%.

Las reservas efectuadas a través del sistema ascendieron a 28.096.275 en 2002, disminuyendo en un 0,8% respecto al año anterior, debido a la debilidad de la demanda en el sector del transporte aéreo y a la reducción de capacidad producida por las compañías aéreas.

SAVIA obtuvo un beneficio neto después de impuestos de 6,9 millones de euros en el ejercicio 2002.

El siguiente cuadro muestra la evolución económica de esta compañía:

SAVIA	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Ingresos Explotación (millones €)	58,9	61,3	-2,4	-3,9%
Resultado Explotación (millones €)	9,7	11,4	-1,7	-14,9%
R.N.D.I. (millones €)	6,9	7,7	-0,8	-10,4%
Plantilla equivalente (nº personas)	113	99	14	14,1%





IBER-SWISS CATERING

Durante el ejercicio 2002, Iber-Swiss Catering, S.A. continuó proporcionando comidas y servicios de mayordomía a Iberia, L.A.E. y otras compañías aéreas en sus tres centros de trabajo, situados en los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Málaga. La producción de la empresa, medida en número de bandejas, fue un 6,6% inferior a la del año anterior, debido a la reducción generalizada de la actividad aérea como consecuencia de los sucesos del 11 de septiembre, junto a la quiebra de Swissair que era uno de sus principales clientes. No obstante, cabe señalar la progresiva y constante recuperación en la actividad a partir de la primavera de 2002. Además, la reducción de vuelos de Iberia, L.A.E. se ha visto compensada con la gradual incorporación de comidas para los tramos de vuelta en la red europea, actuación que ha permitido una significativa reducción de costes en Iberia.

En el capítulo de nuevas contrataciones, Iber-Swiss cuenta con dos nuevos clientes desde abril de 2002, Air Canada y la compañía SWISS, que asumió los vuelos de Swissair en España. Asimismo, previsiblemente la compañía verá engrosada su cartera de clientes a lo largo de 2003, con las incorporaciones de Delta Airlines, Northwest y KLM.

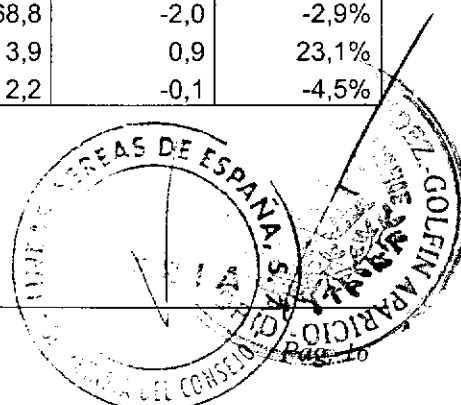
Los ingresos de explotación se situaron en 66,8 millones de euros en 2002, descendiendo un 2,9% respecto al año anterior. La adecuación de los recursos a las circunstancias del mercado, junto a la permanente racionalización y mejora de los procesos, permitieron minorar los gastos de explotación en un 4,5% con relación a 2001, siendo la reducción de la plantilla media de un 5,6%. El resultado de explotación ascendió a 4,8 millones de euros de beneficio, mejorando en 0,9 millones de euros el obtenido en 2001.

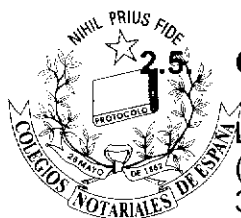
En el año 2002 finalizó el proceso de venta de Gate Gourmet International, segundo accionista de Iber-Swiss, a la compañía inversora norteamericana Texas Pacific Group. Otro hecho destacable fue la puesta en funcionamiento de una página de Iber-Swiss Catering en Internet.

El centro de Madrid de la empresa obtuvo la certificación GSE 2000, tras una exigente evaluación realizada por Gate Gourmet International, que se enmarca en el programa "Global Service Excellence" desarrollado por esta compañía mundial de servicios de catering, proyecto que se orienta hacia la excelencia en la gestión de personal, clientes y el mantenimiento sostenido de costes. Asimismo, el laboratorio de Iber-Swiss en Madrid obtuvo la certificación ISO 9001:2000 para todos sus procesos, concedida por la Asociación Española de Certificación (AENOR).

Los principales parámetros de la compañía se resumen a continuación:

IBER-SWISS CATERING	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Producción bandejas (miles)	13.602	14.562	-960	-6,6%
Servicios handling (unidades)	130.588	139.619	-9.031	-6,5%
Plantilla equivalente (nº personas)	1.438	1.523	-85	-5,6%
Núm. bandejas por empleado	9.458	9.562	-104	-1,1%
Ingresos Explotación (millones €)	66,8	68,8	-2,0	-2,9%
Resultado Explotación (millones €)	4,8	3,9	0,9	23,1%
R.N.D.I. (millones €)	2,1	2,2	-0,1	-4,5%





CACESA

Los ingresos de explotación de la Compañía Auxiliar al Cargo Expres, S.A. (CACESA) se elevaron a 37,8 millones de euros en el ejercicio 2002, subiendo un 3,5% con relación a la cifra del año anterior.

El producto Ibexpress (servicio de paquetería urgente, con recogida y entrega "puerta a puerta" en el mismo día) registró unas ventas de 15,8 millones de euros, logrando un incremento del 5,5% sobre el año 2001. Esta subida estuvo basada en la consolidación de la línea carguera a Canarias y, sobre todo, en el auge del producto internacional, que ha iniciado su despegue definitivo en el año 2002, gracias a la fiabilidad de una red americana ya consolidada y a una mayor integración de los sistemas de información.

Las ventas del producto transitario Ibertras aéreo totalizaron 16,6 millones de euros durante 2002, experimentando un decremento del 4,3% respecto al ejercicio anterior. La reducción de las exportaciones y, en menor medida, del tráfico peninsular, fue parcialmente compensada por los incrementos en el tráfico a Canarias y, sobre todo, en las importaciones. La sociedad ha continuado desarrollando la red internacional, promoviendo acciones comerciales directas en Latinoamérica.

En referencia a los servicios auxiliares, sus ventas alcanzaron un incremento cercano al 37% respecto a 2001, motivado por el crecimiento en algunas actividades, como la explotación de las terminales de carga y los servicios para la Dirección de Material de Iberia, L.A.E.. Cabe destacar que todos los servicios auxiliares van a quedar englobados en la sociedad Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A. (ALAER), que fue constituida en junio de 2002 y cuyo capital pertenece, en su totalidad, a CACESA.

Durante el ejercicio 2002 CACESA intensificó el programa de contención de gastos, que ha permitido reducir de forma considerable tanto las compras como los gastos generales. La sociedad obtuvo un beneficio neto después de impuestos de 0,7 millones de euros, ligeramente por encima del resultado alcanzado en el año 2001.

Una vez obtenida la certificación de calidad ISO 9001:2000 para los centros de Madrid y Barcelona, otorgada por AENOR en enero de 2002, CACESA está trabajando en su extensión al resto de plazas propias, estando pendiente la auditoría para el primer trimestre del ejercicio 2003.

Las principales magnitudes de la compañía se exponen a continuación:

CACESA	2002	2001	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Ingresos Ibexpress (millones €)	15,8	15,0	0,8	5,3%
Ingresos Ibertras aéreo (millones €)	16,6	17,3	-0,7	-4,1%
Ing. Ibertras marítimo (millones €)	0,5	0,7	-0,2	-28,6%
Resultado Explotación (millones €)	1,0	1,0	0,0	0,0%
R.N.D.I. (millones €)	0,7	0,7	0,0	0,0%
Plantilla equivalente (nº personas)	159	137	22	16,1%





VIVA TOURS

Durante el ejercicio 2002, Touroperador Viva Tours, S.A. completó y mejoró las medidas implementadas durante el ejercicio anterior, con un grado de cumplimiento satisfactorio. Así, entre los objetivos conseguidos destacan: un riguroso control de costes, una importante mejora en la imagen de Viva Tours en el sector de la distribución de viajes, y una significativa cuota de ventas a través de sistemas e-business.

En el ámbito de la organización de la empresa, han sido potenciadas las áreas de Explotación, Contratación y Comercial, como consolidación del proceso de optimización de la gestión. Con relación al producto, la empresa ha conseguido que tanto el cliente final como el sector de la distribución perciban una mejora en la calidad de los viajes que comercializa Viva Tours, mediante el aumento de la gama de productos ofertada y mejorando el servicio prestado en los distintos destinos. En el área de Distribución, se ha racionalizado el sistema de comisiones y, por otra parte, se han realizado inversiones orientadas a dotar a la red de distribución de herramientas sencillas que facilitan la venta y reducen los costes de comunicación, como la utilización de las webs que Viva Tours ha puesto a disposición de la red. Además, el cliente final también puede acceder a los productos comercializados por este touroperador, a través de Iberia.com que ha incorporado una sección dedicada a Viva Tours y de otros sistemas electrónicos. De este modo, las ventas realizadas a través de Internet experimentaron un importante crecimiento durante el año 2002.

En el ejercicio 2002, las ventas brutas disminuyeron un 22,5% sobre el año anterior, como consecuencia en parte del retraimiento de la demanda por la incertidumbre económica y en otra parte por un alto nivel de ofertas generalizadas en el sector para impulsar la demanda.

A pesar de esa reducción de las ventas, la política de control de costes y mejora de rentabilidad permitió la obtención de un resultado económico positivo en 2002, frente a las importantes pérdidas del año anterior.





RECURSOS

FLOTA

El siguiente cuadro muestra la composición de la flota operativa de pasaje del Grupo Iberia al 31 de diciembre de 2002:

Tipo flota	Propiedad	Arrendamiento Financiero	Arrendamiento Operativo	Wet lease	Total Operada
B-747 (a)	6	-	2	-	8
B-757	-	1	18	-	19
A-300	-	-	-	-	-
A-319	-	-	4	-	4
A-320	10	10	35	-	55
A-321	-	2	3	-	5
A-340	-	-	18	-	18
MD-87	19	-	5	-	24
MD-88	13	-	-	-	13
BEECH	-	-	-	-	-
ATR72	-	-	-	-	-
TOTAL (b)	48	13	85	-	146

(a) No incluye un avión en régimen de arrendamiento operativo que a 31 de diciembre de 2002 se encontraba parado en proceso de reparación previo a su devolución.

(b) No se tiene en cuenta la flota inactiva.

El 31 de diciembre de 2001 había un total de 157 aviones de pasaje disponibles. La siguiente relación muestra el detalle de las incorporaciones y bajas sucedidas durante el año 2002, que explican esta reducción de 11 aviones operativos:

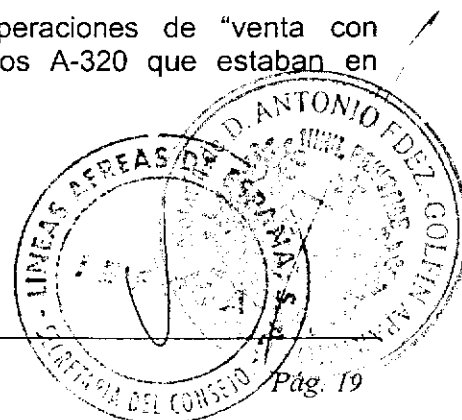
Incorporaciones

- 3 A-320 en arrendamiento financiero.
- 1 A-321 en arrendamiento operativo.
- 3 A-340 en arrendamiento operativo.
- 1 B-757 en arrendamiento operativo.

Retiros

- 5 A-300 en propiedad.
- 11 ATR 72, que componían la flota de Binter Canarias.
- 2 BEECH, operados en "wet lease" por Binter Canarias.
- 1 B-747 en arrendamiento operativo, no disponible a final de 2002 y pendiente de devolución.

Durante el ejercicio 2002, Iberia, L.A.E. realizó operaciones de "venta con retroalquiler" (un A-320 y dos A-321), y traspasó dos A-320 que estaban en arrendamiento financiero a régimen de propiedad.





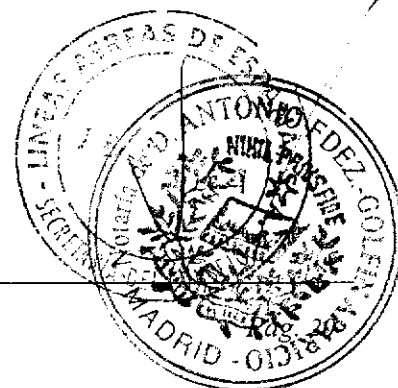
A finales de 2001, debido a la crisis del sector aéreo, Iberia, L.A.E. había decidido retrasar la llegada de nuevos aviones Airbus de corto y medio radio. Sin embargo, la paulatina recuperación del tráfico durante el año 2002, le llevó a incorporar tres nuevos aviones Airbus A-320 en arrendamiento financiero (entre abril y mayo), y un nuevo Airbus A-321 en arrendamiento operativo (en noviembre). Ambos tipos de flota comparten la misma certificación de tipo, pero tienen distinta configuración de la cabina de pasajeros: 150 y 187 plazas respectivamente.

Por otra parte, durante 2002 Iberia, L.A.E. retiró de la operación los cinco últimos Airbus A-300, que fueron vendidos. Así, la compañía opera desde junio de 2002 únicamente con tres tipos de flota (familia A-320, B-757 y MD-87/88) en el corto y medio radio, habiendo abandonado otros cuatro tipos de aviones desde que inició el Plan de Renovación y Ampliación de flota en 1998. De este modo, la compañía ha conseguido una flota moderna y homogénea, con mejores prestaciones para el cliente y con costes operativos inferiores.

Asimismo, de acuerdo con el mencionado Plan de Renovación de flota, la compañía incorporó tres Airbus A-340 durante el último año (en febrero, mayo y diciembre), que se han unido a la flota de largo radio.

La utilización media de la flota propia del Grupo Iberia se elevó a 8,68 horas bloque por avión y día, incrementándose respecto al año anterior en más de un 5%, gracias a la mejora lograda en la flota de corto y medio radio.

HB / avión/ día	2002	2001
B-727	-	5,2
B-747	11,6	13,2
B-747M	-	10,7
B-757	8,6	7,9
B-767	-	11,5
DC-9	-	3,7
MD-87	7,5	7,4
MD-88	7,8	7,6
A-300	7,8	7,8
A-319	6,9	6,8
A-320	7,9	7,8
A-321	8,4	8,5
A-340	13,6	14,2
CN-235 (Binter Mediterráneo)	-	4,0
ATR-72 (Binter Canarias)	6,1	6,5
Utilización media flota de corto y medio radio	7,8	7,3
Utilización media flota de largo radio	12,9	13,6
Utilización media flota total	8,7	8,2





PERSONAL

PLANTILLA

El siguiente cuadro muestra la distribución de la plantilla promedio anual del Grupo Iberia en los ejercicios 2002 y 2001. Con el objeto de hacer homogénea la comparación, se han quitado las plantillas correspondientes a las compañías Binter Canarias, Binter Mediterráneo, que no forman parte del Grupo Iberia a finales de 2002 y VIVA que cesó su actividad en 2001.

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2002	2001	2002	2001	2002	2001
IBERIA, L.A.E.	17.675	18.682	6.369	6.626	24.044	25.308
CACESA	159	137	-	-	159	137
IBER-SWISS	1.438	1.523	-	-	1.438	1.523
SAVIA	113	99	-	-	113	99
GRUPO IBERIA	19.385	20.441	6.369	6.626	25.754	27.067
Variación 2002 / 2001 (%)	-5,2%		-3,9%		-4,9%	

Durante el año 2002 la plantilla promedio disminuyó en un 4,9%, debido a la reducción de personal en Iberia, L.A.E., dado que la aplicación del Expediente de Regulación de Empleo (ERE) y del plan de reducción de personal de gerencias del extranjero dieron lugar a un total de 2.724 bajas, habiéndose cubierto, en términos generales, los objetivos económicos y laborales previstos.

3.2.2. PRODUCTIVIDAD

Después de la venta de Binter Canarias en julio de 2002, la evolución de la productividad de las tripulaciones (en términos de horas bloque) y de las plantillas de tierra y total (medidas en términos de AKOs por empleado) sólo resulta significativa en el caso de Iberia, L.A.E., al quedar ésta como única compañía del Grupo dedicada al transporte aéreo.

Productividad del personal de Iberia, L.A.E.	2002	2001	% s/ a.a.
Total plantilla (miles AKOs por empleado)	2.304	2.310	-0,3%
Plantilla Tierra (miles de AKOs por empleado)	3.135	3.130	0,2%
Tripulación Técnica (HB por tripulante) (*)	250,6	240,5	4,2%
Tripulación Auxiliar (HB por tripulante) (*)	106,9	103,9	2,9%

(*) A partir de 2002 se utiliza un procedimiento de cálculo de la productividad más exacto. Para establecer una comparación con criterio homogéneo, los datos de 2001 han sido recalculados.

La productividad de la plantilla total de Iberia, L.A.E. se situó en 2,3 millones de AKOs por empleado, nivel similar al del año anterior. En el colectivo de tierra, la reducción de la plantilla compensó el descenso de la oferta de la compañía.





EVOLUCIÓN FINANCIERA

RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN

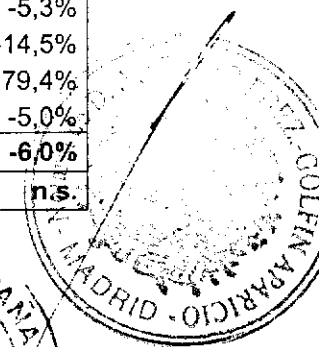
El Grupo Iberia obtuvo un beneficio de explotación de 249,1 millones de euros en el ejercicio 2002, con el siguiente desglose por compañías:

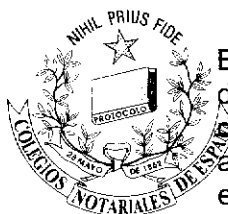
Resultados de Explotación (millones €)	2002	2001
IBERIA, L.A.E.	228,7	-24,8
SAVIA	9,7	11,4
IBER-SWISS	4,8	3,9
CACESA	1,0	1,0
CAMPOS VELÁZQUEZ	-0,0	-0,0
CARGOSUR	-0,0	-0,0
BINTER CANARIAS	-	9,6
BINTER MEDITERRÁNEO	-	-1,1
VIVA	-	-2,2
GRUPO IBERIA (*)	249,1	4,9

(*) Las cifras totales de Grupo Iberia incluyen los ajustes de consolidación.

El siguiente cuadro presenta la cuenta de explotación de gestión del Grupo Iberia, que difiere de la cuenta de pérdidas y ganancias auditada debido a que se agregan los diferentes conceptos de ingresos y gastos con criterios de gestión:

Millones de Euros	2002	2001	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN				
Pasaje	3.728,5	3.781,5	-53,0	-1,4%
Carga	256,7	270,5	-13,8	-5,1%
Handling	234,8	220,7	14,1	6,4%
Material	91,3	94,8	-3,5	-3,7%
Comerciales	108,5	105,8	2,7	2,6%
Ventas de mayordomía	16,0	22,2	-6,2	-27,9%
Otros ingresos de explotación	263,7	242,7	21,0	8,7%
INGRESOS EXPLOTACIÓN	4.699,5	4.738,2	-38,7	-0,8%
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				
Personal	1.353,7	1.361,2	-7,5	-0,6%
Combustible	553,2	634,7	-81,5	-12,8%
Comerciales	464,3	514,1	-49,8	-9,7%
Alquiler de flota	395,8	482,2	-86,4	-17,9%
Servicios de tráfico	362,7	393,1	-30,4	-7,7%
Mantenimiento de flota aérea	239,6	275,2	-35,6	-12,9%
Tasas de navegación	226,6	218,4	8,2	3,8%
Amortizaciones	164,7	173,4	-8,7	-5,0%
Sistemas de reservas	126,3	133,3	-7,0	-5,3%
Servicio a bordo	64,4	75,3	-10,9	-14,5%
Seguros	76,0	27,2	48,8	179,4%
Otros gastos de explotación	423,0	445,2	-22,2	-5,0%
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	4.450,4	4.733,4	-283,0	-6,0%
RESULTADO EXPLOTACIÓN	249,1	4,9	244,2	n.s.





El beneficio de explotación consolidado del ejercicio 2002 superó en 244,2 millones de euros al beneficio de 4,9 millones de euros obtenido en el año anterior. El margen de explotación sobre ingresos subió hasta un 5,3% en 2002. El EBITDAR (beneficio antes de intereses, impuestos, amortizaciones y alquileres de aeronaves) generado en este periodo ascendió a 804,8 millones de euros, cifra que representa un margen sobre ingresos del 17,1%, superando en 3,3 puntos porcentuales el correspondiente al ejercicio 2001.

4.1.1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

El Grupo Iberia logró unos ingresos de explotación de casi 4.700 millones de euros en el ejercicio 2002, disminuyendo 38,7 millones de euros con relación a la cifra del año anterior. El efecto del ajuste de oferta del Grupo, con una reducción del 5,7% en términos de AKOs, fue parcialmente compensado por el incremento del ingreso unitario de pasaje, un 4,1% en el caso de Iberia, L.A.E. y por el aumento en la recuperación de BPU (billetes pendientes de utilizar) durante 2002, de modo que el descenso de los ingresos de pasaje consolidados quedó limitado a 53,0 millones de euros, lo que representa un decremento del 1,4% con relación a 2001. El importe agregado del resto de los ingresos de explotación ascendió a 971,0 millones de euros, superando en 14,3 millones de euros a la cifra correspondiente al año anterior.

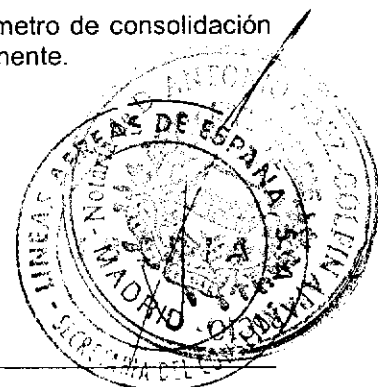
Pasaje

La diferencia en la cifra de ingresos de pasaje respecto a la que figura en los cuadros "Principales parámetros" e "Ingresos de tráfico" (apartado 2.1.2. que acompaña a las estadísticas de producción) proviene de la vinculación de ésta última a la producción real de cada ejercicio, sin incluir ajustes y regularizaciones de carácter contable, ni tampoco los ingresos derivados del proceso de recuperación de BPU que si están incluidos en la cifra que aparece en la cuenta de explotación.

Los ingresos de pasaje del Grupo Iberia se situaron en 3.728,5 millones de euros en 2002, disminuyendo 53,0 millones de euros con relación a la cifra del ejercicio anterior. Esta diferencia estuvo motivada, principalmente, por la reducción de oferta de Iberia, L.A.E. y la venta de Binter Canarias, tal como se desglosa en el siguiente detalle:

Millones de Euros	Var. Ingr. Actividad s/ 2001	Causas de la variación			Otras	Var. Ingr. Contable s/ 2001
		Precio	Volumen	Paridad		
IBERIA, L.A.E.	-42,7	90,7	-107,6	-25,8	97,9	55,2
BINTER CANARIAS (a)	-57,0	-	-57,0	-	-51,2	-108,2
BINTER MEDITERRÁNEO (a)	-11,9	-	-11,9	-	11,9	0,0
GRUPO IBERIA	-111,6	90,7	-176,5	-25,8	58,6	-53,0

(a) Binter Canarias y Binter Mediterráneo han quedado fuera del perímetro de consolidación contable tras haber sido vendidas en los años 2002 y 2001 respectivamente.





Los ajustes realizados por Iberia, L.A.E. en su programa de vuelos durante 2002, se tradujeron en una reducción de la oferta, -5,2% sobre los AKOs del año anterior, cuyo efecto negativo sobre los ingresos fue parcialmente compensado por la mejora del coeficiente de ocupación, 2,3 puntos porcentuales respecto a 2001 y por la subida del ingreso medio por PKT en un 1,1%, de modo que los ingresos de pasaje ligados a la actividad de la compañía matriz sólo disminuyeron en 42,7 millones de euros.

Además, el importe de "Otros ingresos de pasaje" de Iberia, L.A.E. creció 97,9 millones de euros respecto a 2001, principalmente por la mayor recuperación mensual de BPU. Esta subida queda incluida en la variación de los ingresos de pasaje contables, que también recogen los efectos de la anulación de saldos derivada de las ventas de Binter Canarias y Binter Mediterráneo en los ejercicios 2002 y 2001 respectivamente.

Carga

Los ingresos de carga decrecieron 13,8 millones de euros, un -5,1% con relación a la cifra del ejercicio 2001. Iberia, L.A.E. transportó un volumen de carga inferior al del año anterior, un -5,4% en términos de toneladas-kilómetros transportadas, a causa, principalmente, de la debilidad del tráfico de carga en la mayoría de los mercados donde opera la compañía: Europa, Atlántico Norte y, sobre todo, Atlántico Sur. A partir de junio de 2002, la depreciación del dólar frente al euro también perjudicó a estos ingresos.

Handling

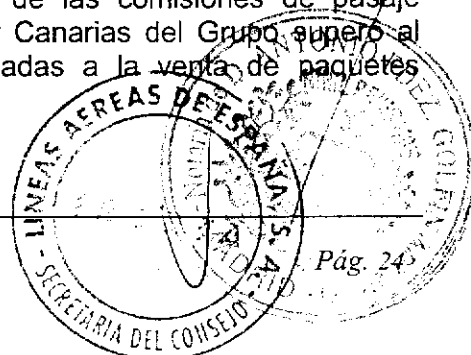
Los ingresos por servicios de asistencia en los aeropuertos registraron un aumento de 14,1 millones de euros, un 6,4% respecto al año anterior, motivado por el aumento de la actividad para Air Nostrum y otras compañías aéreas españolas entre las que ha quedado incluida Binter Canarias, tras su salida del Grupo en el año 2002.

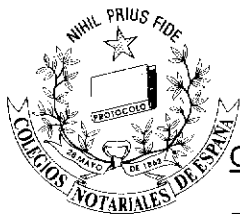
Material

Los ingresos generados por los servicios de mantenimiento se redujeron en 3,5 millones de euros con relación al año anterior. El motivo principal ha sido un cambio de criterio en la contabilización de las garantías de repuestos de flota, ya que hasta el año 2001 habían figurado simultáneamente como ingreso y gasto, de modo que en el año 2002 esa disminución en ingresos quedó compensada por un descenso equivalente en los gastos. Asimismo, la pérdida de ingresos de clientes habituales producida en el verano de 2001, principalmente Aerolíneas Argentinas y Air Liberté, ha sido compensada con la consecución de contratos con otras compañías aéreas como China Northwest Airlines, Iberworld o LTE International Airways, entre otras, y con fabricantes de motores.

Comerciales

Ascendieron a 108,5 millones de euros en 2002, superando en 2,7 millones de euros a la cifra del año anterior, porque el crecimiento de las comisiones de pasaje registrado en buena medida por la salida de Binter Canarias del Grupo superó al descenso experimentado en las comisiones vinculadas a la venta de paquetes turísticos, en especial Mundicolor y Viva Tours.





Otros ingresos de explotación y ventas de mayordomía

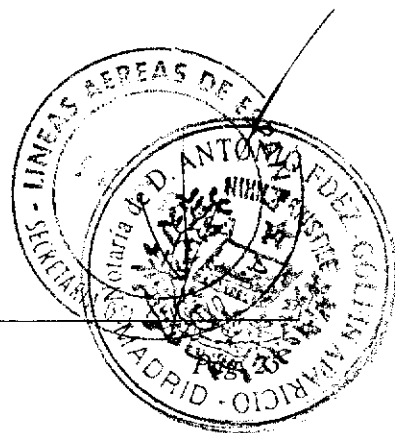
El importe agregado del resto de los ingresos de explotación se elevó a 279,7 millones de euros en 2002, aumentando en 14,8 millones respecto a 2001. Entre las partidas incluidas, las de mayor importe en el ejercicio 2002 fueron: la facturación de reservas Amadeus y la utilización de otros sistemas de reservas, con un importe agregado por encima de 67 millones de euros; "Otros ingresos de tráfico", en torno a 58 millones de euros; y los ingresos por asistencia y servicios de carga, que superó los 21 millones de euros. El saldo de la cuenta "Otros ingresos de tráfico" aumentó en más de 27 millones de euros respecto al año anterior, debido a la incorporación de las tasas de seguridad del pasajero en 2002, y al crecimiento de los ingresos derivados de los acuerdos comerciales con otras compañías, que en su mayoría pertenecen a la alianza oneworld.

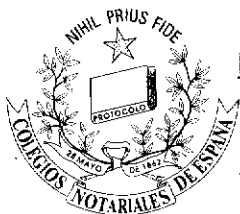
En "Otros ingresos de explotación" están incluidas las partidas "Regularización de ingresos de tráfico no imputables a líneas (RITNIL) de pasaje" y "Otros ingresos de tráfico", que figuran como "Ingresos por pasaje" en las notas de la Memoria. Sus importes agregados fueron de 47,5 millones de euros en 2002 y de 17,0 millones de euros en 2001. Asimismo, el concepto "Otros ingresos de explotación" recoge la "RITNIL de carga", que en las notas de Memoria figura como "Ingresos por carga", cuyo importe fue de -3,3 millones de euros en 2002, frente a 0,3 millones de euros en 2001.

4.1.2. GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Los gastos de explotación consolidados superaron los 4.450 millones de euros en el ejercicio 2002, disminuyendo en 283 millones de euros respecto a la cifra del año anterior, lo que representa una reducción del 6,0%. Las medidas del Plan Anticrisis implantadas por Iberia, L.A.E. desde finales de 2001 fueron responsables de una parte notable de ese descenso del gasto. Así, podemos destacar los siguientes elementos: el recorte de la oferta de Iberia, L.A.E., -5,2% en términos de AKOs, acompañado de la cancelación de los contratos de wet lease y la devolución de los dos aviones Boeing B-767 que la compañía tenía en arrendamiento; la reducción de la plantilla de personal; la modificación del sistema de retribución a las agencias de viaje; y la progresiva aplicación de los programas de ahorro de gastos incluidos en el PROICO.

Otros factores que influyeron en la reducción del gasto fueron: el impacto positivo de la devaluación del dólar americano en el combustible, el alquiler de aviones y el mantenimiento, principalmente; la reducción del consumo unitario de la flota; el descenso de los tipos de interés; y la salida del Grupo Iberia de la compañía Binter Canarias. Por el contrario, otras partidas no gestionables tuvieron importantes incrementos, como las tasas de ayudas a la navegación, los gastos en seguridad y, sobre todo, los costes de los seguros de vuelo.





Personal

Los gastos de personal ascendieron a 1.353,7 millones de euros en el ejercicio 2002, constituyendo - como es habitual en el sector - la partida de gasto de mayor magnitud. Con relación al importe correspondiente al año anterior, el coste de personal se redujo en 7,5 millones de euros, un -0,6%. Los principales factores que explican este descenso son: la reducción de la plantilla equivalente en Iberia, L.A.E., como consecuencia de la aplicación del ERE y del plan de bajas del personal en las delegaciones del extranjero, que supuso una reducción del gasto equivalente a un 5,0%; la salida del Grupo de Binter Canarias, cuyo gasto de personal representaba en torno a un 1,7% del gasto consolidado; el incremento salarial por IPC real (4,0%) y la paga por mejora de resultados (2,7%) pactados en los Convenios Colectivos de Iberia, L.A.E.; y el resto responde a una disminución del coste salarial medio.

El importe agregado de los sueldos, salarios y asimilados superó ligeramente los 1.022 millones de euros en el año 2002, reduciéndose en 11,9 millones de euros respecto a 2001. Mientras que el coste de las cargas sociales alcanzó los 331,6 millones de euros, aumentando en 4,4 millones de euros con relación a la cifra del ejercicio anterior.

Combustible

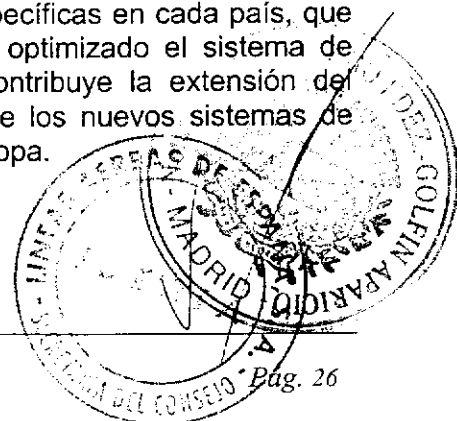
El gasto de combustible ascendió a 553,2 millones de euros durante 2002, reduciéndose en 81,5 millones de euros con relación al coste registrado en el año anterior, lo que supone un decremento del 12,8%. El descenso del gasto estuvo motivado por el menor volumen de horas producidas, una paridad con el dólar más favorable, el menor consumo unitario derivado de la renovación de la flota y, en menor medida, por un precio medio del queroseno más bajo.

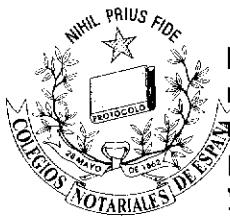
Durante el año 2002 el precio del crudo tuvo una trayectoria ascendente, con un incremento superior al 45% entre enero y diciembre. La compañía continuó con su política de cobertura de precios con el fin de reducir el riesgo. De este modo, aseguró en torno al 65% del consumo de queroseno del primer semestre y el 100% del segundo semestre, entre bandas de 21,5 y 26,5 dólares por barril.

Comerciales (comisiones, sobrecomisiones y publicidad)

Los gastos comerciales del ejercicio 2002 se situaron en 464,3 millones de euros, reduciéndose un 9,7% respecto al año anterior. De aquel importe, en torno a un 93% correspondió al importe agregado de las comisiones e incentivos por ventas y otros gastos de desarrollo y promoción, cuyo coste disminuyó en más de 39 millones de euros (un -8,3%) respecto a 2001.

Esa reducción del coste de las comisiones fue posible por el desarrollo de distintas acciones comerciales llevadas a cabo por la compañía. En concreto, la aplicación de nuevos acuerdos de retribución a las agencias, tanto nacionales que entró en vigor en junio de 2002, como extranjeras con actuaciones específicas en cada país, que en líneas generales han reducido la comisión básica y optimizado el sistema de incentivos. A esta reducción de los costes, también contribuye la extensión del sistema de tarifas netas de comisión y el crecimiento de los nuevos sistemas de venta directa como Iberia.com, Serviberia y Serviberia Europa.





Los gastos de publicidad y promoción experimentaron una notable reducción respecto a 2001, descendiendo su importe en 10,7 millones de euros, debido a la restricción de gastos realizada desde finales del año anterior. Entre los acuerdos publicitarios, cabe destacar por su relevancia el convenio firmado entre Iberia, L.A.E. y el Consorcio de Turismo de Salamanca, con el objeto de promocionar la Capitalidad Europea de la Cultura que ostentó la ciudad castellana durante el 2002.

Los costes comerciales netos (los gastos comerciales minorados por los ingresos comerciales) del Grupo Iberia disminuyeron en 52,5 millones de euros con relación al año anterior, lo que representa un 12,9%. Iberia, L.A.E. ha continuado mejorando la relación del gasto comercial neto sobre ingresos de tráfico, que bajó desde un 10,1% en el ejercicio 2001 hasta un 9,0% en el año 2002. En el caso de utilizar las cifras de la cuenta de explotación del Grupo, dicho cociente registró un descenso de 1,2 puntos porcentuales respecto al año anterior, cumpliéndose así otro de los objetivos del Plan Director.

Alquiler de flota

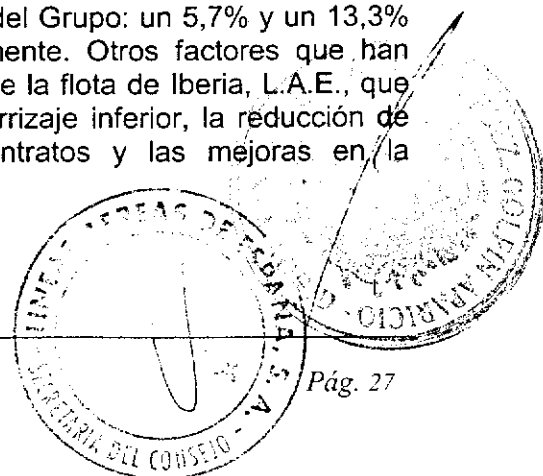
Este concepto, que incluye arrendamiento operativo y wet lease de aviones (alquiler de aviones con tripulación), junto al alquiler de bodegas de carga, se redujo en 86,4 millones de euros con relación al ejercicio anterior, lo que supone un decremento cercano al 18,0%.

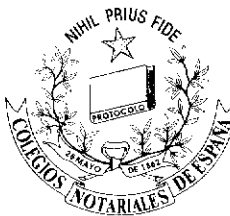
El gasto correspondiente al arrendamiento de la flota de pasaje ascendió a 373,8 millones de euros en 2002, disminuyendo en 89,0 millones respecto a la cifra de 2001. Este descenso estuvo causado, principalmente, por la cancelación de los contratos de wet lease de flota por parte de Iberia, L.A.E., cuyo gasto había ascendido a 91,3 millones de euros durante el ejercicio 2001. Otros factores que influyeron en la reducción del gasto fueron: la salida de Binter Canarias del Grupo, la apreciación del euro frente al dólar y la bajada de los tipos de interés. Por el contrario, los cambios experimentados en la composición de la flota de Iberia, L.A.E. hicieron aumentar el coste agregado del arrendamiento operativo.

El gasto por arrendamiento de aviones de carga fue de 17,2 millones de euros en 2002, subiendo 3,0 millones respecto al año anterior, mientras que el coste por alquiler de bodegas bajaba 0,4 millones, hasta situarse en 4,8 millones de euros en el acumulado del ejercicio. En Memoria, la totalidad del gasto devengado por arrendamiento de capacidad de carga durante 2002 figura en "Otros alquileres".

Servicios de tráfico

Este concepto engloba diversas partidas relacionadas con el tráfico aéreo: derechos de aterrizaje, otros servicios aeroportuarios, despacho de aviones, limpieza de aviones y de equipos de mayordomía, gastos de escala y de incidencias, entre otras. Su importe agregado se situó en 362,7 millones de euros en 2002, disminuyendo en 30,4 millones de euros (un -7,7%) con relación al año anterior. El motivo principal de ese descenso fue la reducción de la actividad aérea del Grupo: un 5,7% y un 13,3% en términos de AKOs y de despegues respectivamente. Otros factores que han contribuido a esta reducción han sido la renovación de la flota de Iberia, L.A.E., que ha incorporado aviones con un coste unitario de aterrizaje inferior, la reducción de precios en nuevas negociaciones de diversos contratos y las mejoras en la programación de las tripulaciones.





Durante el año 2002 se realizó una reclasificación de gastos que afectó a cuentas incluidas en servicios de tráfico y servicios a bordo. Para que la comparación sea homogénea, también se ha aplicado el nuevo criterio – más correcto – a los gastos del ejercicio 2001. Respecto a las cifras presentadas en el Informe Anual del año anterior, el gasto consolidado de servicios de tráfico aumenta en 31 millones de euros, reduciéndose el importe de servicios a bordo en la misma cuantía.

Mantenimiento de flota

El gasto por este concepto, que agrega los subcontratos de mantenimiento, el consumo de repuestos y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones, disminuyó en 35,6 millones de euros con relación a 2001, debido a: menores costes operativos de la nueva flota de Iberia, L.A.E., el ajuste de las garantías (ya comentado en el apartado de ingresos), el favorable impacto de la paridad, una reducción del gasto de subcontratación de servicios aeronáuticos por la parada o retirada de las flotas más subcontratadas (Airbus A-300 y aviones Boeing en wet lease de Air Europa), junto al efecto producido por la salida de Binter Canarias del Grupo.

Tasas de navegación

El gasto por servicios de control de tráfico aéreo aumentó 8,2 millones de euros, un 3,8% con relación al ejercicio 2001, debido al fuerte incremento de las tarifas de Eurocontrol a partir del mes de abril de 2002 ya que durante el primer trimestre mantuvo los precios de 2001. Este organismo, que agrupa a treinta países, elevó los precios unitarios de referencia para las regiones de España-Continental y España-Canarias, en torno a un 25,5%, siendo menores las subidas de precios en otras regiones de Europa. Para el Grupo Iberia, el incremento medio del coste unitario de este concepto superó el 10% respecto a la cifra del año anterior.

Sistemas de reservas y servicios a bordo

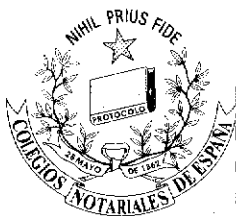
En el ejercicio 2002 el gasto en sistemas de reservas descendió en 7,0 millones de euros frente al año anterior (un -5,3%), motivado básicamente por: un menor número de reservas facturadas; la mejora de los procedimientos de auditoría y control de Logística Comercial; y, en menor medida, por la depreciación del dólar americano.

Asimismo, la partida de Servicios a bordo, que es otro gasto ligado al número de pasajeros, disminuyó en 10,9 millones de euros (un -14,5%) durante el año 2002. El coste unitario por pasajero disminuyó debido a diversas iniciativas de reducción de gastos, destacando la reducción de precios en los nuevos contratos y la carga de comidas en origen en los vuelos europeos.

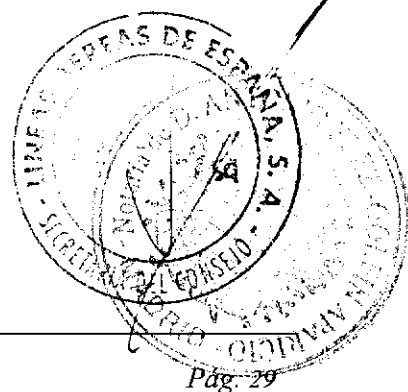
Seguros y otros gastos de explotación

Tras los atentados del 11 de septiembre de 2001, el coste de los seguros se incrementó de forma espectacular, especialmente los seguros de vuelo (aviones y pasajeros). En el ejercicio 2002, el gasto del conjunto de seguros (de vuelo y otros) ascendió a 76,0 millones de euros, aumentando en 48,8 millones respecto al año anterior.





El concepto "Otros gastos de explotación" incluye diversas partidas de menor magnitud, entre otras: alquileres y servicios de reparación y conservación (distintos de los de flota); material de mayordomía y otros consumos; variación de las provisiones de tráfico; suministros y otras comunicaciones; o servicios auxiliares. El importe agregado de estos conceptos ha disminuido 22,2 millones de euros respecto a 2001, lo que supone un decremento del 5,0%, destacando la reducción de los consumos de artículos de mayordomía y venta a bordo, otros consumos, gastos de viajes, suministros, otras comunicaciones, publicaciones y servicios auxiliares. Por el contrario, los gastos en seguridad y vigilancia experimentaron un incremento superior al 15% (2,6 millones de euros más que el año anterior).



RESULTADOS FINANCIEROS Y EXTRAORDINARIOS

El Grupo Iberia obtuvo unos beneficios después de impuestos y antes de minoritarios de 159,8 millones de euros en 2002, lo que supone triplicar el beneficio obtenido en el ejercicio anterior.

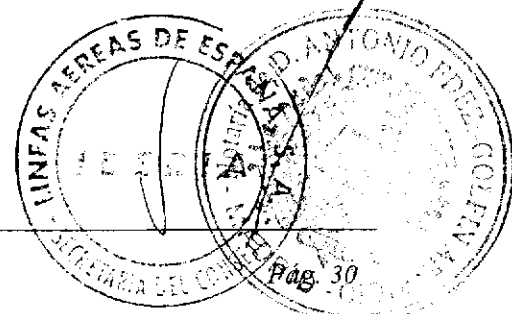
Millones de Euros	2002	2001	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	249,1	4,9	244,2	n.s.
Ingresos financieros	51,2	68,5	-17,3	-25,3%
Gastos financieros	-39,3	-52,0	12,7	-24,4%
Resultados por diferencias de cambio	-33,4	-6,1	-27,3	n.s.
RESULTADOS FINANCIEROS	-21,5	10,4	-31,9	n.s.
PART. RDOS. SOC. PUESTAS EQUIV.	19,7	22,2	-2,5	-11,3%
REVERSIÓN DIF. NEGATIVAS CONS.	0,0	0,6	-0,6	-100,0%
AMORTIZACIÓN FONDO COMERCIO	-6,6	-6,6	0,0	0,0%
RDOS. ACTIVIDADES ORDINARIAS	240,7	31,5	209,2	n.s.
Ingresos extraordinarios	73,0	68,7	4,3	6,3%
Gastos extraordinarios	-119,6	-185,4	65,8	-35,5%
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	-46,6	-116,7	70,1	-60,1%
R.N.A.I.	194,1	-85,2	279,3	n.s.
IMPUESTOS	-34,3	138,3	-172,6	-124,8%
RESULTADOS CONSOLIDADOS	159,8	53,1	106,7	200,9%
RDO. ATRIBUIBLE A MINORITARIOS	2,7	2,9	-0,2	-6,9%
RDO. DE LA SOCIEDAD DOMINANTE	157,1	50,2	106,9	212,9%

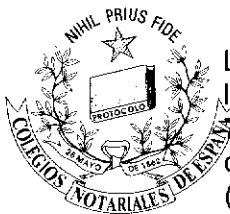
Los resultados financieros disminuyeron en 31,9 millones de euros respecto a 2001, perjudicados por el resultado neto de las diferencias de cambio, que empeoró en 27,3 millones de euros debido, principalmente, a la devaluación del peso argentino y las diversas circunstancias vividas en ese país (el llamado efecto "corralito"), cuyo impacto negativo ascendió, aproximadamente, a 16 millones de euros. El motivo fundamental de la disminución de los ingresos financieros es la plusvalía obtenida en 2001 por la venta de las acciones de Equant, que ascendió a casi 16 millones de euros. Los gastos financieros, que incluyen la dotación correspondiente a los intereses de los fondos de pensiones, se redujeron en 12,7 millones de euros, debido a un sustancial menor endeudamiento y a la bajada gradual de los tipos de interés.

La participación en resultados de sociedades puestas en equivalencia ascendió a 19,7 millones de euros, que proceden en su mayor parte de la participación en Amadeus, cuyos beneficios han disminuido respecto a 2001.

Los resultados extraordinarios presentan un saldo negativo de 46,6 millones de euros en el ejercicio 2002, pero mejoran en 70,1 millones de euros las pérdidas registradas en el año anterior.

Los ingresos extraordinarios se elevaron a 73,0 millones de euros en el año 2002, destacando el beneficio obtenido con la venta de Binter Canarias, que se elevó a 27,9 millones de euros, así como otros beneficios procedentes de la enajenación de aeronaves no operativas, motores y resto de inmovilizado, que se situaron en torno a 20 millones de euros, y la recuperación de provisiones.





Los gastos extraordinarios totalizaron 119,6 millones de euros en 2002, destacando la dotación de 38,1 millones de euros para la amortización acelerada de la flota B-747, que se encuentra en proceso de renovación. Asimismo, se realizaron dotaciones destinadas a actualizar el valor de las aeronaves inactivas en situación de venta (flotas DC-9, DC-10 y B-727) que ascendieron a 21,6 millones de euros. La compañía también dotó los fondos necesarios para la ampliación del ERE, así como para diversas provisiones por responsabilidades probables de diversa naturaleza, que corresponden a todos aquellos riesgos que a juicio de los Administradores de la Sociedad era necesario dejar cubiertos.

Los beneficios atribuidos a la Sociedad dominante ascendieron a 157,1 millones de euros en el ejercicio 2002, mejorando en 106,9 millones de euros los beneficios obtenidos en 2001.

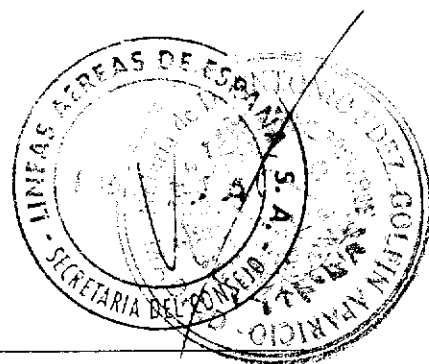
4.3. INVERSIONES

Siguiendo las directrices marcadas por el Plan Anticrisis, elaborado para hacer frente a las negativas consecuencias que tuvieron los atentados del 11 de septiembre en la industria aérea, el Grupo Iberia mantuvo una rigurosa restricción de las inversiones durante el ejercicio 2002. Así, la inversión neta (descontadas las desinversiones) acumulada a 31 de diciembre presentó un saldo negativo en torno a 32 millones de euros.

En el inmovilizado material e inmaterial, las operaciones de mayor cuantía estuvieron relacionadas con el plan de renovación de la flota de la compañía, destacando: entre las inversiones, la incorporación de tres nuevos Airbus A-320 en régimen de arrendamiento financiero; entre las desinversiones, la venta de aeronaves de flotas inactivas como fueron ocho DC-9, siete B-727 y seis A-300 y las operaciones de venta con retroalquiler de dos A-321 y un A-320 realizadas por Iberia, L.A.E. durante el primer trimestre de 2002.

Otras operaciones relacionadas con la flota fueron la realización y recuperación de anticipos de flota, junto a la capitalización de las diferencias de cambio originadas; también distintas modificaciones realizadas en aeronaves B-747, B-757, A-320 y MD-87/88; y otras inversiones en componentes de la flota Airbus. Además, el Grupo Iberia efectuó otras inversiones, como: la renovación de equipos de proceso de información y de redes de comunicación, el desarrollo de aplicaciones informáticas, compra de repuestos de flota, maquinaria y equipos aeroportuarios, así como la adquisición de simuladores de vuelo.

Respecto al inmovilizado financiero, la inversión neta se incrementó durante 2002 a causa, principalmente, de las fianzas y depósitos constituidos a largo plazo. También cabe resaltar que Iberia, L.A.E. y las entidades financieras Caja Madrid, BBVA y Grupo Banco Popular constituyeron la compañía Iberia Cards en abril de 2002, cuyo capital social asciende a 5,2 millones de euros, participando Iberia, L.A.E. en un 40%. Entre las desinversiones financieras destacó la recuperación de créditos a empresas asociadas.





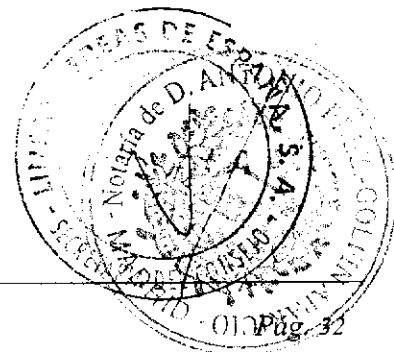
El saldo de las provisiones para riesgos y gastos a largo plazo disminuye en 36,6 millones de euros, elevándose a 1.261,5 millones de euros al cierre de 2002, cifra que incluye 109,9 millones de euros en provisiones para grandes reparaciones de flota; 493,8 millones de euros en provisiones para pensiones y otras obligaciones con el personal de Iberia, L.A.E.; y 657,8 millones de euros en provisiones para responsabilidades. Durante el ejercicio se han traspasado y aplicado 176,6 millones de euros, destinando 77,2 millones de euros a fondos de pensiones y otras obligaciones con el personal de la compañía. Asimismo, se han dotado 156,4 millones de euros, correspondiendo 71,7 millones de euros a las dotaciones para dichos fondos de pensiones y otras obligaciones con el personal.

El saldo de la cuenta de acreedores a largo plazo ha aumentado en 85,8 millones de euros durante 2002, hasta situarse en 526,0 millones de euros al cierre del año. Los motivos de esa subida son, en primer lugar, el aumento de las deudas con entidades de crédito, en su mayor parte debido a los arrendamientos financieros de flota; y, en menor medida, la emisión de obligaciones vinculada al plan de opciones sobre acciones de los empleados. Por el contrario, el saldo de los acreedores a corto plazo disminuye en 182,8 millones de euros, a causa de la importante reducción del pasivo remunerado a corto plazo.

El inmovilizado neto del Grupo Iberia se eleva a 2.460,3 millones de euros al cierre del ejercicio 2002, de los que 1.168,0 millones de euros corresponden al inmovilizado material neto. Esta última partida ha disminuido en 380,3 millones de euros, mientras el inmovilizado inmaterial neto aumentaba en 67,7 millones de euros, debido fundamentalmente a los cambios experimentados en la composición de la flota. El inmovilizado financiero neto aumenta en 47,7 millones de euros, debido principalmente al crecimiento del saldo de las fianzas y depósitos constituidos a largo plazo.

El activo circulante aumenta en 287,4 millones de euros respecto al cierre de 2001, alcanzando los 1.962,2 millones de euros al cierre del ejercicio 2002. Dicha subida obedece al mayor volumen de las inversiones financieras temporales del Grupo Iberia.

Así, el endeudamiento neto de balance mejoró notablemente, situándose en -714,8 millones de euros al 31 de diciembre de 2002, frente a -331,4 millones de euros al cierre de 2001. En ambos casos, el saldo de las cuentas financieras del activo circulante superaba a las deudas con entidades de crédito, excluidos los intereses de los arrendamientos financieros.





PERSPECTIVAS

Existe una elevada incertidumbre sobre la evolución del sector aéreo durante el año 2003. Las consecuencias de un conflicto bélico en Irak y, sobre todo, la desaceleración de la economía mundial están debilitando la demanda aérea, hecho que se empezó a observar en los dos últimos meses de 2002. Las perspectivas también indican un progresivo crecimiento del exceso de oferta durante los próximos meses, lo que unido al crecimiento de los operadores de bajo coste conducirá previsiblemente a soportar mayor competencia en los precios. En consecuencia, la industria aérea no tiene una visión optimista sobre el comportamiento de los ingresos a corto plazo.

Por otro lado, esa incierta situación en Oriente Medio y la inestabilidad en Venezuela han elevado los precios del combustible, lo que se une a los notables incrementos en otros costes externos como son los seguros de vuelo, servicios de seguridad y las tasas aeroportuarias y de navegación en ruta que deben soportar las compañías. Por lo tanto, en el ejercicio 2003 será difícil repetir los niveles de rentabilidad alcanzados en el año 2002.

En cualquier caso, el Grupo Iberia confía en su fortaleza y cree que puede salir finalmente beneficiado de un eventual agravamiento de la situación en el sector, por varios motivos:

- En primer lugar, su saneada situación financiera y su competitiva estructura de costes son las mejores armas para encarar posibles guerras de precios.
- Los mercados naturales de la compañía (España-Europa y Europa-América Latina) estarían menos afectados por el eventual conflicto bélico que otras regiones, donde nuestra presencia es sustancialmente menor.
- Además, Iberia, L.A.E. tiene flexibilidad para reducir recursos sin soportar mayores costes ya que es posible retrasar la incorporación de algunos de los aviones Airbus que tiene previsto recibir durante los próximos meses.
- Siguiendo su política de reducción de riesgos operativos, Iberia, L.A.E. ha cubierto hasta ahora en torno a un 80% y un 40% del consumo previsto para el primer semestre y segundo semestre, respectivamente, a un precio máximo de 26 dólares.

El Grupo Iberia se ha fijado como principales objetivos para el año 2003 mejorar el servicio al cliente, en dónde la puntualidad es un elemento clave, reforzar las políticas de contención de costes e incrementar la productividad.

A medio y largo plazo, el Grupo Iberia confía en consolidarse como uno de los mayores y más rentables operadores de red del mundo, teniendo dos fortalezas esenciales en las que apoyarse y defender su competitividad, unos costes unitarios inferiores a los de otros operadores de red, y con potencial para reducirlos; y su actual liderazgo en las rutas que unen Europa y Latinoamérica, que le sitúa en una posición privilegiada para aprovechar el enorme potencial de crecimiento de esta región.

