



Informe anual 2003

IBERIA 

Índice

IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S. A.

CARTA DEL PRESIDENTE	4
INFORMACIÓN LEGAL	7
ESTADOS FINANCIEROS	11
- BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 2003 Y 2002	12
- CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE LOS EJERCICIOS 2003 Y 2002	14
MEMORIA	17
- ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD	19
- BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES	19
- DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS	20
- NORMAS DE VALORACIÓN	20
- INMOVILIZACIONES INMATERIALES	27
- INMOVILIZACIONES MATERIALES	29
- INMOVILIZACIONES FINANCIERAS	38
- ACCIONES PROPIAS	44
- EXISTENCIAS	45
- DEUDORES	45
- INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	45
- FONDOS PROPIOS	46
- PROVISIÓN PARA RIESGOS Y GASTOS	49
- DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	50
- EMISIÓN DE OBLIGACIONES CONVERTIBLES	50
- GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS	51
- SALDOS Y TRANSACCIONES CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	54
- SITUACIÓN FISCAL	55
- INGRESOS Y GASTOS	58
- RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	62
- DETALLE DE PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES CON ACTIVIDADES SIMILARES Y REALIZACIÓN POR CUENTA PROPIA O AJENA DE ACTIVIDADES SIMILARES POR PARTE DE ADMINISTRADORES	62
- INFORMACIÓN SOBRE MEDIOAMBIENTE	63
- CUADROS DE FINANCIACIÓN DE LOS EJERCICIOS 2003 Y 2002	64
INFORME DE GESTIÓN	67
- PRINCIPALES PARÁMETROS	69
- HECHOS RELEVANTES	70
- EVOLUCIÓN OPERATIVA DE LAS ÁREAS DE GESTIÓN	79
- RECURSOS	99
- EVOLUCIÓN FINANCIERA	103
- LA ACCIÓN DE IBERIA	117
ÓRGANOS DE GOBIERNO	119

GRUPO IBERIA

INFORMACIÓN LEGAL	123
ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS	127
- BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 2003 Y 2002	128
- CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 2003 Y 2002 ...	130
MEMORIA CONSOLIDADA	133
- ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD DOMINANTE Y DEL GRUPO	135
- SOCIEDADES DEL GRUPO	136
- SOCIEDADES ASOCIADAS	137
- BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS	138
- DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE	139
- NORMAS DE VALORACIÓN	139
- INMOVILIZACIONES INMATERIALES	147
- INMOVILIZACIONES MATERIALES	148
- INMOVILIZACIONES FINANCIERAS	158
- ACCIONES PROPIAS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE ...	162
- EXISTENCIAS	163
- INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	163
- FONDOS PROPIOS	164
- SOCIOS EXTERNOS	169
- PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	170
- DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	171
- EMISIÓN DE OBLIGACIONES CONVERTIBLES	171
- GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS	172
- SITUACIÓN FISCAL	174
- INGRESOS Y GASTOS	177
- APORTACIONES DE LAS SOCIEDADES DEL GRUPO Y ASOCIADAS A LOS RESULTADOS CONSOLIDADOS	181
- RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	182
- DETALLE DE PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES CON ACTIVIDADES SIMILARES Y REALIZACIÓN POR CUENTA PROPIA O AJENA DE ACTIVIDADES SIMILARES POR PARTE DE ADMINISTRADORES	182
- INFORMACIÓN SOBRE MEDIOAMBIENTE	183
INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO	185
- PRINCIPALES PARÁMETROS	187
- HECHOS RELEVANTES	188
- EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS	197
- RECURSOS	209
- EVOLUCIÓN FINANCIERA	212



Estimado accionista:

Esta es la primera ocasión que tengo de dirigirme a usted desde que me incorporé a la presidencia de Iberia, en junio de 2003. Y me complace hacerlo desde las páginas de esta memoria con un balance del ejercicio, cuyo mejor resumen es, a mi entender, que Iberia ha cumplido con los dos grandes objetivos que se propuso a principios del año: rentabilidad y calidad.

Por octavo año consecutivo, y son muy pocas las compañías aéreas del mundo que pueden presentar un balance similar, Iberia ha finalizado el ejercicio 2003 con beneficios, un total de 201,7 millones de euros antes de impuestos, 145,8 millones de beneficios netos y 700,7 millones de EBITDAR, con un margen de EBITDAR del 15,2 por ciento. Simultáneamente hemos aumentado los fondos propios en un 8,7 por ciento lo que permite que, descontada la deuda, Iberia disponga de una posición de caja de 938 millones de euros.

No ha sido tarea fácil. De nuevo, 2003 ha puesto a prueba toda nuestra capacidad de afrontar retos y dificultades, y superarlas. A los cambios estructurales que está sufriendo el sector, con la irrupción de nuevos modelos de compañías aéreas y negocios, y el cambio en las expectativas de los clientes, se ha sumado una coyuntura internacional de clara inestabilidad.

Las optimistas expectativas depositadas en 2003 se vieron pronto truncadas por las tensiones internacionales en Iraq, la crisis de la neumonía asiática, el incremento del precio del crudo o la débil situación de las principales economías mundiales, destacando los países europeos tradicionalmente considerados motores de desarrollo.

Esa inestabilidad y su repercusión en el tráfico aéreo mundial nos obligaron, ya en el primer trimestre, a tomar medidas de reducción de la capacidad para adaptarnos a las condiciones del mercado. De nuevo las medidas de flexibilidad han resultado vitales, permitiéndonos aplazar la entrega de tres nuevos aviones, reducir la oferta en un primer semestre claramente recesivo, y aumentarla en un segundo mucho más expansivo. Así, en el primer semestre del ejercicio redujimos la oferta en un 2,1 por ciento con relación al año anterior, mientras que en el segundo semestre, gracias a un claro cambio de tendencia, la incrementamos en un 4,7 por ciento. Esta acertada adaptación a las oscilaciones del mercado nos permitió lograr que la demanda transportada creciera en el conjunto del año en un 4 por ciento, para un incremento de la oferta de un 1,3 por ciento, alcanzando un coeficiente de ocupación del 75 por ciento, una cifra récord en la historia de la compañía.

Por otro lado, la rápida implantación en nuestros mercados de las llamadas compañías de bajo coste, la sobreoferta en Europa y la consiguiente caída de los ingresos medios a causa de ambas circunstancias, fueron las principales razones que nos obligaron a acelerar las medidas de reducción de gastos y mejora de la productividad que ya contemplaba el Plan Director 2003-2005 recién estrenado. Estas medidas, junto con la mejor ocupación de los vuelos, permitieron compensar en parte la caída de los ingresos medios, consecuencia de la fuerte competencia.

Algunas de las decisiones que se fraguaron a lo largo de 2003, en el marco de esa revisión del Plan Director, ya son una realidad y están dando sus frutos en 2004. Me refiero, entre otras, al cambio de modelo de retribución a las agencias de viaje en España, al servicio a bordo a la carta en vuelos cortos y medios, a las medidas de mejora de la productividad de los distintos colectivos o al cambio en la estructura tarifaria de España y destinos europeos para ser más competitivos.

El nuevo sistema de retribución a las agencias de viajes españolas ha sido capaz de conjugar las necesidades de la compañía con los intereses de su principal canal de distribución. Era prioritario para la compañía que las comisiones que las agencias de viajes perciben por sus ventas se ajustaran a las nuevas condiciones del mercado. Y se logró, sin conflictividad, llegar a una adecuación paulatina de las comisiones que se culminará durante 2005, cuando se mantendrá una comisión fija del uno por ciento, además de los incentivos variables, que se mantienen en los niveles porcentuales actuales. Las agencias de viaje, por otro lado, cobrarán al cliente en función del servicio que le ofrezcan. Del total de ahorro de costes previstos en el Plan Director, estimado entre 350 y 400 millones de euros para 2005, más de 100 millones va a proceder de la implantación de este nuevo sistema de retribución a las agencias.

En cuanto al servicio a bordo, después de modificar el esquema de tarifas en España y en determinadas rutas europeas, que supuso una rebaja generalizada de las mismas y una flexibilización de las condiciones, Iberia simplificó el servicio de catering en el corto y medio radio, como medida transitoria hacia la implantación de un modelo de servicio a la carta, en vigor desde marzo de 2004, que permite al cliente disponer de una amplia variedad de productos donde elegir y pagar únicamente por lo que consume.

Pero no son las únicas medidas de gran calado adoptadas a lo largo de 2003. No puedo dejar de señalar, por ejemplo, la decisión sobre la renovación de flota pendiente, para lo cual se optó por los Airbus A-340/600 en sustitución de los Boeing B-747. De esta manera, Iberia prosigue con el programa de modernización y homogeneización de la flota para reducir costes de operación y aumentar la utilización de flota y la productividad de las tripulaciones. Una vez se complete dicha renovación, Iberia dispondrá de un único modelo de avión para el largo radio, el Airbus A-340, en sus versiones 300 y 600, lo que le permite a la compañía una gran flexibilidad para adaptar la oferta a la demanda.

Durante 2003 también se hizo realidad la desinversión de la compañía en todas aquellas áreas consideradas no estratégicas y que abarcaban actividades tan diversas como el catering o los paquetes vacacionales. En línea con esta decisión alcanzamos acuerdos de venta de las participaciones en Iberswiss, Viva Tours y Tiempo Libre/Mundicolor. Y se adoptaron diferentes fórmulas para la explotación de otras actividades, tales como el acuerdo alcanzado con la empresa canadiense CAE para el entrenamiento aeronáutico en simuladores de tripulaciones en España.

También se culminó el PRO.ICO, el Plan de Racionalización y Optimización de Inversiones y Costes, que superó en más de un 20 por ciento los objetivos marcados alcanzándose la cifra de 133 millones de ahorro en los dos años de su aplicación.

Pero más allá de las medidas antes mencionadas, la mejora de la calidad del servicio sigue siendo la gran prioridad de Iberia. Para ello, durante 2003 se ha hecho un gran esfuerzo por alcanzar la máxima puntualidad, que ha sido del 83,8 por ciento en todos sus vuelos, la mejor de una compañía europea de red y tres puntos por encima de la media europea. Supone, además, la cifra más alta conseguida por Iberia en los últimos ocho años. Sin duda, este aspecto está ya repercutiendo en una mejor percepción de la compañía por parte de sus clientes que ven como también se han reducido notablemente otras incidencias ligadas a la impuntualidad, como son las pérdidas de conexión en los aeropuertos tanto de los pasajeros como de sus equipajes.

No es la única iniciativa que se ha emprendido para satisfacer a nuestro cliente. La implantación del CRM (Customer Relationship Management), en la que se sigue trabajando a lo largo de este año, y la renovación de las clases de negocios de Iberia son otros dos buenos ejemplos. El CRM nos está permitiendo un conocimiento mayor del cliente para ofrecerle un trato más personalizado y la solución más adecuada en cada situación. Por su parte, la renovación de las clases Business y First en el largo radio entronca con la apuesta de Iberia para hacerse con una mayor cuota del mercado business, donde la compañía ya posee un 18,5 por ciento desde Europa hacia Latinoamérica. Este ambicioso proyecto para reconfigurar las llamadas clases nobles de Iberia, con la implantación de camas en el largo radio, aunque fue gestado durante 2003 verá sus primeros resultados en octubre de 2004 cuando lleguen los primeros Airbus A-340/600 incorporando la nueva configuración y mejoras sobre las prestaciones que la compañía está ofreciendo hasta el momento. En este sentido se seguirá trabajando.

2003 acababa con la autorización por parte de Bruselas para ampliar el acuerdo de colaboración entre Iberia y British Airways. A través de esta relación esperamos profundizar un acuerdo comercial para la planificación conjunta de redes y la combinación gradual de actividades de ventas. Con las ventajas adicionales para los clientes de ambas compañías, de acceso a más destinos, un abanico más amplio de frecuencias y mejores conexiones.

Estos han sido los aspectos más significativos del ejercicio. Los mercados han percibido sin duda que Iberia estaba tomando los pasos adecuados, pues la acciones se revalorizaron un 62,9 por ciento en el conjunto del año, lográndose también otro de los objetivos de nuestra gestión, ofrecerle valor a usted como accionista.

Y ya volcados de lleno en 2004, Iberia tiene por delante varios retos en los que estamos trabajando. El primero de ellos, un Programa Integral de Calidad, donde ocho grupos de trabajo con participación de todas las áreas de la empresa está ya poniendo en marcha un conjunto de medidas para mejorar el servicio al cliente tanto en tierra como en vuelo, y que recoge aspectos no sólo de servicio y prestaciones concretas, sino también de trato, actitud y presencia de los empleados.

Por otro lado, la compañía sigue apostando por sus mercados estratégicos, con nuevas líneas y frecuencias en América Latina (Lima, Montevideo, México o Buenos Aires, entre otras), dentro del objetivo estratégico de consolidar el liderazgo entre Europa y América Latina, y siempre con la máxima flexibilidad para poder adaptarse a las condiciones del mercado.

Y todo ello sin renunciar a la mejora de la productividad y la competitividad de la empresa en un entorno de creciente competencia para seguir respondiendo también a sus expectativas como accionista.

Muchas gracias.

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke followed by a stylized 'F' and 'C'.

Fernando Conte
PRESIDENTE DE IBERIA



Información Legal

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 2003 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 2003, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2003. Con fecha 7 de abril de 2003 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 2002 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 2003 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 2003 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 2003 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 2003. 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.D.A.C. nº S0692



Luis de la Mora

7 de Abril de 2004



Estados Financieros



Balances de Situación al 31 de diciembre de 2003 y 2002. (En Miles de Euros).

Las Notas 1 a 23 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación al 31 de diciembre de 2003.

ACTIVO	MILES DE EUROS	
	EJERCICIO 2003	EJERCICIO 2002
INMOVILIZADO:		
GASTOS DE ESTABLECIMIENTO	78	-
INMOVILIZACIONES INMATERIALES (NOTA 5)	423.428	460.478
INMOVILIZACIONES MATERIALES (NOTA 6)	965.489	1.225.252
FLOTA AÉREA:		
COSTE	1.509.972	1.885.563
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	(921.375)	(1.036.834)
	588.597	848.729
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:		
COSTE	1.021.424	1.007.136
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	(644.532)	(630.613)
	376.892	376.523
INMOVILIZACIONES FINANCIERAS (NOTA 7)	645.644	385.830
PARTICIPACIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	121.696	120.890
CRÉDITOS A EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	25.623	25.623
CARTERA DE VALORES A LARGO PLAZO	114.736	117.373
OTROS CRÉDITOS	168.598	200.862
DEPÓSITOS Y FIANZAS A LARGO PLAZO	398.082	86.431
PROVISIONES	(183.091)	(165.349)
DEUDORES A LARGO PLAZO (NOTA 18)	303.689	351.567
TOTAL INMOVILIZADO	2.338.328	2.423.127
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (NOTA 5)	85.107	121.653
ACTIVO CIRCULANTE:		
ACCIONES PROPIAS (NOTA 8)	20.066	31.896
EXISTENCIAS (NOTA 9)	75.719	89.014
EMPRESAS DEL GRUPO, DEUDORES (NOTA 17)	26.511	24.185
DEUDORES (NOTA 10)	529.319	521.595
INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES (NOTA 11)	1.347.108	1.198.371
TESORERÍA	14.814	9.623
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	31.034	36.060
TOTAL ACTIVO CIRCULANTE	2.044.571	1.910.744
TOTAL ACTIVO	4.468.006	4.455.524

**PASIVO**

MILES DE EUROS

	EJERCICIO 2003	EJERCICIO 2002
FONDOS PROPIOS (NOTA 12):		
CAPITAL SOCIAL	716.833	712.110
PRIMA DE EMISIÓN	98.937	96.454
RESERVA DE REVALORIZACIÓN	38	38
RESERVA LEGAL	75.671	61.352
RESERVAS VOLUNTARIAS	216.418	111.327
RESERVA PARA ACCIONES PROPIAS	20.066	31.896
RESERVA DE FUSIÓN	165	165
DIFERENCIAS POR AJUSTE DEL CAPITAL A EUROS	1.201	1.201
BENEFICIOS DEL EJERCICIO	105.762	143.188
TOTAL FONDOS PROPIOS	1.235.091	1.157.731
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (NOTA 4-g)	56.841	70.535
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (NOTA 13):		
PROVISIONES PARA PENSIONES	36.395	41.367
PROVISIONES PARA OBLIGACIONES CON EL PERSONAL	487.529	452.157
PROVISIÓN PARA GRANDES REPARACIONES	104.906	109.775
PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES	618.661	656.679
TOTAL PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	1.247.491	1.259.978
ACREEDORES A LARGO PLAZO:		
EMISIÓN DE OBLIGACIONES CONVERTIBLES (NOTA 15)	27.532	22.573
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (NOTA 14)	418.518	476.903
OTRAS DEUDAS	3.236	10.187
TOTAL ACREEDORES A LARGO PLAZO	449.286	509.663
ACREEDORES A CORTO PLAZO:		
EMISIÓN DE OBLIGACIONES CONVERTIBLES (NOTA 15)	22.573	7.524
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (NOTA 14)	46.458	101.106
DEUDAS CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS (NOTA 17)	11.643	14.383
ACREEDORES COMERCIALES	1.096.306	1.030.587
ANTICIPOS DE CLIENTES (NOTA 4-g)	413.854	423.845
DEUDAS POR COMPRAS O PRESTACIÓN DE SERVICIOS	682.452	606.742
REMUNERACIONES PENDIENTES DE PAGO	148.102	161.372
OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES (NOTA 18)	153.773	141.960
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	442	685
TOTAL ACREEDORES A CORTO PLAZO	1.479.297	1.457.617
TOTAL PASIVO	4.468.006	4.455.524

Cuentas de Pérdidas y Ganancias de los Ejercicios 2003 y 2002. (En Miles de Euros).

Las Notas 1 a 23 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2003.

DEBE	MILES DE EUROS	
	EJERCICIO 2003	EJERCICIO 2002
GASTOS:		
APROVISIONAMIENTOS (NOTA 19)	737.012	742.415
GASTOS DE PERSONAL (NOTA 19)	1.355.716	1.310.613
DOTACIONES PARA AMORTIZACIONES DE INMOVILIZADO (NOTAS 5 Y 6)	173.382	164.121
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE TRÁFICO	592	11.388
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 19)	2.144.905	2.175.925
	4.411.607	4.404.462
BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN	139.161	228.655
GASTOS FINANCIEROS Y ASIMILADOS (NOTAS 13 Y 14)	34.018	38.927
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE INVERSIONES FINANCIERAS (NOTA 7)	16.166	-
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO	106.691	119.499
	156.875	158.426
RESULTADOS FINANCIEROS POSITIVOS	7.152	-
BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	146.313	220.510
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE INMOVILIZADO (NOTA 7)	1.576	(274)
PÉRDIDAS PROCEDENTES DEL INMOVILIZADO (NOTA 6)	22.653	10.772
GASTOS EXTRAORDINARIOS (NOTA 19)	57.331	101.529
GASTOS Y PÉRDIDAS DE OTROS EJERCICIOS	1.173	5.357
	82.733	117.384
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS POSITIVOS	2.482	-
BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS	148.795	168.847
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES (NOTA 18)	43.033	25.659
BENEFICIOS DEL EJERCICIO	105.762	143.188

**HABER**

MILES DE EUROS

	EJERCICIO 2003	EJERCICIO 2002
INGRESOS:		
IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS (NOTA 19)	4.321.560	4.407.797
OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 19)	229.208	225.320
	4.550.768	4.633.117
INGRESOS DE PARTICIPACIONES EN CAPITAL (NOTA 7)	11.381	14.769
INGRESOS DE OTROS VALORES NEGOCIABLES	-	840
OTROS INTERESES E INGRESOS ASIMILADOS (NOTAS 7 Y 11)	52.632	48.539
DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO	100.014	86.133
	164.027	150.281
RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS	-	8.145
BENEFICIOS EN ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO Y CARTERA DE CONTROL (NOTAS 6 Y 7)	22.124	42.983
BENEFICIOS POR OPERACIONES CON ACCIONES PROPIAS (NOTA 8)	8.347	1.982
INGRESOS EXTRAORDINARIOS (NOTA 19)	35.007	11.326
INGRESOS Y BENEFICIOS DE OTROS EJERCICIOS (NOTA 19)	19.737	9.430
	85.215	65.721
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS NEGATIVOS	-	51.663



Memoria

IBERIA 



1 Actividad de la Sociedad

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es una sociedad dedicada principalmente al transporte aéreo de pasajeros y mercancías y que desarrolla, adicionalmente, otras actividades complementarias entre las que destacan por su importancia, 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 grupos aéreos más importantes del mundo, que permite la globalización de su actividad de transporte aéreo.

El ejercicio pasado la Dirección del Grupo diseñó el 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.

Este Plan Director fue revisado en la primera parte del año 2003 a la vista de las nuevas circunstancias de la industria aérea. Se han mantenido los objetivos estratégicos citados, reforzando las actuaciones encaminadas a la reducción de costes y acelerando la implantación de las principales iniciativas.

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 Bases de presentación de las Cuentas Anuales

Imagen fiel

Las cuentas anuales del ejercicio 2003 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 2003. 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 2003 formulada por los Administradores de la Sociedad para ser sometida a la aprobación de la Junta General de Accionistas, consiste en destinar 10.576 miles de euros a reserva legal, 0,03 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 2003, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad, son las siguientes:

a) Inmovilizado inmaterial

Los bienes adquiridos 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 y la amortización acumulada correspondientes a 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 2003 el valor neto contable de la flota operada en régimen de arrendamiento financiero se redujo en 4.413 miles de euros, de los que 4.749 miles de euros corresponden a coste y 336 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 6.662 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 período 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 2003 en 1.219 y 174 miles de euros, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2003 el valor neto contable de la flota aérea en propiedad incluye diferencias de cambio acumuladas por un importe total de 69.326 miles de euros, aproximadamente.

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

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

▶ VIDA ÚTIL DEL INMOVILIZADO MATERIAL

	Años
FLOTA	20 - 22
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	20 - 50
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	10 - 15
ELEMENTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE	7 - 10
MOBILIARIO Y ENSERES	10
EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN	5 - 7
REPUESTOS ROTABLES	18
REPUESTOS REPARABLES	8 - 10
SIMULADORES DE VUELO	10 - 14

En el ejercicio 2003 la Sociedad, considerando las mejoras tecnológicas que incorporan las nuevas aeronaves y el estado de uso de su flota después de la aplicación sistemática de los programas de mantenimiento periódico establecidos, ha procedido a reestimar las vidas útiles de los aviones aumentándolas, en general, en cuatro años, pasando por tanto de 18 a 22 años, salvo para el modelo MD-87, cuyo período de amortización se ha fijado en 20 años y para los aviones adquiridos a Aviación y Comercio, S.A. que son amortizados en 12 años (MD-88) y 10 años (MD-87).

Por otra parte debido a los cambios producidos en el mercado de segunda mano de aeronaves, la Sociedad que venía considerando, en términos generales, un valor residual de las aeronaves de un 20% de su coste de adquisición, ha pasado a considerar como coste amortizable el 100% del precio de adquisición, eliminando por tanto el valor residual.

Estas medidas se han implantado a partir del mes de noviembre de 2003, una vez aceptada la propuesta de la compañía por la Agencia Tributaria.

El efecto de esta reestimación de las vidas útiles sobre la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2003 no es significativo.

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 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 a la que están asignados. 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.

Con objeto de reconocer las minusvalías correspondientes por la obsolescencia de los repuestos la Sociedad tiene constituida una provisión para depreciación de los mismos cuyo saldo al 31 de diciembre de 2003 asciende a 2.560 miles de euros.

Adicionalmente, la Sociedad constituye 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 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, A-340 y MD-88, 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 (véase Nota 13).

Los costes de reparación de motores así como el de la totalidad de las reparaciones de la flota MD-87 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 el balance de situación 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 subsisten 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 (véase Nota 7) figuran registradas a su coste de adquisición, debido a que en virtud de los acuerdos adoptados, el otro socio partícipe 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 2003, supondría un aumento de los activos, resultados y reservas de 231.255, 40.090 y 159.845 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. Dichos depósitos incluyen los importes entregados de acuerdo con lo previsto en los contratos de adquisición de nuevos aviones, que son susceptibles de reembolso en el momento de entrega del avión (véase Nota 7).

La Sociedad coloca sus excedentes temporales de tesorería, generalmente, en activos financieros a corto plazo que figuran registrados por los importes efectivamente desembolsados. Los intereses asociados a estas operaciones se registran como ingreso a medida que se devengan, y aquellos que al cierre del ejercicio están pendientes de vencimiento se presentan en 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 hábiles previos al día 20 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 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 2003 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 período determinado). Las plusvalías obtenidas en tales operaciones se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias 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 al 31 de diciembre de 2003 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 2003 adjunto incluye una provisión de 56.292 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 al 31 de diciembre de 2003 incluye los pasivos devengados por este concepto.

Por otra parte, los convenios colectivos vigentes prevén la posibilidad de que el personal de vuelo, que cumpla determinadas condiciones, se retire anticipadamente (excedencia especial) 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 228 trabajadores, de los que 11 trabajadores se han adherido en el ejercicio 2003.

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 2003 las aportaciones de la Sociedad han ascendido a 21.157 miles de euros, y se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2003 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. La dotación a estas provisiones se efectúa en el momento en que se origina la responsabilidad o se tiene conocimiento de la misma. 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 y desarrollado a partir del ejercicio 2002. Dicho Expediente de Regulación de Empleo, que inicialmente finalizaba el 31 de diciembre de 2002, fue ampliado previa autorización del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales 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.

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 aquéllas que se contratan entre dos partes que fijan en cada caso los términos contractuales de las operaciones convenidas entre ellas (véase Nota 16).

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 a la fecha de cierre de cada ejercicio 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

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

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales son valoradas a su coste de adquisición y activadas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se 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.

n) Clasificación de las deudas

En el balance de situación adjunto se clasifican a corto plazo las deudas con vencimiento igual o anterior a doce meses, y a largo plazo cuando su vencimiento es posterior a dicho período.

5 Inmovilizaciones inmatrimiales

El movimiento durante el ejercicio 2003 de las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial y de su correspondiente amortización acumulada ha sido el siguiente:

2003						
MILES DE EUROS						
	31-12-02	ADICIONES Y DOTACIONES	BAJAS	ORDEN MINISTERIAL 18-12-01	TRASPASOS A INMOVILIZADO MATERIAL	31-12-03
COSTE:						
DERECHOS SOBRE BIENES EN RÉGIMEN DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO	478.846	5.623	-	(4.749)	(37.444)	442.276
APLICACIONES INFORMÁTICAS	67.363	19.993	(242)	-	-	87.114
PROPIEDAD INDUSTRIAL	551	-	-	-	-	551
DERECHOS DE TRASPASO Y OTROS	400	-	(6)	-	-	394
	547.160	25.616	(248)	(4.749)	(37.444)	530.335
AMORTIZACIONES:						
DERECHOS SOBRE BIENES EN RÉGIMEN DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO	(58.632)	(22.743)	-	336	16.483	(64.556)
APLICACIONES INFORMÁTICAS	(27.569)	(14.363)	111	-	-	(41.821)
PROPIEDAD INDUSTRIAL	(81)	(55)	-	-	-	(136)
DERECHOS DE TRASPASO Y OTROS	(400)	-	6	-	-	(394)
	(86.682)	(37.161)	117	336	16.483	(106.907)
VALOR NETO	460.478	(11.545)	(131)	(4.413)	(20.961)	423.428

Al 31 de diciembre de 2003, el coste de los bienes totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado inmaterial asciende a 10.919 miles de euros, según el siguiente detalle:

AL 31-12-03		MILES DE EUROS
DERECHOS DE TRASPASO		394
APLICACIONES INFORMÁTICAS		10.525
TOTAL		10.919

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

Asimismo, en el ejercicio 2003 se han ejercido las opciones de compra de un avión B-757 y ciertos equipos de aeropuerto y para procesos de información, habiendo, por tanto, reclasificado a inmovilizaciones materiales los valores de coste y amortización correspondientes (Véase Nota 6). Respecto al avión B-757 sobre el que se ha ejercido la opción de compra existe una hipoteca constituida, siendo el valor neto contable de la célula en libros al 31 de diciembre de 2003 de 16.527 miles de euros.

Las características generales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes al 31 de diciembre de 2003, cuyos costes financieros están en algunos casos referenciados a tipos de interés variables, y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:

(a) Estos importes incluyen 74.490 miles de euros al 31 de diciembre de 2003 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 2003 adjunto.

AL 31-12-03		MILES DE EUROS
PRECIO DE CONTADO DEL INMOVILIZADO ADQUIRIDO		451.924
IMPORTE DE LAS CUOTAS PAGADAS - EN AÑOS ANTERIORES		128.061
- EN EL EJERCICIO		66.240
IMPORTE DE LAS CUOTAS PENDIENTES AL 31 DE DICIEMBRE (NOTA 14)		204.065 (a)
IMPORTE DE LAS OPCIONES DE COMPRA (NOTA 14)		238.412 (a)

El calendario de vencimientos de las cuotas de contratos de arrendamiento financiero pendientes de pago al 31 de diciembre de 2003, incluyendo el importe de las opciones de compra, es el siguiente:

AL 31-12-03		
	CUOTAS CON VENCIMIENTO EN	MILES DE EUROS
	2004	42.437
	2005	40.447
	2006	33.415
	2007	156.748
	2008 - 2012	169.430
		442.477

6 Inmovilizaciones materiales

El movimiento durante el ejercicio 2003 en las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada y provisiones ha sido el siguiente:

COSTE							MILES DE EUROS
	31-12-02	ADICIONES	RETIROS	TRASPASOS	DIFERENCIAS DE CAMBIO	31-12-03	
FLOTA AÉREA	1.730.296	110.892	(365.830)	35.833	(1.219) (a)	1.509.972	
ANTICIPOS DE FLOTA (NOTA 7)	155.267	-	-	(155.267)	-	-	
	1.885.563	110.892	(365.830)	(119.434)	(1.219)	1.509.972	
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:							
TERRENOS	2.520	-	-	-	-	2.520	
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	161.765	165	(3.020)	-	-	158.910	
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	406.547	9.728	(25.011)	2.813	-	394.077	
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	22.579	3.263	(169)	92	-	25.765	
MOBILIARIO Y ENSERES	19.199	1.002	(834)	24	-	19.391	
EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN	65.821	22.943	(1.939)	744	-	87.569	
REPUESTOS PARA INMOVILIZADO	250.829	117.581	(109.879)	-	-	258.531	
SIMULADORES DE VUELO	63.336	512	(748)	1.716	-	64.816	
INMOVILIZADO EN CURSO	14.540	18.867	(16.467)	(6.215)	(880)	9.845	
	1.007.136	174.061	(158.067)	(826)	(880)	1.021.424	

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

AMORTIZACIONES Y PROVISIONES							MILES DE EUROS
	31-12-02	DOTACIONES	RETIROS	TRASPASOS	ORDEN MINISTERIAL 18-12-01	31-12-03	
AMORTIZACIONES:							
FLOTA AÉREA	962.724	80.270	(183.296)	12.284	(174)	871.808	
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL							
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	104.689	3.629	(935)	-	-	107.383	
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	286.913	19.616	(23.001)	1.094	-	284.622	
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	13.483	2.652	(137)	46	-	16.044	
MOBILIARIO Y ENSERES	13.236	987	(774)	5	-	13.454	
EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN	45.137	10.399	(1.526)	376	-	54.386	
REPUESTOS PARA INMOVILIZADO	123.466	17.038	(16.939)	-	-	123.565	
SIMULADORES DE VUELO	41.072	2.137	(748)	-	-	42.461	
	627.996	56.458	(44.060)	1.521	-	641.915	
PROVISIONES:							
FLOTA AÉREA	74.110	11.426	(35.969)	-	-	49.567	
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL	2.617	-	-	-	-	2.617	

Los traspasos reflejados en el movimiento anterior incluyen por una parte los procedentes del inmovilizado inmaterial (véase Nota 5) y, por otra, los importes reclasificados al inmovilizado financiero (véase Nota 7).

Flota aérea: Adiciones del período.

Las principales adiciones del período quedan resumidas a continuación:

ADICIONES DEL PERÍODO		MILES DE EUROS
ADICIONES DE FLOTA AÉREA		122.283
ADICIONES DE MOTORES		5.038
REMODELACIONES		24.417
MENOS-		
DEPÓSITOS SOBRE FLOTA		(39.055)
OTROS		(1.791)
		110.892

Durante el ejercicio 2003, la Sociedad ha adquirido, y posteriormente vendido y alquilado en régimen de arrendamiento operativo, 1 avión A-320 y 2 aviones A-321 por importes de 36.726 y 85.557 miles de euros, respectivamente. Los contratos de adquisición de estos aviones habían dado lugar a la entrega de anticipos por importe de 39.055 miles de euros.

Flota aérea: Retiros del período.

Los principales retiros del ejercicio han sido los siguientes:

RETIROS DEL PERÍODO						MILES DE EUROS
BIENES ENAJENADOS	VALOR DE VENTA	VALOR DE COSTE	AMORTIZACIÓN ACUMULADA	PROVISIONES	FONDO REPARACIONES	
ENAJENACIONES (a)	13.116	148.385	(120.205)	(16.003)	(9.046)	
VENTAS PARA SU POSTERIOR ARRENDAMIENTO OPERATIVO	121.400	122.283	(592)	-	-	
ACHATARRAMIENTO (b)	-	66.760	(41.711)	(18.011)	(5.198)	
OTROS RETIROS	-	28.402	(19.395)	(1.955)	-	

(a) Incluye la venta de 2 motores DC-9, 6 aviones y 19 motores DC-10, 2 motores B-727, 1 motor B-747 y 3 motores A-300.

(b) Incluye 7 motores y 17 aviones DC-9, 6 motores y 4 aviones B-727, 1 avión B-747 y 1 motor A-300.

Provisiones

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 en el ejercicio 2003 han sido las siguientes:

DOTACIONES Y APLICACIONES					MILES DE EUROS
	SALDO AL 31-12-02	DOTACIONES (NOTA 19-h)	APLICACIONES	SALDO AL 31-12-03	
FLOTA:					
DC-9	11.313	2.137	(13.306)	144	
DC-10	15.600	-	(14.916)	684	
A-300	2.533	-	(1.153)	1.380	
B-727	6.564	289	(6.594)	259	
B-747	38.100	9.000	-	47.100	
	74.110	11.426	(35.969)	49.567	

Compromisos y otras garantías sobre flota

La Sociedad viene utilizando 3 aviones en régimen de arrendamiento financiero (1 A-320 y 2 A-321) y 15 aviones en régimen de arrendamiento operativo (7 A-320 y 8 B-757) cuyas rentas garantizan junto con los propios aviones el reembolso de una emisión de bonos en el mercado europeo realizada por el arrendador en el ejercicio 2000 por importe de 496.473 miles de euros.

La Sociedad está inmersa en un plan de renovación de su flota estructurado bajo dos contratos firmados con Airbus Industrie G.I.E. (Airbus) en 1998 (familia A-320) y 2002 (A-340), con sucesivas modificaciones posteriores y un contrato firmado con Internacional Lease Finance Corporation en 2003.

Los aviones pendientes de entregar al 31 de diciembre de 2003 y el año previsto de incorporación de los mismos según los acuerdos alcanzados se detallan a continuación:

▶▶ AVIONES EN FIRME

TIPO DE AVIÓN	2004	2005	2006	TOTAL
A-319	3	-	-	3
A-320	7	2	2	11
A-321	4	5	-	9
A-340/600	3	4	-	7
	17	11	2	30

▶▶ AVIONES EN OPCIÓN

TIPO DE AVIÓN	2005	2006	2007	TOTAL
A-319	4	5	-	9
A-320	2	2	-	4
A-321	-	6	-	6
A-340/600	-	3	2	5
	6	16	2	24

Asimismo en el contrato firmado con Airbus en 2002 se establecen derechos de compra sobre otros 3 aviones, que deberán ejercitarse antes del 31 de diciembre de 2004.

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 2003 asciende a 1.924 millones de euros, de los que 1.009 millones de euros corresponden a la flota A-340 y 915 millones de euros a la familia A-320.

Flota operativa

A continuación se resume la flota operativa de la Sociedad al 31 de diciembre de 2003:

FLOTA OPERATIVA AL 31-12-2003

TIPO DE AVIÓN	EN PROPIEDAD	EN ARRENDAMIENTO FINANCIERO	EN ARRENDAMIENTO OPERATIVO	TOTAL
B-747	4 (a)	-	2	6
B-757	1	-	16	17
A-319	-	-	4	4
A-320	10 (b)	10	36	56
A-321	-	2	5	7
A-340-300	-	-	18	18
A-340-600	-	-	3	3
MD-87	19	-	5	24
MD-88	13	-	1	14
	47	12	90	149

(a) No incluye 1 avión que se encuentra parado al 31 de diciembre de 2003 a la espera de proceder a su venta o achatarramiento.

El valor neto contable de este avión, una vez deducidas las provisiones dotadas es nulo.

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

Flota en arrendamiento operativo

En el ejercicio 2003 se han incorporado en régimen de arrendamiento operativo 1 avión A-320, 2 aviones A-321, 3 aviones A-340/600 y 1 avión MD-88. Asimismo, se ha procedido a la devolución de 1 avión B-747 y 2 aviones B-757, cuyos contratos de arrendamiento vencían en 2003.

- Flota Boeing

B-757

Al 31 de diciembre de 2003, la Sociedad tiene alquilados a diferentes sociedades (una por avión) 16 aviones B-757. Los contratos de arrendamiento vencen en los ejercicios 2004 y 2005, si bien para 6 de estos aviones se está negociando la extensión del contrato hasta el ejercicio 2006. Al final del período de arrendamiento se devolverán los aviones al arrendador que por otra parte cuenta con garantía de valor residual sobre los mismos otorgada por International Lease Finance Corporation.

Los contratos de arrendamiento determinan la necesidad de realizar una serie de revisiones sobre los motores y otros elementos de estos aviones previas a su devolución definitiva. Para cubrir el coste de las citadas reparaciones, que la Sociedad ha estimado en aproximadamente 39 millones de euros (incluidos los gastos correspondientes a 2 aviones A-320 y 5 aviones MD-87 cuya devolución está prevista al término de los contratos en los ejercicios 2004 y 2005), se mantiene registrada una provisión por importe de 19.780 miles de euros en el epígrafe "Provisiones para responsabilidades", de los que 14.200 miles de euros corresponden a dotaciones del ejercicio (véase Nota 19-h). El importe restante será dotado en los ejercicios 2004 y 2005, períodos en los que estos aviones seguirán volando hasta el momento de su devolución.

B-747

Al 31 de diciembre de 2003, la Sociedad mantiene suscritos contratos de arrendamiento operativo sobre 2 aviones B-747 con Air Atlanta, S.A. Los vencimientos de los citados contratos están fijados en 2005 (con una opción de extensión del arrendamiento por 9 meses adicionales) y la Sociedad garantiza el buen fin de la operación mediante un depósito de 950 miles de euros (véase Nota 7).

- Flota Airbus

A-340/600

Al 31 de diciembre de 2003, la Sociedad opera con 3 aviones A-340/600 en régimen de arrendamiento operativo alquilados a distintas sociedades y cuyos contratos tienen vencimiento en el ejercicio 2015. En los ejercicios 2013 ó 2015 los contratos contemplan la opción de compra de dichos aviones, o bien la devolución de los mismos. Al finalizar el período de arrendamiento, el arrendador cuenta con garantía de valor residual otorgada por Internacional Lease Finance Corporation.

A-340/300

Al 31 de diciembre de 2003, la Sociedad opera con 18 aviones A-340/300 en régimen de arrendamiento operativo. De éstos, 4 aviones están arrendados por periodos de nueve años, situándose el vencimiento de los contratos respectivos entre 2009 y 2010. Finalizados dichos períodos, la Sociedad puede optar por adquirir los aviones por unos importes preestablecidos o devolver los mismos al arrendador. Los contratos de otros 3 aviones 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.

Los 11 aviones restantes están arrendados a sendas sociedades denominadas "Iberbus" (véase Nota 7) en las que participa la Sociedad: Las condiciones fundamentales de los contratos de arrendamiento correspondientes a estos aviones quedan resumidas a continuación:



RESUMEN

IBERBÚS RELACIONADA	CONDICIONES
CONCHA, LTD.; ROSALÍA, LTD. Y CHACEL, LTD. (b)	LOS ARRENDAMIENTOS DE ESTOS AVIONES INICIALMENTE VENCÍAN EN EL EJERCICIO 2003 Y FUERON AMPLIADOS POR CINCO AÑOS ADICIONALES. EN EL CASO EN QUE LA SOCIEDAD EJERZA LAS OPCIONES DE COMPRA ACORDADAS SOBRE LOS A-340/600 LOS CONTRATOS SE EXTENDERÁN POR 3 AÑOS MÁS (a).
ARENAL, LTD. (b)	SU ARRENDAMIENTO VENCÍA INICIALMENTE EN EL EJERCICIO 2003 Y HA SIDO AMPLIADO POR CINCO AÑOS ADICIONALES.
TERESA, LTD., EMILIA, LTD. (b)	EL ARRENDAMIENTO DE ESTOS AVIONES VENCÍA EN EL EJERCICIO 2004 Y HA SIDO AMPLIADO HASTA 2009. ADICIONALMENTE, EN EL CASO EN QUE LA SOCIEDAD EJERZA LAS OPCIONES DE COMPRA ACORDADAS SOBRE LOS A-340/600 LOS CONTRATOS SE EXTENDERÁN POR 3 AÑOS MÁS (a).
AGUSTINA, LTD; BEATRIZ, LTD. (b)	EL ARRENDAMIENTO DE ESTOS AVIONES VENCÍA INICIALMENTE EN EL EJERCICIO 2005 Y HA SIDO AMPLIADO POR CINCO AÑOS ADICIONALES.
MARÍA PITA, LTD. (b)	EL ARRENDAMIENTO VENCÍA EN 2007 Y HA SIDO AMPLIADO HASTA 2012.
JUANA INÉS, LTD.; MARÍA DE MOLINA, LTD. (c)	EL ARRENDAMIENTO DE ESTOS AVIONES VENCE EN LOS EJERCICIOS 2006 Y 2007, RESPECTIVAMENTE.

(a) En caso de que se produzca esta segunda ampliación, la Sociedad recibirá un crédito memorándum.
(b) Al finalizar los contratos de arrendamiento la Sociedad puede bien ejercer la opción de compra o bien proceder a su devolución.
(c) Al finalizar el arrendamiento la Sociedad puede extender por 3 ó 8 años el arrendamiento ejerciendo obligatoriamente la opción de compra al finalizar el período de extensión, o ejercer la opción de compra o proceder a la devolución del avión. En este último supuesto, si el propietario no encuentra un comprador para la aeronave, la Sociedad está obligada a prorrogar el alquiler dos años adicionales.

A-319, A-320 y A-321

Al 31 de diciembre la Sociedad está operando 5 aviones A-321, 36 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 2005 (5 aviones) y 2006 (11 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. Al finalizar las prórrogas se contempla bien el ejercicio de una opción de compra, bien la devolución de las aeronaves.

Como consecuencia de la firma de este contrato la Sociedad ha realizado depósitos en garantía del buen fin de la operación por importe de 9.897 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 2003 adjunto (véase Nota 7).

2. Hay 2 aviones A-320 arrendados 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 arrendados según 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. Los contratos correspondientes a 6 A-320 vencen 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 período de arrendamiento original o bien, proceder a la devolución del avión.

5. Hay 6 aviones A-320 arrendados de acuerdo con contratos con los siguientes vencimientos: un avión en 2006, 3 aviones en 2007 y 2 aviones en 2008. A la finalización del período de arrendamiento la Sociedad únicamente tiene la opción de devolverlos al arrendador.

6. Hay 3 aviones A-321 arrendados cuyos contratos tienen 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.

7. Hay un avión A-320 arrendado a Cygnus Aviation, cuyo contrato de arrendamiento vence en 2015. El contrato de arrendamiento establece una opción de compra del avión en 2014. Al finalizar el período de arrendamiento, el arrendador cuenta con garantía de valor residual otorgada por Airbus G.I.E.

8. Hay dos aviones A-321 cuyos contratos de arrendamiento vencen en el ejercicio 2016 y establecen sendas opciones de compra en los ejercicios 2012 y 2013. Para uno de estos aviones el arrendador cuenta, a la finalización del período de arrendamiento, con garantía de valor residual otorgada por General Electric Company y Société Nationale d'étude et de Construction de Moteurs d'Aviation (SNECMA).

MD-87

Al 31 de diciembre de 2003, 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.

MD-88

Con fecha 6 de febrero de 2003 se ha firmado un contrato de arrendamiento operativo de un avión MD-88 cuyo vencimiento estaba establecido inicialmente en abril de 2004. Tal como contempla el contrato firmado la Sociedad ha procedido en enero de 2004 a extender el período de arrendamiento hasta mayo de 2006.

Gastos de arrendamiento

Las cuotas devengadas en el ejercicio 2003 en concepto de arrendamiento operativo de los aviones de las flotas B-747, B-757, A-319, A-320, A-321, A-340, MD-87 y MD-88 mencionados anteriormente han ascendido a 325.485 miles de euros, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias (véase Nota 19-g). El importe total aproximado de las cuotas futuras a pagar derivadas de los contratos de arrendamiento operativo de estos aviones, clasificado por años de vencimiento se detalla a continuación:

GASTOS DE ARRENDAMIENTO

AÑO DE VENCIMIENTO	MILLONES DE EUROS
2004	320
2005	289
2006	215
2007	169
2008 A 2018	746
	1.739 (*)

(*) Equivalen a 2.196 millones de dólares a tipo de cambio de cierre. Parte de estas rentas están cubiertas con productos derivados financieros (Nota 16).

No es voluntad de los Administradores de la Sociedad en el momento de formulación de estas cuentas anuales ejercitar las opciones de compra que existen sobre los elementos de flota que al 31 de diciembre de 2003 están siendo operados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en régimen de arrendamiento operativo.

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. La Sociedad tiene constituida la provisión correspondiente en el epígrafe "Provisión para grandes reparaciones" por un total de 55.720 miles de euros (Nota 13).

Acuerdos posteriores sobre flota

En enero de 2004 la Sociedad ha firmado un nuevo contrato de arrendamiento operativo de un avión A-321 que vence en 2017 con garantía de valor residual otorgada por General Electric Company y Société Nationale d'Etude et de Construction de Moteurs d'Aviation (SNECMA). El contrato contempla la posibilidad de ejercer una opción de compra en 2014.

Otro inmovilizado material

Los edificios e instalaciones construidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en aeropuertos nacionales, presentan un valor neto contable al 31 de diciembre de 2003 de 24.763 miles de euros. Las concesiones correspondientes a estos bienes vencen entre los ejercicios 2004 y 2009.

En el ejercicio 2003 la Sociedad ha vendido dos edificios situados en Barcelona y Roma, por importe total de 11.763 miles de euros, generando una plusvalía en la operación de 9.337 miles de euros que se incluyen en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado y cartera de control" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2003 adjunta.

Por otra parte, con fecha 6 de noviembre de 2003, la Sociedad ha firmado un contrato de arras por el que pacta y otorga la venta de un edificio situado en Barcelona fijando un precio de venta de 30.800 miles de euros, de los que 3.080 miles de euros han sido cobrados en concepto de arras. El valor neto contable al 31 de diciembre de 2003 de este edificio y sus instalaciones conexas asciende a 1.640 miles de euros. La formalización de esta operación se ha producido en febrero de 2004.

Las incorporaciones de repuestos a la flota aérea durante 2003 han dado lugar a retiros por un valor neto contable de 80.527 miles de euros, que se incluyen en el epígrafe "Aprovisionamientos" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta (Véase Nota 19-e).

Por otra parte, los costes incurridos en el acondicionamiento del interior de los aviones incorporados a la flota en régimen de arrendamiento operativo, han dado lugar a retiros de la cuenta "Inmovilizado en curso" por importe de 16.467 miles de euros. De este importe 15.915 miles de euros han sido devueltos por el arrendador de los aviones una vez formalizados los contratos de arrendamiento operativo correspondientes.

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. Los elementos actualizados presentan un valor neto contable de 14.626 miles de euros al 31 de diciembre de 2003 y los efectos sobre las amortizaciones no son significativos.

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.

Elementos totalmente amortizados

Al 31 de diciembre de 2003, el coste de los bienes totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado material asciende a 310.568 miles de euros, según el siguiente detalle:

AL 31-12-2003		MILES DE EUROS
CONSTRUCCIONES		59.489
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE		165.788
MOBILIARIO Y ENSERES		9.724
EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN		27.621
SIMULADORES DE VUELO		38.636
ELEMENTOS DE TRANSPORTE		2.590
FLOTA AÉREA		6.720
TOTAL		310.568

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 2003. 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.

7 Inmovilizaciones financieras

Participaciones en empresas del Grupo y asociadas

Los movimientos habidos durante el ejercicio 2003 en el epígrafe "Participaciones en empresas del Grupo y asociadas", así como en su correspondiente provisión, han sido los siguientes:

PARTICIPACIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS			MILES DE EUROS
	COSTE	PROVISIÓN	
SALDO AL 31-12-02	120.890	(94.472)	
ADICIONES O DOTACIONES	802	(1.576)	
TRASPASOS	4	-	
SALDO AL 31-12-03	121.696	(96.048)	

En el ejercicio 2003, la Sociedad acudió a la ampliación de capital de Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A (Iberia Cards) desembolsando el importe correspondiente a su participación que ascendió a 800 miles de euros.

La información relacionada con las empresas del Grupo y asociadas más representativas al 31 de diciembre de 2003, obtenida de sus 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	COSTE	PROVISIÓN	CAPITAL
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A. CENTRO DE CARGA AÉREA PARCELA 2 P.5 NAVE 6; MADRID TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	75,00	670	-	192
CARGOSUR, S.A. (b) VELÁZQUEZ, 130; MADRID TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS	100,00	8.685	(3.674)	6.058
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
AMADEUS GLOBAL TRAVEL DISTRIBUTION, S.A. SALVADOR DE MADARIAGA, 1; MADRID GESTIÓN Y EXPLOTACIÓN DE UN SISTEMA AUTOMATIZADO DE RESERVAS	27,92 (c)	9.902	-	27.898
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)
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A. (SAVIA) VELÁZQUEZ, 130; MADRID SERVICIOS INFORMÁTICOS APLICABLES AL SECTOR DE VIAJES Y TURISMO	75,49(c)	198	-	301
TOUOPERADOR VIVA TOURS, S.A. TRESPADERNE, 29; MADRID GESTIÓN DE PAQUETES TURÍSTICOS	49,00	3.642	(3.154)	2.760
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	4.038	(674)	6.000

RESERVAS	BENEFICIOS (PÉRDIDAS)		DIVIDENDOS PERCIBIDOS
	TOTALES	EXTRAORDINARIOS	
2.204	707	(38)	231
(1.021)	(26)	(33)	-
8.229	2.204	(189)	723
725.202	150.100	3.628	5.658
(a)	(a)	(a)	-
10.608	5.106	(1.386)	4.552
20	(1.784)	(75)	-
2.337	72	-	-

(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 declaró en suspensión de pagos iniciándose el proceso de liquidación. La Sociedad no dispone de estados financieros recientes de la mencionada sociedad.

Los riesgos relacionados con esta participación se encuentran provisionados en el balance de situación al 31 de diciembre de 2003 adjunto.

(b) La información financiera relacionada hace referencia a sus cuentas anuales individuales, puesto que esta sociedad, que participa al 31 de diciembre de 2003 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. En febrero de 2004, uno de los socios fundadores de "Amadeus Group" ha enajenado una parte significativa de su participación, reduciéndose los derechos políticos que le corresponden. De esta forma, se incrementa la participación de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a un 33,80%, manteniéndose los derechos económicos. Análogamente se incrementa la participación en Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. hasta un 77,49%.

En diciembre de 2003 la Sociedad ha firmado un acuerdo para proceder a la venta de las acciones que posee en su sociedad participada Touroperador Viva Tours, S.A. así como de las marcas "Viva Tours" de su propiedad. Esta operación se ha formalizado en febrero de 2004 estableciéndose el precio de las acciones en 1.864 miles de euros y el de las marcas en 15 millones de euros.

Asimismo, la Sociedad ha firmado en diciembre de 2003 un acuerdo de intenciones para proceder a la venta de su participación en Iberswiss Catering, S.A. fijando un precio base de venta de 23,5 millones de euros. Este acuerdo está sujeto a la obtención de la autorización correspondiente por parte de las autoridades en materia de Defensa de la Competencia por lo que en el momento de formulación de las presentes cuentas anuales los acuerdos firmados no son efectivos.

Por último, la Sociedad ha acudido en febrero de 2004 a la ampliación de capital realizada por Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L., cuya actividad principal es la explotación de simuladores de vuelo. El porcentaje de participación adquirido asciende al 19,9%.

Créditos a empresas del Grupo y asociadas

En este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2003 adjunto se presentan los créditos concedidos en años anteriores a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA). Dichos créditos están totalmente provisionados.

Cartera de valores a largo plazo

El detalle de los movimientos registrados en este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2003 adjunto, junto con el de sus correspondientes provisiones se detalla a continuación:

CARTERA DE VALORES A LARGO PLAZO						MILES DE EUROS
	% DE PARTICIPACIÓN AL 31-12-03	SALDO AL 31-12-02	ADICIONES	RETIROS	TRASPASOS	SALDO AL 31-12-03
TÍTULOS DE RENTA FIJA:						
IBERBOND PLC 1999	-	34.320	-	-	(1.170)	33.150
DEUDA PÚBLICA	-	3.333	-	(2.576)	-	757
TÍTULOS DE RENTA VARIABLE:						
INTERINVEST, S.A.	0,1438	30.244	-	-	-	30.244
SOCIEDADES IBERBUS	(a)	24.930	-	-	-	24.930
OPODO, LTD.	9,14	17.676	1.570	-	-	19.246
ADQUIRA ESPAÑA, S.A. (c)	10,00	3.583	-	-	-	3.583
CORDIEM	(b)	2.352	-	-	-	2.352
OTROS	-	935	-	(457)	(4)	474
TOTAL COSTE		117.373	1.570	(3.033)	(1.174)	114.736
PROVISIONES		(37.496)	(16.166)	-	-	(53.662)

(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. Esta inversión se encuentra totalmente provisionada al 31 de diciembre de 2003.

(c) Inversión provisionada por importe de 1.716 miles de euros.

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 1.570 miles de euros. Esta inversión está provisionada en 19.246 miles de euros.

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 2003, la Sociedad ha registrado el importe que vence en 2004, en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" del balance de situación por un importe de 1.170 miles de euros (véase Nota 11).

Los intereses devengados durante el ejercicio 2003 ascienden a 2.080 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, 718 miles de euros corresponden a intereses devengados no vencidos al 31 de diciembre de 2003, 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 la mayor parte de los aviones A-340-300 operados por la Sociedad (véase Nota 6) al 31 de diciembre de 2003, obtenida de sus estados financieros provisionales, es la siguiente:

SOCIEDADES IBERBUS							MILES DE EUROS
EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	DIRECCIÓN	PARTICIPACIÓN		CAPITAL	RESERVAS	BENEFICIOS (PÉRDIDAS) ORDINARIOS	
		DIRECTA	COSTE				
IBERBUS CONCHA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00	2.029	5.428	(1.581)	(384)	
IBERBUS ROSALÍA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00	2.056	5.387	(3.265)	(267)	
IBERBUS CHACEL, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00	2.283	5.967	(5.494)	-	
IBERBUS ARENAL, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00	2.362	6.105	(7.782)	(491)	
IBERBUS TERESA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00	2.504	5.520	(1.727)	(177)	
IBERBUS EMILIA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00	2.497	5.544	(1.890)	(134)	
IBERBUS AGUSTINA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00	2.587	5.546	(259)	(128)	
IBERBUS BEATRIZ, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00	2.556	5.564	(104)	(168)	
IBERBUS JUANA INÉS, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	45,45	1.896	3.318	(3.779)	(802)	
IBERBUS MARÍA DE MOLINA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	45,45	1.983	3.490	(4.074)	(1.043)	
IBERBUS MARÍA PITA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	45,45	2.177	3.674	(3.667)	(1.345)	
			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.

En el ejercicio 2003 la Sociedad ha procedido a la venta de la participación que ostentaba en Tiempo Libre, S.A. cuyo coste ascendía a 457 miles de euros y de diversas marcas Mundicolor relacionadas con esta participación cuyo valor contable era cero. Como consecuencia de esta operación la Sociedad ha registrado un beneficio de 11.543 miles de euros que figura en el epígrafe "Otros intereses e ingresos asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2003 adjunta.

Otros créditos

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

OTROS CRÉDITOS				MILES DE EUROS
	SALDO AL 31-12-02	DIFERENCIAS DE CAMBIO (*)	OTROS	SALDO AL 31-12-03
CRÉDITOS A SOCIEDADES IBERBUS	188.853	(32.043)	-	156.810
CRÉDITO A AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A.	3.914	-	(125)	3.789
OTROS	8.095	-	(96)	7.999
TOTAL COSTE	200.862	(32.043)	(221)	168.598
PROVISIONES	(7.758)	-	-	(7.758)

(*) Registradas en el epígrafe "Diferencias negativas de cambio" de la cuenta de pérdidas y ganancias y compensadas con las operaciones de cobertura financieras (Nota 16).

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.

La mayor parte de los principales de estos préstamos y sus intereses se encuentran pendientes de cobro al 31 de diciembre de 2003 por importe de 6.123 miles de euros, de los cuales, la parte clasificada a corto plazo en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" (véase Nota 11) corresponden a principal e intereses que han resultado impagados 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 a cobrar aproximado de 23.233 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. inició los trámites de ejecución de la garantía reclamando a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. el pago de 47.114 miles de euros. Para hacer frente a esta reclamación la Sociedad tiene constituido un depósito indisponible que se encuentra registrado en el epígrafe "Depósitos y fianzas a largo plazo" y cuyo saldo al 31 de diciembre de 2003 asciende a 48.030 miles de euros.

Adicionalmente, la Sociedad tiene concedida una garantía 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 (véase 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-340-300, y a tipos de interés que oscilan entre el 4% y el 6% anual, produciéndose su amortización de una sola vez al vencimiento, que, según el caso, se sitúa entre 2006 y 2012.

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

▶▶ **AL 31-12-2003**

	VENCIMIENTO EN	MILES DE EUROS
	2006	8.748
	2007	9.200
	2008	65.611
	2009	31.715
	2010	31.850
	2012	9.686
	TOTAL	156.810

Depósitos y fianzas a largo plazo

En el ejercicio 2003 el movimiento de las partidas que componen este epígrafe del balance de situación es el siguiente:

▶▶ **DEPÓSITOS Y FIANZAS A LARGO PLAZO**

	MILES DE EUROS					
CONCEPTO	SALDO AL 31-12-02	ADICIONES	RETIROS	TRASPASOS	DIFERENCIAS DE CAMBIO	SALDO AL 31-12-03
DEPÓSITO AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A.	47.114	916	-	-	-	48.030
DEPÓSITO OBLIGACIONES CONVERTIBLES (NOTA 15)	22.573	27.532	-	(22.573)	-	27.532
DEPÓSITOS Y FIANZAS OPERACIÓN AVIONES ILFC (NOTA 6)	10.012	1.806	-	-	(1.921)	9.897
DEPÓSITOS Y FIANZAS OPERACIÓN DE AVIONES EN DRY LEASE (NOTA 6)	2.332	-	(552)	-	(318)	1.462
DEPÓSITOS POR ADQUISICIÓN DE FLOTA (NOTA 6)	-	224.012	(28.589)	155.022	(43.078)	307.367
OTROS	4.400	181	(391)	-	(396)	3.794
	86.431	254.447	(29.532)	132.449	(45.713)	398.082

Las cantidades incluidas en "Depósitos por adquisición de flota" corresponden a los importes entregados a cuenta de acuerdo con las condiciones pactadas en los contratos de adquisición de aviones. Dado que estos importes son reembolsables en función del sistema por el que se produzca finalmente la incorporación del avión a la flota operativa, para una mejor presentación en 2003 se han reclasificado del capítulo "Inmovilizaciones materiales" al de "Inmovilizaciones financieras".

En marzo de 2002 se llegó a un acuerdo entre Iberia, Airbus y sus respectivas compañías de seguros, por el que Iberia vende a Airbus un A-320 parado en Bilbao como consecuencia de un accidente por el valor simbólico de 1 dólar recibiendo a cambio en julio de 2004 una aeronave de características similares sin coste alguno. Como resultado de esta operación la Sociedad ha procedido a traspasar del epígrafe "Inmovilizado material" el valor neto contable correspondiente a esta

aeronave por importe de 36.583 miles de euros (39.261 miles de euros correspondientes a coste y 2.678 miles de euros correspondientes a amortización acumulada) dado que la Sociedad tiene previsto recuperar este importe una vez que el nuevo avión entre en explotación en régimen de arrendamiento operativo.

El saldo al 31 de diciembre de 2003 de la cuenta "Depósitos por adquisición de flota" incluye los siguientes importes:

DEPÓSITOS POR ADQUISICIÓN DE FLOTA AL 31-12-2003			MILES DE EUROS
TIPO DE AVIÓN	AVIONES EN FIRME	AVIONES EN OPCIÓN / DERECHO	
A-319	19.202	1.069	
A-320	103.469	1.664	
A-321	62.189	1.781	
A-340	109.572	5.146	
	294.432	9.660	

Esta cuenta incluye igualmente anticipos a cuenta de la adquisición de motores por importe de 3.275 miles de euros.

8 Acciones propias

El movimiento del ejercicio en el epígrafe "Acciones propias" del balance de situación al 31 de diciembre de 2003 adjunto es el siguiente:

ACCIONES PROPIAS		MILES DE EUROS
SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2002		31.896
ALTAS		4.315
BAJAS		(16.145)
SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2003		20.066

Las acciones propias en poder de la Sociedad al 31 de diciembre de 2003 representan el 1,6% del capital social y totalizan 14.851.798 acciones, con un valor nominal global de 11.584 miles de euros, y un precio medio de adquisición de 1,35 euros por acción. El saldo de la cuenta "Reserva para acciones propias" al 31 de diciembre de 2003 cubre en su totalidad el valor neto contable de aquéllas, por importe de 20.066 miles de euros.

La venta de acciones propias durante 2003, único concepto incluido en el capítulo de bajas del cuadro anterior, ha originado beneficios por importe de 8.347 miles de euros, que han sido registrados en el epígrafe "Beneficios en operaciones con acciones propias" de la cuenta de pérdidas y ganancias.

9 Existencias

El detalle de este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2003 es el siguiente:

EXISTENCIAS	MILES DE EUROS
MATERIAS PRIMAS Y OTROS APROVISIONAMIENTOS	77.302
EXISTENCIAS COMERCIALES	8.554
PRODUCTOS EN CURSO Y SEMITERMINADOS	7.339
ANTICIPOS A PROVEEDORES	2.454
PROVISIONES	(19.930)
TOTAL	75.719

10 Deudores

La composición del epígrafe "Deudores" del balance de situación al 31 de diciembre de 2003 adjunto, es la siguiente:

DEUDORES AL 31-12-2003	MILES DE EUROS
AGENCIAS DE PASAJE Y CARGA	170.042
ORGANISMOS PÚBLICOS	53.306
COMPAÑÍAS AÉREAS	23.366
CLIENTES EN DELEGACIONES	24.504
TARJETAS DE CRÉDITO	14.944
OTROS CLIENTES POR VENTA Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS	122.194
DEUDORES VARIOS	54.134
DEUDORES DE DUDOSO COBRO	23.311
HACIENDA PÚBLICA DEUDORA (NOTA 18)	70.406
PROVISIONES	(26.888)
	529.319

11 Inversiones financieras temporales

El desglose de este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2003 adjunto es el siguiente:

INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	MILES DE EUROS
ACTIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO	1.262.062
DIFERENCIAS DE CAMBIO POR OPERACIONES DE COBERTURA	43.728
DEPÓSITO OBLIGACIONES CONVERTIBLES (NOTA 15)	22.573
OTROS DEPÓSITOS Y FIANZAS A CORTO PLAZO	6.586
INTERESES A COBRAR NO VENCIDOS	8.296
CRÉDITOS A AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A. (NOTA 7)	2.334
BONOS IBERBOND (NOTA 7)	1.170
OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	359
	1.347.108

Las diferencias de cambio por operaciones de cobertura corresponden al saldo neto resultante de la valoración al 31 de diciembre de 2003 de las operaciones de cobertura sobre posiciones patrimoniales (véase Nota 16).

El tipo medio anual al que se han invertido las cantidades colocadas en activos financieros a corto plazo, fundamentalmente en Eurodepósitos y Europagarés, durante el ejercicio 2003 se ha situado en el 2,48%.

12 Fondos propios

El movimiento habido en los fondos propios de la Sociedad en el ejercicio 2003 ha sido el siguiente:

FONDOS PROPIOS										MILES DE EUROS
CONCEPTO	CAPITAL SUSCRITO	PRIMA DE EMISIÓN	RESERVA DE REVALO- RIZACIÓN	RESERVA LEGAL	RESERVAS VOLUN- TARIAS	RESERVAS ACCIONES PROPIAS	RESERVAS DE FUSIÓN	AJUSTE DEL CAPITAL A EUROS	BENEFICIOS DEL EJERCICIO	DIVI- DENDOS
SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2002	712.110	96.454	38	61.352	111.327	31.896	165	1.201	143.188	-
DISTRIBUCIÓN DEL RESULTADO DE 2002	-	-	-	14.319	93.261	-	-	-	(143.188)	35.608
AMPLIACIÓN DE CAPITAL	4.723	2.483	-	-	-	-	-	-	-	-
RESERVA PARA ACCIONES PROPIAS	-	-	-	-	11.830	(11.830)	-	-	-	-
RESULTADO DEL EJERCICIO 2003	-	-	-	-	-	-	-	-	105.762	-
SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2003	716.833	98.937	38	75.671	216.418	20.066	165	1.201	105.762	35.608

En cualquier evaluación del patrimonio de la Sociedad al 31 de diciembre de 2003, el valor de las acciones propias debería deducirse de la cifra de fondos propios mostrada en el balance de situación adjunto.

Capital social

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 finalmente ascendió a 25.291.842 por las que los empleados desembolsaron en concepto de pago a cuenta 0,30 euros por opción. Los pagos a cuenta pendientes de devolución, por importe de 5.690 miles de euros, figuran registrados en el epígrafe "Otras deudas no comerciales" del balance de situación al 31 de diciembre de 2003 adjunto. El precio de ejercicio de la opción se estableció en 1,19 euros, y los empleados podían canjear el 25% de las opciones suscritas en la proporción de una por una en el ejercicio 2003, y el 75% restante por partes iguales en cada una de las siguientes fechas: 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 pueden 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 en relación con el plan de opciones sobre acciones descrito, la Sociedad procedió durante 2002 a emitir obligaciones convertibles en acciones (véase Nota 15).

De acuerdo con las fechas de amortización establecidas, los titulares de las obligaciones convertibles han solicitado en 2003 la conversión de 6.054.859 obligaciones convertibles en 6.054.859 acciones ordinarias de la Sociedad. En consecuencia, la Sociedad ha procedido a aumentar su capital social en un importe de 4.722.790 euros, mediante la emisión y puesta en circulación de 6.054.859 acciones ordinarias de 0,78 euros de valor nominal más una prima de emisión de 0,41 euros por acción.

Por otra parte, titulares de 268.101 obligaciones convertibles han procedido a amortizar anticipadamente las obligaciones suscritas.

Asimismo en febrero de 2004 el Consejo de Administración ha aprobado aumentar el capital social en un importe de 4.779 miles de euros, mediante la emisión y puesta en circulación de 6.127.649 acciones ordinarias de 0,78 euros de valor nominal más 0,41 euros de prima de emisión, para atender la solicitud de conversión de 6.127.649 obligaciones convertibles en acciones por sus titulares. En esta fecha de ejercicio los titulares de 195.311 obligaciones convertibles han procedido a la amortización anticipada de las mismas.

Al 31 de diciembre de 2003, el capital social estaba compuesto por 919.016.894 acciones de 0,78 euros de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas representadas mediante anotaciones en cuenta.

ACCIONISTAS DE LA SOCIEDAD AL 31-12-2003

	Nº ACCIONES	PORCENTAJE
BA & AA HOLDINGS LIMITED	91.296.204	9,93
CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE MADRID	91.290.716	9,93
BANCO BILBAO VIZCAYA ARGENTARIA, S.A.	68.945.483	7,50
COMPAÑÍA DE DISTRIBUCIÓN INTEGRAL LOGISTA, S.A.	61.164.780	6,66
SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES	49.212.526	5,35
CORPORACIÓN FINANCIERA DE GALICIA	32.404.254	3,53
EL CORTE INGLÉS, S.A.	27.387.215	2,98
OTROS, INCLUIDO PERSONAL	497.315.716	54,12
TOTAL	919.016.894	100,00

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, para ser instrumentado mediante la emisión de obligaciones convertibles en acciones de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Para hacer frente a este nuevo plan de opciones la Sociedad ha procedido a emitir en el ejercicio 2003 obligaciones convertibles en acciones; 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 (Nota 15). Las 16.995.400 opciones suscritas podrán ser canjeadas en diversas fechas comprendidas entre el 26 de abril de 2005 y el 25 de abril de 2008.

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 2003 en este epígrafe del balance de situación adjunto ha sido el siguiente:

PROVISIÓN PARA RIESGOS Y GASTOS						MILES DE EUROS
	SALDO AL 31-12-02	DOTACIONES	APLICACIONES	TRASPASOS	RECUPE- RACIONES	SALDO AL 31-12-03
PROVISIONES PARA PENSIONES (NOTA 4-h)	41.367	4.137	(10.861)	1.752	-	36.395
PROVISIONES PARA OBLIGACIONES CON EL PERSONAL (NOTA 4-h)	452.157	66.799	(13.453)	(17.974)	-	487.529
PROVISIÓN PARA GRANDES REPARACIONES (NOTA 4-b)	109.775	36.900	(19.856)	-	(21.913)	104.906
PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES (NOTA 4-j)	656.679	43.448	(70.836)	16.222	(26.852)	618.661
	1.259.978	151.284	(115.006)	-	(48.765)	1.247.491

Las dotaciones realizadas en el ejercicio 2003 a los epígrafes "Provisiones para pensiones" y "Provisiones para obligaciones con el personal" se corresponden con los devengos producidos en 2003 así como con los rendimientos financieros producidos por el fondo constituido al 31 de diciembre de 2003 (Véase Nota 4-h), y se recogen en los epígrafes "Gastos de personal" por importes de 2.689 miles de euros y 50.974 miles de euros, respectivamente y "Gastos financieros y asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2003 por importes de 1.448 miles de euros y 15.825 miles de euros, respectivamente.

El saldo al 31 de diciembre de 2003 del epígrafe "Provisión para responsabilidades" incluye 345.309 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 (806 personas) y el expediente de regulación de empleo voluntario aprobado en 2001 y desarrollado durante 2002 y 2003 (3.088 empleados).

Las dotaciones efectuadas para cubrir los pasivos derivados de la extensión y actualización del Expediente de Regulación de Empleo en el ejercicio 2003 han ascendido a 24.995 miles de euros (véase Nota 19-h). Durante 2003 se han acogido al Expediente de Regulación de Empleo 623 empleados.

El importe restante de las dotaciones a la provisión para responsabilidades del ejercicio 2003, que también se han registrado, en su mayor parte, con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta (Véase Nota 19-h), 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 2003 derivados de los planes de bajas descritos anteriormente y otros pagos; y las recuperaciones se derivan, fundamentalmente, de determinados litigios resueltos finalmente a favor 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 2003, correspondientes a préstamos y operaciones en arrendamiento financiero (Véase Nota 5), de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO AL 31-12-2003							MILES DE EUROS
DEUDAS CON VENCIMIENTO EN:							
DIVISA	2004	2005	2006	2007	2008	Años siguientes	
EN EUROS: PRINCIPAL	30.365	29.277	23.365	147.695	32.355	93.981	
INTERESES	16.043	14.808	13.687	12.690	4.592	6.634	
EN DIVISA: PRINCIPAL	DÓLAR USA	-	-	-	-	29.204	
INTERESES	DÓLAR USA	50	58	58	58	9.998	
	46.458	44.143	37.110	160.443	37.005	139.817	

La Sociedad tiene contratadas líneas de crédito cuyo límite asciende a 241.909 miles de euros. El disponible al 31 de diciembre de 2003 asciende a 241.629 miles de euros.

Durante 2003, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 4,03% para los préstamos en euros y del 3,46%, para los préstamos en moneda extranjera, estando varios de ellos referenciados al MIBOR o LIBOR, respectivamente.

15 Emisión de obligaciones convertibles

En 2002 la Sociedad procedió 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. El importe pendiente de vencimiento, 22.573 miles de euros (véase Nota 12), se encuentra registrado en el epígrafe "Acreedores a corto plazo-Emisión de obligaciones convertibles". Estas obligaciones devengan un tipo de interés del Euribor a tres meses más un diferencial. La Sociedad mantiene constituido un depósito indisponible por un importe equivalente a la emisión realizada pendiente de vencimiento (véase Nota 11).

Tal como se describe en la Nota 12 la Sociedad ha procedido en el ejercicio 2003 a la emisión de obligaciones convertibles en acciones, en la proporción de una por una, de 1,62 euros de valor nominal cada una, por un importe total de 27.532 miles de euros, registrada en el epígrafe "Acreedores a largo plazo-Emisión de obligaciones convertibles" del balance de situación al 31 de diciembre de 2003 adjunto.

Las principales características de esta nueva emisión de obligaciones son las siguientes:

1. Tipo de interés: Euribor a tres meses más un diferencial.
2. Vencimientos: 26 de abril de 2005, 19 de septiembre de 2005, 10 de marzo de 2006, 10 de septiembre de 2006, 10 de marzo de 2007, 10 de septiembre de 2007, 25 de abril de 2008.
3. Garantías: La Sociedad ha constituido un depósito indisponible por un importe equivalente a la suscripción realizada (véase Nota 7).

16 Gestión de Riesgos Financieros

Con la finalidad de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio de combustible en sus resultados, Iberia mantiene un programa de gestión de estos riesgos a medio plazo.

I) RIESGO TIPO DE CAMBIO

1.- Coberturas posiciones de Balance:

COBERTURAS POSICIONES DE BALANCE

SUBYACENTE	DIVISA	IMPORTE (MM DIVISA)	TIPO DE COBERTURA	NOMINAL (MM DIVISA)
a.- PRÉSTAMO A SOCIEDADES IBERBUS	USD	198	CROSS CURRENCY SWAPS	198
b.- ANTICIPOS FLOTA Y MOTORES	USD	336	CROSS CURRENCY SWAPS	285
			Fx SWAPS	47
c.- FIANZAS		14		
	USD	548		530

2.- Coberturas de flujos año 2004:

COBERTURAS DE FLUJOS AÑO 2004

SUBYACENTE	DIVISA	IMPORTE (MM DIVISA)	TIPO DE COBERTURA	NOMINAL (MM DIVISA)
a.- PAGOS EN DIVISA	USD	(556)	CROSS CURRENCY SWAPS	139
			OPCIONES	
			USD PUT VENDIDAS	133
			USD CALL COMPRADAS	133
			USD CALL VENDIDAS	(97)
b.- INGRESOS EN DIVISA	GBP	94	OPCIONES	
			GBP CALL VENDIDAS	(50)
			GBP PUT COMPRADAS	(25)
			GBP PUT VENDIDAS	25
			Fx FORWARDS	(18,7)
	CHF	83	CROSS CURRENCY SWAPS	(44)
			Fx FORWARDS	(3,5)
c.- ENTRADA FLOTA	USD	(382)	OPCIONES	
			USD PUT VENDIDAS	272
			USD CALL COMPRADAS	133
			USD CALL VENDIDAS	(133)
			Fx FORWARDS	105

Todos los Cross Currency Swaps de USD (de cobertura de balance y de flujos) están contratados a tipos de cambio que oscilan entre 0,860 USD/EUR y 1,230 USD/EUR. Respecto a las estructuras flexibles de opciones, el precio promedio de las USD Put vendidas es de 1,150 USD/EUR, de las USD Call compradas es de 1,045 USD/EUR y de las USD Call vendidas es de 0,995 USD/EUR. Por su parte, los Fx forwards de compra de USD están contratados a tipos de cambio que oscilan entre 1,060 USD/EUR y 1,110 USD/EUR.

II) RIESGO DE TIPO DE INTERÉS

1.- Coberturas posiciones de Balance:

▶▶ COBERTURAS POSICIONES DE BALANCE

IMPORTE (M DIVISA)	IBERIA	IBERIA	NOMINAL A	NOMINAL A
INSTRUMENTO			31/12/03 (*)	31/12/04 (*)
CROSS CURRENCY SWAPS				
DE FLOTANTE A FLOTANTE	RECIBE EUR	PAGA USD	622.722	78.057
	RECIBE USD	PAGA EUR	145.827	-

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

▶▶ COBERTURAS POSICIONES DE BALANCE

IMPORTE (M DIVISA)	DIVISA	NOMINAL A	NOMINAL A	NOMINAL A	NOMINAL A
INSTRUMENTO		31/12/03	31/12/04	31/12/05	31/12/06
INTEREST RATE SWAPS					
DE FIJO A FLOTANTE (1)	EUR	61.302	56.282	51.261	49.141

(1) Iberia paga tñ flotante y recibe tñ fiijo.

2.- Coberturas de flujos:

▶▶ COBERTURAS DE FLUJOS

IMPORTE (M DIVISA)	IBERIA	IBERIA	NOMINAL A	NOMINAL A	NOMINAL A	NOMINAL A	NOMINAL A	NOMINAL A
INSTRUMENTO			31/12/03 (*)	31/12/04 (*)	31/12/05 (*)	31/12/06 (*)	31/12/07 (*)	31/12/08 (*)
CROSS CURRENCY SWAPS								
DE FIJO A FLOTANTE (1)	RECIBE EUR	PAGA USD	40.273	40.273	40.273	40.273	40.273	34.140
	RECIBE USD	PAGA EUR	180.545	57.636	-	-	-	-
DE FLOTANTE A FIJO (2)	RECIBE USD	PAGA EUR	389.802	185.639	146.619	132.036	52.852	-
	RECIBE EUR	PAGA CHF	283.997	90.662	-	-	-	-
DE FLOTANTE A FLOTANTE	RECIBE USD	PAGA EUR	846.469	615.462	372.499	262.600	149.852	-
	RECIBE USD	PAGA CHF	249.443	113.043	-	-	-	-
	RECIBE EUR	PAGA CHF	81.030	75.522	-	-	-	-
DE FIJO A FIJO	RECIBE USD	PAGA EUR	160.335	143.356	135.625	127.484	-	-

(1) Iberia paga tñ flotante y recibe tñ fiijo.

(2) Iberia paga tñ fiijo y recibe tñ flotante.

(*) Los importes figuran en la divisa en la que Iberia paga.

COBERTURAS DE FLUJOS

IMPORTE (M DIVISA) INSTRUMENTO	DIVISA	NOMINAL A 31/12/03	NOMINAL A 31/12/04	NOMINAL A 31/12/05	NOMINAL A 31/12/06
INTEREST RATE SWAPS					
DE FIJO A FLOTANTE (3)	USD	194.942	154.241	-	-
DE FLOTANTE A FIJO (4)	USD	548.445	369.428	146.244	137.981
DE FLOTANTE A FLOTANTE (*)	EUR	72.966	-	-	-
INTEREST RATE SWAP + CAP (KO)					
DE FLOTANTE A FLOTANTE	USD	40.273	40.273	40.273	-
INTEREST RATE SWAP + COLLAR					
DE FLOTANTE A FLOTANTE	USD	140.040	96.120	87.840	-

(3) Iberia paga tñ flotante y recibe tñ fijo.

(4) Iberia paga tñ fijo y recibe tñ flotante.

(*) IRS Quanto, Iberia paga intereses en EUR referenciado al libor CHF.

Los tipos de interés fijos medios de las coberturas de tipo de interés son: euro 3,20%, dólar 3,04% y franco suizo 2,43%.

Por otro lado, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene concertadas operaciones de intercambio de tipo de interés realizadas en el marco interno de las estructuras de Leasing Operativo Japonés (JOL) por un importe nominal de 760,6 millones de dólares a 31 de diciembre de 2003.

III) RIESGO DE COMBUSTIBLE

RIESGO DE COMBUSTIBLE

SUBYACENTE	COMMODITY	VOLUMEN (Tm)	COBERTURA	NOMINAL (Tm)
CONSUMO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN (Tm)	JET KERO CIF-NWE	2.128.033	COMBINACIÓN DE OPCIONES	1.140.000

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha mantenido hasta la fecha la política de cubrir directamente el precio del queroseno, y emplea para ello una combinación de herramientas financieras (swaps y opciones). Las coberturas vivas a 31/12/03 nos darían un precio promedio equivalente Brent en un rango entre 23 y 26 dólares por barril.

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 2003 es la siguiente:

AL 31-12-2003

MILES DE EUROS

SOCIEDAD	SALDOS DEUDORES	SALDOS ACREEDORES
	A CORTO PLAZO	A CORTO PLAZO
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	-	1.323
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	7.670	419
IBER-SWISS CATERING, S.A.	194	1.387
IBERIA TECNOLOGÍA, S.A.	162	1.275
SAVIA	2.187	-
CARGOSUR, S.A.	-	2.403
AMADEUS GROUP	2.032	-
BINTER FINANCE B.V.	9.472	-
TOUROPERADOR VIVA TOURS, S.A.	1.257	-
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A. (a)	-	2.473
IBERAMÉRICA AEROSPACE LLC	3.453	25
MULTISERVICIOS AEROPORTUARIOS, S.A.	1	1.326
OTROS	83	1.012
	26.511	11.643

(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 2003 son las siguientes:

2003

MILES DE EUROS

SOCIEDAD	SERVICIOS PRESTADOS	INGRESOS FINANCIEROS Y DIVIDENDOS	SERVICIOS RECIBIDOS	GASTOS FINANCIEROS
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	19.393	231	2.646	-
IBER-SWISS CATERING, S.A.	325	723	63.319	-
SAVIA	12.092	4.552	326	-
AMADEUS GROUP	24.849	5.658	107.432	-
TOUROPERADOR VIVA TOURS, S.A.	737	-	-	-
AUXILIAR LOGÍSTICA AEROPORTUARIA, S.A.	71	-	2.440	-
MULTISERVICIOS AEROPORTUARIOS, S.A.	-	51	8.014	-
BINTER FINANCE	110	1.646	306	-
OTRAS	139	90	-	32

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

Por su parte, los servicios prestados a Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. corresponden a transporte de carga.

18 Situación fiscal

Los epígrafes "Deudores" y "Otras deudas no comerciales" del balance de situación al 31 de diciembre de 2003 adjunto, incluyen los saldos deudores y acreedores, respectivamente, con Administraciones Públicas y cuya composición es la siguiente:

SITUACIÓN FISCAL AL 31-12-2003		MILES DE EUROS
SALDOS DEUDORES (NOTA 10):		
IMPUESTO ANTICIPADO		37.193
HACIENDAS PÚBLICAS EXTRANJERAS DEUDORAS		3.065
HACIENDA PÚBLICA DEUDORA POR EL IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO		742
HACIENDA PÚBLICA DEUDORA POR OTROS CONCEPTOS		29.406
		70.406
SALDOS ACREEDORES:		
HACIENDA PÚBLICA ACREEDORA		
POR EL IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS		27.944
HACIENDA PÚBLICA ACREEDORA POR TASAS DE SALIDA Y SEGURIDAD DE AEROPUERTOS		15.775
HACIENDAS PÚBLICAS EXTRANJERAS ACREEDORAS		24.877
SEGURIDAD SOCIAL ACREEDORA		40.362
OTROS SALDOS ACREEDORES		6.344
		115.302

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 2003 con la base imponible del Impuesto de Sociedades es como sigue:

(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 relacionadas con la flota.

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

2003

MILES DE EUROS

	AUMENTO	DISMINUCIÓN	IMPORTE
BENEFICIO CONTABLE DEL EJERCICIO (ANTES DE IMPUESTOS)	-	-	148.795
DIFERENCIAS PERMANENTES	1.809	(678)	1.131
DIFERENCIAS TEMPORALES:			
CON ORIGEN EN EL EJERCICIO	134.650 (a)	(995)	133.655
CON ORIGEN EN EJERCICIOS ANTERIORES	-	(145.441) (b)	(145.441)
BASE IMPONIBLE (RESULTADO FISCAL)	-	-	138.140

El importe registrado en el epígrafe "Impuesto sobre Sociedades" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2003 adjunta corresponde a:

2003

MILES DE EUROS

	PÉRDIDA / (BENEFICIOS)
APLICACIÓN DEL TIPO IMPOSITIVO DEL 35% A LOS BENEFICIOS CONTABLES AJUSTADOS POR LAS DIFERENCIAS PERMANENTES	52.474
MÁS / (MENOS):	
DEDUCCIONES EN LA CUOTA	(12.512)
REGULARIZACIÓN IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES 2002	(2.815)
OTROS	5.886
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES	43.033

Las regularizaciones al Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2002 corresponden fundamentalmente a determinadas deducciones no contabilizadas en la previsión del impuesto. El epígrafe "Otros" incluye la provisión dotada por la Sociedad para regularizar los impuestos anticipados cuyo período de recuperación estimado excede los 10 años.

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 2003 adjunto y ofrecen el siguiente detalle:

AL 31-12-2003

MILES DE EUROS

	DEUDORES			OTRAS DEUDAS		
	A CORTO PLAZO	A LARGO PLAZO	TOTAL	A CORTO PLAZO	A LARGO PLAZO	TOTAL
DIFERENCIAS TEMPORALES ORIGINADAS EN EL EJERCICIO	-	41.241	41.241	-	348	348
DIFERENCIAS TEMPORALES PENDIENTES DE APLICAR, ORIGINADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES	37.193	262.448	299.641	-	1.882	1.882
TOTAL	37.193	303.689 (*)	340.882	-	2.230	2.230

(*) Corresponde fundamentalmente a impuestos anticipados derivados de las provisiones dotadas para atender a las obligaciones con el personal y otras provisiones.

El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a largo plazo al 31 de diciembre de 2003 es el siguiente:

AÑO DE RECUPERACIÓN	MILES DE EUROS
2005	42.300
2006	42.300
2007 Y SIGUIENTES	219.089
	303.689

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 las inversiones y las aportaciones a mutualidades. La Sociedad se ha acogido a determinados beneficios fiscales por dichos conceptos, habiéndose contabilizado deducciones por importe de 1.677 miles de euros.

La Sociedad ha contabilizado en el ejercicio 2003 deducciones por doble imposición interna e internacional por importe de 6.013 miles de euros.

Durante el ejercicio 2003, la Sociedad ha reinvertido el precio de venta de inversiones que han generado plusvalías por importe de 31.516 miles de euros, correspondiente a una deducción por importe de 4.822 miles de euros. En los últimos tres ejercicios los importes reinvertidos y las deducciones correspondientes son los siguientes:

2003	MILES DE EUROS	
	REINVERSIÓN	DEDUCCIÓN
2001	13.818	1.224
2002	72.794	4.423
2003	31.516	4.822 (a)

(a) Incluye deducciones pendientes de tomar por importe de 1.993 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 2003.

Asimismo, en relación con los ejercicios sujetos a una eventual inspección, 1999 a 2003 para el Impuesto sobre Sociedades y 2000 a 2003 para el resto de impuestos aplicables a la Sociedad, y desde 1999 para el Impuesto sobre Sociedades y 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 2003 y 2002 es como sigue:

POR ACTIVIDADES	MILES DE EUROS	
	2003	2002
INGRESOS POR PASAJE (a)	3.615.508	3.775.996
INGRESOS POR CARGA	232.302	234.080
HANDLING (DESPACHO DE AVIONES Y SERVICIOS EN AEROPUERTO)	271.136	233.858
ASISTENCIA TÉCNICA A COMPAÑÍAS AÉREAS	103.997	91.333
OTROS INGRESOS	98.617	72.530
	4.321.560	4.407.797

(a) Incluye otros ingresos (recuperación de billetes pendientes de utilización, acuerdos comerciales, etc.) derivados de acuerdos comerciales por importe de 258.714 miles de euros en 2003 y 294.604 miles de euros en 2002.

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 tuvo lugar en marzo de 2003; estando pendiente la convocatoria de un nuevo concurso público por parte de Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea.

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

RED	MILES DE EUROS	
	2003	2002
NACIONAL Y EUROPEA	2.453.273	2.543.623
ATLÁNTICO	1.069.341	1.148.745
ÁFRICA Y ORIENTE	92.894	83.628
	3.615.508	3.775.996

b) Otros ingresos de explotación

El desglose por conceptos de este epígrafe de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2003 y 2002 adjuntas es como sigue:

CONCEPTOS	MILES DE EUROS	
	2003	2002
INGRESOS POR COMISIONES	120.943	108.521
INGRESOS POR CÁNONES	8.251	7.933
INGRESOS POR ALQUILERES	9.182	9.725
IMPUTACIÓN DE INGRESOS DIFERIDOS	17.175	16.834
OTROS INGRESOS DIVERSOS	73.657	82.307
	229.208	225.320

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 2003 adjunta, es la siguiente:

INGRESOS EXTRAORDINARIOS	MILES DE EUROS	
	2003	2002
RECUPERACIÓN DE PROVISIONES PARA RESPONSABILIDADES (NOTA 13)		26.777
COBRO DE INDEMNIZACIONES		2.394
OTROS		5.836
		35.007

d) Ingresos y beneficios de otros ejercicios

Los ingresos recogidos en este epígrafe corresponden fundamentalmente a la regularización de cuentas a pagar por tasas aeroportuarias y a excesos en las estimaciones de determinados gastos periodificados en 2002, fundamentalmente por seguros.

e) Aprovisionamientos

El epígrafe "Aprovisionamientos" de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2003 y 2002 adjuntas, presenta la siguiente composición:

▶▶ APROVISIONAMIENTOS		MILES DE EUROS	
CONCEPTOS	2003	2002	
COMBUSTIBLE DE AVIONES	556.841	553.241	
REPUESTOS PARA LA FLOTA AÉREA	135.899	142.963	
MATERIAL DE MAYORDOMÍA	26.972	30.904	
OTROS APROVISIONAMIENTOS	17.300	15.307	
	737.012	742.415	

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 2003 ha ascendido a 576.444 miles de euros. Las operaciones de futuros relacionadas han disminuido este gasto en 19.603 miles de euros.

f) Plantilla y gastos de personal

La composición del saldo del epígrafe "Gastos de personal" de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2003 y 2002 adjuntas, es la siguiente:

▶▶ PLANTILLA Y GASTOS DE PERSONAL		MILES DE EUROS	
	2003	2002	
SUELDOS, SALARIOS Y ASIMILADOS	1.028.406	989.495	
CARGAS SOCIALES	327.310	321.118	
	1.355.716	1.310.613	

El número de empleados, medido en términos de plantilla media, por categoría profesional durante los ejercicios 2003 y 2002, ha sido el siguiente:

▶▶ EMPLEADOS		2003	2002
TIERRA:			
GRUPO SUPERIOR DE GESTORES Y TÉCNICOS		1.264	1.270
CUERPO GENERAL ADMINISTRATIVO		6.464	6.358
OTROS		10.335	10.047
		18.063	17.675
VUELO:			
PILOTOS		1.917	1.859
OFICIALES TÉCNICOS DE VUELO		97	115
TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS		4.364	4.395
		6.378	6.369
		24.441	24.044

g) Otros gastos de explotación

La composición de este epígrafe de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2003 y 2002 adjuntas, es la siguiente:

OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN			MILES DE EUROS
	2003	2002	
GASTOS COMERCIALES	437.828	463.861	
ALQUILER FLOTA AÉREA (NOTA 6)			
DRY LEASE (a)	348.243	366.297	
CARGA	15.973	17.222	
OTROS	4.941	7.479	
SERVICIOS DE TRÁFICO AÉREO	332.247	322.645	
GASTOS DE ESCALA	40.850	42.932	
GASTOS DE INCIDENCIAS	12.867	19.467	
TASAS DE NAVEGACIÓN	257.593	226.586	
MANTENIMIENTO DE FLOTA AÉREA (b)	104.708	96.666	
MANTENIMIENTO GENERAL	30.344	27.326	
GASTOS SISTEMA DE RESERVAS	128.164	126.322	
SERVICIO A BORDO	94.255	104.879	
OTROS ALQUILERES (c)	67.442	71.083	
OTROS (d)	269.450	283.160	
	2.144.905	2.175.925	

(a) El gasto por alquiler de la flota ha ascendido en los ejercicios 2003 y 2002 a 325.485 miles de euros y 370.332 miles de euros. Las operaciones de futuros relacionadas han dado lugar a un incremento de estos gastos por importe de 22.758 miles de euros, mientras que en 2002 se consiguió una reducción de los mismos por importe de 4.035 miles de euros, respectivamente.

(b) Incluye los gastos de mantenimiento subcontratados y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones.

(c) Incluye los gastos de alquiler de bodegas que ascienden a 4.563 miles de euros en 2003 y 4.825 miles de euros en 2002.

(d) Los honorarios relativos a servicios de auditoría de cuentas prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades del Grupo por el auditor principal, así como por otras entidades vinculadas al mismo durante el ejercicio 2003 han ascendido a 396 miles de euros. Por otra parte, los honorarios relativos a otros servicios profesionales prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades del grupo por el auditor principal y por otras entidades vinculadas al mismo ascendieron en el ejercicio 2003 a 271 miles de euros.

h) Gastos extraordinarios

La composición del saldo del epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2003 adjunta, es la siguiente:

GASTOS EXTRAORDINARIOS		MILES DE EUROS
DOTACIONES POR AMPLIACIÓN DEL EXPEDIENTE DE REGULACIÓN DE EMPLEO (NOTA 13)	24.995	
PROVISIONES FLOTA (NOTA 6)	11.426	
DOTACIONES A LA PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES (NOTAS 6 Y 13)	18.003	
OTROS GASTOS EXTRAORDINARIOS	2.907	
	57.331	

20 Retribuciones y otras prestaciones al Consejo de Administración

El importe de las remuneraciones devengadas por todos

los conceptos en el curso del ejercicio 2003 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	468
RETRIBUCIONES EN ESPECIE	23
TOTAL RETRIBUCIONES	1.091

Por otra parte Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha incurrido en gastos, principalmente por primas de seguros, relacionados con el desempeño de las funciones de sus administradores no ejecutivos por importe de 11 miles de euros.

Adicionalmente, la retribución a los Administradores Ejecutivos en el ejercicio 2003 presenta el siguiente detalle:

ADMINISTRADORES EJECUTIVOS	MILES DE EUROS
RETRIBUCIONES FIJAS	961
RETRIBUCIONES VARIABLES	744
RETRIBUCIONES EN ESPECIE	43
LIQUIDACIÓN Y RESCATE PÓLIZA DE SEGURO	1.935

El importe correspondiente a Seguridad Social, seguros y otros gastos registrados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. derivados de las actividades desarrolladas por los Administradores Ejecutivos ha ascendido a 467 miles de euros.

Durante el ejercicio 2003 no se ha concedido anticipo o crédito alguno a los miembros del Consejo de Administración, no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.

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

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

▶▶ DETALLE DE PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES

NOMBRE	ACTIVIDAD	TIPO DE RÉGIMEN	SOCIEDAD	CARGO / FUNCIÓN
ROGER MAYNARD	TRANSPORTE AÉREO	CUENTA AJENA	BRITISH AIRWAYS	DIRECTOR DE ALIANZAS E INVERSIONES
	TRANSPORTE AÉREO	CUENTA AJENA	BRITISH AIRWAYS CITIEXPRESS	CHAIRMAN
	TRANSPORTE AÉREO	CUENTA AJENA	QANTAS	CONSEJERO
LORD GAREL-JONES	HANDLING	CUENTA AJENA	ACCIONA	CONSEJERO

Asimismo, y de acuerdo con el texto mencionado anteriormente, se indica que el único miembro del Consejo de Administración que participa en el capital de sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es D. Roger Maynard, que posee 4.545 acciones de British Airways.

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

22 Información sobre medioambiente

En el marco de su política ambiental, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha continuado desarrollando durante 2003 diversas actividades y proyectos con el fin de garantizar una correcta gestión de sus principales impactos sobre el entorno derivados del conjunto de la actividad de transporte aéreo.

A lo largo del ejercicio 2003 la Sociedad ha incurrido en gastos de naturaleza medioambiental por importe de 2.033 miles de euros, según el siguiente detalle:

▶▶ INFORMACIÓN SOBRE MEDIOAMBIENTE

MILES DE EUROS

REPARACIONES, CONSERVACIÓN Y TRANSPORTES MEDIOAMBIENTALES	808
SERVICIOS TÉCNICOS AMBIENTALES	309
PATROCINIO, PUBLICACIONES Y OTROS GASTOS MEDIOAMBIENTALES	57
GASTOS DE PERSONAL ASOCIADOS A GESTIÓN AMBIENTAL	694
TRIBUTOS MEDIOAMBIENTALES	165
TOTAL	2.033

Por otra parte, los activos de naturaleza medioambiental, que incluyen depuradoras, almacenes de residuos peligrosos, sistemas de filtros y recarga de gases, infraestructuras para la recirculación de aguas, entre otros, presentan un coste de adquisición de 33.495 miles de euros y una amortización acumulada de 16.799 miles de euros al 31 de diciembre de 2003.

En lo referente a la flota, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. mantiene una política de renovación continua en función de las necesidades detectadas en cada momento, en la que el medio ambiente es un aspecto relevante a tener en cuenta. En este sentido, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. continúa incorporando aviones de la familia A-320 para sus rutas de corto y medio radio, dentro del plan de renovación iniciado a mediados de los años 90, que representan una reducción de hasta un 20% en consumo de combustible, con la consiguiente reducción del volumen de emisiones atmosféricas, frente a los aviones de generaciones anteriores. Respecto al largo radio, en 2003 se incorporaron a la flota de Iberia 3 nuevos A-340/600 y se retiraron 2 B-747.

En cuanto a las operaciones tierra, en 2003 se han acometido mejoras como el desarrollo de un proyecto para la recirculación de aguas en la línea de limpieza de motores, y continúa realizándose el control periódico y exhaustivo de las emisiones al agua y a la atmósfera que se producen en las actividades de mantenimiento.

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.

23 Cuadros de financiación de los ejercicios 2003 y 2002

A continuación, se presentan los cuadros de financiación de la Sociedad correspondientes a los ejercicios 2003 y 2002:

APLICACIONES		MILES DE EUROS	
	EJERCICIO 2003	EJERCICIO 2002	
GASTOS DE ESTABLECIMIENTO	81	-	
ADQUISICIONES DE INMOVILIZADO:			
INMOVILIZACIONES INMATERIALES	25.616	150.915	
INMOVILIZACIONES MATERIALES	204.426	121.708	
INMOVILIZACIONES FINANCIERAS EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	802	6.176	
OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS	228.570	56.221	
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	2.401	14.549	
DIVIDENDOS EFECTIVOS	35.608	8.925	
CANCELACIÓN O TRASPASO A CORTO PLAZO DE DEUDAS A LARGO PLAZO:			
PRÉSTAMOS	47.502	95.160	
DE OTRAS DEUDAS	5.885	687	
PROVISIÓN PARA GRANDES REPARACIONES	5.912	226	
PROVISIONES PARA PENSIONES	10.861	11.726	
PROVISIONES PARA OBLIGACIONES CON EL PERSONAL	13.453	13.174	
PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES	70.836	103.340	
TOTAL APLICACIONES	651.953	582.807	
EXCESO DE ORIGENES SOBRE APLICACIONES (AUMENTO DEL CAPITAL CIRCULANTE)	112.147	489.473	

**ORÍGENES**

MILES DE EUROS

	EJERCICIO 2003	EJERCICIO 2002
RECURSOS PROCEDENTES DE LAS OPERACIONES	536.551	564.752
AMPLIACIÓN DE CAPITAL	5.388	-
DEUDAS A LARGO PLAZO:		
DE OTRAS EMPRESAS	3.511	140.146
ENAJENACIÓN DE INMOVILIZACIONES MATERIALES E INMATERIALES	168.500	291.817
ENAJENACIÓN DE INMOVILIZACIONES FINANCIERAS	14.579	51.284
CANCELACIÓN ANTICIPADA O TRASPASO A CORTO PLAZO DE OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS:		
OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS	31.014	10.390
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	4.209	9.240
PROVISIÓN PARA RIESGOS Y GASTOS	-	4.231
IMPUESTO DIFERIDO A LARGO PLAZO	348	420
TOTAL ORÍGENES	764.100	1.072.280
EXCESO DE APLICACIONES SOBRE ORÍGENES (DISMINUCIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE)	-	-

**VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE**

MILES DE EUROS

	2003		2002	
	AUMENTO	DISMINUCIÓN	AUMENTO	DISMINUCIÓN
ACCIONES PROPIAS	-	11.830	16.826	-
EXISTENCIAS	-	13.295	-	967
DEUDORES	10.050	-	33.436	-
ACREEDORES A CORTO PLAZO	-	21.680	165.841	-
INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	148.737	-	285.090	-
TESORERÍA	5.191	-	-	6.649
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN ACTIVOS	-	5.026	-	4.104
TOTAL	163.978	51.831	501.193	11.720
VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE	112.147	-	489.473	-

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

CONCILIACIÓN	MILES DE EUROS	
	2003	2002
BENEFICIO CONTABLE	105.762	143.188
MÁS / (MENOS):		
DOTACIONES A LAS AMORTIZACIONES Y PROVISIONES DE INMOVILIZADO	202.549	226.502
DOTACIONES A LAS PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	151.284	154.000
GASTOS DERIVADOS DE INTERESES DIFERIDOS Y DE GASTOS AMORTIZABLES	30.924	25.004
CRÉDITO IMPOSITIVO RECUPERABLE A LARGO PLAZO	47.878	25.578
DIFERENCIAS DE CAMBIO NETAS, PROCEDENTES DEL LARGO PLAZO	5.968	4.563
DIFERENCIAS DE CAMBIO NETAS, POR ACTUALIZACIÓN DEL INMOVILIZADO	72.666	64.690
INGRESOS DERIVADOS DE INGRESOS DIFERIDOS	(17.613)	(17.446)
RESULTADOS NETOS EN LA ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	(11.014)	(31.083)
RECUPERACIÓN DE EXCESOS DE PROVISIONES Y AMORTIZACIONES	(51.853)	(30.244)
	536.551	564.752



Informe de Gestión

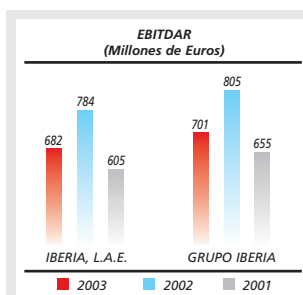
IBERIA 



Principales Parámetros

IBERIA, L.A.E.

	2003	2002	% s/A.A.
RESULTADOS (MILLONES €)			
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	4.550,8	4.633,1	(1,8)
BAIAR (EBITDAR)	681,7	783,8	(13,0)
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	139,2	228,7	(39,1)
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	148,8	168,8	(11,8)
RESULTADOS NETOS DEL EJERCICIO	105,8	143,2	(26,1)
RESULTADOS NETOS POR ACCIÓN (CÉNT. €) (1)	11,51	15,68	(26,6)
DIVIDENDOS POR ACCIÓN (CÉNT. €) (1)	3,0	4,0	-
TRÁFICO DE PASAJEROS: PRODUCCIÓN E INGRESOS			
AKOs (MILLONES)	56.145	55.405	1,3
PKTs (MILLONES)	42.100	40.470	4,0
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN (%)	74,99	73,04	1,95 p.
INGRESOS DE PASAJE (MILLONES €)	3.356,8	3.481,4	(3,6)
INGRESO MEDIO POR PKT (CÉNT. €)	7,97	8,60	(7,3)
MAGNITUDES Y RATIOS FINANCIEROS			
FONDOS PROPIOS (MILLONES €)	1.235,1	1.157,7	6,7
ENDEUDAMIENTO NETO DE BALANCE (MILLONES €) (2)	(925,6)	(710,2)	30,3
MARGEN EBITDAR (%)	15,0	16,9	(1,9) p.
MARGEN RESULTADOS EXPLOTACIÓN (%)	3,1	4,9	(1,8) p.
INGRESO EXPLOTACIÓN POR AKO (CÉNT.€)	8,11	8,36	(3,0)
COSTE EXPLOTACIÓN POR AKO (CÉNT. €)	7,86	7,95	(1,1)
RECURSOS			
PLANTILLA MEDIA EQUIVALENTE	24.441	24.044	1,7
PRODUCTIVIDAD (MILES DE AKOs POR EMPLEADO)	2.297	2.304	(0,3)
FLOTA OPERATIVA AL 31 DE DICIEMBRE	149	146	2,1
UTILIZACIÓN DE LA FLOTA PROPIA (H.B. POR AVIÓN Y DÍA)	8,78	8,78	0,0



GRUPO IBERIA

	2003	2002	% s/A.A.
RESULTADOS (MILLONES €)			
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	4.619,3	4.699,5	(1,7)
BAIAR (EBITDAR)	700,7	804,8	(12,9)
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	160,7	249,1	(35,5)
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	201,7	194,1	3,9
RESULTADOS NETOS ATRIBUIDOS A LA SOCIEDAD (RNDI)	143,6	157,1	(8,6)
MAGNITUDES Y RATIOS FINANCIEROS			
FONDOS PROPIOS (MILLONES €)	1.432,8	1.317,7	8,7
ENDEUDAMIENTO NETO DE BALANCE (MILLONES €) (2)	(938,5)	(714,8)	31,3
MARGEN EBITDAR (%)	15,2	17,1	(1,9) p.
MARGEN RESULTADOS EXPLOTACIÓN (%)	3,5	5,3	(1,8) p.

(1) Número de acciones al 31 de diciembre: 919.016.894 en 2003; 912.962.035 en 2002.

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

1 Hechos Relevantes

En el primer año de ejecución del Plan Director 2003/2005, el Grupo Iberia cumplió los objetivos básicos de rentabilidad y mejora de calidad establecidos para el ejercicio, manteniendo su destacada posición como una de las compañías aéreas más sólidas y que más valor aporta a sus accionistas. Así, obtuvo un beneficio neto antes de impuestos de 201,7 millones de euros en 2003, mejorando en 7,6 millones el beneficio del año anterior. Adicionalmente, el título de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante, Iberia, L.A.E.) tuvo una revalorización del 62,9% en el mercado bursátil, una de las más elevadas tanto en el IBEX como en el sector aéreo.

El ciclo económico adverso, la tensión prebélica y la guerra de Irak (iniciada el 20 de marzo) y la repercusión de la neumonía asiática retardaron la esperada recuperación del tráfico aéreo mundial, que sólo se confirmó en el último trimestre del año. Según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), el tráfico regular de pasajeros aumentó un 1,2% en 2003 respecto al año anterior (frente a los descensos del 4,6% en 2002 y del 4,7% en 2001). Esta prolongada debilidad de la demanda, la apreciación del euro y la presión de los operadores de bajo coste, llevó a una caída generalizada de los ingresos unitarios en el sector.

En este difícil entorno, la flexibilidad de Iberia, L.A.E. para ajustar su capacidad a la evolución de los mercados volvió a ser un elemento diferenciador. Durante los primeros meses del año, la demanda tuvo un comportamiento débil, principalmente en los mercados europeos; por ello, Iberia redujo la oferta que tenía programada para marzo y meses posteriores, y decidió aplazar la recepción de tres nuevos aviones destinados a la red de medio radio. En el primer semestre del año, el número de asientos-kilómetro ofertados (AKOs) disminuyó en un 2,1% respecto al mismo periodo de 2002. A partir del verano, siguiendo la evolución de los mercados, el Grupo Iberia fue aumentando gradualmente su producción, sobre todo en la operación de largo radio, registrando un incremento del 4,7% en el segundo semestre de 2003. De este modo, en el conjunto del año, el incremento de oferta fue del 1,3% con relación al año anterior, mientras que los pasajeros-kilómetro transportados (PKTs) aumentaron en un 4%. Por consiguiente, el coeficiente de ocupación de pasaje alcanzó el 75,0% en 2003, el nivel más elevado en la historia de la compañía, subiendo 1,9 puntos porcentuales respecto a 2002. Esta mejora de la ocupación se produjo sucesivamente en cada uno de los cuatro trimestres del ejercicio, lo que refleja la acertada actuación en el ajuste de capacidad.

Esta importante mejora en el nivel de ocupación, junto al aumento de los ingresos no generados por el tráfico, permitió compensar parcialmente la bajada del ingreso medio por PKT, que fue del 7,3% y estuvo motivada por la variación de los tipos de cambio (más de 2,5 puntos) y la fuerte presión competitiva. Así, los ingresos de explotación del Grupo Iberia sólo disminuyeron en un 1,7% con relación al año anterior.

La compañía continuó desarrollando acciones encaminadas a la reducción de costes que, junto a la depreciación del dólar y la bajada de los tipos de interés, permitieron que los gastos totales de explotación se mantuvieran prácticamente en el mismo nivel del año anterior, y que el coste unitario se redujera un 1,1% respecto al ejercicio anterior. Además, la evolución del coste unitario fue muy positiva a lo largo del año 2003, si atendemos a las variaciones que se fueron registrando en cada trimestre respecto al año anterior (ver gráfico).

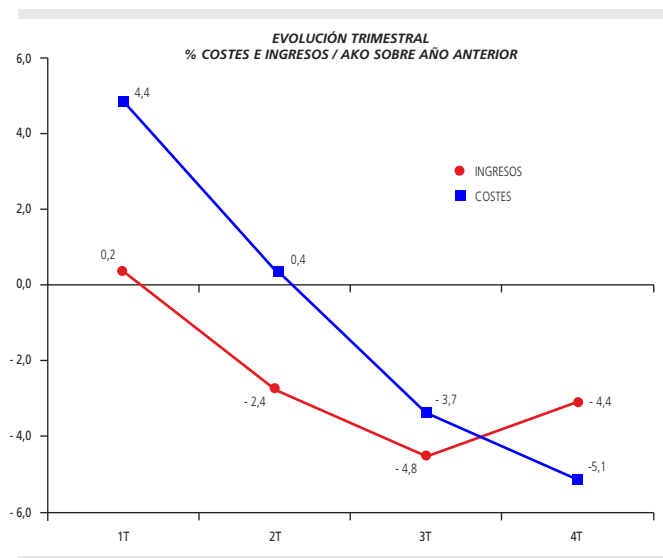
El Grupo Iberia generó un resultado de explotación antes de amortizaciones y alquileres de flota (EBITDAR) de 700,7 millones de euros en el ejercicio 2003, situándose el margen de EBITDAR sobre ingresos en el 15,2%. El beneficio neto después de impuestos y de minoritarios se situó en 143,6 millones de euros, tan sólo 13,5 millones por debajo del excelente resultado obtenido en el año 2002.

Mejora de la calidad del servicio

En consonancia con uno de los principales objetivos establecidos en el Plan Director 2003/05, la compañía puso en marcha un plan de mejora global de la calidad del servicio, que contempla diversas actuaciones: mejora continua de la puntualidad; plan de formación a todo el personal que tiene relación directa con el cliente; implantación de un sistema de conocimiento global y gestión con el cliente (Customer Relationship Management – CRM); gestión centralizada de la atención al cliente, reclamaciones y sugerencias; mejora de la calidad del servicio en el proceso de reserva y venta directa a través del centro de información telefónica (Serviberia) y de la web de la compañía en Internet (Iberia.com); extensión del uso de las máquinas de auto-facturación y del billete electrónico; así como mejoras en el programa de fidelización Iberia Plus.

Durante el ejercicio 2003, Iberia, L.A.E. elevó la puntualidad de sus vuelos hasta el 83,8%, 8,4 puntos por encima de la media del año anterior, situándose como la compañía de red con mejor puntualidad de Europa según la AEA. Este logro fue posible por la puesta en marcha, a principios de año, del Plan Integral de Mejora de la Puntualidad, coordinado por el Comité de Puntualidad, cuya función es prevenir y detectar las posibles causas de retraso, así como buscar y analizar nuevas iniciativas que permitan mejorar los procedimientos y la coordinación de las operaciones. La importante mejora de la puntualidad permitió disminuir los gastos operativos y por indemnizaciones, y aumentar la satisfacción del cliente.

En 2003, Iberia, L.A.E. inició la fase de implantación y despliegue geográfico del proyecto CRM, un elemento esencial en el objetivo de potenciar la relación con los clientes y reconocer su valor para la compañía. El CRM, soportado por avanzados sistemas informáticos, posibilita una interacción con el cliente en todos los puntos de contacto con la compañía, y se complementa con un ambicioso plan de formación dirigido a los empleados. Las ventajas que ofrece el CRM son: proporcionar la información necesaria en tiempo real al personal de la compañía en contacto con los clientes, para que se les pueda prestar un servicio individualizado que aumente su satisfacción; facilitar el desarrollo de acciones de fidelización; servir de apoyo a la gestión de la atención al cliente, permitiendo reducciones de tiempo en determinados procesos; permitir almacenar información en una única base de datos; y homogeneizar los procesos, permitiendo compartir información entre departamentos.



El ejercicio 2003 fue el primer año completo de funcionamiento del nuevo Centro de Atención al Cliente, que desde finales de 2002 realiza una gestión centralizada e integrada de las comunicaciones telefónicas y escritas de todos los clientes de la compañía. De este modo, se ha conseguido reducir los tiempos de respuesta, unificar el tratamiento e integrar toda la información, cuyo análisis permite detectar los aspectos de los servicios que los clientes consideran mejorables.

Iberia, L.A.E. también continuó potenciando la relación con sus mejores clientes. En este sentido, en el año 2003 se puso en marcha un nuevo proceso de tratamiento proactivo de incidencias de Clientes de Alto Valor (fundamentalmente clientes Iberia Plus Platino, Iberia Plus Oro y Club Fiesta Iberia), con el que la compañía pretende adelantarse a la queja o reclamación del cliente, cuando éste ha sufrido una incidencia importante.

En 2003, el número de titulares registrados en Iberia Plus creció casi un 26% hasta totalizar un millón seiscientos ochenta y cinco mil. Además, se incorporaron nuevas compañías a este programa, diseñado para premiar y fidelizar a los clientes.

Las certificaciones de calidad concedidas al Grupo Iberia durante el año 2003 son prueba de su compromiso de mejora permanente en todas sus actuaciones. Así, en el mes de julio, la Dirección de Carga recibía de AENOR la Certificación de Calidad según la norma ISO 9001:2000, en sus actividades de reservas y control de espacio, aceptación de mercancías, preparación de vuelos y entrega en terminal de carga. En agosto, era la Dirección de Sistemas la que obtenía el Certificado de Calidad en sus actividades de desarrollo, puesta en producción y mantenimiento de sistemas de información. Por último, en noviembre, la Dirección de Material de la compañía obtenía una nueva Certificación de Calidad, concedida por AENOR, según la norma ISO 9001:2000 (una vez realizada la transición a la nueva norma desde la anterior, ISO 9002:1994).

Reducción de costes

Entre abril y mayo de 2003, la compañía llevó a cabo una revisión del Plan Director 2003/05, que había sido elaborado a finales de 2002, con la finalidad de potenciar las líneas estratégicas establecidas en el Plan, anticipando iniciativas que van a permitir conseguir reducciones adicionales de costes y aumentos en la productividad del personal y en la utilización de la flota. Los ajustes acometidos pretenden dar respuesta a la acelerada expansión de los operadores de bajo coste en Europa y a la creciente competencia en el mercado doméstico.

Del ahorro total de costes previsto en el Plan Director, estimado entre 350 y 400 millones de euros para 2005, más de una cuarta parte, entre 100 y 110 millones de euros, va a proceder de la implantación del Nuevo Modelo de Retribución a las Agencias de Viaje en España, que fue negociado durante la segunda mitad del ejercicio 2003, y ha entrado en vigor el 1 de enero de 2004. La comisión básica que Iberia, L.A.E. paga a las agencias en España va a disminuir de forma escalonada durante dieciocho meses, hasta situarse en el 1% a partir de julio de 2005. A la vez, se establecen unas tasas de emisión y gestión que las agencias cobrarán directamente al cliente por su servicio. De este modo, queda separado el precio del transporte del coste de la distribución. El Nuevo Modelo de Retribución también contempla el mantenimiento del sistema de retribución variable vigente durante 2003, y se irá extendiendo paulatinamente al resto de mercados emisores europeos.

Este nuevo acuerdo alcanzado da continuidad al proceso de reducción progresiva de los costes de distribución que Iberia, L.A.E. ha desarrollado durante los últimos años, y permite alcanzar los objetivos establecidos para 2005.

Otro aspecto relevante contemplado en la revisión del Plan Director 2003/05 es el nuevo modelo de servicio a bordo, cuya primera fase fue desarrollada durante el segundo semestre de 2003 y consistió, básicamente, en simplificar el servicio dado en clase turista en los vuelos de corto y medio radio, mejorando el ofrecido en clase preferente. A partir de marzo de 2004 se inició la segunda fase, que contempla un nuevo servicio a bordo de pago en la clase turista de una parte de los vuelos domésticos y de medio radio internacionales, con el fin de ofrecer al cliente la posibilidad de pagar sólo por aquello que consume.

La Dirección General de Trabajo concedió a Iberia, L.A.E. la ampliación, hasta el 31 de diciembre de 2004, del plazo para que el personal de tierra, los tripulantes de cabina de pasajeros (TCPs) y los oficiales técnicos de a bordo (OTBs) puedan acogerse voluntariamente al Expediente de Regulación de Empleo (ERE), que había sido aprobado a finales de 2001. La compañía, con el consenso de los sindicatos, solicitó esta ampliación debido al alto número de peticiones que quedaron sin poder ser atendidas en el plazo inicial de un año. Durante el ejercicio 2003, 623 empleados se acogieron a las medidas contempladas en el ERE: jubilaciones anticipadas, recolocaciones diferidas, bajas incentivadas y novaciones de contratos. Adicionalmente, se realizaron un total de 149 bajas de personal en el extranjero.

El Plan de Racionalización y Optimización de Inversiones y Costes (PROICO), en su segundo año de aplicación, volvió a superar los objetivos marcados para el ejercicio. La implantación de nuevos programas, de los que se iniciaron un total de 888 actuaciones de reducción de gastos, permitió obtener un ahorro de 73 millones de euros durante el año 2003, cifra a la que debemos añadir los 60 millones de ahorros consolidados correspondientes a los programas que se habían puesto en marcha durante el año anterior; en total, los ahorros realizados suman 133 millones de euros en 2003, frente a los 108 millones de euros previstos.

El coste de explotación unitario del Grupo Iberia se situó en 7,94 céntimos de euro por AKO en el ejercicio 2003, lo que supone una disminución del 1,1% con relación al año anterior, a pesar de los fuertes incrementos que experimentaron los precios del combustible y de las tasas de navegación. Como ya se ha comentado, la evolución del coste unitario a lo largo del año 2003 fue muy positiva. Así, comparado con el año 2002, el coste unitario se incrementó en un 2,4% en el primer semestre de 2003, y alcanzó una reducción del 4,3% en el acumulado de los últimos seis meses del ejercicio.

Gestión de riesgos

Iberia, L.A.E. mantiene un programa de gestión global de sus Riesgos no Operativos, con el fin de limitar el potencial impacto de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio del combustible de aviación en los resultados de la compañía.



Con relación al coste del combustible, el conflicto bélico en Irak tuvo una fuerte influencia en el sector energético durante el año 2003. El ejercicio se caracterizó por una gran volatilidad de los precios del combustible, con unos niveles muy altos, sensiblemente mayores que los del año 2002. El precio medio fue de 29 dólares por barril en el año 2003, un 15% más alto que el año anterior, donde ya se registraron grandes subidas. Las coberturas que aseguran el precio del combustible llegaron al entorno del 80% del volumen de queroseno consumido en el primer semestre, y al entorno del 70% en el segundo semestre, asegurando el precio entre bandas de 23 y 26 dólares por barril. Esta política de coberturas y la depreciación del dólar frente al euro permitieron que el coste unitario del combustible de Iberia, L.A.E. se situara en 0,99 céntimos de euro por AKO en 2003, bajando un 0,7% respecto al año anterior.

Renovación de flota

El Plan de Renovación de Flota permite ofrecer más comodidad y nuevas prestaciones a los pasajeros, reduce el número de diferentes tipos de aviones, lo que facilita aumentar su utilización y la productividad de las tripulaciones, consigue importantes reducciones en los costes operativos unitarios y contribuye a reducir el impacto sobre el medio ambiente.

Desde junio de 2002, Iberia, L.A.E. opera únicamente con tres tipos de flota (familia A-320, MD-87/88 y B-757) en el medio radio, frente a los siete existentes antes de iniciarse el Plan de Renovación en 1998. Durante el año 2003 se han incorporado a la flota de medio radio cuatro nuevos aviones que operan en régimen de arrendamiento operativo: tres Airbus (un A-320 y dos A-321) y un MD-88.

En enero de 2003, tras analizar las últimas ofertas de los fabricantes Airbus y Boeing, Iberia, L.A.E. eligió el modelo Airbus A-340/600 para renovar su flota de largo radio. Así, firmó un contrato de compra con Airbus que va a permitir sustituir paulatinamente todos los aparatos del modelo Boeing B-747, conocido como "Jumbo", por nuevos aviones A-340/600. Los criterios económicos y financieros han sido decisivos en la elección, además de optar por la homogeneidad de la flota. El A-340/600 es la versión más moderna y de mayor capacidad de la familia Airbus A-340, pues dispone de 350 asientos en la configuración de Iberia, L.A.E., un centenar de plazas más que el A-340/300, versión de la que Iberia, L.A.E. ya opera 18 aparatos. Ambas versiones del A-340 comparten la misma certificación de tipo, lo que permite a los pilotos volar cualquiera de los dos modelos con la misma licencia.

Durante el pasado ejercicio, la compañía incorporó tres aviones Airbus A-340/600 a su flota de largo radio. Iberia, L.A.E. tiene firmados acuerdos con International Lease Finance Corporation (ILFC) y Airbus para la incorporación de otros siete nuevos aviones A-340/600 entre 2004 y 2005, y posee opciones de compra sobre otras cinco unidades del mismo modelo. El acuerdo firmado con Airbus contempla, además, que todos los A-340/600 que se incorporen cuenten con una garantía de valor residual a final de un periodo determinado aportada por Airbus. Este mecanismo permite no sólo obtener ahorros y facilidades de cara a su financiación, sino además obtener un alto grado de flexibilidad y ajustar de manera eficaz el tamaño de la flota a la evolución de la demanda. Cuando se complete la retirada de los aviones B-747, ya iniciada en 2003, Iberia, L.A.E. operará un único tipo de flota en las rutas de largo radio.

A finales de 2003, el Grupo Iberia disponía de un total de 149 aviones: 122 destinados a cubrir su red de corto y medio radio, y 27 a la de largo alcance.

Nuevas tecnologías

El Grupo Iberia continúa aplicando las nuevas tecnologías a su negocio con el fin de mejorar el servicio y reducir los costes.

Durante el año 2003, Iberia, L.A.E. logró un importante crecimiento en el uso del billete electrónico o "ciberticket", una iniciativa orientada a ofrecer una mayor comodidad a los 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, permite simplificar al máximo los trámites de reserva y compra, elimina los desplazamientos y supone, gracias a las promociones, un ahorro de dinero en muchas ocasiones. A lo largo de 2003, la compañía amplió el número de destinos donde es posible utilizar el billete electrónico, de modo que a finales de año era posible su uso en los vuelos que opera Iberia, L.A.E. desde cualquier punto de España a destinos de treinta países, además de todas las rutas domésticas (excepto el Puente Aéreo). En el ejercicio 2003 fueron emitidos cerca de tres millones trescientos setenta mil billetes electrónicos, lo que supone multiplicar por más de 4,5 veces la cifra del año anterior. En las ventas con origen en España del año 2003, los "cibertickets" representaron un 30% del total de los billetes emitidos.

En el año 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. Durante el año 2003 se extendió la instalación de estas máquinas a otros aeropuertos y hoteles de España. Las terminales de Madrid - Barajas y Barcelona - El Prat también cuentan ya con un sistema de facturación automática para el Puente Aéreo, que permite obtener billete, tarjeta de embarque y factura en una sola operación.

A principios de año se lanzó la nueva plataforma Iberia.com, con el objetivo de mejorar la venta y la relación con el cliente, aportándole valor añadido a lo largo de los diferentes procesos de reserva, compra e información online, así como mediante diferentes productos y servicios que Iberia, L.A.E. pone a su disposición, de una manera personalizada de acuerdo a su perfil y preferencias, derivándose por tanto un trato más individualizado que conlleva una mayor satisfacción del cliente. El renovado diseño del sitio de Iberia, L.A.E. en Internet permite la simplificación del proceso de reserva y ha incluido nuevas funcionalidades en los procesos de reserva y compra online, así como mejoras en la información y comunicación para los clientes, los usuarios de Iberia.com y los accionistas de la compañía. En el ejercicio 2003, Iberia.com experimentó un importante crecimiento en su volumen de negocio. A través de este canal propio, la compañía vendió casi 935.000 billetes, un 85,8% más que el año anterior, y sus ventas superaron los 159,5 millones de euros, lo que representa un incremento cercano al 60% respecto a 2002, manteniéndose como la página web con mayor volumen de ventas en España.

Iberia, L.A.E. fue, una vez más, la compañía pionera en España en incorporar un nuevo sistema de información para que los clientes puedan conocer los horarios y llegadas de todos los vuelos de su red mediante mensajes cortos (SMS) a teléfonos móviles. Este servicio es operativo desde 2003 para todas las compañías telefónicas que operan en España (Amena, Movistar y Vodafone). El nuevo servicio vino a cubrir las necesidades de los clientes y, además, facilitará una mejora en la productividad de Serviberia, puesto que al automatizar una parte de las llamadas que sólo demandaban información de horarios o llegadas, permite destinar más recursos del centro a atender llamadas que desemboquen en ventas.

Con la llegada de los nuevos Airbus A-340/600 en 2003, Iberia, L.A.E. puso en funcionamiento un nuevo paquete de servicios de comunicación por satélite, que pueden ser utilizados tanto por los pasajeros como por la tripulación. Gracias a la tecnología de vanguardia, los pasajeros de las clases First y Business pueden comunicarse con tierra no sólo mediante el teléfono de a bordo, sino también por medio del envío de mensajes cortos a móviles o correos electrónicos.

Acuerdos comerciales

El día 10 de diciembre de 2003, la Comisión Europea dio su aprobación formal a la alianza planteada por Iberia, L.A.E., British Airways y su franquiciada GB Airways, garantizando a las tres compañías aéreas la exención del Artículo 81(3) del Tratado Europeo durante seis años, sujeta a las condiciones que han considerado necesarias para mantener la competencia en las rutas entre España y Reino Unido.

Las compañías aéreas habían firmado un acuerdo de alianza en 2002, pendiente de la aprobación de las autoridades europeas, para trabajar de forma más coordinada en sus redes globales, incluyendo el competitivo mercado entre España y Reino Unido.

El acuerdo de alianza aprobado contempla la posibilidad de coordinar y eventualmente integrar las estrategias comerciales y de marketing, prácticas y procedimientos de distribución.

Las áreas a las que se extiende esta cooperación, entre otras, son:

- Planificación conjunta de las redes de vuelos, adaptando y optimizando las capacidades de ambas compañías a la demanda de los clientes.
- Combinación gradual de las actividades de ventas.
- Utilización de mecanismos de reparto de beneficios u otros mecanismos de cooperación económica.
- Aproximación conjunta en operaciones de carga, incluyendo precios, gestión de capacidades, ventas y actividades de handling.

La alianza permitirá obtener importantes sinergias para las compañías y ventajas para sus clientes, que podrán acceder a más destinos y horarios más convenientes, tendrán una mayor disponibilidad en lo que respecta al acceso a salas VIP, y mejorarán los procesos de conexión. Las redes de las compañías son complementarias en gran medida, de modo que los clientes del Grupo Iberia disfrutarán de una gama más amplia de rutas a Extremo y Medio Oriente, mientras que los de British Airways encontrarán mayor variedad en la oferta a América Latina.

Durante 2003, Iberia, L.A.E. mantuvo los rentables acuerdos establecidos con su compañía franquiciada Air Nostrum, que volvió a ser nombrada (por tercera vez en un período de cuatro años) "Mejor Compañía Europea de Aviación Regional 2003-2004" por la European Regions Airline Association (ERA), la asociación del sector aéreo regional más importante del mundo.

Iberia Regional Air Nostrum continuó desarrollando su rápida expansión, incrementando frecuencias y añadiendo nuevas rutas a su red de vuelos en los mercados doméstico y europeo. Simultáneamente, la compañía regional está renovando y ampliando su flota de aviones.

Externalización de funciones y desinversiones

Durante 2003, de acuerdo con la estrategia definida en el Plan Director en vigor, Iberia, L.A.E. alcanzó distintos acuerdos de venta de participaciones en sociedades y de otros activos que no estaban directamente vinculados a su negocio principal de transporte aéreo, o bien que le van a permitir alcanzar una mayor rentabilidad y eficiencia a través de la externalización de funciones.

En octubre de 2003, Iberia, L.A.E. y CAE firmaron un acuerdo por el que crean una empresa conjunta de entrenamiento aeronáutico, donde se entrenarán las tripulaciones de Iberia, L.A.E. y de terceras compañías. Según los términos del acuerdo, CAE aportó sus activos en la localidad madrileña de Alcalá de Henares e Iberia, L.A.E. los suyos en Barajas, así como las respectivas deudas asociadas, para la creación de la nueva empresa conjunta. Iberia, L.A.E. y CAE tendrán una participación aproximada del 20% y del 80% respectivamente de la nueva sociedad. Está previsto que la empresa conjunta inicie sus operaciones en los primeros meses de 2004, tras obtener los permisos correspondientes.

CAE es una empresa líder en la aportación de soluciones integradas de formación y tecnologías avanzadas de simulación y control para clientes tanto de la aviación civil como de la militar.

Dentro del rediseño del nuevo modelo de servicio a bordo y del conjunto de actividades relacionadas con el mismo, en diciembre de 2003, Iberia, L.A.E. anunció la venta de su participación del 70% en Iber-Swiss Catering, S.A. a Gate Gourmet International, titular del restante 30% del capital y una de las principales compañías del mundo en el sector de servicios de catering. El importe de la venta asciende a 23,5 millones de euros y, al cierre de este informe, la operación está sujeta a la aprobación del Tribunal de Defensa de la Competencia. El acuerdo alcanzado contempla, además de la venta de acciones, un contrato de servicios por el cual Gate Gourmet International proveerá a Iberia, L.A.E. de los servicios generales de catering en todo el mundo por un período de siete años. Asimismo, el acuerdo recoge la cooperación en diversas áreas relacionadas con el catering aéreo y, en particular, en el nuevo servicio a bordo de pago que Iberia, L.A.E. ha introducido en algunos de sus vuelos de corto y medio radio a partir de marzo de 2004.

El día 12 de diciembre, Iberia, L.A.E. e Iberojet firmaron un contrato de compraventa por el que la compañía se comprometía a vender su participación en Touroperador Viva Tours, S.A. así como la marca "Viva Tours" a Iberojet. La operación ha sido aprobada por las autoridades de Defensa de la Competencia en febrero de 2004. El precio total de la transacción asciende a 16,9 millones de euros. Con esta operación, el Grupo Iberia ha externalizado su herramienta de touroperación a través de un contrato de "outsourcing" con uno de los mayores especialistas de España, que va a diseñar el producto Viva Tours para la compañía en condiciones competitivas.

En junio de 2003, Iberia, L.A.E. llegó a un acuerdo con la empresa Teinver, perteneciente al Grupo Marsans, para las ventas del total de las marcas "Mundicolor" y de la participación accionarial del 18,7% que poseía en el touroperador Tiempo Libre. El importe de la venta, que fue autorizada por el Tribunal de la Competencia, ascendió a un total de 12 millones de euros (6 millones por la participación y 6 millones por la marca) y la plusvalía bruta generada fue de 11,5 millones de euros. Los acuerdos alcanzados permitirán que el Grupo Iberia mantenga la situación actual en cuanto a plazas y precios ofrecidos a Tiempo Libre.

Responsabilidad Social Corporativa

El Grupo Iberia es una de las compañías españolas más comprometidas en el ámbito de la acción social y más respetuosa con el medio ambiente.

La acción social de la compañía se asienta sobre tres pilares fundamentales: la acción social en colaboración con empleados, donde destaca la labor realizada por la ONG Mano a Mano, por la Asociación de Empleados Padres de Minusválidos (APMIB), y por la Fundación Tutelar APMIB; el apoyo a instituciones a través de acuerdos de patrocinio (como son los suscritos con la AEI, ONT, Ministerio de Asuntos Sociales y la Fundación Ilusiones, entre otros); y proyectos en colaboración con clientes (Cruz Roja Española, Special Olympics).

Iberia, L.A.E. también ofrece apoyo a los principales eventos culturales. Así, entre otras actuaciones realizadas durante 2003, se alcanzó un acuerdo con la Xunta de Galicia para el patrocinio del Xacobeo 2004, se firmó un convenio con la Fundación Gala-Salvador Dalí, a través del cual se ha incorporado al Consejo Promotor del Año Dalí 2004, y también se incorporó al grupo de patrocinadores del Forum Barcelona 2004.

El extenso plan de renovación de la flota aérea que está desarrollando Iberia, L.A.E. constituye un elemento clave en la reducción del impacto medioambiental. Además, la compañía ha continuado trabajando para lograr una eficiente gestión medioambiental en todas sus operaciones de tierra. Así, en septiembre de 2003, Iberia, L.A.E. obtuvo la Certificación del Sistema de Gestión Medioambiental según la norma UNE-EN ISO 14001 de AENOR en los servicios de handling que presta en treinta y nueve aeropuertos españoles (ver memoria específica sobre actuaciones medioambientales).

Cambios en los Órganos de Gobierno

El día 12 de junio de 2003, tras la aprobación de la Junta General de Accionistas, D. Fernando Conte García asumió la Presidencia de Iberia, L.A.E. en sustitución de D. Xabier De Irala, de acuerdo con la decisión tomada por el Consejo de Administración celebrado el día 9 de mayo.

El Consejo de Administración de Iberia, L.A.E. decidió, en su reunión celebrada el 25 de septiembre de 2003, la remodelación de las Comisiones de Auditoría, de Nombramientos y Retribuciones, y de Seguridad con el objetivo de dotarlas de mayor eficacia en su actuación. Así, los consejeros independientes D. Antonio Masa Godoy y D. José Manuel Fernández Norriella se incorporaron a la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, mientras que la Comisión de Auditoría fue ampliada con la entrada de D. Gregorio Villalabeitia Galarraga, consejero designado por el BBVA. También se reforzó la Comisión de Seguridad, con la incorporación de D. Jorge Pont Sánchez, consejero designado por El Corte Inglés. (Ver memoria específica).

2 Evolución operativa de las Áreas de Gestión

2.1. TRANSPORTE

Las estadísticas que se presentan a continuación corresponden a la evolución de la actividad de transporte aéreo de pasajeros y carga de Iberia, L.A.E. en el ejercicio económico 2003.

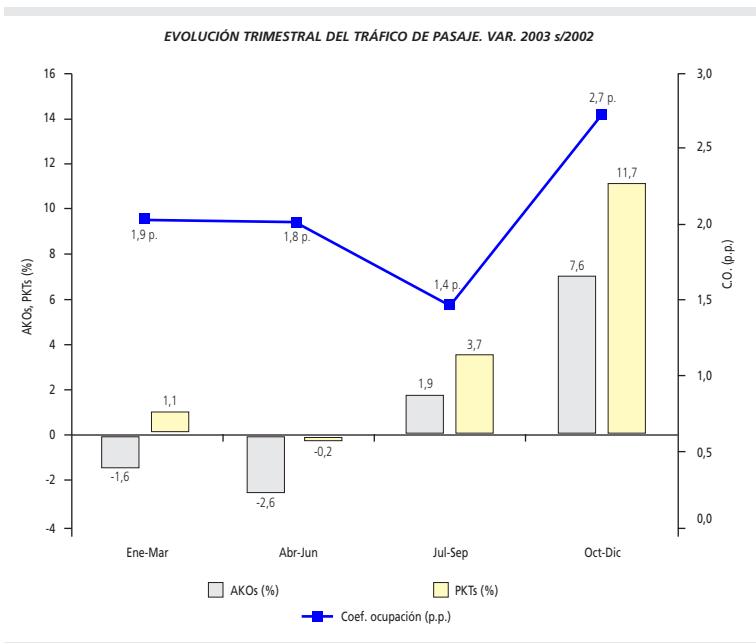
A partir de enero de 2003, Iberia, L.A.E. elabora sus estadísticas de tráfico de pasaje extendiendo el criterio de sector, que responde a la agrupación geográfica de tramos, a toda la red de la compañía. Para que la comparación con el año anterior sea homogénea, los datos del año 2002 publicados en este informe también recogen la actividad agrupada de acuerdo al nuevo criterio de sector. Así, según el criterio anterior, en el caso de un pasajero que viajara de Barcelona a Miami vía Madrid se contabilizaban ambos tramos en el largo radio. Según el criterio actual, el tramo Barcelona-Madrid correspondería al sector doméstico y el Madrid-Miami al sector de largo radio.

2.1.1. PRODUCCIÓN Y TRÁFICO DE PASAJE

2003 fue un año difícil para el sector aéreo, que volvió a evidenciar su conocida dependencia de factores exógenos. Durante los primeros meses del ejercicio, la recuperación del tráfico aéreo, que había atravesado la mayor crisis de su historia tras los atentados del 11 de septiembre de 2001, estuvo lastrada por la incertidumbre que generó el escenario prebélico y por el estancamiento económico de Estados Unidos y algunos países de Europa. Al inicio de la guerra en Irak el 20 de marzo, le sucedió la inesperada irrupción del SARS (Síndrome Respiratorio Agudo Severo), que tuvo una gran repercusión en la industria aérea, sobre todo durante el segundo trimestre. A lo largo de la segunda mitad del año, a medida que estos factores fueron superados y fue mejorando la situación económica, el tráfico aéreo mundial fue recuperándose paulatinamente, registrando crecimientos generalizados en el último trimestre, pero sin llegar a equilibrar los datos anuales.

En el año 2003, según las estadísticas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la demanda internacional de pasaje disminuyó un 2,4% respecto al año anterior, frente a un ligero aumento de la oferta (0,1%); en consecuencia, el coeficiente de ocupación se redujo 1,8 puntos porcentuales con relación a 2002, situándose en el 72,2%.

En este complicado entorno, el número de pasajeros-kilómetro transportados (PKTs) por Iberia, L.A.E. aumentó un 4,0% en el conjunto de 2003, con un incremento de la capacidad, en términos de asientos-kilómetro ofertados (AKOs), del 1,3% respecto al año precedente. De este modo, la compañía mejoró el coeficiente de ocupación de pasaje en 1,9 puntos porcentuales, alcanzando el 75,0%. Estos buenos datos se lograron gracias a la flexibilidad y el acierto de la compañía para ajustar su programa, acompañando la evolución de la oferta al comportamiento de la demanda en los distintos mercados. También influyó favorablemente la limitada exposición de Iberia, L.A.E. a las zonas más perjudicadas por los factores comentados anteriormente (Lejano Oriente, Norteamérica y Medio Oriente). El crecimiento del tráfico fue progresando durante la segunda mitad del año.



La oferta de Iberia, L.A.E., comparada con el año anterior, presentó disminuciones en los primeros seis meses del año, e incrementos progresivos en el segundo semestre. En el acumulado anual, los AKOs subieron de forma moderada en los tres sectores, correspondiendo el mayor incremento (1,5%) a las rutas de medio radio internacional. La longitud de la etapa media de pasaje creció ligeramente (0,2%) respecto a 2002, situándose en 1.644 kilómetros.

Tras analizar la tendencia de la demanda en los distintos mercados, a partir del mes de marzo la compañía recortó el programa previsto inicialmente, fundamentalmente en el sector de medio radio internacional, donde el tráfico había tenido una respuesta peor y la presión competitiva era muy fuerte. En consecuencia, la compañía decidió aplazar la recepción de tres nuevos aviones destinados a esta red. Posteriormente, sobre ese programa ya reducido, se fueron realizando ajustes mensuales tácticos, para adaptarse a la evolución de los mercados.

Así, Iberia, L.A.E. aplazó el lanzamiento de algunas rutas y redujo frecuencias en determinados vuelos nacionales los fines de semana, así como en algunos vuelos troncales europeos, ampliando su oferta en aquellos destinos europeos con mejor comportamiento. Iberia, L.A.E. comenzó a operar algunos enlaces nuevos, tales como: Madrid - Atenas en vuelo directo, Sevilla - París, Madrid - Bolonia y Madrid - Tánger, éstos dos últimos operados anteriormente por Iberia Regional Air Nostrum, y aumentó frecuencias a algunos destinos como París y Venecia.

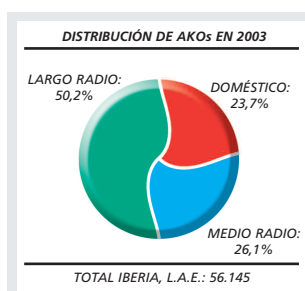
En la red de largo radio, se realizaron algunos ajustes en la oferta latinoamericana durante el primer semestre del año, concretamente en Argentina y, sobre todo, en Venezuela, donde el tráfico había disminuido por la inestabilidad existente en el país. Dichas reducciones se fueron eliminando en la segunda mitad del año, según fue mejorando la situación.

En el sector doméstico, continuando con la estrategia iniciada el pasado año, se realizaron ajustes adicionales en los vuelos entre la Península y las Islas Canarias, creciendo la oferta en los enlaces con las islas Baleares y, sobre todo, en las rutas que unen Madrid y Barcelona con otros destinos del interior de la Península. No obstante, Iberia, L.A.E. incrementó puntualmente su oferta de vuelos entre la Península y los archipiélagos balear y canario durante los períodos vacacionales de Semana Santa, verano y Navidad.

La distribución por sectores de los AKOs es la siguiente:

	MILLONES DE AKOs			
	2003	2002	Dif. s/A.A.	% s/A.A.
MADRID-BARCELONA	1.937	1.890	47	2,5
PENÍNSULA-CANARIAS	5.010	5.155	(145)	(2,8)
MADRID-PENÍNSULA (*)	3.008	2.863	145	5,1
RESTO DOMÉSTICO	3.368	3.289	79	2,4
DOMÉSTICO	13.323	13.197	126	1,0
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	974	848	126	14,9
PAÍSES U.E.	12.687	12.666	21	0,2
OTROS PAÍSES EUROPEOS	961	894	67	7,5
MEDIO RADIO	14.622	14.408	214	1,5
AMÉRICA NORTE	6.511	6.323	188	3,0
AMÉRICA CENTRO	13.369	13.563	(194)	(1,4)
AMÉRICA SUR	7.312	6.896	416	6,0
ÁFRICA SUR Y RESTO	1.008	1.018	(10)	(1,0)
LARGO RADIO	28.200	27.800	400	1,4
TOTAL IBERIA, L.A.E.	56.145	55.405	740	1,3

(*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.



Iberia, L.A.E. y la compañía aérea regional Air Nostrum continuaron desarrollando el acuerdo de franquicia que les ha unido comercialmente desde 1997. Así, Iberia Regional Air Nostrum siguió ampliando su oferta europea mediante el aumento de frecuencias y la apertura de nuevas rutas, como los enlaces entre Barcelona y las ciudades de Basilea, Hamburgo, Pisa, Stuttgart; los enlaces entre Madrid y Bruselas, Hannover, Niza, Toulouse y Turín; y las rutas Alicante - París, Santiago de Compostela - París y Valencia - Zurich. En el mercado doméstico, Iberia Regional Air Nostrum comenzó a operar, desde junio de 2003, la ruta Santiago de Compostela - Valencia; desde septiembre, la ruta Barcelona - La Rioja, y, desde octubre, Madrid - La Rioja y Santiago de Compostela - Sevilla. Además, la compañía regional también operó vuelos adicionales en los períodos vacacionales.

En 2003, la red comercial de Iberia, L.A.E., incluyendo los vuelos operados por su franquiciada Air Nostrum, cubría la mayor parte de los destinos nacionales y un total de sesenta y cinco destinos internacionales distribuidos en 41 países.

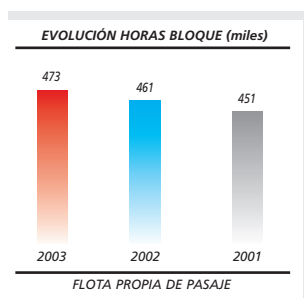
Además, a lo largo del ejercicio 2003 Iberia, L.A.E. continuó desarrollando los acuerdos de código compartido firmados con otras compañías con anterioridad, que le permiten ampliar el número de destinos ofrecidos a sus clientes. Así, se incorporaron nuevas rutas en los acuerdos con British Airways y GB Airways, hasta alcanzar un total de 57 enlaces. También se ampliaron vuelos en los acuerdos con TAP Air Portugal, Lan Chile, Swiss y SN Brussels. Además, Iberia, L.A.E. firmó un nuevo acuerdo de código compartido con la compañía danesa Maersk, para volar desde Barcelona y Madrid a Copenhague.

La producción propia de Iberia, L.A.E., medida en términos de horas bloque, superó en un 2,7% a la del año 2002.

PRODUCCIÓN

HORAS BLOQUE FLOTA DE PASAJE

	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
FLOTA PROPIA	472.855	460.588	12.267	2,7
WET LEASE	-	-	-	-
OTROS ALQUILERES	12	116	(104)	(89,7)
IBERIA, L.A.E.	472.867	460.704	12.163	2,6



El número de pasajeros transportados por Iberia, L.A.E. en el conjunto de su red aumentó un 3,8% con relación a 2002, principalmente como consecuencia de la mejora en los coeficientes de ocupación. El número de pasajeros transportados se incrementó un 2,1% en los vuelos internacionales y un 5,1% en los vuelos domésticos. En este último caso, el aumento también estuvo favorecido por una participación mayor de las rutas interiores de la Península.

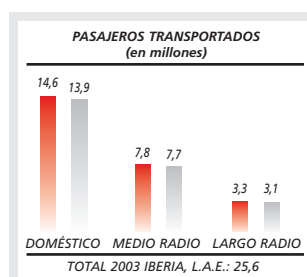
La distribución de los pasajeros transportados fue la siguiente:

PASAJEROS TRANSPORTADOS

EN MILES

	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
MADRID-BARCELONA	2.793	2.720	73	2,7
PENÍNSULA-CANARIAS	2.213	2.204	9	0,4
MADRID-PENÍNSULA (*)	5.129	4.725	404	8,6
RESTO DOMÉSTICO	4.446	4.225	221	5,2
DOMÉSTICO	14.581	13.874	707	5,1
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	281	217	64	29,5
PAÍSES U.E.	6.977	6.976	1	0,0
OTROS PAÍSES EUROPEOS	498	471	27	5,7
MEDIO RADIO	7.756	7.664	92	1,2
AMÉRICA NORTE	784	762	22	2,9
AMÉRICA CENTRO	1.745	1.749	(4)	(0,2)
AMÉRICA SUR	644	534	110	20,6
ÁFRICA SUR Y RESTO	103	98	5	5,1
LARGO RADIO	3.276	3.143	133	4,2
TOTAL IBERIA, L.A.E.	25.613	24.681	932	3,8

(*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.



Respecto al año 2002, los PKTs aumentaron en un 3,6% en el sector doméstico, y en un 4,2% en el agregado de los vuelos internacionales. En el sector de largo radio, el crecimiento de la demanda fue del 5,4%, impulsado fundamentalmente por el fuerte crecimiento del tráfico en el Atlántico Sur. La demanda del sector doméstico fue la que mostró un comportamiento más estable a lo largo del año.

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

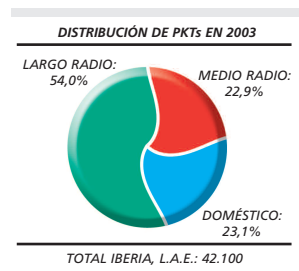
PASAJEROS-KILÓMETRO TRANSPORTADOS

MILLONES DE PKTs

	2003	2002	Dif. s/A.A.	% s/A.A.
MADRID-BARCELONA	1.346	1.311	35	2,7
PENÍNSULA-CANARIAS	3.908	3.899	9	0,2
MADRID-PENÍNSULA (*)	2.061	1.895	166	8,8
RESTO DOMÉSTICO	2.403	2.275	128	5,6
DOMÉSTICO	9.718	9.380	338	3,6
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	639	528	111	21,0
PAÍSES U.E.	8.448	8.459	(11)	(0,1)
OTROS PAÍSES EUROPEOS	568	544	24	4,4
MEDIO RADIO	9.655	9.531	124	1,3
AMÉRICA NORTE	5.242	5.072	170	3,4
AMÉRICA CENTRO	10.549	10.628	(79)	(0,7)
AMÉRICA SUR	6.105	5.065	1.040	20,5
ÁFRICA SUR Y RESTO	831	794	37	4,7
LARGO RADIO	22.727	21.559	1.168	5,4
TOTAL IBERIA, L.A.E.	42.100	40.470	1.630	4,0

(*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.

En el ejercicio 2003, Iberia, L.A.E. alcanzó un coeficiente de ocupación de pasaje del 75,0% en el conjunto de los vuelos operados, el nivel más alto en la historia de la compañía, superando en 1,9 puntos porcentuales al del año precedente. La compañía también superó sus coeficientes de ocupación históricos más altos en los meses de agosto, noviembre y diciembre.



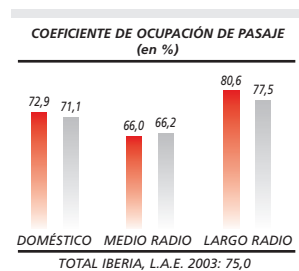
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN DE PASAJE

EN PORCENTAJE

	2003	2002	Dif. s/A.A. (**)
MADRID-BARCELONA	69,5	69,4	0,1
PENÍNSULA-CANARIAS	78,0	75,6	2,4
MADRID-PENÍNSULA (*)	68,5	66,2	2,3
RESTO DOMÉSTICO	71,4	69,2	2,2
DOMÉSTICO	72,9	71,1	1,9
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	65,5	62,2	3,3
PAÍSES U.E.	66,6	66,8	(0,2)
OTROS PAÍSES EUROPEOS	59,1	60,9	(1,8)
MEDIO RADIO	66,0	66,2	(0,1)
AMÉRICA NORTE	80,5	80,2	0,3
AMÉRICA CENTRO	78,9	78,4	0,5
AMÉRICA SUR	83,5	73,4	10,0
ÁFRICA SUR Y RESTO	82,4	77,9	4,5
LARGO RADIO	80,6	77,5	3,0
TOTAL IBERIA, L.A.E.	75,0	73,0	1,9

(*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.

(**) Las diferencias en puntos porcentuales parecen no cuadrar debido al redondeo.



En el acumulado anual, destacó la mejora de 3,0 puntos conseguida en las rutas intercontinentales, cuyo coeficiente de ocupación se elevó hasta el 80,6%. En América del Sur la subida fue de 10 puntos. El coeficiente de ocupación del sector internacional de medio radio fue el que registró una mejor evolución a lo largo de 2003, tras un primer trimestre malo, de modo que el dato acumulado permaneció casi en el mismo nivel del año precedente. En el sector doméstico, el coeficiente se situó en el 72,9%, subiendo 1,9 puntos con relación a 2002.

2.1.2. INGRESOS DE TRÁFICO DE PASAJE

El ingreso medio por PKT (yield) de Iberia, L.A.E. experimentó una bajada del 7,3% en el año 2003. La apreciación de euro frente a otras monedas, en particular el dólar, fue el principal motivo del descenso del yield en los vuelos de largo radio, mientras que la sobrecapacidad, la fuerte competencia de las compañías de bajo coste y el retroceso del tráfico de negocios explican la reducción del ingreso medio por PKT en el sector de medio radio internacional. Asimismo, aumentó la presión competitiva sobre los precios en el mercado doméstico, lo que condujo a Iberia, L.A.E. a introducir una nueva estructura tarifaria para sus vuelos domésticos desde el mes de marzo. El yield, no obstante, tuvo un mejor comportamiento en la segunda mitad del año respecto al acumulado de los seis primeros meses de 2003.

El desglose por sectores comerciales del ingreso medio por PKT (o yield) durante 2003, y su comparación con el año 2002, es el siguiente:

INGRESOS POR PASAJEROS-KILÓMETRO TRANSPORTADO				CÉNT. DE EUROS
	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
DOMÉSTICO	13,12	13,62	(0,50)	(3,7)
MEDIO RADIO	10,91	11,82	(0,91)	(7,7)
LARGO RADIO	4,52	5,00	(0,48)	(9,6)
TOTAL IBERIA, L.A.E	7,97	8,60	(0,63)	(7,3)

El ingreso medio por AKO correspondiente al conjunto de la red de la compañía descendió un 4,8% respecto a 2002. La subida lograda en el coeficiente de ocupación (1,9 puntos) compensó parcialmente la caída del yield.

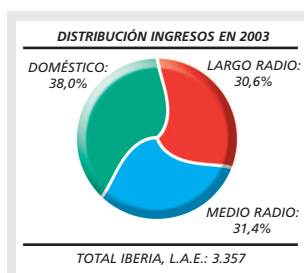
El siguiente cuadro muestra el desglose por sectores del ingreso medio por AKO:

INGRESOS POR ASIENTO-KILÓMETRO OFERTADO				CÉNT. DE EUROS
	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
DOMÉSTICO	9,57	9,68	(0,11)	(1,1)
MEDIO RADIO	7,20	7,82	(0,62)	(7,9)
LARGO RADIO	3,65	3,88	(0,23)	(5,9)
TOTAL IBERIA, L.A.E	5,98	6,28	(0,30)	(4,8)

En el ejercicio 2003, los ingresos por tráfico de pasaje de Iberia, L.A.E. disminuyeron un 3,6% respecto al año anterior. Los ingresos de pasaje registraron descensos del 6,5% y del 4,6% en los sectores de medio radio internacional y largo radio, respectivamente, siendo más moderada la reducción en el caso del sector doméstico, un 0,2%.

La distribución por sectores de los ingresos por tráfico de pasajeros fue la siguiente:

INGRESOS DE PASAJE	MILLONES DE EUROS			
	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
DOMÉSTICO	1.275,3	1.277,3	(2,0)	(0,2)
MEDIO RADIO	1.053,4	1.126,5	(73,1)	(6,5)
LARGO RADIO	1.028,1	1.077,6	(49,5)	(4,6)
TOTAL IBERIA, L.A.E.	3.356,8	3.481,4	(124,6)	(3,6)



2.1.3. CARGA

Durante el año 2003, Iberia Carga tuvo que hacer frente a la debilidad económica existente, especialmente durante los nueve primeros meses del año. Este panorama de estancamiento económico afectó a Estados Unidos y a algunos países del Cono Sur Americano, situación que influyó negativamente en la actividad de esta unidad de negocio. A medida que se iniciaba la recuperación económica a escala mundial, la situación de Iberia Carga fue mejorando, mostrando alentadores signos de recuperación en el último trimestre de año. De esta forma, en el conjunto del año se registró un incremento de la actividad del 2,1% en términos de toneladas-kilómetro transportadas (TKTs) respecto al año anterior.

La debilidad de los mercados de los principales países europeos en su faceta exportadora, más acusada en la primera mitad del año y que ya se había puesto de manifiesto a finales del año 2002, condujo a un descenso de los ingresos de tráfico en un 3,0% respecto al año precedente.

Los ingresos unitarios se vieron afectados por la depreciación del dólar frente al euro, ya que aproximadamente la cuarta parte de los ingresos de Iberia Carga están referidos a la moneda americana. Así, los ingresos de tráfico disminuyeron en 6,9 millones de euros con relación al año anterior, a pesar del incremento en el volumen de carga transportada.

Iberia Carga continuó utilizando La Habana como plataforma de tránsitos hacia otros destinos del área, como México y países de Centro América.

En el mes de marzo, el Consejo de Administración de Correos adjudicó a Iberia Carga el servicio de transporte aéreo de correspondencia entre la Península y Canarias, para garantizar la calidad y la rapidez en el transporte, curso y distribución de los envíos de correspondencia que Correos transporta durante todo el año entre la Península y el archipiélago canario.

El 28 de julio de 2003, Iberia Carga obtuvo de AENOR la Certificación de Calidad según la norma ISO 9001:2000, en sus actividades de reservas y control de espacio, aceptación de mercancías, preparación de vuelos y entrega en terminal de carga. La nueva normativa añade nuevos requerimientos, entre los que destacan: una mejor estructura del sistema de calidad que garantiza la mejora continua en los productos y servicios; una mejor definición de la formación necesaria para los medios humanos, así como el análisis de la eficacia de dicha formación; un refuerzo de la importancia de la figura del cliente en los procesos relacionados con la actividad de carga, mejorando los cauces de comunicación necesarios para conocer sus opiniones sobre productos y servicios, su nivel de satisfacción y la eficacia de la resolución de sus reclamaciones.

En referencia al desarrollo de sistemas, durante el año 2003 finalizó la implantación del sistema de gestión de ingresos de carga. Y, por otra parte, Iberia Carga implantó un nuevo sistema informático que permite realizar un seguimiento continuo de los envíos de correos que se realizan por avión desde España. En un corto plazo se aplicará a todos aquellos destinos que se realicen desde Europa, extendiéndose, en el futuro, a los destinos intercontinentales.

Los principales parámetros de actividad son los siguientes:

CARGA

	2003	2002	Dif. s/A.A.	% s/A.A.
TKOs (MILLONES)	1.269	1.307	(38)	(2,9)
BODEGAS	1.151	1.200	(49)	(4,1)
CARGUEROS	118	107	11	10,3
TKTs (MILLONES)	868	850	18	2,1
BODEGAS	814	798	16	2,0
CARGUEROS	54	52	2	3,8
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN (%)	68,4	65,0	3,4	5,1
BODEGAS	70,6	66,5	4,1	6,2
CARGUEROS	46,4	48,6	(2,2)	(4,5)
INGR. MEDIO TKT (CÉNT. /TKT)	25,47	26,81	(1,3)	(5,0)
INGRESOS DE CARGA (MILLONES €)	221,1	228,0	(6,9)	(3,0)
PLANTILLA EQUIVALENTE (Nº PERSONAS)	1.079	1.104	(25)	(2,3)

2.2. HANDLING

En el ejercicio 2003, la actividad total de este negocio, en términos de aviones ponderados atendidos, logró un incremento del 5,5% sobre el año anterior. Esta mejora en la producción se registró en todos los grupos de compañías (nacionales, extranjeras y la propia Iberia, L.A.E.), y vino dada por la recuperación progresiva del tráfico aéreo tras la prolongada crisis iniciada en septiembre de 2001. La actividad para terceras compañías aumentó en cerca de 17.900 aviones ponderados, cifra que representa una subida del 8,6% respecto al año 2002, mientras que la actividad para la propia Iberia, L.A.E. se incrementó en más de cinco mil setecientos aviones ponderados (2,6%).

Los ingresos de explotación, incluyendo la facturación interna al negocio de "Línea Aérea", superaron los 530 millones de euros en 2003, aumentando en 46 millones (9,6%) respecto al año anterior. Este notable incremento se explica por la recuperación de la actividad, por la facturación de un mayor número de servicios complementarios, derivados de la nueva normativa de la Unión Europea sobre el manejo de equipajes, y por la adecuación de los precios.

En el ejercicio 2003 se registró un incremento considerable de la "Tarifa H", implantada por AENA en enero de 2002 para cobrar el uso de los espacios e instalaciones aeroportuarias, que afectó tanto a ingresos como a gastos, dado que el área " Handling " traslada íntegramente y sin margen este coste a las compañías a las que atiende.

La plantilla media anual aumentó en 617 empleados equivalentes respecto al año 2002, aumentando la plantilla fija a tiempo completo en 278 empleados, incrementándose la plantilla fija a tiempo parcial en 592 empleados equivalentes, y disminuyendo el personal eventual en 253 personas equivalentes. El crecimiento de plantilla producido se debe principalmente al aumento de actividad y a las nuevas funciones que se están realizando, como el manejo de equipajes para funciones de seguridad, que han supuesto 161.991 horas contratadas, y en el "conteo" de equipajes con 211.146 horas.

Se han tomado iniciativas que han mejorado todos los parámetros de calidad de Iberia Handling: puntualidad, tiempo de espera en facturación y tiempo de entrega de equipajes.

En septiembre de 2003, tras casi dos años de trabajo, Iberia, L.A.E. obtuvo la Certificación del Sistema de Gestión Medioambiental según la norma UNE-EN ISO 14001 de AENOR, implantado simultáneamente en los 39 aeropuertos nacionales donde realiza su actividad de handling de pasajeros y rampa.

Los objetivos del PROICO se cubrieron en un 102%, logrando apreciables ahorros de coste gracias a los programas de reducción del gasto que se han ido adoptando y a la disminución generalizada del número de incidencias en los aeropuertos.

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

HANDLING				
	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
AVIONES PONDERADOS ATENDIDOS (MILES)	454,9	431,4	23,5	5,4
INGRESOS HANDLING A TERCEROS (MILLONES €)	270,0	232,9	37,1	15,9
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (MILLONES €)	530,8	484,2	46,6	9,6
INGRESOS EXPLOTACIÓN/AVIÓN POND. (€)	1.166,7	1.122,5	44,2	3,9
PRODUCTIVIDAD (HORAS TOT./AVIÓN POND.)	32,09	31,40	0,7	2,2
PLANTILLA EQUIVALENTE (Nº PERSONAS)	8.523	7.906	617	7,8

2.3. MANTENIMIENTO

La Dirección de Material de Iberia, L.A.E. (Iberia Mantenimiento) 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.

Las labores de mantenimiento de aviones de las distintas flotas representaron una mayor ocupación de los hangares en el ejercicio económico 2003, alcanzándose el centenar de revisiones mayores de tipo C, D, E y IL. Del total de revisiones mayores, aproximadamente el 15% se realizó a terceros.

Conjuntamente con las revisiones programadas, se desarrollaron otras actividades necesarias para garantizar la seguridad aérea y cumplir con las nuevas normativas implantadas por las Autoridades Aeronáuticas. En este sentido se procede al refuerzo de todas las cabinas de pilotos, con objeto de evitar la intrusión de personas no autorizadas en las mismas durante el vuelo. Dicha normativa afecta a la totalidad de la flota.

Durante el ejercicio se introdujo la cuarta cadena de revisiones mayores en el hangar 6, dedicada a aviones de la serie MD-80. Esta iniciativa permitió agilizar los trabajos de densificación, de instalación de nuevos sistemas de navegación y de protección de hielo claro, de mantas de aislamiento y de bodegas de clase C, con objeto de adaptarse y cumplir con las exigencias de las normativas aplicables.

Con respecto al Taller de Motores, revisaron 117 motores, un hito en la capacidad productiva de estas instalaciones, y se completaron las acciones encaminadas a incrementar la lista de capacidades con la incorporación del CF34-3A/-3B.

Con objeto de integrar los procesos informáticos, facilitar la disponibilidad de la información y el tratamiento de datos, se implantó el sistema informático SAPR/3 Aerospace & Defense. Su desarrollo permite ofrecer el mejor servicio al cliente, agilizar los procesos y unificar el sistema con el estándar de la industria.

En referencia a la Subdirección de Desarrollo y Ventas, sus actuaciones se concretaron en la consolidación de la cartera de clientes, la prospección de nuevos mercados y la incorporación de nuevos clientes. En el mercado de terceros, destacó la firma de contratos con AAR Aircraft Component Services, Air Nostrum, Iberworld, LTE International Airways, LTU, Meridiana, MK International Airways, OMNI Air International, Onur Air, Olympic Airways, Spanair, TACA International Airlines, Transmeridian Airlines y Turkmenistan Airlines.

Respecto a los servicios realizados en virtud de acuerdos consolidados, se ejecutaron trabajos de mantenimiento sobre motores, aviones y componentes a operadores, fabricantes y arrendadores: Air Anatolia, Air Luxor, Alianza Summa, Atlas International, Cameroon Airlines Cebu Pacific, Fly Air, Free Bird Airlines, GAMCO, General Electric, Gulf Air, Irán Air, Polar Air Cargo, Rolls Royce, Royal Jordanian, Royal Nepal Airlines, Santa Barbara, TAP Air Portugal, The CIT Group o Yemenia entre otros.

En referencia a las certificaciones concedidas a nuestra empresa, en el mes de noviembre, Iberia, L.A.E. recibió de AENOR la certificación ISO 9001:2000, una vez realizada la transición a la nueva norma desde la anterior, ISO 9002:1994, que ya poseía la Dirección de Material desde 2002, y superada la correspondiente auditoria de certificación. Además de mantener las certificaciones que ya poseía la Dirección de Material en 2002, Autoridades Aeronáuticas de nuestros clientes (por ejemplo, Licencia Dirección General de Aviación Civil chilena o inclusión de flota A-340 en Certificado de la Aviación Civil China).

Los principales parámetros de actividad han tenido la siguiente evolución:

MANTENIMIENTO				
	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
NÚMERO DE REVISIONES	244	210	34	16,2
HH PRODUCCIÓN PLANTILLA PROPIA (MILES)	2.804	2.697	107	4,0
MOI/MOD (%)	36,0	50,2	(14,2)	(28,3)
INGRESOS ASISTENCIA TÉCNICA (MILLONES €)	104,0	91,3	12,7	13,9
INGRESOS EXPLOTACIÓN EXTERNOS (MILLONES €)	112,5	97,5	15,0	15,4
PLANTILLA EQUIVALENTE (Nº PERSONAS)	3.898	3.831	67	1,7

2.4. SISTEMAS

El proyecto de más envergadura del ejercicio económico 2003 se llevó a cabo en el área de Mantenimiento, con la puesta en producción de "IMAGINA", que supuso implantar un ERP (SAP R/3) para dar soporte a la producción, abarcando las siguientes funciones: planificación centralizada; gestión de finanzas, facturación y control económico; gestión de materiales; gestión del taller de motores; gestión de la documentación técnica; y gestión de la información de negocio. La implantación de este ERP conlleva la renovación y modernización completa del modelo de procesos de la Dirección de Material.

También cabe destacar, en el área de Relación con el Cliente, la puesta en explotación del nuevo sistema de Customer Relationship Management (CRM), que soporta todas las acciones de marketing, incluyendo el marketing personalizado, con acciones individualizadas orientadas a cada cliente en función de su relación con la compañía ó sus hábitos de consumo, entre otras aplicaciones.

En el área de Recursos Humanos, se desarrolló una nueva versión del portal del empleado, integrada en el portal corporativo, que incluye nuevas funcionalidades. Asimismo entró en funcionamiento el área específica de servicios para tripulantes, que les permite realizar todas las operaciones necesarias, tales como la consulta de servicios, o programaciones fuera de la base, desde cualquier PC conectado en red en cualquier parte del mundo. También se puso en marcha un nuevo sistema de nómina para directivos, que está basado en un ERP de SAP.

En el área de Control y Administración, se implantó el nuevo sistema de Activos fijos y el de Cuentas a pagar y a cobrar, finalizando así la implantación del ERP de ORACLE, que soporta todo el área contable de la compañía. También se implantó un nuevo sistema para la elaboración de los presupuestos de la compañía.

En el año 2003 se puso en producción un nuevo Data Warehouse con la información de las reservas de Amadeus, que facilita la extracción de la información necesaria para la toma de decisiones en la Dirección Comercial. Por otra parte, fue implantado un nuevo sistema de reembolsos para las agencias de viaje en España, que permite una mayor eficiencia y productividad en estos procesos.

Finalmente, en el área de Sistemas, la acción de más relevancia fue la inauguración de un nuevo centro de respaldo ante contingencias que permitirá la operación sin interrupciones del servicio, frente a cualquier contingencia o accidente que se pueda producir.

Siguiendo la política de Calidad, se ha conseguido la certificación ISO 9000:2000 tanto para el área de Desarrollo como para el área de Producción, que ya estaba certificada con la norma antigua.

Durante el año 2003 fueron instalados 2.007 PCs de sobremesa y 50 portátiles, la cifra más alta en la historia de Iberia, L.A.E., debido a la necesidad de nuevas estaciones de trabajo que requería la puesta en producción de los sistemas IMAGINA y CRM.

En 2003, la plantilla media equivalente de Iberia Sistemas se mantuvo en el mismo nivel del año anterior: 528 empleados.

2.5. DESARROLLO DE PROYECTOS

2.5.1. CRM

El principal objetivo del proyecto CRM ("Customer Relationship Management") es conseguir reconocer el valor de nuestros clientes en todos los puntos de contacto con la compañía, con el fin de mejorar el servicio prestado, teniendo un impacto positivo en la rentabilidad.

Durante el ejercicio 2003 finalizó el diseño y desarrollo de las principales funcionalidades del modelo, y comenzó la fase de implantación y despliegue geográfico.

Entre los primeros resultados, Iberia, L.A.E. ha conseguido integrar la información de sus clientes, que residía en múltiples aplicaciones, en una única gran base de datos, capaz de:

- Mejorar el conocimiento de nuestros clientes.
- Facilitar el desarrollo de acciones de fidelización, entre las que cabe destacar el lanzamiento de campañas de marketing relacional con propuestas de valor concretas a nuestros clientes.
- Garantizar que nuestros empleados dispongan de la información necesaria en todos los puntos de contacto, para poder ofrecer un mejor servicio a nuestros clientes.
- Integración online de funcionalidades del programa IB Plus en Iberia.com.

Adicionalmente, se ha puesto en marcha un ambicioso plan de formación dirigido al personal en contacto con los clientes (6.000 empleados), que incluye tanto aspectos de actitud en la relación con el cliente como operativos y procedimentales.

La implantación de las funcionalidades CRM comenzó en septiembre del año 2003 en el aeropuerto de Valencia y la puesta en operación del Call Center de Venta Telefónica, obteniendo resultados muy satisfactorios. Para el primer semestre de 2004, está previsto terminar el despliegue geográfico en todo la red, siendo Madrid y Barcelona los primeros aeropuertos objetivo de esta fase de implantación.

Hasta el año 2003 la inversión total en el proyecto ascendió a 14,7 millones de euros. Para el año 2004 está planificada una inversión de 1,6 millones, destinada a completar el despliegue geográfico de la herramienta principal, incluyendo software y hardware, y al desarrollo de funcionalidades adicionales que han sido integradas en el proyecto durante la primera fase de implantación.

2.5.2. MEJORA DE LA CALIDAD

Uno de los objetivos estratégicos definidos en el Plan Director 2003/05 es elevar la calidad del servicio y potenciar la relación con los Clientes de Alto Valor. Por ello, en paralelo a la implantación del CRM, la compañía puso en marcha un plan de mejora global de la calidad del servicio.

El Grupo Iberia tiene como meta, junto a la rentabilidad, la satisfacción del cliente, ámbito donde la puntualidad es un valor muy significativo. Durante el ejercicio 2003, la puntualidad se elevó hasta el 83,8%, 8,4 puntos por encima de la media del año anterior, situándose Iberia, L.A.E. como la compañía de red más puntual de Europa. Este logro no fue casual ni coyuntural, sino que responde a la puesta en marcha, a principios de año, del Plan Integral de Mejora de la Puntualidad, coordinado por el Comité de Puntualidad. La función del Comité es prevenir y detectar las posibles causas de retraso, así como buscar y analizar nuevas iniciativas que permitan mejorar los procedimientos y la coordinación de las operaciones. En él están representados - al más alto nivel funcional - todas las áreas involucradas en la operación: comercial, handling, tripulaciones, servicio a bordo, mantenimiento y carga entre otras. Las nuevas medidas y normas implantadas facilitan una mayor puntualidad de los vuelos, hecho que incrementa el grado de satisfacción del cliente y, además, permite disminuir los gastos.

Otra iniciativa dirigida a mejorar la calidad del servicio fue la puesta en marcha de un plan de formación a todo el personal que tiene relación directa con el cliente, un complemento necesario para aprovechar todo el potencial que ofrece el CRM. En este sentido, Iberia, L.A.E. diseñó un amplio programa de formación, por el cual 6.000 empleados que trabajan en atención al público recibieron cursos sobre las normas y recomendaciones que deben tener presentes a la hora de prestar sus servicios. Como apoyo a estos cursos, la compañía editó una Guía de Estilo que recuerda la relevancia que tiene la profesionalidad de cada empleado que atiende directamente a los clientes de la empresa. La Guía es una excelente herramienta de trabajo ya que, además de información de lo que es la compañía y los productos y servicios con los que cuenta, ofrece una detallada descripción de cómo debe ser la relación con los clientes.



El ejercicio 2003 fue el primer año completo de gestión centralizada e integrada de las comunicaciones de todos los clientes de la red de Iberia, L.A.E., tras haber culminado en noviembre de 2002 el proceso de centralización de las funciones asumidas por la Dirección Relación Cliente, que gestiona el Centro de Atención al Cliente (CAC) y el Centro de Atención Telefónica de Equipajes (CAT), que trabajan en estrecha colaboración.

Durante el año 2003, al CAC llegaron de los clientes todas las llamadas telefónicas y comunicaciones escritas, tales como hoja de sugerencias a bordo, cartas o mensajes de correo electrónico desde cualquier lugar del mundo. Las comunicaciones son tratadas en un centro único con los medios informáticos apropiados, consiguiendo unos tiempos de respuesta que mejoran ampliamente los obtenidos en un entorno descentralizado: la vida media de los expedientes ha bajado desde los más de 20 días en 2000 hasta los 13'5 días en 2002 y los 7'11 en 2003. Además, se consigue una gestión integrada y consistente en la respuesta de la compañía a todos sus clientes. También se unificó y centralizó el pago de indemnizaciones y compensaciones a clientes, tanto por incidencias con equipajes como de cualquier otra índole. En el año 2003, además, se inició un nuevo proceso de tratamiento proactivo de incidencias de Clientes de Alto Valor (fundamentalmente clientes Iberia Plus Platino, Iberia Plus Oro y Club Fiesta Iberia), con el que la compañía pretende adelantarse a la queja o reclamación del cliente, cuando éste ha sufrido una incidencia importante.

También en 2003, comenzó un proceso de información a todas las áreas implicadas en el servicio al cliente sobre los principales motivos de queja de nuestros clientes, extraídos del análisis de sus propias comunicaciones, que ha provocado la creación de grupos de trabajo, con participación de las áreas implicadas, que están ya revisando los procesos de servicio relacionados con las causas de insatisfacción más importantes cualitativa y cuantitativamente, con el objetivo de mejorar nuestro servicio al cliente.

Durante 2003 se continuó potenciando Iberia Plus, el 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 2003, el programa contaba con un millón seiscientos ochenta y cinco mil titulares registrados, lo que supone un incremento cercano al 26% respecto al año anterior. Las compañías aéreas asociadas al programa son: American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Quantas, Air Lingus, Finnair, Lanchile y Swiss – todas ellas miembros de **oneworld** – junto a Air Nostrum, Binter Canarias, Tap Air Portugal y SN Brussels; el acuerdo con la compañía belga entró en vigor el 1 de enero de 2003. Además, también están asociadas al programa nueve importantes cadenas hoteleras, habiéndose adherido Barceló y Pousadas de Portugal durante el último año; cuatro compañías de alquiler de coches; y otras siete compañías de distintos sectores: Iberia Cards, American Express, Telefónica, Amena, Viva Tours, Tienda a Bordo y Tienda Directa, esta última también incorporada en 2003.

Otras novedades dirigidas a mejorar el servicio prestado a los mejores clientes fueron: la edición, a partir de junio de 2003, de la revista "Excelente Business Class"; la creación de un área específica del Call Center para dar servicio a los titulares de las tarjetas Iberia Plus Platino e Iberia Plus Oro; y el acuerdo de colaboración entre Iberia, L.A.E. y Cima Clece - una Unidad Temporal de Empresas que gestiona el Business Center situado en la Terminal 2 del Aeropuerto de Barajas - que se materializa en un descuento del 25% a los titulares de las tarjetas Iberia Plus, Club Fiesta y Visa Iberia, por la utilización de las salas de reunión y de los servicios generales del Business Center.

2.5.3. NUEVOS CANALES DE DISTRIBUCIÓN

Iberia.com

En el ejercicio 2003, Iberia.com experimentó un importante crecimiento en su volumen de negocio. A través de este canal propio, la compañía vendió 935.000 billetes, un 85,8% más que el año anterior, y sus ventas superaron los 159,5 millones de euros, lo que representa crecer un 60% respecto a 2002.

A principios de 2003 se lanzó la nueva plataforma Iberia.com, con el objetivo de agilizar el proceso de venta y mejorar la relación con el cliente, aportándole valor añadido a lo largo de los diferentes procesos de reserva, compra e información online. Asimismo, Iberia, L.A.E. puso a disposición del cliente, de una manera personalizada de acuerdo a su perfil y preferencias, diferentes productos y servicios, derivándose por tanto un trato más individualizado que conlleva una mayor satisfacción.

La nueva plataforma web incorporó las siguientes novedades: un diseño más moderno, nuevas funcionalidades, un motor más potente de búsqueda de vuelos y precios, herramientas de gestión, integración de la base de datos de los titulares Iberia Plus en Iberia.com, reglas de personalización de acuerdo a las particularidades de cada cliente y gestión de perfiles de los clientes.

A través de la página web, el cliente puede obtener información sobre vuelos, tarifas y plazas libres; efectuar su propia reserva y adquisición del billete, y solicitar, si así lo decide, el billete electrónico, el envío del mismo a la dirección deseada o bien su recogida en una oficina de Iberia, L.A.E. o en cualquier agencia de viajes.

El renovado diseño del sitio de Iberia, L.A.E. en Internet permite la simplificación del proceso de reserva y ha incluido nuevas funcionalidades y servicios como: "Iberia Plus Online", donde los usuarios del programa de fidelización pueden consultar saldos y extractos personalizados, solicitar puntos, comprar billetes con cargo a puntos acumulados, beneficiarse de promociones especiales y donar puntos gracias al Proyecto Cruz Roja; "Compras Online y Partners", que incluye la tienda Iberia.com en colaboración y con la garantía de El Corte Inglés, seguros de asistencia en viaje y paquetes vacacionales de Viva Tours; "Comunicación a los clientes", mediante boletines electrónicos e información directa a los pasajeros en tiempo real; "Comunicación de la compañía" con Información al Accionista y Responsabilidad Social Corporativa, entre otros enlaces.

Durante el año 2003, la compañía continuó ampliando su red de Internet con la apertura de tres nuevas páginas web en Grecia, Israel y Chile. La expansión internacional está enfocada a llegar a ofrecer una web específica en todos los países en los que la compañía esté presente. Hasta el momento, son un total de dieciocho 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 una media de 101.000 accesos diarios a su web en días laborables durante el pasado año.



Serviberia

Serviberia es un servicio centralizado de atención telefónica al cliente final, que ofrece venta de billetes con posibilidad de ciberticket o entrega a domicilio, e información durante las 24 horas del día, los 365 días del año. Serviberia centraliza el servicio a toda España y, a través de Serviberia Europa, a los clientes de Reino Unido e Irlanda, Portugal, Francia, Bélgica, Italia, Alemania, Austria, Suiza y Holanda. Esta centralización efectiva de las distintas centrales de reservas que había en Europa ha permitido unificar y mejorar el servicio que se ofrece, mediante la homogeneización de procedimientos de atención al pasajero, y la reducción de costes a través de las economías de escala.

Durante 2003, Serviberia implantó una serie de cambios tecnológicos que han propiciado un importante aumento de la calidad del servicio que ofrece. En una primera fase, se procedió al cambio de la centralita telefónica, para adecuarse mejor a los actuales requisitos del mercado; el segundo paso fue la integración de las llamadas en una base de datos que reconoce al cliente mediante el número de teléfono; y, finalmente, se instaló una nueva unidad denominada VRU en la que un operador tipo contestador automático, con voz natural, ofrece al cliente todo tipo de información sobre las llegadas y salidas de los vuelos. De este modo, y de una manera más personalizada, se podrá dar un servicio de información óptimo a los clientes de la compañía, a la vez que se liberan recursos para que continúe el crecimiento de la venta directa.

Gracias a estas mejoras y a la evolución de los hábitos de los clientes cada vez son más los que confían su compra a través de canales directos y Serviberia ha dejado de ser un canal de mera consulta. Así lo avala el crecimiento del número de billetes vendidos durante 2003, un 36% más que el año anterior, aproximándose a los 717.000. Además, el grado de penetración del ciberticket en este canal ascendió al 70% en 2003. Las ventas totales en Serviberia se incrementaron un 9% respecto a 2002, alcanzando casi los 159 millones de euros. Mientras que el número total de llamadas atendidas ascendió a casi 4.840.000, un 1% más que el año precedente.

2.5.4. GESTIÓN ESTRATÉGICA DE COMPRAS

Durante el ejercicio 2003 se ha continuado trabajando en la implantación del proyecto Gestión Estratégica de Compras (GEC).

El objetivo central de este proyecto es reducir progresivamente el coste de las compras y su aprovisionamiento, para lo cual se ha puesto en marcha una nueva metodología y estrategia de compras, accediendo los compradores de la compañía a nuevas herramientas electrónicas de negociación, así como los peticionarios de bienes y servicios a herramientas electrónicas de aprovisionamiento que, garantizando el cumplimiento de la normativa interna, optimizan el proceso de solicitud y recepción de los mismos.

Se han desarrollado también en el ámbito del proyecto GEC nuevos sistemas de información que permitirán una mejor gestión de la función compras y un mayor control del gasto.

2.5.5. PARTICIPACIÓN EN MERCADOS B2B

Cordiem

El Consejo de Administración de Cordiem acordó el cese de operaciones de esta compañía con efectividad el 28 de febrero de 2003. La razón fundamental que llevó a tomar esta decisión fue la falta de aportación por parte de los socios, principalmente norteamericanos, de los fondos necesarios para acometer el plan de negocio 2003 propuesto por el equipo directivo, sin haberse encontrado alternativa viable.

En julio de 2003 se constituyó la sociedad encargada de custodiar la propiedad intelectual del portal, Cordiem IP (Intellectual Property).

Cordiem se creó en marzo del 2001 por un grupo de fabricantes aeronáuticos (United Technologies, Honeywell y BF Goodrich) y líneas aéreas (American Airlines, Air France, British Airways, Continental, Delta, Iberia, SwissAir Group, United Airlines, UPS) junto al socio tecnológico i2, para desarrollar un mercado B2B que diera servicio a las industrias aerospacial y del transporte aéreo.

La estrategia de Iberia en el área del B2B no se verá afectada a corto plazo por el cierre de Cordiem, ya que las negociaciones electrónicas previstas en este proyecto han sido derivadas hacia la plataforma Adquira.

Adquira

El ejercicio 2003 supuso, tal y como estaba programado, un avance en la consolidación de la sociedad. Aunque las cuentas de la compañía todavía no alcanzaron el equilibrio, todos los indicadores mejoraron en su cómputo interanual.

El número de proveedores captados aumentó, superando con creces el objetivo previsto, si bien una parte del incremento se debió al trasvase de negociaciones electrónicas previstas originalmente en Cordiem a Adquira. Se superaron también los objetivos de número de negociaciones y volumen negociado. Iberia, L.A.E. realizó 82 negociaciones electrónicas en Adquira en 2003, frente a 38 en el año anterior. El volumen negociado en Adquira fue de 75 millones de euros en muy diversas categorías de productos y servicios, como mantenimiento de edificios, obras, transporte, servicio a bordo entre otros.

La actividad B2B continúa consolidándose en España a un ritmo inferior al esperado por los analistas, con una lenta incorporación de estas tecnologías en la industria. Desde el punto de vista de la competencia en el sector, existe un grupo muy activo de pequeños proveedores de herramientas y servicios de "sourcing" y negociación que se enfrentan directamente a Adquira. Sin embargo, sus grandes competidores directos han ido desapareciendo o trabajando en exclusiva para sus socios fundadores, lo que dejará el mercado de servicios de "marketplace" en manos de Adquira si logra consolidarse como el proveedor de referencia de estos servicios.

2.6. RESPONSABILIDAD SOCIAL

2.6.1. ACCIÓN SOCIAL

En la actualidad, Iberia basa su estrategia de acción social en apoyar a entidades de interés social a través de la prestación de sus servicios habituales. Sus principales programas están relacionados con el acceso al empleo de las personas discapacitadas, el voluntariado de sus empleados, el transporte de pasajeros necesitados de algún tipo de ayuda y la cesión de espacio en bodegas para transporte de ayuda humanitaria.

La acción social de la compañía se asienta sobre tres pilares fundamentales: la acción social en colaboración con empleados (Mano a Mano, APMIB, Special Olympics); el apoyo a instituciones a través de acuerdos de patrocinio (como son los suscritos con la Agencia Española de Cooperación Internacional, la Organización Nacional de Trasplantes, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, y la Fundación Ilusiones, entre otros); y proyectos en colaboración con clientes (Cruz Roja Española, Special Olympics).

De todos los proyectos llevados a cabo a lo largo del año 2003, cabe destacar:

- 'Mano a Mano', Organización No Gubernamental fundada en 1994 por iniciativa de empleados de la compañía, lleva a cabo proyectos de ayuda al desarrollo en Ecuador, Perú, Guinea Ecuatorial, Honduras y El Salvador, entre otros. En sus ya diez años de vida y gracias al apoyo de la compañía, 'Mano a Mano' ha repartido más de mil toneladas de ayuda humanitaria en forma de alimentos, ropa, calzado, material sanitario, material escolar y juguetes. Sólo durante el 2003 se transportaron más de 250 toneladas de ayuda en las bodegas de los aviones y equipajes de las tripulaciones.

- La Asociación de Empleados Padres de Minusválidos (APMIB), creada en 1977 también por empleados de la compañía, tiene ya siete Centros de atención especializada en los que acoge a más de 1.600 personas. Iberia es el principal cliente del Centro Especial de Empleo que reporta a la Asociación cerca del 61 por ciento de sus ingresos. La confección de patucos; el estuchado de cubiertos, y condimentos; y servicios de jardinería, imprenta y lavandería, son algunos de los trabajos que realizan para la compañía.

- La Fundación Tutelar APMIB continúa trabajando en el Proyecto Imhotep, con el desarrollo de un centro integral de atención sociolaboral para personas con discapacidad. Su objetivo es dar atención residencial y formación a personas minusválidas, fomentando la investigación en el ámbito de la incapacidad.

- La compañía pretende involucrar a sus clientes en diferentes proyectos de acción social. Las actividades más destacadas en este ámbito durante el año pasado son: la posibilidad de los clientes de donar los puntos acumulados en la tarjeta Iberia Plus a Cruz Roja Española para colaborar en su proyecto de Reagrupación Familiar; y la campaña de recogida de monedas de los pasajeros de vuelos internacionales, para apoyar a Special Olympics, que ha permitido obtener más de 40.000 euros durante el año 2003.

- Cada año, Iberia firma acuerdos de colaboración con el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y con la Agencia Española de Cooperación Internacional, a través de los cuales ofrece billetes de avión con precios especiales a las ONG's, Fundaciones y Asociaciones que trabajan en el ámbito de la acción social en España y el extranjero.

Iberia facilita información de sus proyectos de acción social a través de diferentes canales, como son: la Memoria de Responsabilidad Social Corporativa, editada anualmente; las revistas Ronda Iberia, Iberiavión e Iberia Plus y el Vídeo a Bordo; en Internet, a través de la página de la compañía www.iberia.com; y en Intranet, que se encuentra a disposición de todos los empleados.

2.6.2. POLÍTICA DE MEDIO AMBIENTE

En el marco de su política ambiental, Iberia, L.A.E. continuó desarrollando durante 2003 diversas actividades y proyectos derivados del conjunto de la actividad de transporte aéreo, con el fin de garantizar una correcta gestión de sus principales impactos sobre el entorno.

La Unidad de Medio Ambiente, del área corporativa, coordina los programas y actuaciones en esta materia, con el apoyo de los miembros del grupo interno de gestión medioambiental, integrado por los responsables de esta función en las principales áreas de negocio con un impacto ambiental significativo.

Respecto a las principales actuaciones desarrolladas, uno de los aspectos clave para una gestión ambiental eficiente en una compañía aérea es una adecuada gestión de la flota, puesto que es en las operaciones de vuelo donde se generan los principales impactos en esta materia, y el objetivo en este sentido es asegurar una operación eficiente desde una perspectiva medioambiental. Así, Iberia, L.A.E. mantiene una política de renovación continua en función de las necesidades detectadas en cada momento, en la que este aspecto ocupa un lugar relevante.

En este sentido, Iberia, L.A.E. continuó incorporando aviones de la familia A-320 para sus rutas de corto y medio radio, dentro del plan de renovación iniciado a mediados de los años noventa, que representan una reducción de hasta un 20% en consumo de combustible, con la consiguiente reducción en el volumen de emisiones atmosféricas, frente a los aviones de generaciones anteriores. Respecto al largo radio, en 2003 se incorporaron a la flota de Iberia, L.A.E. tres nuevos A-340/600 y se retiraron dos B-747. Estos nuevos aviones cumplen incluso con los límites acústicos de la futura normativa aprobada por OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) que se aplicará a los aviones que se fabriquen a partir de 2006.

En cuanto a las operaciones de tierra, en 2003 AENOR certificó el Sistema de Gestión Medioambiental ISO 14001 implantado simultáneamente en los 39 aeropuertos nacionales para la actividad de Handling de Pasajeros y Rampa. Durante el año 2003 se realizaron más de 45 auditorías, internas y externas, para asegurar el adecuado funcionamiento del Sistema en todos los emplazamientos. Por otra parte, se inició el proceso para la certificación del Sistema de Gestión Medioambiental en el área de mantenimiento de aeronaves en las instalaciones industriales que Iberia posee en Madrid (Zona Industrial II). En esta área, se acometieron otras mejoras como el desarrollo de un proyecto para la recirculación de aguas en la línea de limpieza de motores, y continuó realizándose el control periódico y exhaustivo de las emisiones al agua y a la atmósfera que se producen en las actividades de mantenimiento.

Una de las actividades fundamentales para una adecuada gestión ambiental es la formación y sensibilización de los trabajadores en el desarrollo de su actividad, principalmente cuando ésta pueda tener un impacto significativo sobre el medio. En este sentido, Iberia, L.A.E. viene desarrollando en los últimos años un extenso plan de formación, por el que fue galardonada con el Premio de Medio Ambiente otorgado por Expansión y Garrigues Medio Ambiente en 2003, en la categoría de "Formación y educación ambiental".

Siguiendo las tendencias actuales en materia de contabilidad ambiental, Iberia, L.A.E. realizó un esfuerzo adicional para mejorar la información disponible y desglosarla de sus cuentas generales de activos y gastos, con el fin de integrar progresivamente la gestión de los aspectos ambientales dentro de la gestión global de la compañía.

El siguiente cuadro muestra los gastos ambientales correspondientes a 2003 respecto a los conceptos considerados dentro de la contabilidad ambiental que empezó a implantarse en 2002. Frente a 2002 se ha producido un incremento de gastos debido, en parte, a las mejoras introducidas en los procedimientos internos para la definición y localización de las cuentas consideradas como ambientales.

 GASTOS MEDIOAMBIENTALES 2003		MILES DE EUROS
REPARACIONES, CONSERVACIÓN Y TRANSPORTES MEDIOAMBIENTALES		808
SERVICIOS TÉCNICOS MEDIOAMBIENTALES		309
PATROCINIO, PUBLICACIONES Y OTROS GASTOS MEDIOAMBIENTALES		57
GASTOS DE PERSONAL ASOCIADOS A GESTIÓN AMBIENTAL		694
TRIBUTOS MEDIOAMBIENTALES		165
TOTAL		2.033

Iberia, L.A.E. publica su Memoria de Medio Ambiente desde 1994, que a partir de 2002 pasó a integrarse en la Memoria de Responsabilidad Social, con el fin de incluir, además de los aspectos ambientales, los aspectos de la gestión social interna y externa y los aspectos económicos en cuanto a creación de riqueza, todos ellos clave para una gestión sostenible, siguiendo los criterios de la metodología de la guía "Sustainability Reporting Guidelines 2002" elaborados por la organización Global Reporting Initiative (GRI).

3 Recursos

3.1. FLOTA

El siguiente cuadro muestra la composición de la flota de pasaje operada por Iberia, L.A.E. al 31 de diciembre de 2003:



COMPOSICIÓN DE LA FLOTA

TIPO FLOTA	PROPIEDAD	ARRENDAMIENTO FINANCIERO	ARRENDAMIENTO OPERATIVO	TOTAL OPERADA
B-747	4	-	2	6
B-757	1	-	16	17
A-319	-	-	4	4
A-320	10	10	36	56
A-321	-	2	5	7
A-340	-	-	18	18
A-340/600	-	-	3	3
MD-87	19	-	5	24
MD-88	13	-	1	14
TOTAL (a)	47	12	90	149

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

El 31 de diciembre del año anterior, la compañía tenía un total de 146 aviones de pasaje disponibles. La siguiente relación muestra el detalle de las incorporaciones y bajas sucedidas durante 2003, que explican el incremento neto de tres aviones en la flota operativa:

Incorporaciones

- 1 A-320 en arrendamiento operativo.
- 2 A-321 en arrendamiento operativo.
- 3 A-340/600 en arrendamiento operativo.
- 1 MD-88 en arrendamiento operativo.

Retiros

- 2 B-747 en propiedad.
- 2 B-757 en arrendamiento operativo.

Adicionalmente, durante el ejercicio 2003, Iberia, L.A.E. traspasó un B-757 que estaba en arrendamiento financiero a régimen de propiedad.

En el mes de marzo de 2003, Iberia, L.A.E. recibió un nuevo Airbus A-320. Con esta incorporación, la compañía tiene cincuenta y seis aviones A-320, un modelo diseñado para el transporte de 150 pasajeros y destinado a cubrir las rutas de corto y medio radio. El Grupo Iberia también recibió dos nuevos Airbus A-321 en marzo y octubre de 2003, de modo que ya dispone de siete aparatos de este tipo, que están configurados para el transporte de 186 pasajeros y destinados a realizar rutas nacionales y europeas de gran densidad de tráfico. Ambos modelos comparten certificación de tipo y cuentan con los últimos avances tecnológicos de la industria aeronáutica.

Asimismo, durante el primer trimestre del año, la compañía incorporó un MD-88 en régimen de arrendamiento operativo, que se une a la flota de corto radio.

Las difíciles circunstancias que afectaban al sector aéreo, junto con el objetivo de flexibilizar y ajustar la capacidad a la situación de los mercados, aconsejó en los primeros meses del ejercicio aplazar hasta 2004 la entrega de aviones de la familia A320 previstos en los meses centrales de 2003. Una vez más la evolución de los acontecimientos ha confirmado lo acertado de esta decisión.

El 30 de enero de 2003, el Consejo de Administración de Iberia, L.A.E. aprobó la compra de aviones Airbus A-340/600 para la sustitución de la flota Boeing B-747. El A-340/600, con cuatro reactores y un alcance de vuelo de 13.900 kilómetros, es la versión más larga de la familia A-340, pues dispone de 350 asientos frente a los 249 asientos de la versión A-340/300, de la que Iberia opera 18 unidades. Frente a la flota B-747, el A-340/600 ofrece un menor consumo de combustible, mejor eficiencia operacional y mayor capacidad de carga, siendo un avión más silencioso y confortable. Además, los nuevos A-340/600 vienen equipados con los más modernos sistemas de comunicación y entretenimiento para los pasajeros.

En junio de 2003, el Grupo Iberia incorporó a su flota de largo radio, por primera vez, un avión Airbus A-340/600, al que siguieron otros dos del mismo tipo en agosto y octubre. La compañía tiene firmados acuerdos con International Lease Finance Corporation (ILFC) y Airbus que contemplan la incorporación de otros siete nuevos aviones A-340/600 entre 2004 y 2005, y opciones sobre otras cinco unidades del mismo modelo. Cuando se complete la retirada de los aviones B-747, ya iniciada en 2003, Iberia, L.A.E. operará un único tipo de flota en las rutas de largo radio.

La utilización media del conjunto de la flota de pasaje de Iberia, L.A.E., medida en términos de horas bloque por avión y día, fue similar a la de 2002. La reducción de oferta realizada a partir del mes de marzo sobre el programa previsto inicialmente, para ajustarlo a la debilidad mostrada por la demanda, impidió mejorar la utilización anual de los aviones, tal y como estaba previsto.

	UTILIZACIÓN MEDIA DE LA FLOTA		HB/Avión/Día
	2003	2002	
UTILIZACIÓN MEDIA FLOTA DE CORTO Y MEDIO RADIO	7,90	7,90	
UTILIZACIÓN MEDIA FLOTA DE LARGO RADIO	12,85	12,93	
UTILIZACIÓN MEDIA FLOTA TOTAL	8,78	8,78	

3.2. PERSONAL

3.2.1. PLANTILLA

La distribución de la plantilla promedio anual de Iberia, L.A.E. en 2003 y 2002 fue la siguiente:

▶▶ PLANTILLA, PROMEDIO ANUAL

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002
LÍNEA AÉREA	3.228	3.507	6.378	6.369	9.606	9.876
CARGA	1.079	1.104	-	-	1.079	1.104
AEROPUERTOS	8.523	7.906	-	-	8.523	7.906
MATERIAL	3.898	3.831	-	-	3.898	3.831
SISTEMAS	528	528	-	-	528	528
ÁREA CORPORATIVA	807	799	-	-	807	799
IBERIA, L.A.E.	18.063	17.675	6.378	6.369	24.441	24.044
VARIACIÓN 2003/2002 (%)	2,2%		0,1%		1,7%	

La plantilla media de la compañía aumentó un 1,7% durante el año 2003, situándose en 24.441 empleados equivalentes. El personal de vuelo presentó un promedio similar al del año precedente, registrándose una disminución del 0,7% en el número de tripulantes de cabina de pasajeros (TCPs), aumentando los técnicos de vuelo en un 2,0%, incremento asociado al plan de renovación y ampliación de flota de largo radio. El personal de tierra se incrementó en un 2,2%, debido fundamentalmente al aumento de la plantilla de Aeropuertos (Handling) en un 7,8%, principalmente mediante contratos adecuados a los ritmos de producción, exigido por el aumento de la actividad de terceros y por la realización de nuevos servicios, básicamente de seguridad. Si excluimos el personal de handling, el resto de la plantilla de tierra de la compañía disminuyó un 2,3% con relación al año anterior.

La Dirección General de Trabajo concedió a Iberia, L.A.E. la ampliación del plazo del Expediente de Regulación de Empleo (ERE) durante dos años, para que el personal de tierra, los oficiales técnicos de a bordo y los TCPs interesados pudiesen acogerse voluntariamente al mismo. La compañía, con el consenso de los sindicatos, solicitó esta ampliación debido al alto número de peticiones que se quedaron sin poder ser atendidas en el plazo anterior. Durante el año 2003, 623 empleados se acogieron a las medidas del ERE, que incluye jubilaciones anticipadas, recolocaciones diferidas, bajas incentivadas y novaciones de contratos. Dado que esta última medida supone la reducción de la jornada laboral en un cincuenta por ciento, el ERE significó una reducción de 615 empleados en términos de plantilla equivalente.

Adicionalmente, la compañía continuó con el plan de reducción de personal de la organización comercial en el extranjero, que registró 149 bajas durante el ejercicio 2003, que añadidas a la reducción de plantilla del ERE, totalizan 764 empleados.

3.2.2. PRODUCTIVIDAD

La productividad de la plantilla total de Iberia, L.A.E. se situó prácticamente en 2,3 millones de AKOs por empleado en 2003, quedando ligeramente por debajo del nivel alcanzado en el año anterior. La productividad, en términos de horas bloque por tripulante, descendió un 0,2% en el caso de los pilotos, y aumentó un 3,0% en el colectivo de TCPs. En el caso del personal de tierra, si excluimos la plantilla de handling en ambos ejercicios, cuyo crecimiento no estuvo ligado a la actividad aérea de Iberia, L.A.E. y por tanto no incorpora AKOs a la producción, la productividad aumentó en un 3,8%.

El siguiente cuadro desglosa la evolución de la productividad por colectivos:

PRODUCTIVIDAD DEL PERSONAL DE IBERIA, L.A.E.			
	2003	2002	% S/A.A.
TOTAL PLANTILLA (MILES AKOs POR EMPLEADO)	2.297	2.304	(0,3)
PLANTILLA TIERRA (MILES DE AKOs POR EMPLEADO)	3.108	3.135	(0,9)
PLANTILLA TIERRA SIN HANDLING (MILES DE AKOs POR EMPLEADO)	5.885	5.671	3,8
TRIPULACIÓN TÉCNICA (HB POR TRIPULANTE)	250,1	250,6	(0,2)
TRIPULACIÓN AUXILIAR (HB POR TRIPULANTE)	110,1	106,9	3,0

En diciembre de 2003, la compañía firmó con los sindicatos UGT, CCOO y ASETMA tres importantes acuerdos referentes al colectivo de Técnicos de Mantenimiento de Aviones (TMAs) que entraron en vigor el 1 de enero de 2004. Los acuerdos adoptados permitirán una mayor flexibilidad en el uso de los recursos e incluyen: el desarrollo del Ordenamiento Laboral de los TMAs, que reduce de nueve a cuatro las especialidades laborales, establece medidas de polivalencia e incrementa los requisitos para acceder a la función de mando; y medidas para aumentar la flexibilidad y la productividad.

4 Evolución Financiera

4.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN

A continuación se presentan las cifras comparadas de los ejercicios 2003 y 2002, de acuerdo a la cuenta de explotación de gestión de Iberia, L.A.E., que difiere de la cuenta de pérdidas y ganancias de la Memoria debido a que se agregan los diferentes conceptos de ingresos y gastos con criterios de gestión:

Cuenta de explotación		MILLONES DE EUROS		
	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN				
PASAJE (a)	3.587,5	3.743,3	(155,8)	(4,2)
CARGA	232,0	237,4	(5,4)	(2,3)
HANDLING	271,1	233,9	37,2	15,9
MATERIAL	104,0	91,3	12,7	13,9
COMERCIALES	121,0	108,5	12,5	11,5
VENTAS DE MAYORDOMÍA	12,3	15,1	(2,8)	(18,5)
OTROS INGRESOS EXPLOTACIÓN (a)	222,9	203,6	19,3	9,5
	4.550,8	4.633,1	(82,3)	(1,8)
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				
PERSONAL	1.355,7	1.310,6	45,1	3,4
COMBUSTIBLE	556,8	553,2	3,6	0,7
COMERCIALES	437,8	463,9	(26,1)	(5,6)
ALQUILER DE FLOTA	373,7	395,8	(22,1)	(5,6)
SERVICIOS DE TRÁFICO	386,0	385,0	1,0	0,3
MANTENIMIENTO DE FLOTA AÉREA	235,5	239,6	(4,1)	(1,7)
TASAS DE NAVEGACIÓN	257,6	226,6	31,0	13,7
AMORTIZACIONES	173,4	164,1	9,3	5,7
SISTEMAS DE RESERVAS	128,2	126,3	1,9	1,5
SERVICIO A BORDO (b)	115,8	127,6	(11,8)	(9,2)
SEGUROS	50,8	75,8	(25,0)	(33,0)
OTROS GASTOS EXPLOTACIÓN (b)	340,3	335,9	4,4	1,3
	4.411,6	4.404,4	7,2	0,2
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	139,2	228,7	89,5	(39,1)

(a) A partir de 2003 la cuenta "Ingresos por tasas de seguridad" queda incluida en los "Ingresos de Pasaje", siguiendo el mismo criterio, el importe correspondiente al ejercicio 2002 (14,8 millones de euros) ha sido traspasado desde "Otros ingresos de explotación" a "Pasaje".
(b) Asimismo, el gasto por consumo de mayordomía queda incluido en el concepto "Servicio a bordo" a partir de 2003; y, para mantener un criterio homogéneo, el importe correspondiente al ejercicio 2002 (22,7 millones de euros), que antes figuraba en "Otros gastos de explotación", se ha trasladado al mencionado concepto de "Servicio a bordo".

En el ejercicio 2003, el beneficio de explotación de Iberia, L.A.E. ascendió a 139,2 millones de euros. Las difíciles circunstancias a las que tuvo que enfrentarse el sector aéreo, tales como la debilidad económica, el escenario bélico y el SARS, impidieron que el resultado se aproximara al elevado beneficio de 228,7 millones de euros obtenido en el ejercicio 2002. No obstante, la evolución de la rentabilidad de la compañía, comparada con los resultados trimestrales del año anterior, tuvo una trayectoria ascendente, logrando en el cuarto trimestre una mejora del beneficio de explotación de casi 10 millones de euros.

El coste de explotación unitario disminuyó en un 1,1% respecto a 2002, hasta situarse en 7,86 céntimos de euro por AKO, compensando parcialmente la reducción del 3,0% registrada en el ingreso de explotación unitario, que se situó en 8,11 céntimos de euro por AKO.

4.1.1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

Los ingresos de explotación de Iberia, L.A.E. se situaron en 4.550,8 millones de euros en 2003, disminuyendo en un 1,8% respecto a la cifra del año anterior. Los ingresos de tráfico de pasajeros, que representaron el 78,8% de los ingresos de explotación de la compañía, tuvieron una reducción del 4,2% respecto a 2002. El importe agregado del resto de los ingresos se situó en 963,3 millones de euros, aumentando en 73,5 millones, que supone un incremento del 8,3% con relación al ejercicio anterior, lo que permitió compensar parcialmente el descenso registrado en los ingresos de pasaje.

PASAJE

Los ingresos de pasaje se situaron en 3.587,5 millones de euros en el ejercicio 2003. La diferencia entre esta cifra y la que figura en los cuadros "Principales parámetros" e "Ingresos de tráfico de pasajeros" (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.

La disminución en los ingresos de pasaje (155,8 millones de euros) se desglosa según el detalle siguiente:

ANÁLISIS VARIACIÓN DE INGRESOS DE PASAJE						MILLONES DE EUROS
	VAR. INGR. ACTIVIDADES / 2002	CAUSAS DE LA VARIACIÓN			OTRAS	VAR. INGR. CONTABLE / 2002
		PRECIO	VOLUMEN	PARIDAD		
DOMÉSTICO	(2,0)	(40,6)	45,5	(6,9)	-	-
MEDIO RADIO	(73,1)	(65,6)	13,1	(20,6)	-	-
LARGO RADIO	(49,5)	(37,8)	56,2	(67,9)	-	-
IBERIA, L.A.E.	(124,6)	(144,0)	114,8	(95,4)	(31,2)	(155,8)

La causa fundamental de este descenso fue la reducción del ingreso medio por PKT en un 7,3% con relación a 2002, cuyo impacto fue compensado parcialmente por la mejora del coeficiente de ocupación, que subió 1,9 puntos porcentuales. La caída del ingreso medio estuvo motivada, por un lado, por la apreciación del euro frente a otras monedas, en particular la libra esterlina y, sobre todo, el dólar americano; y, por otra parte, por la caída de precios derivada, a su vez, de la demora registrada en la recuperación de la demanda y del incremento de la presión competitiva.

Los ingresos del sector de largo radio disminuyeron en 49,5 millones de euros, siendo los más perjudicados por la depreciación del dólar, cuya cotización media frente al euro en 2003 cayó casi un 16% respecto al año anterior. No obstante, esta variación tuvo un impacto neto positivo en resultados.

Los ingresos de medio radio internacional sufrieron un mayor descenso, 73,1 millones de euros, afectados por el conflicto de Irak, la debilidad del tráfico de negocios, que no dio signos de recuperación hasta el último trimestre, la apreciación del euro frente a otras monedas, la sobrecapacidad y el acelerado crecimiento de nuevos operadores en Europa, cuyo único argumento competitivo es el precio.

En el mercado doméstico también aumentó la presión competitiva sobre los precios, lo que llevó a Iberia, L.A.E. a introducir una nueva estructura tarifaria para sus vuelos a partir del mes de marzo. La reducción del ingreso medio por PKT fue prácticamente compensada por el crecimiento del tráfico.

El importe agregado de los otros ingresos de pasaje (no vinculados a la actividad) se situó en 230,7 millones de euros en 2003, disminuyendo en 31,2 millones de euros respecto a 2002, principalmente por la menor recuperación mensual de BPU.

CARGA

Los ingresos de carga se situaron en 232 millones de euros en 2003. La diferencia entre esta cifra y la que figura en el cuadro de actividad de carga (apartado 2.1.3.) se explica porque ésta última recoge los ingresos del transporte de mercancía y correo, pero no los derivados del exceso de equipaje y otras partidas menores.

Los ingresos de carga disminuyeron en 5,4 millones de euros (-2,3%) con relación al año anterior, debido fundamentalmente a la depreciación del dólar frente al euro, puesto que aproximadamente una cuarta parte de los ingresos de tráfico de carga se devenga en esa moneda.

ANÁLISIS VARIACIÓN DE INGRESOS DE CARGA						MILLONES DE EUROS
	VAR. INGR. ACTIVIDADES / 2002	CAUSAS DE LA VARIACIÓN				VAR. INGR. CONTABLES / 2002
		PRECIO	VOLUMEN	PARIDAD	OTRAS	
IBERIA, L.A.E.	(6,9)	0,2	4,0	(11,1)	1,5	(5,4)

HANDLING

Los ingresos generados por los servicios de handling o asistencia en los aeropuertos subieron 37,2 millones de euros, lo que significa un incremento del 15,9% respecto a 2002, debido a: el crecimiento de actividad para terceras compañías aéreas, que medido en aviones ponderados atendidos fue del 8,6%; el aumento de servicios complementarios por trabajos de seguridad en tierra; y la subida del precio medio unitario de los servicios prestados, en parte motivada por el mencionado aumento de los trabajos de seguridad.

MATERIAL

Los ingresos por servicios de asistencia técnica a terceros aumentaron en 12,7 millones de euros, que representa una subida del 13,9% con relación al año 2002, destacando el aumento de trabajos realizados al Ministerio de Defensa, y la recuperación de actividad para terceros del taller de Motores.

COMERCIALES

Los ingresos por comisiones aumentaron en 12,5 millones de euros respecto a 2002, debido principalmente al aumento de las comisiones de pasaje vinculadas a los acuerdos de código compartido y de franquicia que mantiene Iberia, L.A.E. con terceras compañías.

RESTO DE INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

En el ejercicio 2003, el importe agregado de las ventas de mayordomía y de los "Otros ingresos de explotación" ascendió a 235,2 millones de euros, aumentando en un 7,5% respecto al año anterior. Entre las partidas incluidas, destacan por su importe: los ingresos por asistencia y servicios carga, cuyo importe superó los 43 millones de euros; los ingresos por utilización de los distintos sistemas de reservas, que registró más de 38 millones de euros; y "Otros ingresos de tráfico" derivados, principalmente, de acuerdos comerciales firmados con otras compañías, en su mayoría perteneciente a la alianza **oneworld**, cuyo importe anual se situó por encima de los 34 millones de euros.

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 28,1 millones de euros en 2003 y de 32,7 millones de euros en 2002, una vez excluidos los ingresos por tasas de seguridad.

Asimismo, el concepto "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 0,3 millones de euros en 2003, frente a -3,3 millones de euros en el ejercicio anterior.

4.1.2. GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Los gastos de explotación se situaron en 4.411,6 millones de euros en el ejercicio 2003, subiendo únicamente un 0,2% respecto al año anterior. Los factores que provocaron los mayores aumentos de gastos durante el ejercicio fueron: las alzas registradas en los precios de los costes operativos, especialmente elevadas en el combustible y en las tasas de navegación; el incremento de la actividad aérea (un 1,3%, medida en AKOs); y el aumento de actividad en los servicios en tierra para terceros, que hicieron necesario un crecimiento de la plantilla en los aeropuertos. El impacto de estos elementos fue casi neutralizado por varias causas: el efecto positivo de la devaluación del dólar; la reducción de las comisiones a las agencias; la modificación del servicio a bordo en clase turista en los vuelos de corto y medio radio; los ahorros generados por la aplicación del Expediente de Regulación de Empleo (ERE) y por los programas implantados en el PROICO; la reducción de las primas de los seguros de aviación; y la bajada de los tipos de interés.

PERSONAL

Los gastos de personal aumentaron un 3,4% con relación al año 2002, hasta situarse en 1.355,7 millones de euros. De esta cantidad, 1.028,4 millones corresponden a sueldos, salarios y asimilados; y los restantes 327,3 millones a Seguridad Social, dotaciones a los fondos de pensiones para el personal y otras cargas sociales.

La aplicación del ERE propició una reducción del salario medio, que supuso un ahorro de, aproximadamente, un 5% en el gasto de personal; y también permitió reducir el número de empleados en la mayoría de las áreas de la compañía.

Sin embargo, en su conjunto, la plantilla equivalente de Iberia, L.A.E. subió un 1,7% respecto al año anterior. Por un lado, el aumento de la producción a terceros y la realización de nuevos servicios en los aeropuertos, básicamente de seguridad, exigió incrementar la plantilla de handling en un 7,8%. Por otra parte, la plantilla de tripulantes técnicos aumentó en un 2,0%, debido a la incorporación de segundos pilotos con la necesaria antelación para atender el incremento de actividad de la compañía.

Los motivos del aumento del gasto de personal fueron, junto a ese incremento de plantilla, el efecto de los deslizamientos y la aplicación de las medidas acordadas en los Convenios Colectivos: el incremento de las tablas salariales en un 2,6% (equivalente al IPC real para 2003), los pagos adicionales correspondientes a la consecución de resultados en 2002 y 2003 (1,6%), y la "Participación por Mejora de Resultados de 2003" (1,7%). Parte de estos incrementos relevantes por participación en la mejora y la consecución de determinados niveles de resultados consolidaron desde enero de 2004.

COMBUSTIBLE

El gasto de combustible aumentó en 3,6 millones de euros respecto a 2002, cifra que representa un incremento del 0,7%, que refleja el equilibrio de fuerzas entre los distintos factores que determinan su variación, cuya cuantificación queda reflejada en el siguiente cuadro:

	ANÁLISIS VARIACIÓN GASTO DE COMBUSTIBLE				MILLONES DE EUROS
	CAUSAS DE LA VARIACIÓN				VAR. GASTO COMBUSTIBLE s / 2002
	PRECIO	VOLUMEN	PARIDAD	EFICIENCIA	
IBERIA, L.A.E.	81,3	9,5	(92,0)	4,8	3,6

Si excluimos el efecto del incremento por volumen (mayor actividad), el coste de combustible en 2003 bajó ligeramente. Así, el coste unitario por AKO se situó en 0,99 céntimos de euro, bajando un 0,7% respecto al año anterior.

Unos stocks históricamente bajos, la inestabilidad en Venezuela y, sobre todo, el escenario prebélico motivaron que la cotización del barril de crudo Brent en los mercados internacionales tuviera un fuerte recorrido alcista entre noviembre de 2002 y marzo de 2003, llegando a superar los 34 dólares. Tras la guerra de Irak y hasta finalizar el ejercicio, el precio en dólares del barril de crudo se mostró muy volátil, manteniéndose en tramos altos. Iberia, L.A.E. consiguió, mediante su política de gestión activa del combustible, limitar la subida del precio medio anual en torno a un 15% respecto al ya elevado precio medio registrado en 2002. No obstante, esta subida fue neutralizada por la depreciación del dólar frente al euro.

COMERCIALES

Los gastos comerciales del ejercicio 2003 se situaron en 437,8 millones de euros, bajando un 5,6% respecto al año anterior.

De aquel importe, casi un 90% correspondió a las comisiones, incentivos por ventas y otros gastos de desarrollo y promoción. El coste agregado de estas partidas disminuyó en 38 millones de euros (un -8,8%) respecto a 2002. Esta reducción estuvo motivada, en parte, por la disminución de los ingresos de tráfico de pasaje y carga (-4,1%); y, también, por los ahorros derivados de distintas acciones comerciales: la aplicación durante los doce meses de 2003 del acuerdo de retribución a las agencias nacionales, que entró en vigor en junio de 2002; la reducción de costes comerciales en el extranjero, con actuaciones específicas en cada país, que en líneas generales han reducido la comisión básica y optimizado el sistema de incentivo; y, adicionalmente, la extensión del sistema de tarifas netas de comisión y el crecimiento de los nuevos sistemas de venta directa, como Iberia.com y Serviberia.

Los gastos de publicidad y promoción se situaron en 44,2 millones de euros, superando en casi 12,0 millones de euros al gasto registrado en el ejercicio 2002, en parte porque en dicho año habían sido excepcionalmente bajos debido a la fuerte restricción de gastos realizada con la implantación del Plan Anticrisis, y, sobre todo, por el lanzamiento de la campaña de publicidad destinada a dar a conocer el nuevo modelo de servicio de Iberia.

Los costes comerciales netos, esto es, gastos comerciales minorados por los ingresos comerciales, disminuyeron en un 10,8% con relación al ejercicio anterior. La relación del coste comercial neto sobre los ingresos de tráfico volvió a mejorar, situándose en el 8,3% en 2003, bajando 0,6 puntos respecto al año anterior.

ALQUILER DE FLOTA

En 2003, este concepto de gasto disminuyó en 22,1 millones de euros (5,6%), situándose en 373,7 millones. La mayor parte de este importe, 353,2 millones de euros, corresponde a los arrendamientos de flota de pasaje, cuyo coste descendió en un 5,5%, a pesar a las nuevas incorporaciones de aviones, debido a la apreciación del euro y, principalmente, a la bajada de los tipos de interés.

El gasto por arrendamiento de aviones de carga fue de 16,0 millones de euros en 2003, bajando 1,2 millones respecto al año anterior, mientras que el coste por alquiler de bodegas bajaba en 0,3 millones, hasta situarse en 4,6 millones de euros en el acumulado del ejercicio. En la Memoria, el gasto devengado por alquiler de bodegas figura en "Otros alquileres".

SERVICIOS DE TRÁFICO

El coste de los servicios de tráfico se situó en 386 millones de euros en 2003, repitiendo prácticamente el nivel de gasto del año anterior, con un incremento del 0,3%.

El coste de las partidas incluidas en este concepto está relacionado con la variación en la actividad de transporte, que tuvo un incremento del 1,3% en términos de AKOs, y del 2,9% medida en número de despegues. Así, el gasto por tasas de aterrizaje, cuyo precio tuvo un incremento del 2% en España, registró una subida del 3,9% respecto al año anterior, situándose en 117,5 millones de euros en 2003. El coste de despacho de aviones alcanzó los 85,6 millones de euros, tras registrar un incremento del 4,3%, que estuvo motivado, en parte, por el impacto de las fuertes subidas de precios en las tarifas H1 y H2 de AENA.

Por el contrario, los gastos derivados de incidencias, tales como entrega de equipajes, viajes interrumpidos ó pérdida de conexiones, disminuyeron su coste anual en 6,6 millones de euros, lo que representa casi un -34% respecto al gasto de 2002, gracias a la mejora de la calidad del servicio. Asimismo, el coste del alojamiento del personal de vuelo se redujo en un 5,7%, favorecido por la negociación de nuevos contratos y por la mejora continua de la programación de tripulaciones.

MANTENIMIENTO DE FLOTA

El gasto por este concepto, que agrega el consumo de repuestos de flota, los subcontratos de mantenimiento y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones, se situó en 235,5 millones de euros, un 1,7% por debajo del importe registrado en 2002.

Los consumos de repuestos se situaron en 130,8 millones de euros en 2003, registrando una reducción del 8,5% como consecuencia de la depreciación del dólar y la mayor homogeneidad de la flota. Los servicios externos de conservación y reparación ascendieron a 67,8 millones de euros, subiendo un 16,1% debido, principalmente, al incremento de actividad para terceros y a la subcontratación integral de los motores de la flota A-340/600. Las dotaciones efectuadas para provisionar las grandes reparaciones de flota totalizaron 36,9 millones de euros en 2003, disminuyendo en un 3,6% con relación al año anterior.

Si al importe agregado del gasto de mantenimiento anual le restamos los ingresos por asistencia técnica, obtenemos el gasto de mantenimiento neto, que se situó en 131,5 millones de euros en 2003, un 11,3% por debajo de la cifra del año anterior, en línea con los objetivos del Plan Director para 2003.

El coste unitario de mantenimiento de flota por los conceptos mencionados bajó un 3,0% con relación a 2002, situándose en 0,42 céntimos de euro por AKO.

El importe del consumo de repuestos de flota incluido en la cuenta de resultados de gestión es 5,1 millones de euros menor que el gasto recogido en la Memoria, diferencia que corresponde a la aplicación de provisiones por obsolescencia.

TASAS DE NAVEGACIÓN

Los gastos derivados del control de tráfico aéreo como son los servicios de ayuda a la navegación en ruta y de aproximación a los aeropuertos, aumentaron en 31,0 millones de euros (un 13,7%) con relación al año anterior.

El coste de las tasas de navegación aumentó en 25,5 millones de euros, que supone un incremento del 14,1%, debido fundamentalmente a las fuertes subidas de las tarifas de Euro-control. 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 17% a partir de enero de 2003 y que se sumaba a un incremento aproximado del 25,5% establecido en abril de 2002, siendo menores las subidas de precios en otras regiones de Europa.

El coste de las tasas de aproximación aumentó en 5,5 millones de euros, que representa un incremento del 12% con relación al año 2002. En los aeropuertos españoles, la subida de estas tasas fue del 4% en 2003.

AMORTIZACIONES

Las dotaciones a la amortización del inmovilizado ascendieron a 173,4 millones de euros en el ejercicio 2003, situándose 9,3 millones por encima del año anterior, localizándose los mayores aumentos en la amortización de aviones, motores, y aplicaciones y equipos informáticos.

SISTEMAS DE RESERVAS

Frente a un incremento en la cifra de reservas del 3,8% y con subidas de precios en los distintos sistemas de reservas (CRSs) en torno al 2,9%, el gasto sólo aumentó en 1,9 millones de euros, que supone una subida del 1,5% con relación a 2002. Esto fue posible por la mejora en los procedimientos y herramientas de auditoría, control y gestión del gasto, por el aumento de la cuota de reservas en Amadeus frente a Galileo y Sabre, y por la depreciación del dólar frente al euro. De este modo, en 2003 el coste medio por reserva facturada disminuyó un 2,3% con relación al año anterior.

SERVICIOS A BORDO

El gasto del servicio a bordo disminuyó en 11,8 millones de euros respecto a 2002, lo que significa un descenso del 9,2%. El descenso del coste medio por pasajero fue aún mayor, del 12,6%, y se consiguió mediante la implantación de diversas iniciativas orientadas a la simplificación del servicio en la clase turista en los vuelos de corto y medio radio.

SEGUROS Y OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Tras el incremento espectacular registrado en el coste de los seguros de aeronaves y pasajeros tras los atentados del 11 de septiembre de 2001, durante 2003 el mercado de aviación corrigió a la baja sus tasas, ayudado por la moderada siniestralidad. En ese contexto, Iberia, L.A.E. consiguió disminuir su coste de seguros en un 33% respecto al año anterior.

El importe agregado de "Otros gastos de explotación" registró un aumento de 4,4 millones de euros respecto a la cifra del año anterior, lo que representa un incremento del 1,3%. Dentro de este concepto, se incluyen múltiples partidas de diversa naturaleza: alquileres, suministros, servicios de reparación y conservación, comunicaciones, servicios de seguridad y vigilancia, programas informáticos, indemnizaciones, locomoción y servicios auxiliares, entre otros.

4.2. RESULTADOS FINANCIEROS Y EXTRAORDINARIOS

Iberia, L.A.E. obtuvo unos beneficios antes de impuestos de 148,8 millones de euros en el ejercicio 2003, situándose 20 millones por debajo del beneficio del año anterior. Tanto los resultados financieros como los extraordinarios mejoraron respecto al año anterior, tal como se refleja en el siguiente cuadro:

RESULTADOS FINANCIEROS Y EXTRAORDINARIOS				MILLONES DE EUROS
	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	139,2	228,7	(89,5)	(39,1)
INGRESOS FINANCIEROS	64,0	64,1	(0,1)	(0,2)
GASTOS FINANCIEROS	50,2	38,9	11,3	29,0
RESULTADOS POR DIFERENCIAS DE CAMBIO	(6,7)	(33,4)	26,7	79,9
RESULTADOS FINANCIEROS	7,1	(8,2)	15,3	186,6
INGRESOS EXTRAORDINARIOS	85,2	65,7	19,5	29,7
GASTOS EXTRAORDINARIOS	82,7	117,4	(34,7)	(29,6)
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	2,5	(51,7)	54,2	104,8
R.N.A.I.	148,8	168,8	(20,0)	(11,8)
IMPUESTOS	(43,0)	(25,6)	(17,4)	68,0
RESULTADOS DESPUÉS DE IMPUESTOS	105,8	143,2	(37,4)	(26,1)

Los ingresos financieros, en su conjunto, se mantuvieron estables respecto al año anterior. La cifra de 2003 incluye la plusvalía bruta obtenida de las ventas de las marcas "Mundicolor" y de la participación accionarial en el touroperador Tiempo Libre, cuyo importe ascendió a 11,5 millones de euros. Dicha plusvalía compensó la disminución producida en el resto de los ingresos financieros, que estuvo motivada, en su mayor parte, por la reducción de los tipos de interés.

En el ejercicio 2003, los gastos financieros incluyen 16,2 millones de euros correspondientes al aumento de las provisiones para inversiones financieras, debido principalmente por las dotaciones realizadas para provisionar en su totalidad las participaciones de Iberia, L.A.E. en las empresas Opodo y Cordiem. La disminución de los gastos financieros generados por la deuda de balance compensó una parte del impacto de dichas dotaciones.

El efecto neto de las diferencias de cambio mejoró en 26,7 millones de euros respecto al año anterior. Conviene recordar que la devaluación del peso argentino y las diversas circunstancias vividas en aquel país, el llamado efecto "corralito", tuvieron un impacto negativo de, aproximadamente, 16 millones de euros en las cuentas del ejercicio 2002.

Los resultados extraordinarios se situaron en 2,5 millones de beneficios en el año 2003, frente a unas pérdidas de 51,7 millones de euros en el ejercicio anterior, cuando fueron contabilizadas dotaciones relacionadas con el proceso de ajuste de valor de las flotas en proceso de retirada, que representaron un gasto adicional de 60 millones de euros.

Entre los ingresos extraordinarios registrados en el ejercicio 2003, junto a la recuperación de diversas provisiones no aplicadas, cabe destacar: las ventas de aviones de flotas ya inactivas (DC-9, B-727, DC-10 y motores de A-300) que originaron un importe de 12,1 millones de euros; la venta de locales en Barcelona y Roma, que dieron lugar a unos ingresos de 9,3 millones de euros; y los beneficios obtenidos en operaciones con acciones propias, que ascendieron a 8,3 millones de euros. Los gastos extraordinarios recogieron una dotación de 25,0 millones de euros destinada, principalmente, a actualizar los fondos destinados al Expediente de Regulación de Empleo y a su prórroga y ampliación durante 2003; así como otros gastos y amortizaciones relacionadas con el plan de renovación de flota.

Iberia, L.A.E. alcanzó un beneficio neto después de impuestos de 105,8 millones de euros durante el ejercicio 2003.

4.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2003, la inversión neta, descontadas las desinversiones, en inmovilizado material e inmaterial presentó un saldo negativo en torno a 112 millones de euros. Entre las inversiones efectuadas en el año, destacaron: las compras de rotables y reparables; diversas modificaciones realizadas en aeronaves de las flotas MD-87/88, B-747, B-757, A-320, A-321 y A-340; adquisición de equipos informáticos y desarrollo de aplicaciones informáticas. Las desinversiones recogieron la baja de diecisiete DC-9, cuatro B-727, seis DC-10 y un B-747 por ventas, desguaces y donaciones; también se realizaron operaciones de venta con retroalquiler de dos A-321 y un A-320; y se dieron de baja rotables y reparables.

Con objeto de la adaptación a las Normas Internacionales de Contabilidad, se realizó un traspaso de los anticipos correspondientes a nuevos aviones de las flotas A-319, A-320, A-321, A-340 y motores, desde inmovilizado material en curso a inmovilizado financiero. Así, el saldo de las inmovilizaciones financieras a cierre del ejercicio 2003 incluye, en el apartado de depósitos y fianzas constituidos a largo plazo, una cifra de 307,4 millones de euros correspondiente a los anticipos de flota.

Durante 2003, la inversión neta en el inmovilizado financiero superó los 277 millones de euros. Junto al mencionado incremento de los depósitos a largo plazo por adquisición de flotas, otro hecho relevante fue la constitución de un depósito indisponible vinculado al plan de opciones sobre acciones de Iberia, L.A.E. para directivos, administradores y otro personal de estructura, que se ha instrumentado mediante la emisión de obligaciones convertibles en acciones de la Sociedad, cuyo importe total asciende a 27,5 millones de euros.

4.4. BALANCE DE SITUACIÓN

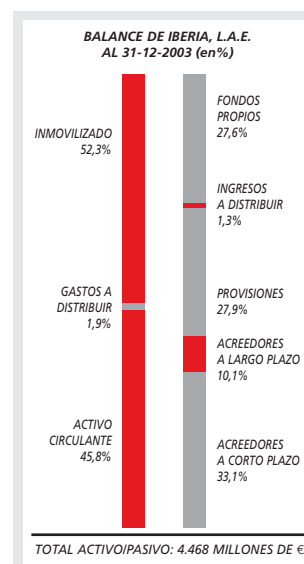
Los fondos propios de Iberia, L.A.E. ascienden a 1.235,1 millones de euros al 31 de diciembre de 2003, 77,4 millones de euros por encima de la cifra del cierre del ejercicio anterior, como consecuencia del aumento de las reservas. Durante el año 2003, la compañía abonó un dividendo bruto de 0,04 euros por acción con cargo a los resultados del ejercicio 2002, destinando un total de 35,6 millones de euros a retribuir a sus accionistas.

El saldo de las provisiones para riesgos y gastos se sitúa en 1.247,5 millones de euros al cierre de 2003, cifra que incluye 104,9 millones de euros en provisiones para grandes reparaciones de flota; 523,9 millones de euros en provisiones para pensiones y otras obligaciones con el personal; y 618,7 millones de euros en provisiones para responsabilidades. El saldo agregado ha disminuido en 12,5 millones de euros durante el ejercicio, habiéndose aplicado o recuperado 163,8 millones de euros y dotado 151,3 millones de euros; de esta última cifra, 54,7 millones correspondieron a dotaciones y traspasos a fondos de pensiones y otras obligaciones con el personal.

El saldo de la cuenta de acreedores a largo plazo ha disminuido en 60,4 millones de euros durante 2003, debido principalmente a la disminución de las deudas con entidades de crédito. Por el contrario, el saldo de los acreedores a corto plazo ha aumentado en 21,7 millones de euros, a causa del incremento de los acreedores comerciales.

El activo circulante aumenta en 133,8 millones de euros respecto al cierre de 2002, debido, sustancialmente, al mayor volumen de las inversiones financieras temporales y de la tesorería de la compañía.

El endeudamiento neto de balance de Iberia, L.A.E. mejora notablemente, situándose en -925,6 millones de euros al 31 de diciembre de 2003, frente a -710,2 millones de euros al cierre del ejercicio 2002. 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.



4.5. GESTIÓN DE RIESGOS NO OPERATIVOS

Iberia, L.A.E. mantiene un programa de gestión global de sus Riesgos no Operativos, con el fin de controlar y disminuir el potencial impacto operativo de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio de combustible en los resultados de la compañía.

Con este objetivo, Iberia, L.A.E. utiliza un modelo VAR (Value at Risk) con el fin de evaluar probabilísticamente el posible impacto de estas variables de mercado en sus resultados, y define los objetivos máximos de volatilidad y el Programa de Coberturas necesario para alcanzarlo.

Programa de coberturas

I) Riesgo de tipo de cambio

Debido a la naturaleza de sus actividades, Iberia, L.A.E. está expuesta a un riesgo de tipo de cambio, tanto a nivel operativo (flujos) como de balance.

Flujos

La compañía mantiene una posición corta en dólares de aproximadamente 550 millones, al ser los ingresos en esa divisa (18% del total) inferiores a los gastos (30% del total).

De acuerdo con el Programa de Coberturas, la cobertura de esta posición se realiza:

- En un 50% con coberturas estratégicas de hasta cinco años de plazo, mediante swaps de rentas de alquileres de flota a otras divisas, principalmente euro y franco suizo, y estructuras de opciones con plazos e importes asociados a las rentas objeto de cobertura.
- El 50% restante se gestiona en operaciones tácticas de horizonte temporal menor o igual a un año, que permiten adaptarse a la tendencia del mercado, y que también están asociadas a movimientos reales de pagos en dólares de la compañía.

A 31 de diciembre de 2003, Iberia, L.A.E. mantenía el 49% de su posición de flujos en dólares del ejercicio 2004 cubierta.

Balance

La compañía mantiene activos en dólares por importe de 548 millones, debido a los préstamos concedidos a las sociedades Iberbus y a los pagos anticipados a los proveedores de flota y motores. Esta posición se neutraliza prácticamente en su totalidad mediante coberturas swap o financiaciones en dólares para evitar diferencias de cambio por translación, con lo que el resultado final ha sido aproximadamente equilibrado. El impacto residual corresponde a la revaluación de partidas de circulante y al proceso de contabilización mensual a cambios IATA que sigue el sector, y tiene su contrapartida en las cuentas de ingresos y gastos corrientes de los meses anteriores o posteriores.

Entrada de flota

Con el fin de acotar la volatilidad de los mercados de cambios y su impacto en la financiación o adquisición de nuevos aviones, la compañía cubre en ocasiones el cambio de entrada adquisición/financiación de los aviones, mediante la contratación de operaciones de compra a plazo y estructuras de opciones que permiten asegurar un nivel o rango determinado.

II) Riesgo de tipo de interés

Aunque Iberia, L.A.E. tiene una deuda neta de balance negativa, si incorporamos la deuda nacional correspondiente a los leases operativos (multiplicando por ocho las cifras de rentas por alquiler de aviones y realizando los ajustes correspondientes), la deuda neta total ajustada asciende a 1.856 millones de euros. De este importe, a 31 de diciembre de 2003, el 78% esta a tipo fijo, 19% a tipo variable y 3% en variable con cap. La compañía prevé mantener en el futuro, al menos, un 75% a tipo fijo o protegido para evitar el impacto negativo de una subida de los tipos de interés.

Durante el año 2003, aprovechando los bajos niveles de tipos de interés, la compañía fue aumentando el porcentaje de su deuda neta cubierta a tipo fijo, desde el 60% a finales de 2002, hasta el 78% a finales de 2003. La sensibilidad a un incremento de un 1% en los tipos de interés es de 3,8 millones de euros.

Riesgo de liquidez

La compañía mantiene una política de posición de caja equivalente, aproximadamente, a tres meses de ingresos. A 31 de diciembre de 2003, dicha posición asciende a 1.362 millones de euros (tesorería más inversiones financieras temporales), y está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo, repos de deuda, eurodepósitos, papel comercial y titulizaciones a través de entidades financieras de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo de contrapartida vigente. La cartera tiene un vencimiento máximo de un año y una vida media de seis meses.

Además de las inversiones a corto plazo y de la posición de caja, Iberia, L.A.E. dispone de pólizas de crédito por importe de 242 millones de euros que garantizan sus necesidades de liquidez.

III) Riesgo de combustible

Iberia, L.A.E. controla el coste del combustible de aviación mediante políticas activas de gestión de riesgos. Estas políticas se concretan en coberturas de los precios del combustible, que sirven para mitigar el efecto de las oscilaciones que sufre la cotización del precio del queroseno en el mercado internacional, y para limitar las desviaciones sobre el presupuesto de la compañía en este concepto.

Iberia, L.A.E. consume del orden de dos millones de toneladas métricas anuales con la flota actual, y ello supone, a precios medios del año 2003, un coste cercano a 560 millones de euros. Este gasto está directamente ligado a la variación de los precios del petróleo, que se ha movido durante estos últimos años en promedios mensuales altos dentro de un rango de variación de 18-32 dólares por barril.

La compañía ha mantenido hasta la fecha la política de cubrir directamente el precio del queroseno, y emplea para ello una combinación de herramientas financieras como swaps y opciones como caps y collar, entre otras.

Las líneas maestras de la política de coberturas están basadas, por un lado, en un programa de coberturas estratégicas, mediante contratos a largo plazo Iberia, L.A.E. puede cubrir hasta un 50% del volumen que está previsto consumir para un período de tres años; y, por otro lado, en un plan de coberturas táctico, en base anual y destinado a cubrir hasta un 25%-30% adicional del volumen. En el año 2003 las coberturas que aseguran el precio del combustible llegaron al entorno del 80% del volumen del queroseno consumido durante el primer semestre y al entorno del 70% en el segundo semestre, asegurando el precio entre bandas de 23 y 26 dólares por barril.

4.6. PERSPECTIVAS

El tráfico aéreo, tanto de pasajeros como de carga, ha experimentado una clara recuperación, prácticamente en todos los mercados, desde otoño de 2003. Las últimas previsiones oficiales de IATA para el año 2004 apuntan a un crecimiento del 7,5% del tráfico internacional en el mundo.

Las expectativas también apuntan a una mejora generalizada de las economías. Así, los analistas esperan que el Producto Interior Bruto (PIB) de España crezca hasta un 2,9% en 2004; el de los países de la Zona Euro debería elevarse hasta un 1,7%, mientras que para Latinoamérica las previsiones indican un crecimiento del PIB por encima del 4%. Si se cumplen estas previsiones, y no se producen acontecimientos excepcionales, los tráficos de estas regiones podrían mantener el buen comportamiento de los últimos meses, con crecimientos especialmente altos en las rutas del Atlántico Sur.

Iberia, L.A.E. ha previsto un aumento de su oferta en torno al 8% para el año 2004, de modo que pueda responder al previsible crecimiento de la demanda. Buena parte de este crecimiento es arrastre del incremento de capacidad producida en los últimos meses del 2003. El incremento de la capacidad será mayor en las rutas internacionales, por encima del 10%, que en las domésticas, que se estima en torno a un 3%. La compañía espera, sobre la base de las buenas perspectivas del mercado, mantener los elevados coeficientes de ocupación que alcanzó durante el ejercicio 2003.

Además, el desarrollo del plan de renovación de flotas de Iberia, L.A.E. le va a permitir crecer con flexibilidad, disponiendo de los recursos necesarios para aprovechar la importante ampliación de capacidad de los aeropuertos de Madrid y Barcelona. Según las previsiones de AENA, las dos nuevas pistas del aeropuerto de Madrid-Barajas estarán operativas a partir del verano de 2004.

De acuerdo con las estrategias definidas en el Plan Director 2003/05, el Grupo Iberia va a continuar desarrollando acciones que le permitan reducir costes y adaptarse a la evolución de las preferencias de la demanda, para afianzar su posición frente a la creciente competencia de los operadores de bajo coste. Fruto de esta competencia, es previsible que los precios continúen descendiendo, sobre todo en Europa, aunque en menor medida que durante 2003.

La vigencia de los Convenios Colectivos del personal de Iberia, L.A.E. vence a finales del año 2004, y durante dicho ejercicio se desarrollarán negociaciones para su renovación.

5 La Acción de IBERIA

5.1. EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN

EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN	En Euros
COTIZACIÓN A 30 DICIEMBRE 2003	2,28
COTIZACIÓN A 30 DICIEMBRE 2002	1,40
COTIZACIÓN MEDIA ANUAL	1,72
MÁXIMO	2,32
MÍNIMO	1,13
VOLUMEN MEDIO DIARIO (Nº ACCIONES)	4.180.945

La acción de Iberia, L.A.E. se revalorizó un 62,9% en el ejercicio 2003, lo que supone un incremento adicional al 27% registrado en 2002. La evolución de la cotización durante la primera mitad del año se vio afectada por la guerra de Irak y el brote de neumonía atípica en el sudeste asiático, que provocó que las aerolíneas tuvieran un comportamiento relativo peor que el de los índices de referencia. El fin de la guerra y de la epidemia de SARS dio lugar a la paulatina mejora de las cifras de tráfico, lo que favoreció la evolución bursátil de las compañías del sector.

Durante el año 2003, Iberia, L.A.E. ajustó adecuadamente su capacidad a las condiciones del mercado, de modo que sus cifras de tráfico y sus resultados se situaron por encima de los de sus comparables. Como consecuencia de ello, los analistas señalaron a la acción de la compañía como una de sus favoritas, lo que quedó reflejado en una revalorización constante.

Al comenzar el año la valoración de Iberia en Bolsa era de 1.278 millones de euros, mientras que al final de 2003 la capitalización bursátil alcanzó los 2.095 millones. A principios del mes de noviembre, como consecuencia del Plan de Opciones sobre Acciones para Empleados, comenzaron a cotizar 6.054.859 nuevas acciones.



5.2. AUTOCARTERA

El 26 de junio de 2003, el Consejo de Administración de Iberia, L.A.E. decidió limitar al 3% la adquisición de acciones en autocartera, por debajo del límite máximo del 5% fijado por la Junta General de Accionistas celebrada el día 12 del mismo mes.

Las acciones propias en poder de la Sociedad Dominante a 31 de diciembre de 2003 representan el 1,616% del Capital Social y totalizan 14.851.798 acciones, con un valor nominal global de 11.584,4 miles de euros y un precio medio de adquisición de 1,351 euros por acción.

Iberia, L.A.E. tenía constituida la correspondiente reserva por acciones propias en su Balance de cierre de ejercicio.



Órganos de Gobierno

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE IBERIA, L.A.E. A 31 DE DICIEMBRE DE 2003

PRESIDENTE

D. FERNANDO CONTE GARCÍA

VICEPRESIDENTE

D. MIGUEL BLES A DE LA PARRA

CONSEJERO DELEGADO

D. ÁNGEL MULLOR PARRONDO

CONSEJEROS

D. JOSÉ MANUEL FERNÁNDEZ NORNIELLA

LORD GAREL -JONES

D. PABLO ISLA ÁLVAREZ DE TEJERA

D. ANTONIO MASA GODOY

MR. ROGER PAUL MAYNARD

D. JOSÉ PEDRO PÉREZ-LLORCA RODRIGO

D. JORGE PONT SÁNCHEZ

D. JOSÉ B. TERCEIRO LOMBA

D. GREGORIO VILLALABEITIA GALARRAGA

SECRETARIA DEL CONSEJO

D^a. LOURDES MÁIZ CARRO

MIEMBROS COMISIONES A 31 DE DICIEMBRE DE 2003

COMISIÓN EJECUTIVA

D. FERNANDO CONTE GARCÍA (PRESIDENTE DE LA COMISIÓN)

D. MIGUEL BLES A DE LA PARRA

MR. ROGER PAUL MAYNARD

D. ÁNGEL MULLOR PARRONDO

D. JOSÉ B. TERCEIRO LOMBA

D. GREGORIO VILLALABEITIA GALARRAGA

D^a. LOURDES MÁIZ CARRO (SECRETARIA DE LA COMISIÓN)

COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES

D. PABLO ISLA ÁLVAREZ DE TEJERA (PRESIDENTE DE LA COMISIÓN)

D. JOSÉ MANUEL FERNÁNDEZ NORNIELLA

D. ANTONIO MASA GODOY

D. JORGE PONT SÁNCHEZ

D^a. LOURDES MÁIZ CARRO (SECRETARIA DE LA COMISIÓN)

COMISIÓN DE AUDITORÍA Y CUMPLIMIENTO

D. ANTONIO MASA GODOY (PRESIDENTE DE LA COMISIÓN)

LORD GAREL-JONES

D. JOSÉ PEDRO PÉREZ-LLORCA RODRIGO

D. GREGORIO VILLALABEITIA GALARRAGA

D^a. LOURDES MÁIZ CARRO (SECRETARIA DE LA COMISIÓN)

COMISIÓN DE SEGURIDAD

D. JOSÉ PEDRO PÉREZ-LLORCA RODRIGO (PRESIDENTE DE LA COMISIÓN)

MR. ROGER PAUL MAYNARD

D. ÁNGEL MULLOR PARRONDO

D. JORGE PONT SÁNCHEZ

D^a. LOURDES MÁIZ CARRO (SECRETARIA DE LA COMISIÓN)

COMITÉ DE DIRECCIÓN

MIEMBROS

D. FERNANDO CONTE GARCÍA
PRESIDENTE

D. ÁNGEL MULLOR PARRONDO
CONSEJERO DELEGADO

D. ENRIQUE DONAIRE RODRÍGUEZ
DIRECTOR GENERAL L.A.

D. LUIS DÍAZ GÜELL
DIRECTOR DE COMUNICACIÓN

D. ENRIQUE DUPUY DE LÔME CHÁVARRI
DIRECTOR FINANCIERO

D. JOSÉ MARÍA FARIZA BATANERO
DIRECTOR CONTROL Y ADMINISTRACIÓN

D. JUAN LOSA MONTAÑÉS
DIRECTOR PRO.ICO

D^a. LOURDES MÁIZ CARRO
DIRECTORA ASESORÍA JURÍDICA Y SECRETARÍA CONSEJO

D^a. ELVIRA HERRERO MATEO
DIRECTORA RELACIONES INTERNACIONALES

D. SERGIO TURRIÓN BARBADO
DIRECTOR RECURSOS HUMANOS

D. JUAN BUJÍA LORENZO
DIRECTOR GESTIÓN PRODUCCIÓN

D. FÉLIX GARCÍA VIEJOBUEÑO
DIRECTOR RELACIÓN CLIENTE

D. MANUEL LÓPEZ COLMENAREJO
DIRECTOR COMERCIAL

D. ENRIQUE PÉREZ DE VILLAAMIL
DIRECTOR OPERACIONES

D. JAVIER ÁLVAREZ GONZÁLEZ
DIRECTOR MATERIAL

D. ANTONIO BUGALLO SIEGEL
DIRECTOR SISTEMAS

D. ALFONSO FUERTES SUÁREZ
DIRECTOR CARGA

D. FERNANDO SARMENTERO VIDAL
DIRECTOR AEROPUERTOS

D. MARTÍN CUESTA VIVAR
DIR. AUDIT. INT. Y CALIDAD



Información Legal



INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

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

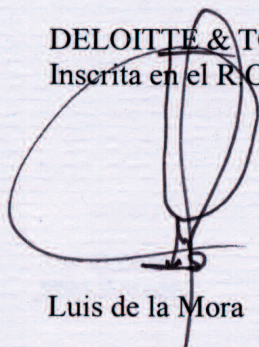
Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Sociedades Dependientes, que comprenden el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2003 y la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria consolidadas correspondientes al ejercicio anual terminado 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 2003, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2003. Con fecha 7 de abril de 2003 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2002 en el que expresamos una opinión sin salvedades.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2003 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 2003 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 2003 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 2003. 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 2004



Estados Financieros Consolidados

IBERIA 



Balances de Situación Consolidados al 31 de diciembre de 2003 y 2002.
(En Miles de Euros).

Las Notas 1 a 24 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2003.

ACTIVO	MILES DE EUROS	
	EJERCICIO 2003	EJERCICIO 2002
INMOVILIZADO:		
GASTOS DE ESTABLECIMIENTO (NOTA 6-b)	98	303
INMOVILIZACIONES INMATERIALES (NOTA 7)	430.422	465.281
INMOVILIZACIONES MATERIALES (NOTA 8)	931.763	1.168.015
FLOTA AÉREA:		
COSTE	1.532.068	1.972.126
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	(992.699)	(1.196.616)
	539.369	775.510
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:		
COSTE	1.075.487	1.058.651
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	(683.093)	(666.146)
	392.394	392.505
INMOVILIZACIONES FINANCIERAS (NOTA 9)	763.238	474.999
PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	142.729	114.289
CARTERA DE VALORES A LARGO PLAZO	203.703	207.045
OTROS CRÉDITOS	194.220	226.508
DEPÓSITOS Y FIANZAS CONSTITUIDOS A LARGO PLAZO	398.174	86.578
PROVISIONES	(175.588)	(159.421)
DEUDORES A LARGO PLAZO (NOTA 19)	303.703	351.731
TOTAL INMOVILIZADO	2.429.224	2.460.329
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN (NOTA 6-a)	98.098	104.711
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (NOTA 7)	85.347	122.229
ACTIVO CIRCULANTE:		
ACCIONES PROPIAS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE (NOTA 10)	20.066	31.896
EXISTENCIAS (NOTA 11)	77.055	89.964
DEUDORES	582.153	587.622
INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES (NOTA 12)	1.358.027	1.204.683
TESORERÍA	18.086	11.957
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	31.205	36.089
TOTAL ACTIVO CIRCULANTE	2.086.592	1.962.211
TOTAL ACTIVO	4.699.261	4.649.480

**PASIVO**

MILES DE EUROS

	EJERCICIO 2003	EJERCICIO 2002
FONDOS PROPIOS (NOTA 13):		
CAPITAL SUSCRITO	716.833	712.110
PRIMA DE EMISIÓN	98.937	96.454
DIFERENCIAS POR EL AJUSTE DE CAPITAL A EUROS	1.201	1.201
RESERVAS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE	312.358	204.778
RESERVA LEGAL	75.671	61.352
RESERVA DE FUSIÓN	165	165
RESERVA DE REVALORIZACIÓN	38	38
RESERVA PARA ACCIONES PROPIAS	20.066	31.896
RESERVAS VOLUNTARIAS	216.418	111.327
RESERVAS EN SOCIEDADES CONSOLIDADAS POR INTEGRACIÓN GLOBAL	76.235	75.721
RESERVAS EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	83.894	70.476
DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN	(284)	(123)
BENEFICIOS ATRIBUIBLES A LA SOCIEDAD DOMINANTE (NOTA 21)	143.586	157.120
BENEFICIOS CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO	145.852	159.825
BENEFICIOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS (NOTAS 14 Y 21)	(2.266)	(2.705)
TOTAL FONDOS PROPIOS	1.432.760	1.317.737
SOCIOS EXTERNOS (NOTA 14)	9.204	9.242
DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN	1.494	1.494
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (NOTA 6-i)	56.805	70.475
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (NOTA 15)	1.250.042	1.261.455
ACREEDORES A LARGO PLAZO:		
EMISIÓN DE OBLIGACIONES CONVERTIBLES (NOTA 17)	27.532	22.573
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (NOTA 16)	419.375	480.105
OTROS ACREEDORES (NOTA 19)	20.447	23.297
TOTAL ACREEDORES A LARGO PLAZO	467.354	525.975
ACREEDORES A CORTO PLAZO:		
EMISIÓN DE OBLIGACIONES CONVERTIBLES (NOTA 17)	22.573	7.524
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (NOTA 16)	46.930	102.011
ANTICIPOS DE CLIENTES (NOTA 6-i)	413.854	423.845
DEUDAS POR COMPRAS O PRESTACIÓN DE SERVICIOS	689.341	616.218
OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES (NOTA 19)	157.479	148.817
REMUNERACIONES PENDIENTES DE PAGO	150.982	163.970
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	443	717
TOTAL ACREEDORES A CORTO PLAZO	1.481.602	1.463.102
TOTAL PASIVO	4.699.261	4.649.480

Cuentas de Pérdidas y Ganancias Consolidadas de los Ejercicios 2003 y 2002. (En Miles de Euros).

Las Notas 1 a 24 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2003.

DEBE	MILES DE EUROS	
	EJERCICIO 2003	EJERCICIO 2002
GASTOS:		
APROVISIONAMIENTOS (NOTA 20)	759.290	762.132
GASTOS DE PERSONAL (NOTA 20)	1.402.731	1.353.734
DOTACIONES PARA AMORTIZACIONES DE INMOVILIZADO (NOTAS 6-b, 7 y 8)	170.835	164.702
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE TRÁFICO	2.074	13.333
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 20)	2.123.719	2.156.523
	4.458.649	4.450.424
BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN	160.681	249.109
GASTOS FINANCIEROS Y ASIMILADOS (NOTAS 15 Y 16)	34.474	39.345
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE INVERSIONES FINANCIERAS	16.166	15
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO	106.742	119.528
	157.382	158.888
PARTICIPACIÓN EN PÉRDIDAS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA (NOTA 9)	875	715
AMORTIZACIÓN DEL FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN (NOTA 6-a)	6.613	6.613
BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	183.570	240.671
PÉRDIDAS PROCEDENTES DEL INMOVILIZADO (NOTA 8)	22.664	10.777
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE INMOVILIZADO	2	55
GASTOS EXTRAORDINARIOS (NOTA 20)	59.283	103.407
GASTOS Y PÉRDIDAS DE OTROS EJERCICIOS	2.521	5.342
	84.470	119.581
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS POSITIVOS	18.113	-
BENEFICIOS CONSOLIDADOS ANTES DE IMPUESTOS	201.683	194.081
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES (NOTA 19)	55.831	34.256
BENEFICIOS CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO	145.852	159.825
BENEFICIOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS (NOTAS 14 Y 21)	2.266	2.705
BENEFICIOS DEL EJERCICIO ATRIBUIDOS A LA SOCIEDAD DOMINANTE	143.586	157.120

**HABER**

MILES DE EUROS

	EJERCICIO 2003	EJERCICIO 2002
INGRESOS:		
IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS (NOTA 20)	4.402.447	4.485.716
OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 20)	216.883	213.817
	4.619.330	4.699.533
INGRESOS DE PARTICIPACIONES EN CAPITAL	75	1.608
INGRESOS DE OTROS VALORES NEGOCIABLES	-	855
OTROS INTERESES E INGRESOS ASIMILADOS (NOTA 12)	52.878	48.772
DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO	100.034	86.134
	152.987	137.369
RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS	4.395	21.519
PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA (NOTA 9)	34.772	20.409
BENEFICIOS EN ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO (NOTAS 7 Y 8)	38.695	47.821
BENEFICIOS EN OPERACIONES CON ACCIONES PROPIAS (NOTA 10)	8.347	1.982
INGRESOS EXTRAORDINARIOS (NOTA 20)	35.121	13.134
INGRESOS Y BENEFICIOS DE OTROS EJERCICIOS	20.420	10.054
	102.583	72.991
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS NEGATIVOS	-	46.590



Memoria Consolidada

IBERIA 



1 Actividad de la Sociedad dominante y del Grupo

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es una sociedad dedicada principalmente al transporte aéreo de pasajeros y mercancías y

que desarrolla, adicionalmente, otras actividades complementarias entre las que destacan por su importancia, 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" **one-world**, 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.

El ejercicio pasado la Dirección del Grupo diseñó el 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.

Este Plan Director fue revisado en la primera parte del año 2003 a la vista de las nuevas circunstancias de la industria aérea. Se han mantenido los objetivos estratégicos citados, reforzando las actuaciones encaminadas a la reducción de costes y acelerando la implantación de las principales iniciativas.

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:

SOCIEDADES DEL GRUPO					MILES DE EUROS
RAZÓN SOCIAL DIRECCIÓN OBJETO SOCIAL	PARTICIPACIÓN DIRECTA E INDIRECTA (%)	CAPITAL	RESERVAS	(b) RESULTADOS	
COMPañÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A. CENTRO DE CARGA AÉREA. PARCELA 2 P5 NAVE 6; MADRID TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	75,00	192	2.204	707	
CARGOSUR, S.A. VELÁZQUEZ, 130; MADRID TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS	100,00	6.058	(1.021)	(26)	
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	8.229	2.204	
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A. (SAVIA) VELÁZQUEZ, 130; MADRID SERVICIOS INFORMÁTICOS APPLICABLES AL SECTOR DE VIAJES Y TURISMO	75,49(a)	301	10.608	5.106	
VIVA VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A. CAMINO DE LA ESCOLLERA, 5; PALMA DE MALLORCA MANTENIMIENTO DE AERONAVES	99,47	644	784	167	
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A. VELÁZQUEZ, 34; MADRID ADQUISICIÓN Y TENENCIA DE FINCAS URBANAS	100,00	902	203	13	
AUXILIAR LOGÍSTICA AEROPORTUARIA, S.A. CENTRO DE CARGA AÉREA. PARCELA 2 P5 NAVE 6; MADRID TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	75,00	180	21	56	
IBERIA TECNOLOGÍA, S.A. VELÁZQUEZ, 130; MADRID SERVICIOS DE MANTENIMIENTO AÉREOS	100,00	1.442	134	76	
CONSULTORES HANSA, S.A. 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) Todas estas sociedades cierran sus cuentas al 31 de diciembre de 2003.

La Sociedad dominante ha firmado en diciembre de 2003 un acuerdo de intenciones para proceder a la venta de su participación en Iberswiss Catering, S.A. fijando un precio base de venta de 23,5 millones de euros. Este acuerdo está sujeto a la obtención de la autorización correspondiente por parte de las autoridades en materia de Defensa de la Competencia por lo que en el momento de formulación de las presentes cuentas anuales los acuerdos firmados no son efectivos.

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, cuya información contable se ha obtenido de sus cuentas anuales al 31 de diciembre de 2003, son las siguientes:

SOCIEDADES ASOCIADAS					MILES DE EUROS
RAZÓN SOCIAL DIRECCIÓN OBJETO SOCIAL	PARTICIPACIÓN DIRECTA E INDIRECTA (%)	CAPITAL	RESERVAS	RESULTADOS	
AMADEUS GROUP (b) SALVADOR DE MADARIAGA, 1; MADRID GESTIÓN Y EXPLOTACIÓN DE UN SISTEMA AUTOMATIZADO DE RESERVAS	27,92(a)	27.898	725.202	150.100	
TOUOPERADOR VIVA TOURS, S.A. TRESPADERNE, 29; MADRID GESTIÓN DE PAQUETES TURÍSTICOS	49,00	2.760	22	(1.784)	
MULTISERVICIOS AEROPORTUARIOS, S.A. BRAVO MURILLO, 52; MADRID REALIZACIÓN SERVICIOS AUXILIARES EN ÁMBITO AEROPORTUARIO	49,00	130	3.177	554	
IBER-AMÉRICA AEROSPACE LLC MIAMI, FLORIDA COMPRA-VENTA DE PIEZAS Y MOTORES DE AERONAVES	49,00	913	-	392	
EMPRESA LOGÍSTICA DE CARGA AÉREA, S.A. (ELCA) AEROPUERTO JOSÉ MARTÍ. CIUDAD DE LA HABANA EXPLOTACIÓN DE UNA TERMINAL DE CARGA EN EL AEROPUERTO DE LA HABANA	50,00	317	(18)	29	
EMPRESA HISPANO CUBANA DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES IBECA, S.A. AEROPUERTO JOSÉ MARTÍ. CIUDAD DE LA HABANA MANTENIMIENTO DE AERONAVES	50,00	79	88	499	
HANDLING GUINEA ECUATORIAL, S.A. (HANGESA) MALABO HANDLING DEL AEROPUERTO DE MALABO	50,73	305	160	1.291	
SOCIEDAD CONJUNTA PARA LA EMISIÓN Y GESTIÓN DE MEDIOS DE PAGO EFC, S.A. (IBERIA CARDS) VELÁZQUEZ, 130; MADRID EMISIÓN Y GESTIÓN DE MEDIOS DE PAGO	40,00	6.000	2.336	72	

(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) Integrado por Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (sociedad matriz) y sus sociedades participadas. En febrero de 2004, uno de los socios fundadores de "Amadeus Group" ha enajenado una parte significativa de su participación, reduciendo los derechos políticos que le corresponden. De esta forma, se incrementa la participación de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a un 33,80%, manteniendo se los derechos económicos. Análogamente se incrementa la participación en Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. hasta un 77,49%.

En diciembre de 2003 el Grupo ha firmado un acuerdo para proceder a la venta de las acciones que posee en su sociedad participada Touroperador Viva Tours, S.A. así como de las marcas "Viva Tours" de su propiedad. Esta operación se ha formalizado en febrero de 2004 estableciéndose el precio de las acciones en 1.864 miles de euros y el de las marcas en 15 millones de euros.

Como consecuencia de los compromisos asumidos por el accionista mayoritario en los contratos firmados para la constitución de las sociedades Iberbus (Nota 9) 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 2003, 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 2003.

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 2003.

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) 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.
- El capital y reservas de la filial, se han convertido a los tipos de cambio históricos.
- Las 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 en el primer caso, o cuando se trata de diferencias negativas para su imputación a resultados cuando se manifieste la minusvalía implícita en la adquisición.

Los principios y criterios contables 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 2003 propuesta por sus Administradores consiste en destinar 10.576 miles de euros a reserva legal, 0,03 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 2003, 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 2003 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 ampliaciones de capital realizadas por las empresas del grupo, y se amortizan a razón del 20% anual.

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2003 adjunta por la amortización de estos gastos ha ascendido a 286 miles de euros.

c) Inmovilizado inmaterial

Los bienes adquiridos 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 y la amortización acumulada correspondiente 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 2003 el valor neto contable de la flota operada en régimen de arrendamiento financiero se redujo en 4.413 miles de euros, de los que 4.749 miles de euros corresponden a coste y 336 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 6.662 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 2003 en 1.219 y 174 miles de euros, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2003 el valor neto contable de la flota aérea en propiedad incluye diferencias de cambio acumuladas por un importe total de 69.326 miles de euros, aproximadamente.

Las sociedades del Grupo amortizan su inmovilizado material siguiendo el método lineal, distribuyendo el coste amortizable entre los años de vida útil estimada.

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

► VIDA ÚTIL DEL INMOVILIZADO MATERIAL

	Años
FLOTA	20 - 22
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

En el ejercicio 2003 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., considerando las mejoras tecnológicas que incorporan las nuevas aeronaves y el estado de uso de su flota después de la aplicación sistemática de los programas de mantenimiento periódico establecidos, ha procedido a reestimar las vidas útiles de los aviones aumentándolas, en general, en cuatro años, pasando por tanto de 18 a 22 años, salvo para el modelo MD-87, cuyo período de amortización se ha fijado en 20 años y para los aviones adquiridos a Aviación y Comercio, S.A. que son amortizados en 12 años (MD-88) y 10 años (MD-87).

Por otra parte debido a los cambios producidos en el mercado de segunda mano de aeronaves, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. que venía considerando, en términos generales, un valor residual de las aeronaves de un 20% de su coste de adquisición, ha pasado a considerar como coste amortizable el 100% del precio de adquisición, eliminando por tanto el valor residual.

Estas medidas se han implantado a partir del mes de noviembre de 2003, una vez aceptada la propuesta de la compañía por la Agencia Tributaria.

El efecto de esta reestimación de las vidas útiles sobre la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2003 no es significativo.

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 correspondiente tiene otorgada la concesión, el bien se amortiza en el período concesional.

El valor residual 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 a la que están asignados. 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.

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 2003 asciende a 2.560 miles de euros.

Adicionalmente, el Grupo constituye 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, A-340 y MD-88, el Grupo 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 (véase Nota 15).

El coste de reparación de motores así como el de la totalidad de las reparaciones de la flota MD-87 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 subsisten 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 (Véase Nota 9) 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.

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. Dichos depósitos incluyen los importes entregados de acuerdo con lo previsto en los contratos de adquisición de nuevos aviones, que son susceptibles de reembolso en el momento de entrega del avión (Véase Nota 9).

El Grupo coloca sus excedentes temporales de tesorería generalmente en activos financieros a plazo que figuran registrados por los importes efectivamente desembolsados. 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 hábiles previos al día 20 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 difieren 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 2003 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 2003 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 2003 adjunto incluye una provisión de 56.292 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.

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-Provisiones para obligaciones con el personal" (véase Nota 15) del balance de situación consolidado adjunto al 31 de diciembre de 2003 incluye los pasivos devengados por este concepto.

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 228 trabajadores, de los que 11 trabajadores se han adherido en el ejercicio 2003.

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 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 2003, las aportaciones del Grupo han ascendido a 21.179 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" (véase Nota 15) del balance de situación consolidado, se 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 las sociedades consolidadas. La dotación a estas provisiones se efectúa en el momento en que se origina la responsabilidad o se tiene conocimiento de la misma. 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 y desarrollado a partir del ejercicio 2002. Dicho expediente de Regulación de Empleo, que inicialmente finalizaba el 31 de diciembre de 2002, fue ampliado previa autorización del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales 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.

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, entendiendo 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 (véase Nota 18).

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 a la fecha de cierre de cada ejercicio 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

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

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales son valoradas a su coste de adquisición y activadas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se 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.

p) Clasificación de las deudas

En el balance de situación consolidado adjunto se clasifican a corto plazo las deudas con vencimiento igual o anterior a doce meses, y a largo plazo cuando su vencimiento es posterior a dicho período.

7 Inmovilizaciones inmatrimiales

El movimiento durante el ejercicio 2003 de las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial y de su correspondiente amortización acumulada ha sido el siguiente:

2003						
MILES DE EUROS						
	31-12-02	ADICIONES Y DOTACIONES	RETIROS	ORDEN MINISTERIAL 18-12-01	TRASPASOS A INMOVILIZADO MATERIAL	31-12-03
DERECHOS SOBRE BIENES EN RÉGIMEN DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO	483.935	10.291	-	(4.749)	(39.750)	449.727
APLICACIONES INFORMÁTICAS	71.295	20.318	(247)	-	(2)	91.364
PROPIEDAD INDUSTRIAL Y DERECHOS DE TRASPASO	844	11	(6)	-	-	849
AMORTIZACIÓN	(90.793)	(38.838)	123	336	17.654	(111.518)
VALOR NETO	465.281	(8.218)	(130)	(4.413)	(22.098)	430.422

Al 31 de diciembre de 2003, el coste de los bienes totalmente amortizados que las sociedades del Grupo mantienen en su inmovilizado inmaterial asciende a 11.009 miles de euros, según el siguiente detalle:

AL 31-12-03		MILES DE EUROS
DERECHOS DE TRASPASO		394
APLICACIONES INFORMÁTICAS		10.615
TOTAL		11.009

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

Asimismo, en el ejercicio 2003 se han ejercido las opciones de compra de un avión B-757 y ciertos equipos de aeropuerto y para procesos de información, habiendo, por tanto, reclasificado a inmovilizaciones materiales los valores de coste y amortización correspondientes (véase Nota 8). Respecto al avión B-757 sobre el que se ha ejercido la opción de compra existe una hipoteca constituida, siendo el valor neto contable de la célula en libros al 31 de diciembre de 2003 de 16.527 miles de euros.

Las características generales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes al 31 de diciembre de 2003, cuyos costes financieros están en algunos casos referenciados a tipos de interés variables, y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:

AL 31-12-03		MILES DE EUROS	(a) Estos importes incluyen 74.730 miles de euros al 31 de diciembre de 2003 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 2003 adjunto.
PRECIO DE CONTADO DEL INMOVILIZADO ADQUIRIDO		459.373	
IMPORTE DE LAS CUOTAS PAGADAS - EN AÑOS ANTERIORES		131.560	
- EN EL EJERCICIO		67.467	
IMPORTE DE LAS CUOTAS PENDIENTES AL 31 DE DICIEMBRE (NOTA 16)		209.325 (a)	
IMPORTE DE LAS OPCIONES DE COMPRA (NOTA 16)		238.451 (a)	

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 2003, incluyendo el importe de las opciones de compra, es el siguiente:

▶▶ **AL 31-12-03**

CUOTAS CON VENCIMIENTO EN	MILES DE EUROS
2004	44.361
2005	42.246
2006	34.471
2007	157.210
2008 - 2012	169.488
	447.776

8 Inmovilizaciones materiales

El movimiento durante el ejercicio 2003 de las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada y provisiones ha sido el siguiente:

▶▶ **COSTE**

	MILES DE EUROS					
	31-12-02	ADICIONES	RETIROS	TRASPASOS	DIFERENCIAS DE CAMBIO	31-12-03
FLOTA AÉREA	1.816.859	110.892	(430.297)	35.833	(1.219)(a)	1.532.068
ANTICIPOS DE FLOTA (NOTA 9)	155.267	-	-	(155.267)	-	-
	1.972.126	110.892	(430.297)	(119.434)	(1.219)	1.532.068
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:						
TERRENOS	4.105	-	-	-	-	4.105
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	169.318	165	(3.020)	-	-	166.463
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	421.738	10.188	(25.256)	2.813	-	409.483
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	28.947	3.598	(202)	2.325	-	34.668
MOBILIARIO Y ENSERES	20.265	1.048	(873)	97	-	20.537
EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN	83.866	23.131	(2.474)	744	-	105.267
REPUESTOS PARA INMOVILIZADO	250.830	117.582	(109.880)	-	-	258.532
SIMULADORES DE VUELO	63.336	511	(748)	1.716	-	64.815
OTRO INMOVILIZADO	1.707	74	(9)	-	-	1.772
INMOVILIZADO EN CURSO	14.539	18.868	(16.467)	(6.215)	(880)	9.845
	1.058.651	175.165	(158.929)	1.480	(880)	1.075.487

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

AMORTIZACIONES Y PROVISIONES

MILES DE EUROS

	31-12-02	ADICIONES	RETIROS	ORDEN MINISTERIAL 18-12-01	TRASPASOS	31-12-03
AMORTIZACIONES:						
FLOTA AÉREA	1.115.407	72.827	(257.212)	(174)	12.284	943.132
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL						
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	107.921	3.926	(935)	-	-	110.912
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	296.741	20.484	(23.246)	-	1.094	295.073
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	18.607	3.043	(167)	-	1.145	22.628
MOBILIARIO Y ENSERES	13.781	1.062	(809)	-	76	14.110
EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN	60.599	11.562	(2.264)	-	363	70.260
REPUESTOS PARA INMOVILIZADO	123.409	17.038	(16.939)	-	-	123.508
SIMULADORES DE VUELO	41.072	2.136	(747)	-	-	42.461
OTRO INMOVILIZADO	1.399	138	(13)	-	-	1.524
	663.529	59.389	(45.120)	-	2.678	680.476
PROVISIONES:						
FLOTA AÉREA	81.209	11.426	(43.068)	-	-	49.567
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL	2.617	-	-	-	-	2.617

Los traspasos reflejados en el movimiento anterior incluyen por una parte los procedentes del inmovilizado inmaterial (véase Nota 7) y, por otra, los importes reclasificados al inmovilizado financiero (véase Nota 9).

Flota Aérea: Adiciones del período.

Las principales adiciones del período quedan resumidas a continuación:

ADICIONES DEL PERÍODO

MILES DE EUROS

ADICIONES DE FLOTA AÉREA	122.283
ADICIONES DE MOTORES	5.038
REMODELACIONES	24.417
MENOS-	
DEPÓSITOS SOBRE FLOTA	(39.055)
OTROS	(1.791)
	110.892

Durante el ejercicio 2003, el Grupo ha adquirido, y posteriormente vendido y alquilado en régimen de arrendamiento operativo, 1 avión A-320 y 2 aviones A-321 por importes de 36.726 y 85.557 miles de euros, respectivamente. Los contratos de adquisición de estos aviones habían dado lugar a la entrega de anticipos por importe de 39.055 miles de euros.

Flota aérea: Retiros del período.

Los principales retiros del ejercicio han sido los siguientes:

RETIROS DEL PERÍODO					MILES DE EUROS
BIENES ENAJENADOS	VALOR DE VENTA	VALOR DE COSTE	AMORTIZACIÓN ACUMULADA	PROVISIONES	FONDO REPARACIONES
ENAJENACIONES (a)	13.116	148.385	(120.205)	(16.003)	(9.046)
VENTAS PARA SU POSTERIOR ARRENDAMIENTO OPERATIVO	121.400	122.283	(592)	-	-
ACHATARRAMIENTO (b)	-	131.227	(105.823)	(20.206)	(5.198)
OTROS RETIROS	-	28.402	(19.395)	(6.859)	-

(a) Incluye la venta de 2 motores DC-9, 6 aviones y 19 motores DC-10, 2 motores B-727, 1 motor B-747 y 3 motores A-300.
(b) Incluye 7 motores y 17 aviones DC-9, 6 motores y 4 aviones B-727, 1 avión B-747 y 1 motor A-300.

Provisiones

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 en el ejercicio 2003 han sido las siguientes:

DOTACIONES Y APLICACIONES				MILES DE EUROS
	SALDO AL 31-12-02	DOTACIONES (NOTA 20-h)	APLICACIONES	SALDO AL 31-12-03
FLOTA:				
DC-9	18.412	2.137	(20.405)	144
DC-10	15.600	-	(14.916)	684
A-300	2.533	-	(1.153)	1.380
B-727	6.564	289	(6.594)	259
B-747	38.100	9.000	-	47.100
	81.209	11.426	(43.068)	49.567

Compromisos y otras garantías sobre flota

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. viene utilizando 3 aviones en régimen de arrendamiento financiero (un A-320 y 2 A-321) y 15 aviones en régimen de arrendamiento operativo (7 A-320 y 8 B-757) cuyas rentas garantizan junto con los propios aviones el reembolso de una emisión de bonos en el mercado europeo realizada por el arrendador en el ejercicio 2000 por importe de 496.473 miles de euros.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está inmersa en un plan de renovación de su flota estructurado bajo dos contratos firmados con Airbus Industrie G.I.E. (Airbus) en 1998 (familia A-320) y 2002 (familia A-340), con sucesivas modificaciones posteriores y un contrato firmado con Internacional Lease Financial Corporation en 2003.

Los aviones pendientes de entregar al 31 de diciembre de 2003 y el año previsto de incorporación de los mismos según los acuerdos alcanzados se detallan a continuación:

▶▶ AVIONES EN FIRME

TIPO DE AVIÓN	2004	2005	2006	TOTAL
A-319	3	-	-	3
A-320	7	2	2	11
A-321	4	5	-	9
A-340-600	3	4	-	7
	17	11	2	30

▶▶ AVIONES EN OPCIÓN

TIPO DE AVIÓN	2005	2006	2007	TOTAL
A-319	4	5	-	9
A-320	2	2	-	4
A-321	-	6	-	6
A-340-600	-	3	2	5
	6	16	2	24

Asimismo, en el contrato firmado con Airbus en 2002 se establecen derechos de compra sobre otros tres aviones, que deberán ejercitarse antes del 31 de diciembre de 2004.

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 2003 asciende a 1.924 millones de euros, de los que 1.009 millones de euros corresponden a la flota A-340 y 915 millones de euros a la familia A-320.

Flota Operativa

A continuación se resume la flota operativa de la Sociedad al 31 de diciembre de 2003:

▶▶ FLOTA OPERATIVA AL 31-12-2003

TIPO DE AVIÓN	EN PROPIEDAD	EN ARRENDAMIENTO FINANCIERO	EN ARRENDAMIENTO OPERATIVO	TOTAL
B-747	4 (a)	-	2	6
B-757	1	-	16	17
A-319	-	-	4	4
A-320	10 (b)	10	36	56
A-321	-	2	5	7
A-340-300	-	-	18	18
A-340-600	-	-	3	3
MD-87	19	-	5	24
MD-88	13	-	1	14
	47	12	90	149

(a) No incluye 1 avión que se encuentra parado al 31 de diciembre de 2003 a la espera de proceder a su venta o achatarramiento. El valor neto contable de este avión, una vez deducidas las provisiones dotadas es nulo.

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

Flota en arrendamiento operativo

En el ejercicio 2003, se han incorporado en régimen de arrendamiento operativo un avión A-320, 2 aviones A-321, 3 aviones A-340/600 y un avión MD-88. Asimismo, se ha procedido a la devolución de un avión B-747 y 2 aviones B-757, cuyos contratos de arrendamiento vencían en el 2003.

- Flota Boeing

B-757

Al 31 de diciembre de 2003, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene alquilados a diferentes sociedades (una por avión) 16 aviones B-757. Los contratos de arrendamiento vencen en los ejercicios 2004 y 2005, si bien para 6 de estos aviones se está negociando la extensión del contrato hasta el ejercicio 2006. Al final del período de arrendamiento se devolverán los aviones al arrendador, que por otra parte cuenta con garantía de valor residual sobre los mismos otorgada por International Lease Finance Corporation.

Los contratos de arrendamiento determinan la necesidad de realizar una serie de revisiones sobre los motores y otros elementos de estos aviones previas a su devolución definitiva. Para cubrir el coste de las citadas reparaciones, que la Sociedad ha estimado en aproximadamente 39 millones de euros (incluidos los gastos correspondientes a 2 aviones A-320 y 5 aviones MD-87 cuya devolución está prevista al término de los contratos en los ejercicios 2004 y 2005), se mantiene registrada una provisión por importe de 19.780 miles de euros en el epígrafe "Provisiones para responsabilidades", de los que 14.200 miles de euros corresponden a dotaciones del ejercicio (véase Nota 20-h). El importe restante será dotado en los ejercicios 2004 y 2005, periodos en los que estos aviones seguirán volando hasta el momento de su devolución.

B-747

Al 31 de diciembre de 2003, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. mantiene suscritos contratos de arrendamiento operativo sobre 2 aviones B-747 con Air Atlanta, S.A. Los vencimientos de los citados contratos están fijados en 2005 (con una opción de extensión del arrendamiento por 9 meses adicionales) y la Sociedad garantiza el buen fin de la operación mediante un depósito de 950 miles de euros (Véase Nota 9).

- Flota Airbus

A-340/600

Al 31 de diciembre de 2003, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. opera con 3 aviones A-340/600 en régimen de arrendamiento operativo alquilados a distintas sociedades y cuyos contratos tienen vencimiento en el ejercicio 2015. En los ejercicios 2013 ó 2015 los contratos contemplan la opción de compra de dichos aviones, o bien la devolución de los mismos. Al finalizar el período de arrendamiento, el arrendador cuenta con garantía de valor residual otorgada por Internacional Lease Finance Corporation.

A-340/300

Al 31 de diciembre de 2003, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. opera con 18 aviones A-340/300 en régimen de arrendamiento operativo. De éstos, 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. Los contratos de otros 3 aviones 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.

Los 11 aviones restantes están arrendados a sendas sociedades denominadas "Iberbus" (Véase Nota 9) en las que participa la Sociedad. Las condiciones fundamentales de los contratos de arrendamiento correspondientes a estos aviones quedan resumidas a continuación:



RESUMEN

IBERBÚS RELACIONADA	CONDICIONES	
CONCHA, LTD.; ROSALÍA, LTD. Y CHACEL, LTD. (b)	LOS ARRENDAMIENTOS DE ESTOS AVIONES INICIALMENTE VENCÍAN EN EL EJERCICIO 2003 Y FUERON AMPLIADOS POR CINCO AÑOS ADICIONALES. EN EL CASO EN QUE LA SOCIEDAD EJERZA LAS OPCIONES DE COMPRA ACORDADAS SOBRE LOS A-340-600 LOS CONTRATOS SE EXTENDERÁN POR 3 AÑOS MÁS (a).	(a) En caso de que se produzca esta segunda ampliación, la Sociedad recibirá un crédito memorándum.
ARENAL, LTD. (b)	SU ARRENDAMIENTO VENCÍA INICIALMENTE EN EL EJERCICIO 2003 Y HA SIDO AMPLIADO POR CINCO AÑOS ADICIONALES.	(b) Al finalizar los contratos de arrendamiento la Sociedad puede bien ejercer la opción de compra, o bien proceder a su devolución.
TERESA, LTD., EMILIA, LTD. (b)	EL ARRENDAMIENTO DE ESTOS AVIONES VENCÍA EN EL EJERCICIO 2004 Y HA SIDO AMPLIADO HASTA 2009. ADICIONALMENTE, EN EL CASO EN QUE LA SOCIEDAD EJERZA LAS OPCIONES DE COMPRA ACORDADAS SOBRE LOS A-340-600 LOS CONTRATOS SE EXTENDERÁN POR 3 AÑOS MÁS (a).	(c) Al finalizar el arrendamiento la Sociedad puede extender por 3 u 8 años el arrendamiento ejerciendo obligatoriamente la opción de compra al finalizar el periodo de extensión, o ejercer la opción de compra o proceder a la devolución del avión.
AGUSTINA, LTD.; BEATRIZ, LTD. (b)	EL ARRENDAMIENTO DE ESTOS AVIONES VENCÍA INICIALMENTE EN EL EJERCICIO 2005 Y HA SIDO AMPLIADO POR CINCO AÑOS ADICIONALES.	En este último supuesto, si el propietario no encuentra un comprador para la aeronave, la Sociedad está obligada a prorrogar el alquiler dos años adicionales.
MARÍA PITA, LTD. (b)	EL ARRENDAMIENTO VENCÍA EN 2007 Y HA SIDO AMPLIADO HASTA 2012.	
JUANA INÉS, LTD.; MARÍA DE MOLINA, LTD. (c)	EL ARRENDAMIENTO DE ESTOS AVIONES VENCE EN LOS EJERCICIOS 2006 Y 2007, RESPECTIVAMENTE.	

A-319, A-320 y A-321

Al 31 de diciembre Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está operando 5 aviones A-321, 36 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 2005 (5 aviones) y 2006 (11 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. Al finalizar las prórrogas se contempla bien el ejercicio de una opción de compra, bien la devolución de las aeronaves.

Como consecuencia de la firma de este contrato la Sociedad ha realizado depósitos en garantía del buen fin de la operación por importe de 9.897 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 2003 adjunto (Véase Nota 9).

2. Hay 2 aviones A-320 arrendados 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 arrendados según 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. Los contratos correspondientes a 6 A-320 vencen 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 arrendados de acuerdo con contratos con los siguientes vencimientos: un avión en 2006, 3 aviones en 2007 y 2 aviones en 2008. A la finalización del periodo de arrendamiento la Sociedad únicamente tiene la opción de devolverlos al arrendador.

6. Hay 3 aviones A-321 arrendados cuyos contratos tienen 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.

7. Hay un avión A-320 arrendado a Cygnus Aviation, cuyo contrato de arrendamiento vence en 2015. El contrato de arrendamiento establece una opción de compra del avión en 2014. Al finalizar el periodo de arrendamiento, el arrendador cuenta con garantía de valor residual otorgada por Airbus G.I.E.

8. Hay 2 aviones A-321 cuyos contratos de arrendamiento vencen en el ejercicio 2016 y establecen sendas opciones de compra en los ejercicios 2012 y 2013. Para uno de estos aviones el arrendador cuenta, a la finalización del periodo de arrendamiento, con garantía de valor residual otorgada por General Electric Company y Société Nationale d'Etude et de Construction de Moteurs d'Aviation (SNECMA).

MD-87

Al 31 de diciembre de 2003, 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 la Sociedad podrá ejercer la opción de compra señalada en el contrato o devolver los aviones.

MD-88

Con fecha 6 de febrero de 2003 se ha firmado un contrato de arrendamiento operativo de un avión MD-88 cuyo vencimiento estaba establecido inicialmente en abril de 2004. Tal como contempla el contrato firmado Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha procedido en enero de 2004 a extender el período de arrendamiento hasta mayo de 2006.

Gastos de arrendamiento

Las cuotas devengadas en el ejercicio 2003 en concepto de arrendamiento operativo de los aviones de las flotas B-747, B-757, A-319, A-320, A-321, A-340, MD-87 y MD-88 mencionados anteriormente han ascendido a 325.485 miles de euros, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (Véase Nota 20-g). El importe total aproximado de las cuotas a pagar futuras derivadas de los contratos de arrendamiento operativo de estos aviones, clasificado por años de vencimiento se detalla a continuación:

►► GASTOS DE ARRENDAMIENTO

AÑO DE VENCIMIENTO	MILLONES DE EUROS
2004	324
2005	292
2006	216
2007	169
2008 A 2018	746
	1.747 (*)

(*) De este importe, 1.739 millones de euros equivalen a 2.196 millones de dólares al tipo de cambio de cierre. Parte de estas rentas están cubiertas con productos derivados financieros (Nota 18)

No es voluntad de los Administradores de la Sociedad dominante en el momento de formulación de estas cuentas anuales ejercitar las opciones de compra que existen sobre los elementos de flota que al 31 de diciembre de 2003 están siendo operados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en régimen de arrendamiento operativo.

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 "Provisión para grandes reparaciones" por un total de 55.720 miles de euros (Nota 15).

Acuerdos posteriores sobre flota

En enero de 2004 la Sociedad dominante ha firmado un nuevo contrato de arrendamiento operativo de un avión A-321 que vence en 2017 con garantía de valor residual otorgada por General Electric Company y Société Nationale d'Étude et de Construction de Moteurs d'Aviation (SNECMA). El contrato contempla la posibilidad de ejercer una opción de compra en 2014.

Otro inmovilizado material

Los edificios e instalaciones construidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en aeropuertos nacionales, presentan un valor neto contable al 31 de diciembre de 2003 de 24.763 miles de euros. Las concesiones correspondientes a estos bienes vencen entre los ejercicios 2004 y 2009.

En el ejercicio 2003 la Sociedad dominante ha vendido dos edificios situados en Barcelona y Roma, por importe total de 11.763 miles de euros, generando una plusvalía en la operación de 9.337 miles de euros que se incluyen en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado y cartera de control" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2003 adjunta.

Por otra parte, con fecha 6 de noviembre de 2003, la Sociedad dominante ha firmado un contrato de arras por el que pacta y otorga la venta de un edificio situado en Barcelona fijando un precio de venta de 30.800 miles de euros, de los que 3.080 miles de euros han sido cobrados en concepto de arras. El valor neto contable al 31 de diciembre de 2003 de este edificio y sus instalaciones conexas asciende a 1.640 miles de euros. La formalización de esta operación se ha producido en febrero de 2004.

Las incorporaciones de repuestos a la flota aérea durante 2003 han dado lugar a retiros por un valor neto contable de 80.527 miles de euros, que se incluyen en el epígrafe "Aprovisionamientos" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta (Véase Nota 20-e).

Por otra parte, los costes incurridos en el acondicionamiento del interior de los aviones incorporados a la flota en régimen de arrendamiento operativo, han dado lugar a retiros de la cuenta "Inmovilizado en curso" por importe de 16.467 miles de euros. De este importe 15.915 miles de euros han sido devueltos por el arrendador de los aviones una vez formalizados los contratos de arrendamiento operativo correspondientes.

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

El 31 de diciembre de 1996, el Grupo 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, el Grupo se había acogido a otras leyes de actualización. El resultado de la actualización y su efecto al 31 de diciembre de 2003 es el siguiente:

AL 31-12-2003				MILES DE EUROS
	PLUSVALÍA AL 31-12-02	DOTACIÓN 2003	BAJAS DE INMOVILIZADO	SALDO AL 31-12-03
FLOTA AÉREA	24.352	(1.245)	(1.564)	21.543
TERRENOS	700	-	-	700
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	7.298	(444)	(392)	6.462
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	317	(97)	-	220
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	2	-	-	2
SIMULADORES DE VUELO	2	(1)	-	1
	32.671	(1.787)	(1.956)	28.928

El efecto de la actualización sobre las amortizaciones del ejercicio 2003 ha ascendido a 1.787 miles de euros, aproximadamente, mientras que en el ejercicio 2004 incidirá en 1.732 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.

Elementos totalmente amortizados

Al 31 de diciembre de 2003, el coste de los bienes totalmente amortizados que el Grupo mantiene en su inmovilizado material asciende a 310.612 miles de euros, según el siguiente detalle:

ELEMENTOS TOTALMENTE AMORTIZADOS		MILES DE EUROS
CONSTRUCCIONES		59.489
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE		165.860
MOBILIARIO Y ENSERES		9.761
EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN		27.830
SIMULADORES DE VUELO		38.636
ELEMENTOS DE TRANSPORTE		2.615
FLOTA AÉREA		6.720
TOTAL		310.911

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 2003. Asimismo, el Grupo 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.

9 Inmovilizaciones financieras

Participaciones en sociedades puestas en equivalencia

El movimiento habido en las participaciones en sociedades puestas en equivalencia durante el ejercicio 2003 es el siguiente:

PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

MILES DE EUROS

	SALDO AL 31-12-02	PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS	DISTRIBUCIÓN DIVIDENDOS	ADICIONES	OTROS	SALDO AL 31-12-03
AMADEUS GROUP	107.268	33.347	(5.658)	-	-	134.957
TOUOPERADOR VIVA TOURS, S.A.	1.364	(875)	-	-	-	489
SOCIEDAD CONJUNTA PARA LA EMISIÓN Y GESTIÓN DE MEDIOS DE PAGO EFC, S.A.	2.535	29	-	800 (a)	-	3.364
MULTISERVICIOS AEROPORTUARIOS, S.A.	1.671	271	(51)	-	-	1.891
EMPRESA HISPANO CUBANA DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES IBECA, S.A.	345	187	(124)	-	(75)	333
EMPRESA LOGÍSTICA DE CARGA AÉREA, S.A.	179	17	-	-	(32)	164
HANDLING GUINEA ECUATORIAL, S.A.	296	703	(108)	-	-	891
IBER-AMÉRICA AEROSPACE LLC	631	218	(90)	-	(119)	640
TOTAL	114.289	33.897	(6.031)	800	(226)	142.729

(a) Corresponde a la ampliación de capital realizada por Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. (IBERIA-CARDS) en la que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha suscrito su parte proporcional.

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 2003 adjunto es el siguiente:

CARTERA DE VALORES A LARGO PLAZO

MILES DE EUROS

	% DE PARTICIPACIÓN AL 31-12-03	SALDO AL 31-12-02	ADICIONES	RETIROS	TRASPASOS	SALDO AL 31-12-03
TÍTULOS DE RENTA FIJA:						
IBERBOND PLC 1999	-	34.320	-	-	(1.170)	33.150
DEUDA PÚBLICA DEL ESTADO	-	3.333	-	(2.578)	-	755
TÍTULOS DE RENTA VARIABLE:						
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A.	45,00	88.446	-	-	-	88.446
INTERINVEST, S.A.	0,14	30.244	-	-	-	30.244
SOCIEDADES IBERBUS	(a)	24.930	-	-	-	24.930
OPODO, LTD.	9,14	17.676	1.570	-	-	19.246
ADQUIRA ESPAÑA, S.A.	10,00 (c)	3.583	-	-	-	3.583
CORDIEM	(b)	2.352	-	-	-	2.352
OTROS	-	2.161	4	(1.168)	-	997
TOTAL COSTE		207.045	1.574	(3.746)	(1.170)	203.703
PROVISIONES		(125.942)	(16.166)	-	(100)	(142.208)

(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. Esta inversión se encuentra totalmente provisionada al 31 de diciembre de 2003.
(c) Inversión provisionada por importe de 1.716 miles de euros.

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 1.570 miles de euros. Esta inversión está provisionada en 19.246 miles de euros.

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 2003, el Grupo ha registrado el importe que vence en 2004, en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" del balance de situación consolidado por un importe de 1.170 miles de euros (véase Nota 12).

Los intereses devengados durante el ejercicio 2003 ascienden a 2.080 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, 718 miles de euros corresponden a intereses devengados no vencidos al 31 de diciembre de 2003, que se han registrado en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" del balance de situación consolidado.

Títulos de renta variable

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. Esta participación está totalmente provisionada, por otra parte, dado que esta sociedad participada no tiene actividad alguna y que no se dispone de estados financieros actualizados de la misma se excluyó del proceso de consolidación en el ejercicio 2002.

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 la mayor parte de los aviones A-340-300 operados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (véase Nota 8) al 31 de diciembre de 2003, obtenida de sus estados financieros provisionales, es la siguiente:

SOCIEDADES IBERBUS							MILES DE EUROS
EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	DIRECCIÓN	PARTICIPACIÓN		CAPITAL	RESERVAS	BENEFICIOS (PÉRDIDAS) ORDINARIOS	
		DIRECTA	COSTE				
IBERBUS CONCHA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00	2.029	5.428	(1.581)	(384)	
IBERBUS ROSALÍA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00	2.056	5.387	(3.265)	(267)	
IBERBUS CHACEL, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00	2.283	5.967	(5.494)	-	
IBERBUS ARENAL, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00	2.362	6.105	(7.782)	(491)	
IBERBUS TERESA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00	2.504	5.520	(1.727)	(177)	
IBERBUS EMILIA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00	2.497	5.544	(1.890)	(134)	
IBERBUS AGUSTINA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00	2.587	5.546	(259)	(128)	
IBERBUS BEATRIZ, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00	2.556	5.564	(104)	(168)	
IBERBUS JUANA INÉS, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	45,45	1.896	3.318	(3.779)	(802)	
IBERBUS MARÍA DE MOLINA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	45,45	1.983	3.490	(4.074)	(1.043)	
IBERBUS MARÍA PITA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	45,45	2.177	3.674	(3.667)	(1.345)	
			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.

En el ejercicio 2003 el Grupo ha procedido a la venta de la participación que ostentaba en Tiempo Libre, S.A. cuyo coste ascendía a 457 miles de euros y de diversas marcas Mundicolor relacionadas con esta participación cuyo valor neto contable era cero. Como consecuencia de esta operación el Grupo ha registrado un beneficio de 11.543 miles de euros que figura en el epígrafe "Otros intereses e ingresos asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2003 adjunta.

La Sociedad dominante ha acudido en febrero de 2004 a la ampliación de capital realizada por Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L., cuya actividad principal es la explotación de simuladores de vuelo. El porcentaje de participación adquirido asciende al 19,9%.

Otros créditos

El detalle de las partidas que componen este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2003 es el siguiente:

	MILES DE EUROS			
	SALDO AL 31-12-02	DIFERENCIAS DE CAMBIO (*)	OTROS	SALDO AL 31-12-03
CRÉDITOS A VENEZOLA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A.	25.623	-	-	25.623
CRÉDITOS A SOCIEDADES IBERBÚS	188.853	(32.043)	-	156.810
CRÉDITO A AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A.	3.914	-	(125)	3.789
OTROS	8.118	-	(120)	7.998
TOTAL COSTE	226.508	(32.043)	(245)	194.220
PROVISIONES	(33.479)	-	99	(33.380)

(*) Registradas en el epígrafe "Diferencias Negativas de Cambio" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada y compensadas con las operaciones de cobertura financiera (Nota 18)

Los créditos concedidos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA), que proceden de ejercicios anteriores, están totalmente provisionados al 31 de diciembre de 2003.

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-340/300 (véase Nota 8), y a tipos de interés que oscilan entre el 4% y el 6% anual, produciéndose su amortización de una sola vez al vencimiento, que, según el caso, se sitúa entre 2006 y 2012.

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

AL 31-12-2003	
VENCIMIENTO EN	MILES DE EUROS
2006	8.748
2007	9.200
2008	65.611
2009	31.715
2010	31.850
2012	9.686
TOTAL	156.810

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.

La mayor parte de los principales de estos préstamos y sus intereses se encuentran pendientes de cobro al 31 de diciembre de 2003 por importe de 6.123 miles de euros, de los cuales, la parte clasificada a corto plazo en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" (véase Nota 12) corresponde 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 a cobrar aproximado de 23.233 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. inició los trámites de ejecución de la garantía reclamando a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. el pago de 47.114 miles de euros. Para hacer frente a esta reclamación la Sociedad dominante tiene constituido un depósito indisponible que se encuentra registrado en el epígrafe "Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo" y cuyo saldo asciende a 48.030 miles de euros.

Adicionalmente, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene concedida una garantía 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 responsabilidades" del balance de situación consolidado (véase Nota 15).

Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo

El movimiento en el ejercicio 2003 de las partidas que componen este epígrafe del balance de situación consolidado es el siguiente:

DEPÓSITOS Y FIANZAS A LARGO PLAZO						
MILES DE EUROS						
CONCEPTO	SALDO AL 31-12-02	ADICIONES	RETIROS	TRASPASOS	DIFERENCIAS DE CAMBIO	SALDO AL 31-12-03
DEPÓSITO AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A.	47.114	916	-	-	-	48.030
DEPÓSITO OBLIGACIONES CONVERTIBLES (NOTA 17)	22.573	27.532	-	(22.573)	-	27.532
DEPÓSITOS Y FIANZAS OPERACIONES AVIONES ILFC (NOTA 8)	10.012	1.806	-	-	(1.921)	9.897
DEPÓSITOS Y FIANZAS OPERACIÓN DE AVIONES EN DRY LEASE (NOTA 8)	2.332	-	(552)	-	(318)	1.462
DEPÓSITOS POR ADQUISICIÓN DE FLOTA (NOTA 8)	-	224.012	(28.589)	155.022	(43.078)	307.367
OTROS	4.547	181	(446)	-	(396)	3.886
	86.578	254.447	(29.587)	132.449	(45.713)	398.174

Las cantidades incluidas en "Depósitos por adquisición de flota" corresponden a los importes entregados a cuenta de acuerdo con las condiciones pactadas en los contratos de adquisición de aviones. Dado que estos importes son reembolsables en función del sistema por el que se produzca finalmente la incorporación del avión a la flota operativa, para una mejor presentación en 2003 se han reclasificado del capítulo "Inmovilizaciones materiales" al de "Inmovilizaciones financieras".

En marzo de 2002 se llegó a un acuerdo entre Iberia, Airbus y sus respectivas compañías de seguros, por el que Iberia vende a Airbus un A-320 parado en Bilbao como consecuencia de un accidente por el valor simbólico de 1 dólar recibiendo a cambio en julio de 2004 una aeronave de características similares sin coste alguno. Como resultado de esta operación la Sociedad dominante ha procedido a traspasar del epígrafe "Inmovilizado material" el valor neto contable correspondiente a esta aeronave por importe de 36.583 miles de euros (39.261 miles de euros correspondientes a coste y 2.678 miles de euros correspondientes a amortización acumulada) dado que la Sociedad tiene previsto recuperar este importe una vez que el nuevo avión entre en explotación en régimen de arrendamiento operativo.

El saldo al 31 de diciembre de 2003 de la cuenta "Depósitos por adquisición de flota" incluye los siguientes conceptos:

DEPÓSITOS POR ADQUISICIÓN DE FLOTA AL 31-12-2003			MILES DE EUROS
TIPO DE AVIÓN	AVIONES EN FIRME	AVIONES EN OPCIÓN / DERECHO	
A-319	19.202	1.069	
A-320	103.469	1.664	
A-321	62.189	1.781	
A-340	109.572	5.146	
	294.432	9.660	

Esta cuenta incluye igualmente anticipos a cuenta de la adquisición de motores por importe de 3.275 miles de euros.

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 2003 adjunto es el siguiente:

ACCIONES PROPIAS		MILES DE EUROS
SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2002		31.896
ALTAS		4.315
BAJAS		(16.145)
SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2003		20.066

Las acciones propias en poder de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. al 31 de diciembre de 2003 representan el 1,6% del capital social y totalizan 14.851.798 acciones, con un valor nominal global de 11.584 miles de euros, y un precio medio de adquisición de 1,35 euros por acción. El saldo de la cuenta "Reserva para acciones propias" al 31 de diciembre de 2003 cubre en su totalidad el valor neto contable de aquéllas, por importe de 20.066 miles de euros.

La venta de acciones propias durante 2003, único concepto incluido en el capítulo de bajas del cuadro anterior ha originado beneficios por importe de 8.347 miles de euros, que han sido registrados en el epígrafe "Beneficios en operaciones con acciones propias" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

11 Existencias

El detalle de este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2003 es el siguiente:

EXISTENCIAS	MILES DE EUROS
MATERIAS PRIMAS Y OTROS APROVISIONAMIENTOS	78.479
EXISTENCIAS COMERCIALES	8.554
PRODUCTOS EN CURSO Y SEMITERMINADOS	7.423
ANTICIPOS A PROVEEDORES	2.529
PROVISIONES	(19.930)
TOTAL	77.055

12 Inversiones financieras temporales

El desglose de este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2003 adjunto es el siguiente:

INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	MILES DE EUROS
ACTIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO	1.270.233
DIFERENCIAS DE CAMBIO POR OPERACIONES DE COBERTURA	43.728
DEPÓSITOS OBLIGACIONES CONVERTIBLES (NOTA 17)	22.573
OTROS DEPÓSITOS Y FIANZAS A CORTO PLAZO	6.594
INTERESES A COBRAR NO VENCIDOS	8.355
CRÉDITOS A AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A. (NOTA 9)	2.334
BONOS IBERBOND (NOTA 9)	1.170
OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	3.040
TOTAL	1.358.027

Las diferencias de cambio por operaciones de cobertura corresponden al saldo neto resultante de la valoración al 31 diciembre de 2003 de las operaciones de cobertura sobre posiciones patrimoniales (Véase Nota 18)

El tipo medio anual al que se han invertido las cantidades colocadas en activos financieros a corto plazo, fundamentalmente en Eurodepósitos y Europagarés, durante el ejercicio 2003 se ha situado en el 2,48%.

13

Fondos propios

El movimiento habido en las cuentas de Fondos propios durante el ejercicio 2003 ha sido el siguiente:

	CAPITAL SOCIAL	RESERVA LEGAL	RESERVA PARA ACCIONES PROPIAS
SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2002	712.110	61.352	31.896
DISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO 2002	-	14.319	-
AMPLIACIÓN DE CAPITAL	4.723	-	-
RESERVAS PARA ACCIONES PROPIAS	-	-	(11.830)
DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN	-	-	-
BENEFICIOS CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO 2003, SEGÚN CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA ADJUNTA	-	-	-
SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2003	716.833	75.671	20.066

En cualquier evaluación del patrimonio del Grupo Iberia al 31 de diciembre de 2003, el valor de las acciones propias debería deducirse de la cifra de fondos propios mostrada en el balance de situación consolidado adjunto.

Capital social

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 finalmente ascendió a 25.291.842 por las que los empleados desembolsaron en concepto de pago a cuenta 0,30 euros por opción. Los pagos a cuenta pendientes de devolución por importe de 5.690 miles de euros figuran registrados en el epígrafe "Otras deudas no comerciales" del balance de situación consolidado adjunto. El precio de ejercicio de la opción se estableció en 1,19 euros, y los empleados podían canjear el 25% de las opciones suscritas en la proporción de una por una en el ejercicio 2003, y el 75% restante por partes iguales en cada una de las siguientes fechas: 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 pueden 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 en relación con el plan de opciones sobre acciones descrito, la sociedad Matriz del Grupo procedió durante 2002 a emitir obligaciones convertibles en acciones (Véase Nota 17).

De acuerdo con las fechas de amortización establecidas, los titulares de las obligaciones convertibles han solicitado en 2003 la conversión de 6.054.859 obligaciones convertibles en 6.054.859 acciones ordinarias de la Sociedad dominante. En consecuencia, la Sociedad ha procedido a aumentar su capital social en un importe de 4.722.790 euros, mediante la emisión y puesta en circulación de 6.054.859 acciones ordinarias de 0,78 euros de valor nominal más una prima de emisión de 0,41 euros por acción.

MILES DE EUROS

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
111.327	97.858	75.721	70.476	(123)	157.120	-
93.261	-	514	13.418	-	(157.120)	35.608
-	2.483	-	-	-	-	-
11.830	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	(161)	-	-
-	-	-	-	-	143.586	-
216.418	100.341	76.235	83.894	(284)	143.586	35.608

Por otra parte, titulares de 268.101 obligaciones convertibles han procedido a amortizar anticipadamente las obligaciones suscritas.

Asimismo, en febrero de 2004 el Consejo de Administración de la Sociedad dominante ha aprobado aumentar el Capital Social en un importe de 4.779 miles de euros, mediante la emisión y puesta en circulación de 6.127.649 acciones ordinarias de 0,78 euros de valor nominal más 0,41 euros de prima de emisión, para atender la solicitud de conversión de 6.127.649 obligaciones convertibles en acciones por sus titulares. En esta fecha de ejercicio los titulares de 195.311 obligaciones convertibles han procedido a la amortización anticipada de las mismas.

Al 31 de diciembre de 2003, el capital social de la Sociedad dominante estaba compuesto por 919.016.894 acciones de 0,78 euros de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas representadas mediante anotaciones en cuenta.

Al 31 de diciembre de 2003, los accionistas de dicha sociedad eran los siguientes:

ACCIONISTAS DE LA SOCIEDAD AL 31-12-2003

	Nº ACCIONES	PORCENTAJE
BA & AA HOLDINGS LIMITED	91.296.204	9,93
CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE MADRID	91.290.716	9,93
BANCO BILBAO VIZCAYA ARGENTARIA, S.A.	68.945.483	7,50
COMPAÑÍA DE DISTRIBUCIÓN INTEGRAL LOGISTA, S.A.	61.164.780	6,66
SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES	49.212.526	5,35
CORPORACIÓN FINANCIERA DE GALICIA	32.404.254	3,53
EL CORTE INGLÉS, S.A.	27.387.215	2,98
OTROS, INCLUIDO PERSONAL	497.315.716	54,12
TOTAL	919.016.894	100,00

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 dominante para Administradores Ejecutivos, determinados Directivos y otro personal de estructura, para ser instrumentado mediante la emisión de obligaciones convertibles en acciones de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Para hacer frente a este nuevo plan de opciones la Sociedad dominante ha procedido a emitir en el ejercicio 2003 obligaciones convertibles en acciones; 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 (Nota 17). Las 16.995.400 opciones suscritas podrán ser canjeadas en diversas fechas comprendidas entre el 26 de abril de 2005 y el 25 de abril de 2008.

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 2003 es el siguiente:

OTRAS RESERVAS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE		MILES DE EUROS
PRIMA DE EMISIÓN	98.937	
DIFERENCIAS POR EL AJUSTE DEL CAPITAL A EUROS	1.201	
RESERVA DE REVALORIZACIÓN	38	
RESERVA DE FUSIÓN	165	
TOTAL	100.341	

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 dominante 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 al 31 de diciembre de 2003 adjunto es el siguiente:

SOCIEDAD	MILES DE EUROS
COMPañÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	2.533
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	6.319
CARGOSUR, S.A.	(3.647)
IBER-SWISS CATERING, S.A.	7.059
VIVA VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	(77.193)
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A.	20.166
CONSULTORES HANSA, S.A.	-
IBERIA TECNOLOGÍA, S.A.	105
AUXILIAR LOGÍSTICA AEROPORTUARIA, S.A.	31
TOTAL	(44.627)
AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN	120.862
TOTAL	76.235

El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN	MILES DE EUROS
RESERVAS NETAS CORRESPONDIENTES A AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	56.477
ANULACIÓN DE PROVISIONES DE INVERSIONES FINANCIERAS PERMANENTES EN IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., POR EMPRESAS DEPENDIENTES REALIZADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES	79.564
ANULACIÓN DE DIVIDENDOS PERCIBIDOS EN EJERCICIOS ANTERIORES	(17.315)
ANULACIÓN DE PLUSVALÍAS EN VENTA DE INMOVILIZADO	2.189
OTROS	(53)
TOTAL	120.862

El desglose del epígrafe "Reservas en sociedades puestas en equivalencia" del balance de situación consolidado adjunto al 31 de diciembre de 2003 es el siguiente:

SOCIEDAD	MILES DE EUROS
AMADEUS GROUP	137.481
TOUROPERADOR VIVA TOURS, S.A.	(4.416)
MULTISERVICIOS AEROPORTUARIOS, S.A.	113
IBER-AMERICA AEROSPACE LLC	104
EMPRESA LOGÍSTICA DE CARGA AÉREA, S.A.	(12)
EMPRESA HISPANO CUBANA DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES IBECA, S.A.	334
HANDLING GUINEA ECUATORIAL, S.A.	142
SOCIEDAD CONJUNTA PARA LA EMISIÓN Y GESTIÓN DE MEDIOS DE PAGO EFC, S.A.	(703)
TOTAL	133.043
AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN	(49.149)
TOTAL	83.894

El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN	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	3.680
ANULACIÓN DE DIVIDENDOS PERCIBIDOS EN EJERCICIOS ANTERIORES	(60.510)
MEJORA PATRIMONIAL NETA DE IMPUESTOS PROCEDENTE DE AMADEUS	12.494
ANULACIÓN DE PLUSVALÍAS EN VENTA DE INMOVILIZADO	(6.952)
REVERSIÓN DE LA DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN	2.314
OTROS	(175)
TOTAL	(49.149)

Otros aspectos

Las reservas restringidas de las sociedades del Conjunto consolidable al 31 de diciembre de 2003 ascienden a 2.724 miles de euros (1.401 miles de euros por reservas de revalorización y 1.323 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 2003 son las siguientes:

AL 31-12-2003		
SOCIEDAD	% DE PARTICIPACIÓN	SOCIEDAD PARTICIPADA
MARÍTIMAS REUNIDAS, S.A.	25,00	COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.
AMADEUS GLOBAL TRAVEL DISTRIBUTION, S.A.	34,00	SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A.
GATE GOURMET HOLDING AG (a)	30,00	IBER-SWISS CATERING, S.A.
SOCIÉTÉ AIR FRANCE (a)	35,69	AMADEUS GROUP
LUFTHANSA COMMERCIAL HOLDING GMBH (a)	27,92	AMADEUS GROUP
SOL MELIÁ, S.A. (a)	19,00	TOUROPERADOR VIVA TOURS, S.A.
IBEROSTAR HOTELES Y APARTAMENTOS, S.A. (a)	30,00	TOUROPERADOR VIVA TOURS, S.A.

(a) Con posterioridad al cierre del ejercicio se han producido cambios en estos porcentajes de participación como consecuencia de las operaciones de venta descritas en las Notas 2 y 3.

14

Socios externos

El movimiento habido en el epígrafe "Socios externos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2003 adjunto, por sociedad dependiente, es el siguiente:

AL 31-12-2003						MILES DE EUROS
	VIVA VUELOS INTERNA- CIONALES DE VACACIONES, S.A.	IBER-SWISS CATERING, S.A.	COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	SISTEMAS AUTOMA- TIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A.	AUXILIAR LOGÍSTICA AEROPORTUARIA, S.A.	TOTAL
SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2002	(72)	3.681	677	4.946	10	9.242
DIVIDENDOS	-	(310)	(78)	(1.911)	(5)	(2.304)
PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS DEL EJERCICIO 2003	1	661	177	1.418	9	2.266
SALDO AL 31-12-2003	(71) (a)	4.032	776	4.453	14	9.204

(a) Esta cuenta a cobrar a accionistas minoritarios se encuentra provisionada al 31 de diciembre de 2003.

La composición del saldo del epígrafe "Socios externos" al 31 de diciembre de 2003 de las principales sociedades es el siguiente:

AL 31-12-2003

MILES DE EUROS

	CAPITAL SOCIAL	RESERVAS	RESERVAS DE REVALO- RIZACIÓN	PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS	TOTAL
VIVA VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	(68)	(4)	-	1	(71)
IBER-SWISS CATERING, S.A.	902	2.050	419	661	4.032
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO-EXPRES, S.A.	48	549	2	177	776
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A.	83	2.952	-	1.418	4.453
AUXILIAR LOGÍSTICA AEROPORTUARIA, S.A.	-	5	-	9	14
	965	5.552	421	2.266	9.204

15 Provisiones para riesgos y gastos

Este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2003 adjunto está compuesto por las siguientes partidas:

PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS					MILES DE EUROS
	SALDO AL 31-12-02	DOTACIONES	RECUPERACIONES APLICACIONES	TRASPASOS	SALDO AL 31-12-03
PROVISIONES PARA PENSIONES (NOTA 6-j)	41.367	4.137	(10.862)	1.753	36.395
PROVISIONES PARA OBLIGACIONES CON EL PERSONAL (NOTA 6-j)	452.406	66.799	(13.644)	(17.976)	487.585
PROVISIÓN PARA GRANDES REPARACIONES (NOTA 6-d)	109.937	36.900	(41.769)	-	105.068
PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES (NOTA 6-l)	657.745	44.689	(99.049)	17.609	620.994
TOTAL	1.261.455	152.525	(165.324)	1.386	1.250.042

Las dotaciones realizadas en el ejercicio 2003 a los epígrafes "Provisiones para pensiones" y "Provisiones para obligaciones con el personal" se corresponden con los devengos producidos en 2003 así como con los rendimientos financieros producidos por el fondo constituido al 31 de diciembre de 2003 (véase Nota 6-j), y se recogen en los epígrafes "Gastos de personal" por importes de 2.689 miles de euros y 50.974 miles de euros, respectivamente y "Gastos financieros y asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada por importes de 1.448 miles de euros y 15.825 miles de euros, respectivamente.

El saldo al 31 de diciembre de 2003 del epígrafe "Provisiones para responsabilidades" incluye 345.309 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 (806 personas) y el expediente de regulación de empleo voluntario aprobado en 2001 y desarrollado durante 2002 y 2003 (3.088 empleados).

Las dotaciones efectuadas para cubrir los pasivos derivados de la extensión y actualización del Expediente de Regulación de Empleo en el ejercicio 2003 han ascendido a 24.995 miles de euros (véase Nota 20-h). Durante 2003 se han acogido al Expediente de Regulación de Empleo 623 empleados.

El importe restante de las dotaciones a la provisión para responsabilidades del ejercicio 2003, que también se han registrado, en su mayor parte, con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta (véase Nota 20-h), 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 2003 derivados de los planes de bajas descritos anteriormente y otros pagos, y las recuperaciones se derivan, fundamentalmente, de determinados litigios resueltos finalmente a favor del Grupo.

16 Deudas con entidades de crédito

La composición de las deudas con entidades de crédito al 31 de diciembre de 2003, correspondientes a préstamos y a operaciones de arrendamiento financiero (véase Nota 7), de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO AL 31-12-2003							MILES DE EUROS
DEUDAS CON VENCIMIENTO EN:							
DIVISA	2004	2005	2006	2007	2008	AÑOS SIGUIENTES	
EN EUROS: PRINCIPAL	30.797	30.061	23.366	147.695	32.355	93.980	
INTERESES	16.083	14.881	13.687	12.690	4.592	6.634	
EN DIVISA: PRINCIPAL DÓLAR USA	-	-	-	-	-	29.204	
INTERESES DÓLAR USA	50	58	58	58	58	9.998	
	46.930	45.000	37.111	160.443	37.005	139.816	

La Sociedad tiene contratadas líneas de crédito cuyo límite asciende a 247.011 miles de euros. El disponible al 31 de diciembre de 2003 asciende a 246.729 miles de euros.

Durante 2003, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 4,03% para los préstamos en euros y del 3,46%, para los préstamos en moneda extranjera, estando varios de ellos referenciados al MIBOR o LIBOR, respectivamente.

17 Emisión de obligaciones convertibles

En 2002 la sociedad Matriz del Grupo procedió 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. El importe pendiente de vencimiento, 22.573 miles de euros (véase Nota 13), se encuentra registrado en el epígrafe "Acreedores a corto plazo-Emisión de obligaciones convertibles". Estas obligaciones devengan un tipo de interés del Euribor a tres meses más un diferencial. La sociedad Matriz del Grupo mantiene constituido un depósito indisponible por un importe equivalente a la emisión realizada pendiente de vencimiento (véase Nota 12).

Tal como se describe en la Nota 13 la sociedad Matriz del Grupo ha procedido en el ejercicio 2003 a la emisión de obligaciones convertibles en acciones, en la proporción de una por una, de 1,62 euros de valor nominal cada una, por un importe total de 27.532 miles de euros, registrada en el epígrafe "Acreedores a largo plazo-Emisión de obligaciones convertibles" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2003 adjunto.

Las principales características de esta nueva emisión de obligaciones son las siguientes:

1. Tipo de interés: Euribor a tres meses más un diferencial.
2. Vencimientos: 26 de abril de 2005, 19 de septiembre de 2005, 10 de marzo de 2006, 10 de septiembre de 2006, 10 de marzo de 2007, 10 de septiembre de 2007, 25 de abril de 2008.
3. Garantías: La sociedad Matriz del Grupo ha constituido un depósito indisponible por un importe equivalente a la suscripción realizada (véase Nota 9).

18 Gestión de Riesgos Financieros

Con la finalidad de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio de combustible en sus resultados, el Grupo mantiene un programa de gestión de estos riesgos a medio plazo

I) RIESGO TIPO DE CAMBIO

1.- Coberturas posiciones de Balance:

▶▶ COBERTURAS POSICIONES DE BALANCE

SUBYACENTE	DIVISA	IMPORTE (MM DIVISA)	TIPO DE COBERTURA	NOMINAL (MM DIVISA)
a.- PRÉSTAMO A SOCIEDADES IBERBUS	USD	198	CROSS CURRENCY SWAPS	198
b.- ANTICIPOS FLOTA Y MOTORES	USD	336	CROSS CURRENCY SWAPS	285
			Fx SWAPS	47
c.- FIANZAS		14		
TOTAL	USD	548		530

2.- Coberturas de flujos año 2004:

▶▶ COBERTURAS DE FLUJOS AÑO 2004

SUBYACENTE	DIVISA	IMPORTE (MM DIVISA)	TIPO DE COBERTURA	NOMINAL (MM DIVISA)
a.- PAGOS EN DIVISA	USD	(556)	CROSS CURRENCY SWAPS	139
			OPCIONES	
			USD PUT VENDIDAS	133
			USD CALL COMPRADAS	133
			USD CALL VENDIDAS	(97)
b.- INGRESOS EN DIVISA	GBP	94	OPCIONES	
			GBP CALL VENDIDAS	(50)
			GBP PUT COMPRADAS	(25)
			GBP PUT VENDIDAS	25
			Fx FORWARDS	(18,7)
	CHF	83	CROSS CURRENCY SWAPS	(44)
			Fx FORWARDS	(3,5)
c.- ENTRADA FLOTA	USD	(382)	OPCIONES	
			USD PUT VENDIDAS	272
			USD CALL COMPRADAS	133
			USD CALL VENDIDAS	(133)
			Fx FORWARDS	105

Todos los Cross Currency Swaps de USD (de cobertura de balance y de flujos) están contratados a tipos de cambio que oscilan entre 0,860 USD/EUR y 1,230 USD/EUR. Respecto a las estructuras flexibles de opciones, el precio promedio de las USD Put vendidas es de 1,150 USD/EUR, de las USD Call compradas es de 1,045 USD/EUR y de las USD Call vendidas es de 0,995 USD/EUR. Por su parte, los Fx forwards de compra de USD están contratados a tipos de cambio que oscilan entre 1,060 USD/EUR y 1,110 USD/EUR.

II) RIESGO DE TIPO DE INTERÉS

1.- Coberturas posiciones de Balance:

► COBERTURAS POSICIONES DE BALANCE

IMPORTE (M DIVISA) INSTRUMENTO	IBERIA	IBERIA	NOMINAL A 31/12/03 (*)	NOMINAL A 31/12/04 (*)
CROSS CURRENCY SWAPS				
DE FLOTANTE A FLOTANTE	RECIBE EUR	PAGA USD	622.722	78.057
	RECIBE USD	PAGA EUR	145.827	-

(*) Los importes figuran en la divisa en la que Iberia paga

► COBERTURAS POSICIONES DE BALANCE

IMPORTE (M DIVISA) INSTRUMENTO	DIVISA	NOMINAL A 31/12/03	NOMINAL A 31/12/04	NOMINAL A 31/12/05	NOMINAL A 31/12/06
INTEREST RATE SWAPS					
DE FIJO A FLOTANTE (1)	EUR	61.302	56.282	51.261	49.141

(1) Iberia paga tñ flotante y recibe tñ fiijo.

2.- Coberturas de flujos:

► COBERTURAS DE FLUJOS

IMPORTE (M DIVISA) INSTRUMENTO	IBERIA	IBERIA	NOMINAL A 31/12/03 (*)	NOMINAL A 31/12/04 (*)	NOMINAL A 31/12/05 (*)	NOMINAL A 31/12/06 (*)	NOMINAL A 31/12/07 (*)	NOMINAL A 31/12/08 (*)
CROSS CURRENCY SWAPS								
DE FIJO A FLOTANTE (1)	RECIBE EUR	PAGA USD	40.273	40.273	40.273	40.273	40.273	34.140
	RECIBE USD	PAGA EUR	180.545	57.636	-	-	-	-
DE FLOTANTE A FIJO (2)	RECIBE USD	PAGA EUR	389.802	185.639	146.619	132.036	52.852	-
	RECIBE EUR	PAGA CHF	283.997	90.662	-	-	-	-
DE FLOTANTE A FLOTANTE	RECIBE USD	PAGA EUR	846.469	615.462	372.499	262.600	149.852	-
	RECIBE USD	PAGA CHF	249.443	113.043	-	-	-	-
	RECIBE EUR	PAGA CHF	81.030	75.522	-	-	-	-
DE FIJO A FIJO	RECIBE USD	PAGA EUR	160.335	143.356	135.625	127.484	-	-

(1) Iberia paga tñ flotante y recibe tñ fiijo.

(2) Iberia paga tñ fiijo y recibe tñ flotante.

(*) Los importes figuran en la divisa en la que Iberia paga.

► COBERTURAS DE FLUJOS

IMPORTE (M DIVISA) INSTRUMENTO	DIVISA	NOMINAL A 31/12/03	NOMINAL A 31/12/04	NOMINAL A 31/12/05	NOMINAL A 31/12/06
INTEREST RATE SWAPS					
DE FIJO A FLOTANTE (3)	USD	194.942	154.241	-	-
DE FLOTANTE A FIJO (4)	USD	548.445	369.428	146.244	137.981
DE FLOTANTE A FLOTANTE (*)	EUR	72.966	-	-	-
INTEREST RATE SWAP + CAP (KO)					
DE FLOTANTE A FLOTANTE	USD	40.273	40.273	40.273	-
INTEREST RATE SWAP + COLLAR					
DE FLOTANTE A FLOTANTE	USD	140.040	96.120	87.840	-

(3) Iberia paga tñ flotante y recibe tñ fiijo.

(4) Iberia paga tñ fiijo y recibe tñ flotante.

(*) IRS Quanto, Iberia paga intereses en EUR referenciado al libor CHF.

Los tipos de interés fijos medios de las coberturas de tipo de interés son: euro 3,20%, dólar 3,04% y franco suizo 2,43%.

Por otro lado, el Grupo tiene concertadas operaciones de intercambio de tipo de interés realizadas en el marco interno de las estructuras de Leasing Operativo Japonés (JOL) por un importe nominal de 760,6 millones de dólares a 31 de Diciembre de 2003.

III) RIESGO DE COMBUSTIBLE

RIESGO DE COMBUSTIBLE

SUBYACENTE	COMMODITY	VOLUMEN (Tm)	COBERTURA	NOMINAL (Tm)
CONSUMO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN (Tm)	JET KERO CIF-NWE	2.128.033	COMBINACIÓN DE OPCIONES	1.140.000

El Grupo ha mantenido hasta la fecha la política de cubrir directamente el precio del queroseno, y emplea para ello una combinación de herramientas financieras (swaps y opciones). Las coberturas vivas a 31/12/03 nos darían un precio promedio equivalente Brent en un rango entre 23 y 26 dólares por barril.

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 2003 con la base imponible del Impuesto sobre Sociedades es como sigue:

2003		MILES DE EUROS		
	AUMENTO	DISMINUCIÓN	IMPORTE	
BENEFICIO CONTABLE DEL EJERCICIO (ANTES DE IMPUESTOS Y DESPUÉS DE SOCIOS EXTERNOS)	-	-	199.417	
DIFERENCIAS PERMANENTES	1.887	(678)	1.209	
DIFERENCIAS TEMPORALES:				
CON ORIGEN EN EL EJERCICIO	134.668 (a)	(994)	133.674	
CON ORIGEN EN EJERCICIOS ANTERIORES	-	(145.658) (b)	(145.658)	
AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN:				
DIFERENCIAS PERMANENTES	8.185	(46.112)	(37.927)	
COMPENSACIÓN DE BASES IMPONIBLES NEGATIVAS EJERCICIOS ANTERIORES	-	(167)	(167)	
BASE IMPONIBLE (RESULTADO FISCAL)	-	-	150.548	

(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 relacionadas con la 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 otras provisiones de riesgos y gastos 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 2003 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:

2003		MILES DE EUROS
	PÉRDIDA / (BENEFICIOS)	
APLICACIÓN DEL TIPO IMPOSITIVO DEL 35% A LOS BENEFICIOS CONTABLES AJUSTADOS POR LAS DIFERENCIAS PERMANENTES	56.945	
MÁS / (MENOS):		
DEDUCCIONES EN LA CUOTA	(12.530)	
REGULARIZACIÓN IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES 2002	(2.816)	
OTROS	14.232	
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES	55.831	

Las regularizaciones al Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2002 corresponden fundamentalmente a determinadas deducciones no contabilizadas en la previsión del impuesto de la sociedad Matriz del Grupo. El epígrafe "Otros" incluye tanto la provisión dotada por la Sociedad dominante para regularizar los impuestos anticipados cuyo período de recuperación estimado excede los 10 años, como los ajustes de consolidación correspondientes a Aviación y Comercio, S.A.

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:

AL 31-12-2003		MILES DE EUROS					
	DEUDORES			OTRAS DEUDAS			
	A CORTO PLAZO	A LARGO PLAZO	TOTAL	A CORTO PLAZO	A LARGO PLAZO	TOTAL	
BASE IMPONIBLE POSITIVA CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO	14	-	14	1.311	-	1.311	
DIFERENCIAS TEMPORALES ORIGINADAS EN EL EJERCICIO	-	41.248	41.248	-	348	348	
DIFERENCIAS TEMPORALES PENDIENTES DE APLICAR, ORIGINADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES	37.409	262.455	299.864	-	1.883	1.883	
TOTAL	37.423	303.703 (*)	341.126	1.311	2.231	3.542	

(*) Corresponden fundamentalmente a impuestos anticipados derivados de las provisiones dotadas para atender a las obligaciones con el personal y otras provisiones.

El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a largo plazo al 31 de diciembre de 2003 es el siguiente:

AÑO DE RECUPERACIÓN	MILES DE EUROS
2005	42.300
2006	42.300
2007 Y SIGUIENTES	219.103
	303.703

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 inversiones, y las aportaciones a mutualidades. Las sociedades consolidadas se han acogido a determinados beneficios fiscales por dicho concepto, habiéndose contabilizado deducciones por importe de 1.677 miles de euros.

El Grupo Iberia ha contabilizado durante el ejercicio 2003 deducciones por doble imposición interna e internacional por importe de 6.013 miles de euros.

Durante el ejercicio 2003 el Grupo ha reinvertido el precio de venta de inversiones que han generado plusvalías por importe de 31.516 miles de euros, correspondientes a una deducción por importe de 4.822 miles de euros. En los últimos tres ejercicios los importes reinvertidos y las deducciones correspondientes son los siguientes:

2003	MILES DE EUROS	
	REINVERSIÓN	DEDUCCIÓN
2001	13.818	1.224
2002	72.794	4.423
2003	31.516	4.822 (a)

(a) Incluye deducciones pendientes de tomar por importe de 1.993 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 2003.

Asimismo, en relación con los ejercicios sujetos a una eventual inspección, en general 2000 a 2003 para todos los impuestos aplicables a la Sociedad dominante y resto de sociedades consolidadas por integración global (1999 a 2003, en general, para el Impuesto sobre Sociedades), y desde 1999 para el Impuesto sobre Sociedades y enero 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 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 2003 y 2002 es como sigue:

POR ACTIVIDADES		MILES DE EUROS	
	2003	2002	
INGRESOS POR PASAJE (a)	3.615.437	3.775.939	
INGRESOS POR CARGA	254.857	253.402	
HANDLING (DESPACHO DE AVIONES Y SERVICIOS EN AEROPUERTO)	272.829	234.804	
ASISTENCIA TÉCNICA A COMPAÑÍAS AÉREAS	103.997	91.333	
OTROS INGRESOS	155.327	130.238	
TOTAL	4.402.447	4.485.716	

(a) Incluye otros ingresos (recuperaciones de billetes pendientes de utilización, acuerdos comerciales, etc.) por importe de 258.714 miles de euros en 2003 y 294.604 miles de euros en 2002.

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, tuvo lugar en marzo de 2003; estando pendiente la convocatoria de un nuevo concurso público por parte de Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea.

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

RED		MILES DE EUROS	
	2003	2002	
NACIONAL Y EUROPEA	2.453.202	2.543.566	
ATLÁNTICO	1.069.341	1.148.745	
ÁFRICA Y ORIENTE	92.894	83.628	
TOTAL	3.615.437	3.775.939	

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	
	2003	2002
INGRESOS POR COMISIONES	120.943	108.521
INGRESOS POR ALQUILERES	8.746	9.480
OTROS INGRESOS DIVERSOS	87.194	95.816
	216.883	213.817

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 2003 adjunta, es la siguiente:

INGRESOS EXTRAORDINARIOS	MILES DE EUROS
RECUPERACIÓN DE PROVISIONES PARA RESPONSABILIDADES (NOTA 15)	26.777
COBRO DE INDEMNIZACIONES	2.394
OTROS	5.950
	35.121

d) Ingresos y beneficios de otros ejercicios

Los ingresos recogidos en este epígrafe corresponden fundamentalmente a la regularización de cuentas a pagar por tasas aeroportuarias y excesos en las estimaciones de determinados gastos periodificados en 2002, fundamentalmente por seguros.

e) Aprovisionamientos

El epígrafe "Aprovisionamientos" de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2003 y 2002 adjuntas presenta la siguiente composición:

APROVISIONAMIENTOS	MILES DE EUROS	
	2003	2002
COMBUSTIBLE DE AVIONES	556.841	553.241
REPUESTOS PARA LA FLOTA AÉREA	135.898	142.963
MATERIAL DE MAYORDOMÍA	26.975	30.887
OTROS APROVISIONAMIENTOS	39.576	35.041
	759.290	762.132

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.

El gasto por combustible en el ejercicio 2003 ha ascendido a 576.444 miles de euros. Las operaciones de futuros relacionadas han disminuido este gasto en 19.603 miles de euros.

f) 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 2003 y 2002 adjuntas, es el siguiente:

PLANTILLA Y GASTOS DE PERSONAL		MILES DE EUROS
	2003	2002
SUELDOS, SALARIOS Y ASIMILADOS	1.064.163	1.022.087
CARGAS SOCIALES	338.568	331.647
	1.402.731	1.353.734

El número de empleados del Conjunto consolidable por integración global, medido en términos de plantilla media equivalente, por categoría profesional durante los ejercicios 2003 y 2002, ha sido el siguiente:

EMPLEADOS		2003	2002
TIERRA:			
GRUPO SUPERIOR DE GESTORES Y TÉCNICOS		1.316	1.321
CUERPO GENERAL ADMINISTRATIVO		6.702	6.589
OTROS		11.806	11.475
		19.824	19.385
VUELO:			
PILOTOS		1.917	1.859
OFICIALES TÉCNICOS DE VUELO		97	115
TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS		4.364	4.395
		6.378	6.369
		26.202	25.754

(a) El gasto por alquiler de la flota ha ascendido en los ejercicios 2003 y 2002 a 325.485 miles de euros y 370.332 miles de euros. Las operaciones de futuros relacionadas han dado lugar a un incremento de estos gastos por importe de 22.758 miles de euros, mientras que en 2002 se consiguió una reducción de los mismos por importe de 4.035 miles de euros, respectivamente.

(b) Incluye los gastos de mantenimiento subcontratados y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones.

(c) Incluye los gastos de alquiler de bodegas que ascienden a 4.563 miles de euros en 2003 y 4.825 miles de euros en 2002.

(d) Los honorarios relativos a servicios de auditoría de cuentas prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades del Grupo por el auditor principal, así como por otras entidades vinculadas al mismo durante el ejercicio 2003 han ascendido a 396 miles de euros.

Por otra parte, los honorarios relativos a otros servicios profesionales prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y a las sociedades del Grupo por el auditor principal y por otras entidades vinculadas al mismo ascendieron en el ejercicio 2003 a 188 miles de euros.

g) Otros gastos de explotación

La composición de este epígrafe de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2003 y 2002 adjuntas, es la siguiente:

OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN		MILES DE EUROS	
	2003	2002	
GASTOS COMERCIALES	437.813	464.275	
ALQUILER FLOTA AÉREA			
DRY LEASE (a)	348.243	366.297	
CARGA	15.973	17.222	
OTROS	4.941	7.479	
SERVICIOS DE TRÁFICO AÉREO	310.112	301.136	
GASTOS DE ESCALA	40.850	42.932	
GASTOS DE INCIDENCIAS	11.738	18.619	
TASAS DE NAVEGACIÓN	257.593	226.586	
MANTENIMIENTO DE FLOTA AÉREA (b)	104.708	96.666	
MANTENIMIENTO GENERAL	34.076	30.663	
GASTOS SISTEMA DE RESERVAS	128.164	126.322	
SERVICIO A BORDO	52.643	64.413	
OTROS ALQUILERES (c)	75.581	78.184	
OTROS (d)	301.284	315.729	
	2.123.719	2.156.523	

h) Gastos extraordinarios

La composición del saldo del epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2003 adjunta, es la siguiente:

GASTOS EXTRAORDINARIOS		MILES DE EUROS	
DOTACIONES POR AMPLIACIÓN DEL EXPEDIENTE DE REGULACIÓN DE EMPLEO (NOTA 15)		24.995	
PROVISIONES FLOTA (NOTA 8)		11.426	
DOTACIONES A LA PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES (NOTA 15)		18.922	
OTROS GASTOS EXTRAORDINARIOS		3.940	
		59.283	

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 2003 y 2002 es la siguiente:

SOCIEDAD	MILES DE EUROS	
	BENEFICIOS 2003	/ (PÉRDIDAS) 2002
IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.	104.081	128.362
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	530	462
CAMPOS VELÁQUEZ, S.A.	13	4
CARGOSUR, S.A.	(26)	1.254
IBER-SWISS CATERING, S.A.	1.542	1.447
VIVA VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	167	780
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A.	3.259	4.981
AUXILIAR LOGÍSTICA AEROPORTUARIA, S.A.	47	31
IBERIA TECNOLOGÍA, S.A.	76	105
AMADEUS GROUP	33.347	19.706
TOUOPERADOR VIVA TOURS, S.A.	(875)	10
MULTISERVICIOS AEROPORTUARIOS, S.A.	271	113
HANDLING GUINEA ECUATORIAL, S.A. (HANGESA)	703	142
EMPRESA LOGÍSTICA DE CARGA AÉREA, S.A. (ELCA)	17	(12)
EMPRESA HISPANOCUBANA DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES IBECA, S.A.	187	334
SOCIEDAD CONJUNTA PARA LA EMISIÓN Y GESTIÓN DE MEDIOS DE PAGO EFC, S.A. (IBERIA-CARDS)	29	(703)
IBER-AMÉRICA AEROSPACE LLC	218	104
BENEFICIOS ATRIBUIDOS A LA SOCIEDAD DOMINANTE	143.586	157.120

El desglose de los epígrafes "Beneficios atribuidos a socios externos" de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2003 y 2002 adjuntas es el siguiente:

BENEFICIOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS	MILES DE EUROS	
	BENEFICIOS 2003	/ (PÉRDIDAS) 2002
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	177	155
IBER-SWISS CATERING, S.A.	661	620
VIVA VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	1	4
AUXILIAR LOGÍSTICA AEROPORTUARIA, S.A.	9	10
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A.	1.418	1.916
BENEFICIOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS	2.266	2.705

22 Retribuciones y otras prestaciones al Consejo de Administración

El importe de las remuneraciones devengadas por todos los conceptos en el

curso del ejercicio 2003 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	468
RETRIBUCIONES EN ESPECIE	23
TOTAL RETRIBUCIONES	1.091

Por otra parte Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha incurrido en gastos, principalmente por primas de seguros, relacionados con el desempeño de las funciones de sus administradores no ejecutivos por importe de 11 miles de euros.

Adicionalmente, la retribución a los Administradores Ejecutivos en el ejercicio 2003 presenta el siguiente detalle:

► ► ADMINISTRADORES EJECUTIVOS	MILES DE EUROS
RETRIBUCIONES FIJAS	961
RETRIBUCIONES VARIABLES	744
RETRIBUCIONES EN ESPECIE	43
LIQUIDACIÓN Y RESCATE PÓLIZA DE SEGURO	1.935

El importe correspondiente a Seguridad Social, seguros y otros gastos registrados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. derivados de las actividades desarrolladas por los administradores ejecutivos ha ascendido a 467 miles de euros.

Durante el ejercicio 2003 no se ha concedido 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 Detalle de participaciones en sociedades con actividades similares y realización por cuenta propia o ajena de actividades similares por parte de Administradores

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

▶▶ DETALLE DE PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES

NOMBRE	ACTIVIDAD	TIPO DE RÉGIMEN	SOCIEDAD	CARGO / FUNCIÓN
ROGER MAYNARD	TRANSPORTE AÉREO	CUENTA AJENA	BRITISH AIRWAYS	DIRECTOR DE ALIANZAS E INVERSIONES
	TRANSPORTE AÉREO	CUENTA AJENA	BRITISH AIRWAYS CITIEXPRESS	CHAIRMAN
	TRANSPORTE AÉREO	CUENTA AJENA	QANTAS	CONSEJERO
LORD GAREL-JONES	HANDLING	CUENTA AJENA	ACCIONA	CONSEJERO
PABLO ISLA	DISTRIBUCIÓN Y LOGÍSTICA	CUENTA AJENA	LOGISTA	PRESIDENTE DEL CONSEJO

Asimismo, y de acuerdo con el texto mencionado anteriormente, se indica que los únicos miembros del Consejo de Administración que participan en el capital de sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades dependientes son D. Roger Maynard (4.545 acciones de British Airways) y D. Pablo Isla (100 acciones de Compañía de Distribución Integral Logista, S.A.).

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

24 Información sobre medioambiente

El Grupo, en línea con su política medioambiental, ha continuado desarrollando durante 2003 diversas actividades y proyectos con el fin de garantizar una correcta gestión de sus principales impactos sobre el entorno derivados del conjunto de la actividad de transporte aéreo.

A lo largo del ejercicio 2003 el Grupo ha incurrido en gastos de naturaleza medioambiental por importe de 2.311 miles de euros, según el siguiente detalle:

▶▶ INFORMACIÓN SOBRE MEDIOAMBIENTE

	MILES DE EUROS
REPARACIONES, CONSERVACIÓN Y TRANSPORTES MEDIOAMBIENTALES	879
SERVICIOS TÉCNICOS AMBIENTALES	309
PATROCINIO, PUBLICACIONES Y OTROS GASTOS MEDIOAMBIENTALES	57
GASTOS DE PERSONAL ASOCIADOS A GESTIÓN AMBIENTAL	694
TRIBUTOS MEDIOAMBIENTALES	165
OTROS	207
TOTAL	2.311

Por otra parte, los activos de naturaleza medioambiental que incluyen depuradoras, almacenes de residuos peligrosos, sistemas de filtros y recarga de gases, infraestructuras para la recirculación de aguas, entre otros, presentan un coste de adquisición de 33.495 miles de euros y una amortización acumulada de 16.799 miles de euros al 31 de diciembre de 2003.

En lo referente a la flota el Grupo mantiene una política de renovación continua en función de las necesidades detectadas en cada momento, en la que el medio ambiente es un aspecto relevante a tener en cuenta. En este sentido, el Grupo continúa incorporando aviones de la familia A-320 para sus rutas de corto y medio radio, dentro del plan de renovación iniciado a mediados de los años 90, que representan una reducción de hasta un 20% en consumo de combustible, con la consiguiente reducción del volumen de emisiones atmosféricas, frente a los aviones de generaciones anteriores. Respecto al largo radio, en 2003 se incorporaron a la flota de Iberia 3 nuevos A-340/600 y se retiraron 2 B-747.

En cuanto a las operaciones tierra, en 2003 se han acometido mejoras como el desarrollo de un proyecto para la recirculación de aguas en la línea de limpieza de motores, y continúa realizándose el control periódico y exhaustivo de las emisiones al agua y a la atmósfera que se producen en las actividades de mantenimiento.

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

IBERIA 

Principales Parámetros

GRUPO IBERIA

	2003	2002	% s/A.A.
RESULTADOS (MILLONES €)			
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	4.619,3	4.699,5	(1,7)
BAlIAR (EBITDAR)	700,7	804,8	(12,9)
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	160,7	249,1	(35,5)
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	201,7	194,1	3,9
RESULTADOS NETOS ATRIBUIDOS A LA SOCIEDAD (RNDI)	143,6	157,1	(8,6)
RESULTADOS NETOS POR ACCIÓN (CÉNT. €) (1)	15,62	17,21	(9,2)
DIVIDENDOS POR ACCIÓN (CÉNT. €) (1)	3,0	4,0	-
TRÁFICO DE PASAJEROS: PRODUCCIÓN E INGRESOS (2)			
AKOs (MILLONES)	56.145	55.405	1,3
PKTs (MILLONES)	42.100	40.470	4,0
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN (%)	74,99	73,04	1,95 p.
INGRESOS DE PASAJE (MILLONES €)	3.356,8	3.481,4	(3,6)
INGRESO MEDIO POR PKT (CÉNT. €)	7,97	8,60	(7,3)
MAGNITUDES Y RATIOS FINANCIEROS			
FONDOS PROPIOS (MILLONES €)	1.432,8	1.317,7	8,7
ENDEUDAMIENTO NETO DE BALANCE (MILLONES €) (3)	(938,5)	(714,8)	31,3
MARGEN EBITDAR (%)	15,2	17,1	(1,9) p.
MARGEN RESULTADOS EXPLOTACIÓN (%)	3,5	5,3	(1,8) p.
ROE (%) (4)	10,1	12,0	(1,9) p.
RECURSOS			
PLANTILLA MEDIA EQUIVALENTE (5)	26.202	25.754	1,7
FLOTA OPERATIVA AL 31 DE DICIEMBRE	149	146	2,1
UTILIZACIÓN DE LA FLOTA PROPIA (H.B. POR AVIÓN Y DÍA)	8,78	8,68	1,2

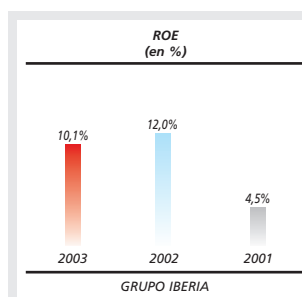
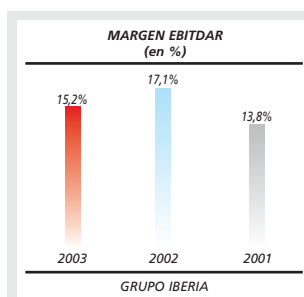
(1) Número de acciones al 31 de diciembre: 919.016.894 en 2003; 912.962.035 en 2002.

(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) Incluye a los empleados de Iberia, L.A.E., SAVIA, Iber-Swiss Catering y CACESA.



1 Hechos Relevantes

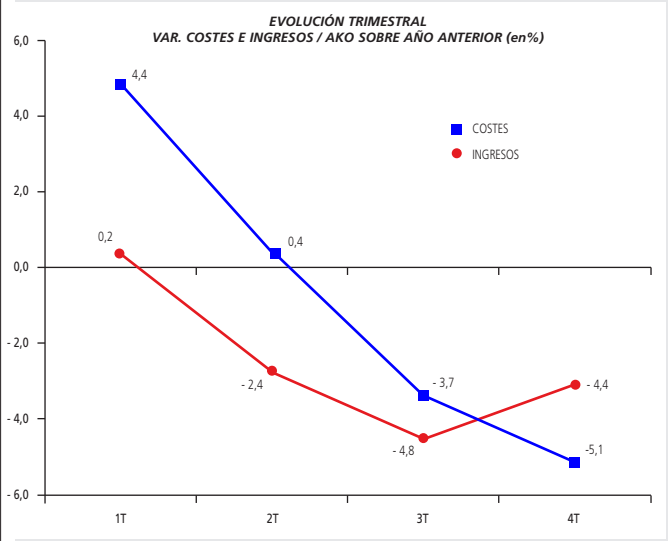
En el primer año de ejecución del Plan Director 2003/2005, el Grupo Iberia cumplió los objetivos básicos de rentabilidad y mejora de calidad establecidos para el ejercicio, manteniendo su destacada posición como una de las compañías aéreas más sólidas y que más valor aporta a sus accionistas. Así, obtuvo un beneficio neto antes de impuestos de 201,7 millones de euros en 2003, mejorando en 7,6 millones el beneficio del año anterior. Adicionalmente, el título de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante, Iberia, L.A.E.) tuvo una revalorización del 62,9% en el mercado bursátil, una de las más elevadas tanto en el IBEX como en el sector aéreo.

El ciclo económico adverso, la tensión prebélica y la guerra de Irak (iniciada el 20 de marzo) y la repercusión de la neumonía asiática retardaron la esperada recuperación del tráfico aéreo mundial, que sólo se confirmó en el último trimestre del año. Según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), el tráfico regular de pasajeros aumentó un 1,2% en 2003 respecto al año anterior (frente a los descensos del 4,6% en 2002 y del 4,7% en 2001). Esta prolongada debilidad de la demanda, la apreciación del euro y la presión de los operadores de bajo coste, llevó a una caída generalizada de los ingresos unitarios en el sector.

En este difícil entorno, la flexibilidad de Iberia, L.A.E. para ajustar su capacidad a la evolución de los mercados volvió a ser un elemento diferenciador. Durante los primeros meses del año, la demanda tuvo un comportamiento débil, principalmente en los mercados europeos; por ello, Iberia redujo la oferta que tenía programada para marzo y meses posteriores, y decidió aplazar la recepción de tres nuevos aviones destinados a la red de medio radio. En el primer semestre del año, el número de asientos-kilómetro ofertados (AKOs) disminuyó en un 2,1% respecto al mismo periodo de 2002. A partir del verano, siguiendo la evolución de los mercados, el Grupo Iberia fue aumentando gradualmente su producción, sobre todo en la operación de largo radio, registrando un incremento del 4,7% en el segundo semestre de 2003. De este modo, en el conjunto del año, el incremento de oferta fue del 1,3% con relación al año anterior, mientras que los pasajeros-kilómetro transportados (PKTs) aumentaron en un 4%. Por consiguiente, el coeficiente de ocupación de pasaje alcanzó el 75,0% en 2003, el nivel más elevado en la historia de la compañía, subiendo 1,9 puntos porcentuales respecto a 2002. Esta mejora de la ocupación se produjo sucesivamente en cada uno de los cuatro trimestres del ejercicio, lo que refleja la acertada actuación en el ajuste de capacidad.

Esta importante mejora en el nivel de ocupación, junto al aumento de los ingresos no generados por el tráfico, permitió compensar parcialmente la bajada del ingreso medio por PKT, que fue del 7,3% y estuvo motivada por la variación de los tipos de cambio (más de 2,5 puntos) y la fuerte presión competitiva. Así, los ingresos de explotación del Grupo Iberia sólo disminuyeron en un 1,7% con relación al año anterior.

La compañía continuó desarrollando acciones encaminadas a la reducción de costes que, junto a la depreciación del dólar y la bajada de los tipos de interés, permitieron que los gastos totales de explotación se mantuvieran prácticamente en el mismo nivel del año anterior, y que el coste unitario se redujera un 1,1% respecto al ejercicio anterior. Además, la evolución del coste unitario fue muy positiva a lo largo del año 2003, si atendemos a las variaciones que se fueron registrando en cada trimestre respecto al año anterior (ver gráfico).



El Grupo Iberia generó un resultado de explotación antes de amortizaciones y alquileres de flota (EBITDAR) de 700,7 millones de euros en el ejercicio 2003, situándose el margen de EBITDAR sobre ingresos en el 15,2%. El beneficio neto después de impuestos y de minoritarios se situó en 143,6 millones de euros, tan sólo 13,5 millones por debajo del excelente resultado obtenido en el año 2002.

Mejora de la calidad del servicio

En consonancia con uno de los principales objetivos establecidos en el Plan Director 2003/05, la compañía puso en marcha un plan de mejora global de la calidad del servicio, que contempla diversas actuaciones: mejora continua de la puntualidad; plan de formación a todo el personal que tiene relación directa con el cliente; implantación de un sistema de conocimiento global y gestión con el cliente (Customer Relationship Management - CRM); gestión centralizada de la atención al cliente, reclamaciones y sugerencias; mejora de la calidad del servicio en el proceso de reserva y venta directa a través del centro de información telefónica (Serviberia) y de la web de la compañía en Internet (Iberia.com); extensión del uso de las máquinas de auto-facturación y del billete electrónico; así como mejoras en el programa de fidelización Iberia Plus.

Durante el ejercicio 2003, Iberia, L.A.E. elevó la puntualidad de sus vuelos hasta el 83,8%, 8,4 puntos por encima de la media del año anterior, situándose como la compañía de red con mejor puntualidad de Europa según la AEA. Este logro fue posible por la puesta en marcha, a principios de año, del Plan Integral de Mejora de la Puntualidad, coordinado por el Comité de Puntualidad, cuya función es prevenir y detectar las posibles causas de retraso, así como buscar y analizar nuevas iniciativas que permitan mejorar los procedimientos y la coordinación de las operaciones. La importante mejora de la puntualidad permitió disminuir los gastos operativos y por indemnizaciones, y aumentar la satisfacción del cliente.

En 2003, Iberia, L.A.E. inició la fase de implantación y despliegue geográfico del proyecto CRM, un elemento esencial en el objetivo de potenciar la relación con los clientes y reconocer su valor para la compañía. El CRM, soportado por avanzados sistemas informáticos, posibilita una interacción con el cliente en todos los puntos de contacto con la compañía, y se complementa con un ambicioso plan de formación dirigido a los empleados. Las ventajas que ofrece el CRM son: proporcionar la información necesaria en tiempo real al personal de la compañía en contacto con los clientes, para que se les pueda prestar un servicio individualizado que aumente su satisfacción; facilitar el desarrollo de acciones de fidelización; servir de apoyo a la gestión de la atención al cliente, permitiendo reducciones de tiempo en determinados procesos; permitir almacenar información en una única base de datos; y homogeneizar los procesos, permitiendo compartir información entre departamentos.

El ejercicio 2003 fue el primer año completo de funcionamiento del nuevo Centro de Atención al Cliente, que desde finales de 2002 realiza una gestión centralizada e integrada de las comunicaciones telefónicas y escritas de todos los clientes de la compañía. De este modo, se ha conseguido reducir los tiempos de respuesta, unificar el tratamiento e integrar toda la información, cuyo análisis permite detectar los aspectos de los servicios que los clientes consideran mejorables.

Iberia, L.A.E. también continuó potenciando la relación con sus mejores clientes. En este sentido, en el año 2003 se puso en marcha un nuevo proceso de tratamiento proactivo de incidencias de Clientes de Alto Valor (fundamentalmente clientes Iberia Plus Platino, Iberia Plus Oro y Club Fiesta Iberia), con el que la compañía pretende adelantarse a la queja o reclamación del cliente, cuando éste ha sufrido una incidencia importante.

En 2003, el número de titulares registrados en Iberia Plus creció casi un 26% hasta totalizar un millón seiscientos ochenta y cinco mil. Además, se incorporaron nuevas compañías a este programa, diseñado para premiar y fidelizar a los clientes.

Las certificaciones de calidad concedidas al Grupo Iberia durante el año 2003 son prueba de su compromiso de mejora permanente en todas sus actuaciones. Así, en el mes de julio, la Dirección de Carga recibía de AENOR la Certificación de Calidad según la norma ISO 9001:2000, en sus actividades de reservas y control de espacio, aceptación de mercancías, preparación de vuelos y entrega en terminal de carga. En agosto, era la Dirección de Sistemas la que obtenía el Certificado de Calidad en sus actividades de desarrollo, puesta en producción y mantenimiento de sistemas de información. Por último, en noviembre, la Dirección de Material de la compañía obtenía una nueva Certificación de Calidad, concedida por AENOR, según la norma ISO 9001:2000 (una vez realizada la transición a la nueva norma desde la anterior, ISO 9002:1994).

Reducción de costes

Entre abril y mayo de 2003, la compañía llevó a cabo una revisión del Plan Director 2003/05, que había sido elaborado a finales de 2002, con la finalidad de potenciar las líneas estratégicas establecidas en el Plan, anticipando iniciativas que van a permitir conseguir reducciones adicionales de costes y aumentos en la productividad del personal y en la utilización de la flota. Los ajustes acometidos pretenden dar respuesta a la acelerada expansión de los operadores de bajo coste en Europa y a la creciente competencia en el mercado doméstico.

Del ahorro total de costes previsto en el Plan Director, estimado entre 350 y 400 millones de euros para 2005, más de una cuarta parte, entre 100 y 110 millones de euros, va a proceder de la implantación del Nuevo Modelo de Retribución a las Agencias de Viaje en España, que fue negociado durante la segunda mitad del ejercicio 2003, y ha entrado en vigor el 1 de enero de 2004. La comisión básica que Iberia, L.A.E. paga a las agencias en España va a disminuir de forma escalonada durante dieciocho meses, hasta situarse en el 1% a partir de julio de 2005. A la vez, se establecen unas tasas de emisión y gestión que las agencias cobrarán directamente al cliente por su servicio. De este modo, queda separado el precio del transporte del coste de la distribución. El Nuevo Modelo de Retribución también contempla el mantenimiento del sistema de retribución variable vigente durante 2003, y se irá extendiendo paulatinamente al resto de mercados emisores europeos.

Este nuevo acuerdo alcanzado da continuidad al proceso de reducción progresiva de los costes de distribución que Iberia, L.A.E. ha desarrollado durante los últimos años, y permite alcanzar los objetivos establecidos para 2005.

Otro aspecto relevante contemplado en la revisión del Plan Director 2003/05 es el nuevo modelo de servicio a bordo, cuya primera fase fue desarrollada durante el segundo semestre de 2003 y consistió, básicamente, en simplificar el servicio dado en clase turista en los vuelos de corto y medio radio, mejorando el ofrecido en clase preferente. A partir de marzo de 2004 se inició la segunda fase, que contempla un nuevo servicio a bordo de pago en la clase turista de una parte de los vuelos domésticos y de medio radio internacionales, con el fin de ofrecer al cliente la posibilidad de pagar sólo por aquello que consume.

La Dirección General de Trabajo concedió a Iberia, L.A.E. la ampliación, hasta el 31 de diciembre de 2004, del plazo para que el personal de tierra, los tripulantes de cabina de pasajeros (TCPs) y los oficiales técnicos de a bordo (OTBs) puedan acogerse voluntariamente al Expediente de Regulación de Empleo (ERE), que había sido aprobado a finales de 2001. La compañía, con el consenso de los sindicatos, solicitó esta ampliación debido al alto número de peticiones que quedaron sin poder ser atendidas en el plazo inicial de un año. Durante el ejercicio 2003, 623 empleados se acogieron a las medidas contempladas en el ERE: jubilaciones anticipadas, recolocaciones diferidas, bajas incentivadas y novaciones de contratos. Adicionalmente, se realizaron un total de 149 bajas de personal en el extranjero.

El Plan de Racionalización y Optimización de Inversiones y Costes (PROICO), en su segundo año de aplicación, volvió a superar los objetivos marcados para el ejercicio. La implantación de nuevos programas, de los que se iniciaron un total de 888 actuaciones de reducción de gastos, permitió obtener un ahorro de 73 millones de euros durante el año 2003, cifra a la que debemos añadir los 60 millones de ahorros consolidados correspondientes a los programas que se habían puesto en marcha durante el año anterior; en total, los ahorros realizados suman 133 millones de euros en 2003, frente a los 108 millones de euros previstos.

El coste de explotación unitario del Grupo Iberia se situó en 7,94 céntimos de euro por AKO en el ejercicio 2003, lo que supone una disminución del 1,1% con relación al año anterior, a pesar de los fuertes incrementos que experimentaron los precios del combustible y de las tasas de navegación. Como ya se ha comentado, la evolución del coste unitario a lo largo del año 2003 fue muy positiva. Así, comparado con el año 2002, el coste unitario se incrementó en un 2,4% en el primer semestre de 2003, y alcanzó una reducción del 4,3% en el acumulado de los últimos seis meses del ejercicio.

Gestión de riesgos

Iberia, L.A.E. mantiene un programa de gestión global de sus Riesgos no Operativos, con el fin de limitar el potencial impacto de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio del combustible de aviación en los resultados de la compañía.

Con relación al coste del combustible, el conflicto bélico en Irak tuvo una fuerte influencia en el sector energético durante el año 2003. El ejercicio se caracterizó por una gran volatilidad de los precios del combustible, con unos niveles muy altos, sensiblemente mayores que los del año 2002. El precio medio fue de 29 dólares por barril en el año 2003, un 15% más alto que el año anterior, donde ya se registraron grandes subidas. Las coberturas que aseguran el precio del combustible llegaron al entorno del 80% del volumen de queroseno consumido en el primer semestre, y al entorno del 70% en el segundo semestre, asegurando el precio entre bandas de 23 y 26 dólares por barril. Esta política de coberturas y la depreciación del dólar frente al euro permitieron que el coste unitario del combustible de Iberia, L.A.E. se situara en 0,99 céntimos de euro por AKO en 2003, bajando un 0,7% respecto al año anterior.

Renovación de flota

El Plan de Renovación de Flota permite ofrecer más comodidad y nuevas prestaciones a los pasajeros, reduce el número de diferentes tipos de aviones, lo que facilita aumentar su utilización y la productividad de las tripulaciones, consigue importantes reducciones en los costes operativos unitarios y contribuye a reducir el impacto sobre el medio ambiente.

Desde junio de 2002, Iberia, L.A.E. opera únicamente con tres tipos de flota (familia A-320, MD-87/88 y B-757) en el medio radio, frente a los siete existentes antes de iniciarse el Plan de Renovación en 1998. Durante el año 2003 se han incorporado a la flota de medio radio cuatro nuevos aviones que operan en régimen de arrendamiento operativo: tres Airbus (un A-320 y dos A-321) y un MD-88.

En enero de 2003, tras analizar las últimas ofertas de los fabricantes Airbus y Boeing, Iberia, L.A.E. eligió el modelo Airbus A-340/600 para renovar su flota de largo radio. Así, firmó un contrato de compra con Airbus que va a permitir sustituir paulatinamente todos los aparatos del modelo Boeing B-747, conocido como "Jumbo", por nuevos aviones A-340/600. Los criterios económicos y financieros han sido decisivos en la elección, además de optar por la homogeneidad de la flota. El A-340/600 es la versión más moderna y de mayor capacidad de la familia Airbus A-340, pues dispone de 350 asientos en la configuración de Iberia, L.A.E., un centenar de plazas más que el A-340/300, versión de la que Iberia, L.A.E. ya opera 18 aparatos. Ambas versiones del A-340 comparten la misma certificación de tipo, lo que permite a los pilotos volar cualquiera de los dos modelos con la misma licencia.

Durante el pasado ejercicio, la compañía incorporó tres aviones Airbus A-340/600 a su flota de largo radio. Iberia, L.A.E. tiene firmados acuerdos con International Lease Finance Corporation (ILFC) y Airbus para la incorporación de otros siete nuevos aviones A-340/600 entre 2004 y 2005, y posee opciones de compra sobre otras cinco unidades del mismo modelo. El acuerdo firmado con Airbus contempla, además, que todos los A-340/600 que se incorporen cuenten con una garantía de valor residual a final de un periodo determinado aportada por Airbus. Este mecanismo permite no sólo obtener ahorros y facilidades de cara a su financiación, sino además obtener un alto grado de flexibilidad y ajustar de manera eficaz el tamaño de la flota a la evolución de la demanda. Cuando se complete la retirada de los aviones B-747, ya iniciada en 2003, Iberia, L.A.E. operará un único tipo de flota en las rutas de largo radio.

A finales de 2003, el Grupo Iberia disponía de un total de 149 aviones: 122 destinados a cubrir su red de corto y medio radio, y 27 a la de largo alcance.

Nuevas tecnologías

El Grupo Iberia continúa aplicando las nuevas tecnologías a su negocio con el fin de mejorar el servicio y reducir los costes.

Durante el año 2003, Iberia, L.A.E. logró un importante crecimiento en el uso del billete electrónico o "ciberticket", una iniciativa orientada a ofrecer una mayor comodidad a los 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, permite simplificar al máximo los trámites de reserva y compra, elimina los desplazamientos y supone, gracias a las promociones, un ahorro de dinero en muchas ocasiones. A lo largo de 2003, la compañía amplió el número de destinos donde es posible utilizar el billete electrónico, de modo que a finales de año era posible su uso en los vuelos que opera Iberia, L.A.E. desde cualquier punto de España a destinos de treinta países, además de todas las rutas domésticas (excepto el Puente Aéreo). En el ejercicio 2003 fueron emitidos cerca de tres millones trescientos setenta mil billetes electrónicos, lo que supone multiplicar por más de 4,5 veces la cifra del año anterior. En las ventas con origen en España del año 2003, los "cibertickets" representaron un 30% del total de los billetes emitidos.

En el año 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. Durante el año 2003 se extendió la instalación de estas máquinas a otros aeropuertos y hoteles de España. Las terminales de Madrid - Barajas y Barcelona - El Prat también cuentan ya con un sistema de facturación automática para el Puente Aéreo, que permite obtener billete, tarjeta de embarque y factura en una sola operación.

A principios de año se lanzó la nueva plataforma Iberia.com, con el objetivo de mejorar la venta y la relación con el cliente, aportándole valor añadido a lo largo de los diferentes procesos de reserva, compra e información online, así como mediante diferentes productos y servicios que Iberia, L.A.E. pone a su disposición, de una manera personalizada de acuerdo a su perfil y preferencias, derivándose por tanto un trato más individualizado que conlleva una mayor satisfacción del cliente. El renovado diseño del sitio de Iberia, L.A.E. en Internet permite la simplificación del proceso de reserva y ha incluido nuevas funcionalidades en los procesos de reserva y compra online, así como mejoras en la información y comunicación para los clientes, los usuarios de Iberia.com y los accionistas de la compañía. En el ejercicio 2003, Iberia.com experimentó un importante crecimiento en su volumen de negocio. A través de este canal propio, la compañía vendió casi 935.000 billetes, un 85,8% más que el año anterior, y sus ventas superaron los 159,5 millones de euros, lo que representa un incremento cercano al 60% respecto a 2002, manteniéndose como la página web con mayor volumen de ventas en España.

Iberia, L.A.E. fue, una vez más, la compañía pionera en España en incorporar un nuevo sistema de información para que los clientes puedan conocer los horarios y llegadas de todos los vuelos de su red mediante mensajes cortos (SMS) a teléfonos móviles. Este servicio es operativo desde 2003 para todas las compañías telefónicas que operan en España (Amena, Movistar y Vodafone). El nuevo servicio vino a cubrir las necesidades de los clientes y, además, facilitará una mejora en la productividad de Serviberia, puesto que al automatizar una parte de las llamadas que sólo demandaban información de horarios o llegadas, permite destinar más recursos del centro a atender llamadas que desemboquen en ventas.

Con la llegada de los nuevos Airbus A-340/600 en 2003, Iberia, L.A.E. puso en funcionamiento un nuevo paquete de servicios de comunicación por satélite, que pueden ser utilizados tanto por los pasajeros como por la tripulación. Gracias a la tecnología de vanguardia, los pasajeros de las clases First y Business pueden comunicarse con tierra no sólo mediante el teléfono de a bordo, sino también por medio del envío de mensajes cortos a móviles o correos electrónicos.

Acuerdos comerciales

El día 10 de diciembre de 2003, la Comisión Europea dio su aprobación formal a la alianza planteada por Iberia, L.A.E., British Airways y su franquiciada GB Airways, garantizando a las tres compañías aéreas la exención del Artículo 81(3) del Tratado Europeo durante seis años, sujeta a las condiciones que han considerado necesarias para mantener la competencia en las rutas entre España y Reino Unido.

Las compañías aéreas habían firmado un acuerdo de alianza en 2002, pendiente de la aprobación de las autoridades europeas, para trabajar de forma más coordinada en sus redes globales, incluyendo el competitivo mercado entre España y Reino Unido.

El acuerdo de alianza aprobado contempla la posibilidad de coordinar y eventualmente integrar las estrategias comerciales y de marketing, prácticas y procedimientos de distribución.

Las áreas a las que se extiende esta cooperación, entre otras, son:

- Planificación conjunta de las redes de vuelos, adaptando y optimizando las capacidades de ambas compañías a la demanda de los clientes.
- Combinación gradual de las actividades de ventas.
- Utilización de mecanismos de reparto de beneficios u otros mecanismos de cooperación económica.
- Aproximación conjunta en operaciones de carga, incluyendo precios, gestión de capacidades, ventas y actividades de handling.

La alianza permitirá obtener importantes sinergias para las compañías y ventajas para sus clientes, que podrán acceder a más destinos y horarios más convenientes, tendrán una mayor disponibilidad en lo que respecta al acceso a salas VIP, y mejorarán los procesos de conexión. Las redes de las compañías son complementarias en gran medida, de modo que los clientes del Grupo Iberia disfrutarán de una gama más amplia de rutas a Extremo y Medio Oriente, mientras que los de British Airways encontrarán mayor variedad en la oferta a América Latina.

Durante 2003, Iberia, L.A.E. mantuvo los rentables acuerdos establecidos con su compañía franquiciada Air Nostrum, que volvió a ser nombrada (por tercera vez en un período de cuatro años) "Mejor Compañía Europea de Aviación Regional 2003-2004" por la European Regions Airline Association (ERA), la asociación del sector aéreo regional más importante del mundo.

Iberia Regional Air Nostrum continuó desarrollando su rápida expansión, incrementando frecuencias y añadiendo nuevas rutas a su red de vuelos en los mercados doméstico y europeo. Simultáneamente, la compañía regional está renovando y ampliando su flota de aviones.

Externalización de funciones y desinversiones

Durante 2003, de acuerdo con la estrategia definida en el Plan Director en vigor, Iberia, L.A.E. alcanzó distintos acuerdos de venta de participaciones en sociedades y de otros activos que no estaban directamente vinculados a su negocio principal de transporte aéreo, o bien que le van a permitir alcanzar una mayor rentabilidad y eficiencia a través de la externalización de funciones.

En octubre de 2003, Iberia, L.A.E. y CAE firmaron un acuerdo por el que crean una empresa conjunta de entrenamiento aeronáutico, donde se entrenarán las tripulaciones de Iberia, L.A.E. y de terceras compañías. Según los términos del acuerdo, CAE aportó sus activos en la localidad madrileña de Alcalá de Henares e Iberia, L.A.E. los suyos en Barajas, así como las respectivas deudas asociadas, para la creación de la nueva empresa conjunta. Iberia, L.A.E. y CAE tendrán una participación aproximada del 20% y del 80% respectivamente de la nueva sociedad. Está previsto que la empresa conjunta inicie sus operaciones en los primeros meses de 2004, tras obtener los permisos correspondientes.

CAE es una empresa líder en la aportación de soluciones integradas de formación y tecnologías avanzadas de simulación y control para clientes tanto de la aviación civil como de la militar.

Dentro del rediseño del nuevo modelo de servicio a bordo y del conjunto de actividades relacionadas con el mismo, en diciembre de 2003, Iberia, L.A.E. anunció la venta de su participación del 70% en Iber-Swiss Catering, S.A. a Gate Gourmet International, titular del restante 30% del capital y una de las principales compañías del mundo en el sector de servicios de catering. El importe de la venta asciende a 23,5 millones de euros y, al cierre de este informe, la operación está sujeta a la aprobación del Tribunal de Defensa de la Competencia. El acuerdo alcanzado contempla, además de la venta de acciones, un contrato de servicios por el cual Gate Gourmet International proveerá a Iberia, L.A.E. de los servicios generales de catering en todo el mundo por un periodo de siete años. Asimismo, el acuerdo recoge la cooperación en diversas áreas relacionadas con el catering aéreo y, en particular, en el nuevo servicio a bordo de pago que Iberia, L.A.E. ha introducido en algunos de sus vuelos de corto y medio radio a partir de marzo de 2004.

El día 12 de diciembre, Iberia, L.A.E. e Iberojet firmaron un contrato de compraventa por el que la compañía se comprometía a vender su participación en Touroperador Viva Tours, S.A. así como la marca "Viva Tours" a Iberojet. La operación ha sido aprobada por las autoridades de Defensa de la Competencia en febrero de 2004. El precio total de la transacción asciende a 16,9 millones de euros. Con esta operación, el Grupo Iberia ha externalizado su herramienta de touroperación a través de un contrato de "outsourcing" con uno de los mayores especialistas de España, que va a diseñar el producto Viva Tours para la compañía en condiciones competitivas.

En junio de 2003, Iberia, L.A.E. llegó a un acuerdo con la empresa Teinver, perteneciente al Grupo Marsans, para las ventas del total de las marcas "Mundicolor" y de la participación accionarial del 18,7% que poseía en el touroperador Tiempo Libre. El importe de la venta, que fue autorizada por el Tribunal de la Competencia, ascendió a un total de 12 millones de euros (6 millones por la participación y 6 millones por la marca) y la plusvalía bruta generada fue de 11,5 millones de euros. Los acuerdos alcanzados permitirán que el Grupo Iberia mantenga la situación actual en cuanto a plazas y precios ofrecidos a Tiempo Libre.

Responsabilidad Social Corporativa

El Grupo Iberia es una de las compañías españolas más comprometidas en el ámbito de la acción social y más respetuosa con el medio ambiente.

La acción social de la compañía se asienta sobre tres pilares fundamentales: la acción social en colaboración con empleados, donde destaca la labor realizada por la ONG Mano a Mano, por la Asociación de Empleados Padres de Minusválidos (APMIB), y por la Fundación Tutelar APMIB; el apoyo a instituciones a través de acuerdos de patrocinio (como son los suscritos con la AECl, ONT, Ministerio de Asuntos Sociales y la Fundación Ilusiones, entre otros); y proyectos en colaboración con clientes (Cruz Roja Española, Special Olympics).

Iberia, L.A.E. también ofrece apoyo a los principales eventos culturales. Así, entre otras actuaciones realizadas durante 2003, se alcanzó un acuerdo con la Xunta de Galicia para el patrocinio del Xacobeo 2004, se firmó un convenio con la Fundación Gala-Salvador Dalí, a través del cual se ha incorporado al Consejo Promotor del Año Dalí 2004, y también se incorporó al grupo de patrocinadores del Forum Barcelona 2004.

El extenso plan de renovación de la flota aérea que está desarrollando Iberia, L.A.E. constituye un elemento clave en la reducción del impacto medioambiental. Además, la compañía ha continuado trabajando para lograr una eficiente gestión medioambiental en todas sus operaciones de tierra. Así, en septiembre de 2003, Iberia, L.A.E. obtuvo la Certificación del Sistema de Gestión Medioambiental según la norma UNE-EN ISO 14001 de AENOR en los servicios de handling que presta en treinta y nueve aeropuertos españoles (ver memoria específica sobre actuaciones medioambientales).

Cambios en los Órganos de Gobierno

El día 12 de junio de 2003, tras la aprobación de la Junta General de Accionistas, D. Fernando Conte García asumió la Presidencia de Iberia, L.A.E. en sustitución de D. Xabier De Irala, de acuerdo con la decisión tomada por el Consejo de Administración celebrado el día 9 de mayo.

El Consejo de Administración de Iberia, L.A.E. decidió, en su reunión celebrada el 25 de septiembre de 2003, la remodelación de las Comisiones de Auditoría, de Nombramientos y Retribuciones, y de Seguridad con el objetivo de dotarlas de mayor eficacia en su actuación. Así, los consejeros independientes D. Antonio Masa Godoy y D. José Manuel Fernández Norriella se incorporaron a la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, mientras que la Comisión de Auditoría fue ampliada con la entrada de D. Gregorio Villalabeitia Galarraga, consejero designado por el BBVA. También se reforzó la Comisión de Seguridad, con la incorporación de D. Jorge Pont Sánchez, consejero designado por El Corte Inglés. (Ver memoria específica).

2 Evolución de los Negocios

2.1. 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 hasta el mes de junio de 2002, porque la venta de esta filial fue formalizada en julio de ese año. Por consiguiente, al analizar la evolución de las cifras de actividad e ingresos del Grupo Iberia, y en particular las del sector doméstico, se debe tener en cuenta que los perímetros de consolidación no son homogéneos.

La sección "2.1. Transporte" del Informe de Gestión de Iberia, L.A.E., ofrece una información más detallada sobre la evolución de las estadísticas operativas.

2.1.1. OFERTA Y TRÁFICO

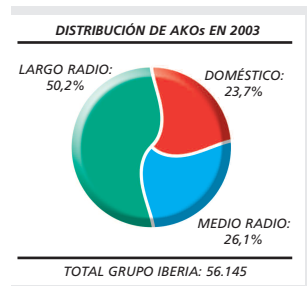
En el ejercicio 2003, Iberia, L.A.E. aumentó su oferta, medida en términos de asientos-kilómetro ofertados (AKOs), en un 1,3% con relación al año anterior. En el agregado del Grupo, la salida de Binter Canarias limitó la subida a un 0,9%. La distribución de los AKOs del Grupo Iberia por compañías fue la siguiente:

OFERTA		MILLONES DE AKOs		
	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
IBERIA, L.A.E.	56.145	55.405	740	1,3
BINTER CANARIAS	-	228	(228)	N.A.
GRUPO IBERIA	56.145	55.633	512	0,9

N.A.: no aplicable.

En el sector doméstico, el número de AKOs de Iberia, L.A.E. aumentó un 1% respecto a 2002, aunque en el agregado del Grupo la venta de Binter Canarias produjo un descenso del 0,8%. La oferta de la compañía en vuelos internacionales se incrementó en un 1,5%.

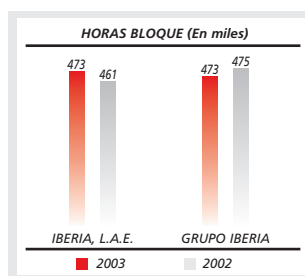
OFERTA		MILLONES DE AKOs		
	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
DOMÉSTICO	13.323	13.424	(101)	(0,8)
MEDIO RADIO	14.622	14.408	214	1,5
LARGO RADIO	28.200	27.800	400	1,4
GRUPO IBERIA	56.145	55.633	512	0,9



La producción del Grupo, en términos de horas bloque, decreció un 0,4% con relación al año anterior, debido a la venta de la filial aérea, cuya producción tenía mayor peso medido en horas bloque que en AKOs, debido a la corta distancia de su etapa media.

PRODUCCIÓN

	HORAS BLOQUE			
	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
IBERIA, L.A.E.	472.867	460.704	12.163	2,6
BINTER CANARIAS	-	14.151	(14.151)	N.A.
GRUPO IBERIA	472.867	474.855	(1.988)	(0,4)



El número de pasajeros transportados por el Grupo Iberia decreció un 0,4% respecto al ejercicio anterior, si bien los pasajeros transportados por Iberia, L.A.E. superaron en un 3,8% a los del año anterior. El tráfico del Grupo Iberia aumentó un 2,1% en las rutas internacionales, gracias al aumento de oferta y a la mejora del coeficiente de ocupación, y disminuyó un 2,2% en el mercado doméstico debido a la salida del Grupo

de la compañía aérea regional canaria.

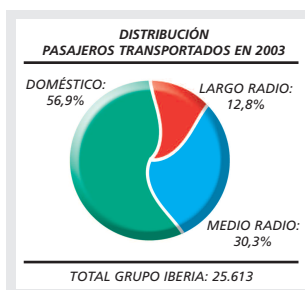
Los dos siguientes cuadros muestran la distribución de los pasajeros del Grupo Iberia por compañías y por sectores:

PASAJEROS POR COMPAÑÍAS

	EN MILES			
	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
IBERIA, L.A.E.	25.613	24.681	932	3,8
BINTER CANARIAS	-	1.034	(1.034)	N.A.
GRUPO IBERIA	25.613	25.715	(102)	(0,4)

PASAJEROS POR SECTORES

	EN MILES			
	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
DOMÉSTICO	14.581	14.908	(327)	(2,2)
MEDIO RADIO	7.756	7.664	92	1,2
LARGO RADIO	3.276	3.143	133	4,2
GRUPO IBERIA	25.613	25.715	(102)	(0,4)



El tráfico del Grupo Iberia, medido en pasajeros-kilómetro transportados (PKTs), aumentó un 3,6% con relación a 2002, frente a un 0,9% que lo hizo la oferta. Los PKTs aumentaron un 1,3% en el sector de medio radio, y un 5,4% en los vuelos de largo radio, resultando un incremento medio del 4,2% para el agregado del tráfico internacional. Éste representó un 76,9% sobre el total de PKTs del Grupo en el año 2003, correspondiendo un 23,1% al tráfico doméstico.

Los dos siguientes cuadros muestran la distribución de los PKTs del Grupo Iberia por compañías y por sectores:

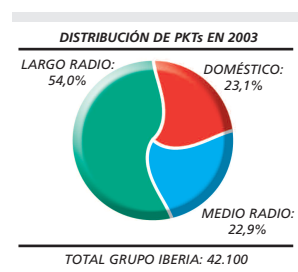
▶▶ TRÁFICO POR COMPAÑÍAS

	MILLONES DE PKTs			
	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
IBERIA, L.A.E.	42.100	40.470	1.630	4,0
BINTER CANARIAS	-	177	(177)	N.A.
GRUPO IBERIA	42.100	40.647	1.453	3,6

▶▶ TRÁFICO POR SECTORES

	MILLONES DE PKTs			
	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
DOMÉSTICO	9.718	9.557	161	1,7
MEDIO RADIO	9.655	9.531	124	1,3
LARGO RADIO	22.727	21.559	1.168	5,4
GRUPO IBERIA	42.100	40.647	1.453	3,6

El coeficiente de ocupación de pasaje del Grupo Iberia se elevó hasta el 75,0% en el año 2003, 1,9 puntos porcentuales por encima del nivel alcanzado en 2002. 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, que alcanzó los 3,0 puntos porcentuales.



▶▶ COEFICIENTE DE OCUPACIÓN POR COMPAÑÍAS

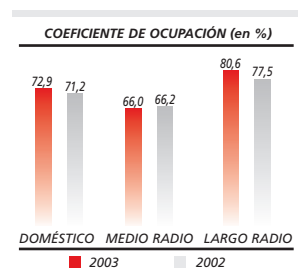
	EN PORCENTAJE		
	2003	2002	DIF. S/A.A.
IBERIA, L.A.E.	75,0	73,0	1,9
BINTER CANARIAS	-	77,8	N.A.
GRUPO IBERIA	75,0	73,1	1,9

El siguiente cuadro muestra el desglose por sectores de la evolución del coeficiente de ocupación:

▶▶ COEFICIENTE DE OCUPACIÓN POR SECTORES

	EN PORCENTAJE		
	2003	2002	DIF. S/A.A. (*)
DOMÉSTICO	72,9	71,2	1,8
MEDIO RADIO	66,0	66,2	(0,1)
LARGO RADIO	80,6	77,5	3,0
GRUPO IBERIA	75,0	73,1	1,9

(*) Las diferencias en puntos porcentuales parecen no cuadrar debido al redondeo.



2.1.2. INGRESOS DE TRÁFICO

El ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado (yield) de Iberia, L.A.E. se redujo un 7,3% respecto al año anterior debido, en parte, a la apreciación del euro. El ingreso medio por PKT del Grupo Iberia disminuyó un poco más (-8,3%), debido a que Binter Canarias tenía un yield más alto por su reducida longitud de etapa. Los dos siguientes cuadros muestran el desglose por compañías y sectores de la evolución del yield del Grupo Iberia:

INGRESOS POR PKT, POR COMPAÑÍAS				CÉNT. DE EUROS
	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
IBERIA, L.A.E.	7,97	8,60	(0,63)	(7,3)
BINTER CANARIAS	-	28,28	-	N.A.
GRUPO IBERIA	7,97	8,69	(0,72)	(8,3)

INGRESOS POR PKT, POR SECTORES				CÉNT. DE EUROS
	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
DOMÉSTICO	13,12	13,89	(0,77)	(5,5)
MEDIO RADIO	10,91	11,82	(0,91)	(7,7)
LARGO RADIO	4,52	5,00	(0,48)	(9,6)
GRUPO IBERIA	7,97	8,69	(0,72)	(8,3)

El ingreso medio por AKO de Iberia, L.A.E. descendió un 4,8% respecto a 2002 en el conjunto de su red. La mejora conseguida en el coeficiente de ocupación permitió compensar parte de la caída del yield.

Los dos siguientes cuadros reflejan la evolución del ingreso medio unitario, con el desglose por compañías y mercados:

INGRESOS POR AKO, POR COMPAÑÍAS				CÉNT. DE EUROS
	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
IBERIA, L.A.E.	5,98	6,28	(0,30)	(4,8)
BINTER CANARIAS	-	21,99	-	N.A.
GRUPO IBERIA	5,98	6,35	(0,37)	(5,8)

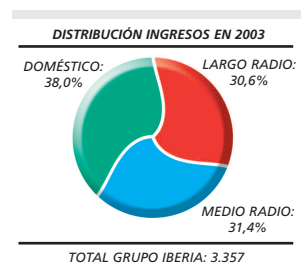
INGRESOS POR AKO, POR SECTORES				CÉNT. DE EUROS
	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
DOMÉSTICO	9,57	9,89	(0,32)	(3,2)
MEDIO RADIO	7,20	7,82	(0,62)	(7,9)
LARGO RADIO	3,65	3,88	(0,23)	(5,9)
GRUPO IBERIA	5,98	6,35	(0,37)	(5,8)

Los ingresos por tráfico de pasaje del Grupo Iberia se acercaron a 3.357 millones de euros en el año 2003, con el siguiente reparto por sectores: un 38% fueron ingresos de los vuelos domésticos; y en torno a un 31% tanto del medio radio internacional como de las rutas de largo radio.

Con relación a 2002, los ingresos disminuyeron un 5,0%, representando la salida del Grupo de Binter Canarias un tercio de la caída. Su distribución por compañías y mercados fue la siguiente:

INGRESOS DE PASAJE POR COMPAÑÍAS				MILLONES DE EUROS
	2003	2002	Dif. s/A.A.	% s/A.A.
IBERIA, L.A.E.	3.356,8	3.481,4	(124,6)	(3,6)
BINTER CANARIAS	-	50,3	(50,3)	N.A.
GRUPO IBERIA	3.356,8	3.531,7	(174,9)	(5,0)

INGRESOS DE PASAJE POR SECTORES				MILLONES DE EUROS
	2003	2002	Dif. s/A.A.	% s/A.A.
DOMÉSTICO	1.275,3	1.327,6	(52,3)	(3,9)
MEDIO RADIO	1.053,4	1.126,5	(73,1)	(6,5)
LARGO RADIO	1.028,1	1.077,6	(49,5)	(4,6)
GRUPO IBERIA	3.356,8	3.531,7	(174,9)	(5,0)



2.2. SAVIA

La compañía Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. (SAVIA) es la compañía líder en distribución de reservas turísticas en España. Su actividad principal es la comercialización y adaptación local del Sistema Amadeus, el desarrollo y distribución de productos y servicios locales, y la asistencia y provisión a las agencias de viaje en infraestructura tecnológica, formación, consultoría y servicio al cliente.

A lo largo del ejercicio 2003, SAVIA finalizó la migración de la red de comunicaciones, que había iniciado el año anterior, por lo que prácticamente la totalidad de las agencias de viaje disfrutaban ya de tecnología ADSL, disponiendo de esta forma de un mayor caudal y velocidad de comunicación. Asimismo, SAVIA continuó el proceso de renovación de equipos informáticos y la instalación de impresoras de billetes de tecnología ATB.

SAVIA continuó ampliando su presencia en el mercado español durante el ejercicio 2003. Así, 615 oficinas adicionales se conectaron al sistema, lo que supone un incremento del 8,9%, hasta alcanzar 7.493 en diciembre de 2003; mientras que el número de terminales conectados en las agencias españolas ascendía a 21.749 a finales del ejercicio.

Además, SAVIA tiene presencia en el mercado portugués, contando con 131 oficinas conectadas a finales de 2003.

Las reservas efectuadas a través del sistema se incrementaron en un 11% con relación al año anterior, aproximándose a los 31,2 millones en 2003. De esta cifra total, aproximadamente un 97,5% correspondió a las reservas aéreas, y el resto a reservas de hoteles y de alquiler de coches.

Los siguientes cuadros muestran la evolución de los principales parámetros de producción y financieros de SAVIA:

SAVIA, PRODUCCIÓN

	2003	2002	DIF. s/A.A.	% s/A.A.
NÚMERO TOTAL RESERVAS (MILES)	31.177	28.096	3.081	11,0
NÚMERO TOTAL DE TERMINALES	22.227	21.273	954	4,5
NÚMERO TOTAL DE OFICINAS	7.624	7.023	601	8,6
PLANTILLA EQUIVALENTE (Nº PERSONAS)	119	113	6	5,3

SAVIA, RESULTADOS

MILLONES DE EUROS

	2003	2002	DIF. s/A.A.	% s/A.A.
RESULTADO EXPLOTACIÓN	9,2	9,7	(0,5)	(5,1)
INGRESOS EXPLOTACIÓN	58,0	58,9	(0,9)	(1,5)
RESERVAS AMADEUS	42,3	39,1	3,2	8,2
OTROS INGRESOS	15,7	19,8	(4,1)	(20,7)
GASTOS EXPLOTACIÓN	48,8	49,2	(0,4)	(0,8)
CÁNONES	12,5	12,0	0,5	4,2
COMUNICACIONES	8,1	8,6	(0,5)	(5,8)
PERSONAL	5,1	4,6	0,5	10,9
RESTO GASTOS EXPLOTACIÓN	23,1	24,0	(0,9)	(3,7)
RESULTADOS FINANCIEROS	0,1	0,1	0,0	0,0
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	(1,4)	0,8	(2,2)	N.S.
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	7,9	10,6	(2,7)	(25,5)
IMPUESTOS	(2,8)	(3,7)	0,9	(24,3)
R.N.D.I.	5,1	6,9	(1,8)	(26,1)

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

SAVIA, BALANCE

MILLONES DE EUROS

	2003	2002	DIF. s/A.A.	% s/A.A.
INMOVILIZADO NETO	8,1	4,4	3,7	84,1
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	0,1	0,1	0,0	0,0
ACTIVO CIRCULANTE	21,3	20,6	0,7	3,4
TOTAL ACTIVO	29,5	25,1	4,4	17,5
FONDOS PROPIOS	16,0	17,8	(1,8)	(10,1)
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS L.P.	1,7	0,0	1,7	-
ACREEDORES A LARGO PLAZO	4,2	0,0	4,2	-
ACREEDORES A CORTO PLAZO	7,6	7,3	0,3	4,1
TOTAL PASIVO	29,5	25,1	4,4	17,5

2.3. IBER-SWISS CATERING

A finales de 2003, Iberia, L.A.E. alcanzó un principio de acuerdo para la venta de su participación del 70% en el capital de Iber-Swiss Catering, S.A. (en adelante, Iber-Swiss) a la empresa de servicios de catering Gate Gourmet International, titular del restante 30%. A la finalización de este informe, dicha operación de compraventa se encuentra pendiente de aprobación por parte de las autoridades de Defensa de la Competencia, y se enmarca en la puesta en marcha del nuevo modelo de servicio a bordo. Así, el acuerdo adoptado también contempla la firma de un contrato por el cual Gate Gourmet International proveerá a Iberia, L.A.E. de los servicios generales de catering en todo el mundo por un período de siete años. Igualmente, el acuerdo recoge la cooperación en diversas áreas relacionadas con el catering aéreo y, en particular, en el nuevo servicio a bordo de pago que Iberia, L.A.E. introducirá en algunos de sus vuelos de corto y medio radio a partir de marzo de 2004.

El 20 de enero de 2004 se formalizó el acuerdo mediante la firma por los más altos representantes de las dos compañías de los correspondientes contratos.

Gate Gourmet International - una de las compañías más importantes del mundo en el sector de servicios de catering - ha sido la empresa responsable de la gestión de Iber-Swiss desde el año 1986, de modo que la operación de venta de las acciones de Iberia, L.A.E. supone una continuidad en el modelo de gestión de la compañía de catering.

Durante el ejercicio 2003, Iber-Swiss continuó proporcionando comidas y servicios de mayordomía a Iberia, L.A.E. y otras compañías. Aunque el ciclo económico adverso, la guerra en Irak o la irrupción del SARS (Síndrome Respiratorio Agudo Severo) afectaron de forma directa al sector aéreo, Iber-Swiss obtuvo un relativo buen resultado durante el ejercicio.

La producción de la empresa, medida en número de bandejas, fue un 12,6% superior a la del año anterior, y un 2,1% en número de vuelos atendidos. A lo largo de 2003 se fueron incorporando paulatinamente nuevos vuelos con servicios de ida y vuelta en la red europea del principal cliente, Iberia, L.A.E., actuación que permitió una mejora de rentabilidad para el Grupo Iberia.

Iber-Swiss incorporó a su cartera nuevas compañías aéreas durante 2003. Así, desde principios de año y en los centros de producción de Madrid y Barcelona, Iber-Swiss inició el servicio de catering a Delta Air Lines para sus vuelos con destino a Nueva York y Atlanta. En abril, se añadieron a la cartera de clientes la holandesa KLM y la española Swiftair. En Barcelona también se comenzó a dar servicio a Cubana de Aviación y Air Plus Comet.

Además, la compañía decidió entrar en mercados no atendidos hasta el momento. En este sentido, se firmó un acuerdo de suministros de productos para la cadena nacional Delinas, que se dedica a la comercialización de comidas rápidas de alta calidad en Madrid. También en el centro de Barcelona se produce para la empresa Sodexo Pass, y en octubre se firmó un contrato con la empresa ferroviaria Wagons Lits para los trenes ALTARIA, que operan siete trayectos diarios en la línea Barcelona-Madrid.

La plantilla media agregada de los centros de Madrid, Málaga y Barcelona ascendió a 1.454 empleados, subiendo un 1,1% respecto al año anterior. La productividad, medida en número de bandejas por empleado, aumentó en un 11,4%.

Los ingresos de explotación ascendieron a 72,2 millones de euros en 2003, aumentando un 8,1% con relación a 2002. El resultado de explotación se situó en 4,0 millones de euros de beneficios, disminuyendo 0,8 millones respecto al ejercicio anterior. Y el resultado después de impuestos fue de 2,2 millones de euros, ligeramente superior al del año anterior.

Iber-Swiss se sometió con buen resultado a las auditorías de renovación de la certificación ISO 9001:2000 que se refiere a todos los procesos del Laboratorio, concedida por la Asociación Española de Certificación (AENOR). También se sometió con buen resultado a la auditoría de renovación de la certificación ISO 14.000 de Medio Ambiente.

Iber-Swiss continuó los trabajos para la consecución en breve tiempo de la certificación GSE 3000 para su centro de Madrid, proyecto que se enmarca en el programa "Global Service Excellence" desarrollado por Gate Gourmet International. Durante el año 2003, el centro de Málaga obtuvo la certificación GSE 1000, y el de Barcelona la certificación GSE 2000, que ya había alcanzado el centro de Madrid en 2002.

A partir de enero de 2003, Iber-Swiss publicó en Internet una página web como nuevo canal de comunicación dirigido a sus clientes y a aquellas personas que estén interesadas en conocer la compañía.

El siguiente cuadro muestra la evolución de los principales parámetros de producción de Iber-Swiss:

► IBER-SWISS CATERING, PRODUCCIÓN

	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
PRODUCCIÓN DE BANDEJAS (MILES)	15.317	13.602	1.715	12,6
SERVICIOS DE HANDLING (UNIDADES)	133.302	130.588	2.714	2,1
PLANTILLA EQUIVALENTE (Nº PERSONAS)	1.454	1.438	16	1,1
NÚMERO DE BANDEJAS POR EMPLEADO	10.534	9.458	1.076	11,4

A continuación se refleja la evolución de las principales magnitudes de la Cuenta de Resultados de Gestión y del Balance de Situación de Iber-Swiss:

► IBER-SWISS CATERING, RESULTADOS

MILLONES DE EUROS

	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
RESULTADO EXPLOTACIÓN	4,0	4,8	(0,8)	(16,7)
INGRESOS EXPLOTACIÓN	72,2	66,8	5,4	8,1
VENTAS DE MAYORDOMÍA	44,1	39,3	4,8	12,2
OTROS SERVICIOS HANDLING	21,8	21,6	0,2	0,9
OTROS INGRESOS	6,3	5,9	0,4	6,8
GASTOS EXPLOTACIÓN	68,2	62,0	6,2	10,0
CONSUMOS	21,2	18,6	2,6	14,0
PERSONAL	36,7	34,1	2,6	7,6
RESTO GASTOS EXPLOTACIÓN	10,3	9,3	1,0	10,8
RESULTADOS FINANCIEROS	(0,4)	(0,4)	0,0	0,0
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	(0,2)	(1,2)	1,0	83,3
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	3,4	3,2	0,2	6,3
IMPUESTOS	(1,2)	(1,1)	(0,1)	9,1
R.N.D.I.	2,2	2,1	0,1	4,8

**IBER-SWISS CATERING, BALANCE**

MILLONES DE EUROS

	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
INMOVILIZADO NETO	14,8	17,5	(2,7)	(15,4)
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	0,1	0,5	(0,4)	(80,0)
ACTIVO CIRCULANTE	9,6	10,7	(1,1)	(10,3)
TOTAL ACTIVO	24,5	28,7	(4,2)	(14,6)
FONDOS PROPIOS	13,4	12,3	1,1	8,9
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS L.P.	0,6	1,4	(0,8)	(57,1)
ACREEDORES A LARGO PLAZO	0,9	3,2	(2,3)	(71,9)
ACREEDORES A CORTO PLAZO	9,6	11,8	(2,2)	(18,6)
TOTAL PASIVO	24,5	28,7	(4,2)	(14,6)

2.4. CACESA

En el ejercicio 2003, la Compañía Auxiliar al Cargo Express, S.A. (CACESA) obtuvo unos beneficios consolidados ligeramente superiores a los del año anterior. El resultado de explotación se aproximó a 1,2 millones de euros de beneficios en 2003. Los ingresos de explotación se elevaron a 42,4 millones de euros, subiendo un 12,2% con relación a la cifra del año anterior. Los gastos de explotación se situaron en 41,2 millones de euros, un 12,0% por encima de la cifra de 2002. Ambos incrementos estuvieron motivados, principalmente, por el aumento de la producción de la compañía.

CACESA constituyó la sociedad Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A. (ALAE) en junio de 2002, traspasando algunas de sus actividades a esta filial. Con la finalidad de establecer una comparación homogénea entre ambos ejercicios, las cifras que se reflejan en el presente Informe de Gestión corresponden a la consolidación de CACESA y ALAE, aunque para elaborar las cuentas anuales consolidadas del Grupo Iberia se hayan incluido las cuentas de la sociedad CACESA, sin su filial.

Las ventas totales del producto Ibexpress se situaron en 17,0 millones de euros, creciendo 1,2 millones sobre el año anterior. Este aumento se consiguió fundamentalmente por el importante desarrollo del tráfico internacional, sobre todo en la exportación, tras la captación a finales de 2002 de cuentas importantes. La cada vez mayor fiabilidad de la red americana, junto a la mejora en procesos y sistemas, facilitó que no sólo se mantuvieran esas cuentas durante el año 2003, sino que se pudo ampliar significativamente la cartera de clientes en este tipo de tráfico. También tuvieron un comportamiento positivo la línea carguera a Canarias y el producto intercanario, produciéndose ligeros descensos en los productos aeropuerto-aeropuerto no canario, puerta a puerta y mixto, motivado por la crisis económica. No obstante, se apreció una recuperación en los últimos meses del año.

Las ventas del producto Transitario totalizaron 19,6 millones de euros durante 2003, registrando un incremento superior al 14% respecto al ejercicio anterior. El fuerte crecimiento de la importación (47%), con la apertura de nuevos tráficos de productos perecederos desde Nueva York y Buenos Aires, propició ese fuerte avance del Transitario. La exportación, aunque se mantuvo respecto a 2002, no logró recuperar los niveles de años precedentes. Siguió con su buen comportamiento el producto canario y se resintió el tráfico doméstico, en la misma línea comentada para el producto Ibexpress.

Con relación a los ingresos generados por otros servicios, tales como aduanas o servicios logísticos auxiliares, CACESA también logró un significativo incremento con relación al año anterior, en parte favorecido por el buen comportamiento de la importación en el producto Transitario.

En 2003 se configuró e instaló la nueva plataforma informática de CACESA, sobre la que va a funcionar la nueva aplicación de gestión de la sociedad, E-First, cuyo desarrollo ya está finalizado, y cuya implantación se está realizando durante el primer semestre de 2004.

Tras la obtención de la certificación de calidad UNE-EN-ISO 9001:2000 para los centros de Madrid y Barcelona en 2002, CACESA logró extenderla al resto de plazas propias en enero de 2003. A lo largo del pasado año, se trabajó en su implantación a las plazas gestionadas en régimen de concesión, estando prevista la auditoría de AENOR para el mes de marzo de 2004.

La evolución de las principales magnitudes de CACESA, incluyendo a ALAER, fue la siguiente:

▶▶ CACESA, PRODUCCIÓN

	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (MILLONES €)	42,4	37,8	4,6	12,2
INGRESOS IBEXPRESS (MILLONES €)	17,0	15,8	1,2	7,6
INGRESOS IBERTRAS (MILLONES €)	19,6	17,1	2,5	14,6
INGRESOS OTROS SERVICIOS (MILLONES €)	5,8	4,9	0,9	18,4
PLANTILLA EQUIVALENTE (Nº PERSONAS)	188	159	29	18,2

▶▶ CACESA, RESULTADOS

MILLONES DE EUROS

	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
RESULTADO EXPLOTACIÓN	1,2	1,0	0,2	20,0
INGRESOS EXPLOTACIÓN	42,4	37,8	4,6	12,2
INGRESOS CARGA	36,6	33,0	3,6	10,9
ASISTENCIA Y SERVICIOS CARGA	5,8	4,8	1,0	20,8
GASTOS EXPLOTACIÓN	41,2	36,8	4,4	12,0
GASTOS DE VENTAS	32,3	28,8	3,5	12,2
PERSONAL	5,3	4,6	0,7	15,2
RESTO GASTOS EXPLOTACIÓN	3,6	3,4	0,2	5,9
RESULTADOS FINANCIEROS	0,0	0,0	0,0	-
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	(0,0)	(0,0)	0,0	-
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	1,2	1,0	0,2	20,0
IMPUESTOS	(0,4)	(0,3)	(0,1)	33,3
R.N.D.I.	0,8	0,7	0,1	14,3

Los resultados financieros y extraordinarios aparecen a cero por el redondeo.

▶▶ CACESA, BALANCE

MILLONES DE EUROS

	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
INMOVILIZADO NETO	1,5	1,5	0,0	0,0
DEUDORES NETOS	7,6	9,1	(1,5)	(16,5)
INV. FINANCIERAS TEMPORALES Y TESORERÍA	5,0	2,6	2,4	N.S.
TOTAL ACTIVO	14,1	13,2	0,9	6,8
FONDOS PROPIOS	3,4	2,9	0,5	17,2
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS L.P.	0,0	0,1	(0,1)	(100,0)
ACREEDORES COMERCIALES	2,3	3,0	(0,7)	(23,3)
OTRAS DEUDAS A CORTO PLAZO	8,4	7,2	1,2	16,7
TOTAL PASIVO	14,1	13,2	0,9	6,8

2.5. VIVA TOURS

En diciembre de 2003, Iberia, L.A.E. firmó un contrato de compraventa por el que se compromete a vender su participación del 49% en Touroperador Viva Tours, S.A. (Viva Tours) así como la marca "Viva Tours" a Iberojet, uno de los principales agentes mayoristas del sector turístico español. La operación ha sido aprobada por parte de las autoridades de Defensa de la Competencia en febrero de 2004.

Viva Tours fue creado en noviembre de 1998 y comenzó a operar en la temporada de verano de 1999. En su capital participaban, junto a Iberia, L.A.E., algunas de las empresas más importantes del sector turístico en España, entre otras: Iberostar, Hoteles y Apartamentos, S.A.; Sol Meliá, S.A.; y Air Nostrum.

2.6. IBERIA CARDS

La Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A., en adelante Iberia Cards, es un Establecimiento Financiero de Crédito constituido por Iberia, L.A.E., que posee un 40% del capital, y las entidades financieras Caja Madrid, BBVA y Grupo Banco Popular en abril de 2002.

Durante el ejercicio 2003, la actividad de Iberia Cards se ha encaminado, por un lado, a la captación de nuevos clientes para la tarjeta Visa Iberia y, por otro, a consolidar el trabajo de lanzamiento realizado durante el año anterior, desde diversos puntos de vista: completar la gama de productos, puesta en marcha de nuevos servicios, establecimiento de procedimientos internos y elaboración de informes de gestión.

En lo relativo a la venta de tarjetas, se superó la cifra de 290.000 tarjetas emitidas. Además, este volumen de tarjetas se consiguió manteniendo la calidad de los clientes, de manera que Iberia Cards se consolida en las primeras posiciones de entidades emisoras en España en gasto medio por tarjeta, y en gasto absoluto para tarjetas de empresa. Entre las ventajas asociadas a las tarjetas, destaca especialmente la inclusión del programa de fidelización Iberia Plus.

En lo que se refiere a completar la gama de productos, se ha producido el lanzamiento comercial de la Tarjeta Puente Aéreo (TPA), la Tarjeta de Empresa y la Tarjeta Corporate. Esto permite a Iberia Cards dirigirse a todos los segmentos potenciales de clientes del mercado con una oferta diferenciada y competitiva. La tarjeta TPA supone una auténtica novedad en el panorama de los medios de pago en España, al incorporar un chip que facilita enormemente la operativa de compra de billete y embarque en los vuelos del Puente Aéreo de Iberia, L.A.E. entre Madrid y Barcelona.

Durante el año 2003 se ha puesto en marcha la inclusión, en la información enviada en los extractos de las tarjetas de empresa, de la información de detalle de los billetes aéreos, trayecto, pasajero, número de vuelo, entre otros, lo que hace de la Tarjeta de Empresa (Visa Iberia Business) una herramienta de control de la gestión de gastos de viaje mucho más eficaz.

Iberia Cards ha cerrado el año 2003 con una cifra de beneficios antes de impuestos superior a los 100.000 euros, adelantando así en un año el objetivo de equilibrio. Los ratios de riesgo han mejorado respecto a las previsiones realizadas en el presupuesto anual.

Con fecha 23 de abril de 2003 se procedió a una ampliación de capital social consistente en la emisión de 8.000 nuevas acciones de igual valor nominal y contenido de derechos que las anteriores, que fueron totalmente desembolsadas y suscritas por los accionistas.

A continuación se reflejan las principales magnitudes de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias y del Balance de Situación al 31 de diciembre de 2003 de Iberia Cards:

IBERIA CARDS, CUENTA DE RESULTADOS		MILLONES DE EUROS
		2003
INGRESOS		23,64
INTERESES Y RENDIMIENTOS ASIMILADOS		0,15
COMISIONES PERCIBIDAS		23,29
RECUPERACIONES		0,20
GASTOS		23,53
INTERESES Y CARGAS ASIMILADAS		1,19
CORRETAJES Y COMISIONES VARIAS		10,35
GASTOS DE EXPLOTACIÓN		11,01
AMORTIZACIÓN Y SANEAMIENTO DEL INMOVILIZADO		0,05
QUEBRANTOS DIVERSOS E INSOLVENCIAS		0,93
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS		0,11
IMPUESTOS SOBRE BENEFICIOS		(0,04)
RESULTADOS DESPUÉS DE IMPUESTOS		0,07

La comparación con el ejercicio anterior no resulta significativa porque Iberia Cards inició su actividad comercial en el último trimestre de 2002.

IBERIA CARDS, BALANCE		MILLONES DE EUROS
		2003
CAJAS Y BANCOS		1,71
CRÉDITOS		5,89
CARTERA DE VALORES		0,12
INMOVILIZADO NETO		0,18
CUENTAS DIVERSAS		0,92
CUENTAS DE PERIODIFICACIÓN		4,77
PÉRDIDAS DE EJERCICIOS ANTERIORES		1,76
TOTAL ACTIVO		15,35
BANCOS		0,02
CUENTAS DIVERSAS		0,52
CUENTAS DE PERIODIFICACIÓN		4,36
FONDOS ESPECIALES		0,29
RECURSOS PROPIOS		10,09
BENEFICIOS DEL EJERCICIO		0,07
TOTAL PASIVO		15,35

3 Recursos

3.1. FLOTA

La flota operativa de pasaje del Grupo Iberia estaba compuesta por 149 aviones a 31 de diciembre de 2003, de los que 27 componían la flota destinada a las rutas de largo radio, y 122 aeronaves efectuaban los vuelos de corto y medio radio. El siguiente cuadro muestra la composición de la flota por tipo de avión y régimen de operación:



COMPOSICIÓN DE LA FLOTA

TIPO FLOTA	PROPIEDAD	ARRENDAMIENTO FINANCIERO	ARRENDAMIENTO OPERATIVO	TOTAL OPERADA
B-747	4	-	2	6
B-757	1	-	16	17
A-319	-	-	4	4
A-320	10	10	36	56
A-321	-	2	5	7
A-340	-	-	18	18
A-340/600	-	-	3	3
MD-87	19	-	5	24
MD-88	13	-	1	14
TOTAL	47	12	90	149

A 31 de diciembre del año anterior había un total de ciento cuarenta y seis aviones de pasaje disponibles. La siguiente relación muestra el detalle de las incorporaciones y bajas sucedidas durante 2003, que explican el incremento neto de tres aviones operativos:

Incorporaciones

- 1 A-320 en arrendamiento operativo.
- 2 A-321 en arrendamiento operativo.
- 3 A-340/600 en arrendamiento operativo.
- 1 MD-88 en arrendamiento operativo.

Retiros

- 2 B-747 en propiedad.
- 2 B-757 en arrendamiento operativo.

Adicionalmente, durante el ejercicio 2003, el Grupo traspasó un B-757 que estaba en arrendamiento financiero a régimen de propiedad.

A finales de 2003, el Grupo Iberia tenía 56 unidades del modelo A-320, que tiene una configuración de 150 asientos, tras la incorporación en el mes de marzo de un nuevo avión. La flota de corto y medio radio de la familia Airbus también comprendía cuatro aviones A-319 y siete A-321. De este último modelo, configurado para el transporte de 186 pasajeros y destinado a realizar rutas nacionales y europeas de gran densidad de tráfico, el Grupo recibió dos nuevas aeronaves en marzo y octubre de 2003.

En el mes de marzo también se incorporó un MD-88 a la flota de corto y medio radio del Grupo, de modo que la familia MD-87/88 se componía de un total de 38 aviones al finalizar el ejercicio.

El 30 de enero de 2003, el Consejo de Administración de Iberia, L.A.E. aprobó la compra de nuevos aviones Airbus A-340/600, el modelo elegido para la sustitución de la flota Boeing B-747. El A-340/600, con cuatro reactores y un alcance de vuelo de 13.900 kilómetros, es la versión más larga y moderna de la familia A-340, pues dispone de 350 asientos frente a los 249 asientos de la versión A-340/300, y viene equipado con los más modernos sistemas de comunicación y entretenimiento para los pasajeros. Frente a la flota B-747, el A-340/600 ofrece un menor consumo de combustible, mejor eficiencia operacional y mayor capacidad de carga, siendo un avión más silencioso y confortable.

El primer avión Airbus A-340/600 que incorporó el Grupo a su flota llegó en junio de 2003, y le siguieron otros dos del mismo tipo en agosto y octubre. Estos tres nuevos aviones, junto a 18 A-340/300 y seis B-747 (tras la retirada de dos aparatos durante el año), componían la flota de largo radio del Grupo a finales de 2003.

La compañía tiene firmados acuerdos con International Lease Finance Corporation (ILFC) y Airbus para la incorporación de otros siete nuevos aviones A-340/600 entre 2004 y 2005, y posee opciones de compra sobre otras cinco unidades del mismo modelo. Cuando se complete la sustitución de los aviones B-747, ya iniciada en 2003, el Grupo operará una única familia de flota en las rutas de largo radio.

La utilización media de la flota propia del Grupo Iberia, medida en términos de horas bloque por avión y día, se situó ligeramente por encima del nivel registrado en el año precedente. No obstante, si en el cálculo correspondiente al año 2002 excluimos la flota de Binter Canarias, la utilización media de la flota se situó en 8,78 horas bloque por avión y día en ambos ejercicios.

	UTILIZACIÓN MEDIA DE LA FLOTA		HB/Avión/Día
	2003	2002	
UTILIZACIÓN MEDIA FLOTA DE CORTO Y MEDIO RADIO	7,90	7,83	
UTILIZACIÓN MEDIA FLOTA DE LARGO RADIO	12,85	12,93	
UTILIZACIÓN MEDIA FLOTA TOTAL	8,78	8,68	

3.2. PERSONAL

3.2.1. PLANTILLA

El siguiente cuadro muestra la distribución de la plantilla media anual del Grupo Iberia en los ejercicios 2003 y 2002. Con el objeto de hacer homogénea la comparación, no se incluye la plantilla correspondiente a Binter Canarias, que dejó de formar parte del Grupo en julio de 2002.

	PLANTILLA, PROMEDIO ANUAL					
	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002
IBERIA, L.A.E.	18.063	17.675	6.378	6.369	24.441	24.044
CACESA	188	159	-	-	188	159
IBER-SWISS CATERING	1.454	1.438	-	-	1.454	1.438
SAVIA	119	113	-	-	119	113
GRUPO IBERIA	19.824	19.385	6.378	6.369	26.202	25.754
VARIACIÓN 2003/2002 (%)	2,3%		0,1%		1,7%	

La plantilla media equivalente del Grupo registró un aumento neto de 448 empleados (397 en la compañía matriz y 51 en las filiales), lo que supone un incremento del 1,7% con relación al año anterior. No obstante, un total de 623 empleados del colectivo de tierra, oficiales técnicos de a bordo (OTBs) y tripulantes de cabina de pasajeros (TCPs) de Iberia, L.A.E. se acogieron al Expediente de Regulación de Empleo (ERE) durante el año 2003; y otros 149 causaron baja como consecuencia del desarrollo de los planes de reestructuración de la organización en el extranjero, lo que permitió reducir el número de empleados en la mayoría de las áreas de la compañía.

La incorporación de segundos pilotos con la necesaria antelación para atender el incremento previsto de actividad motivó una subida del 2,0% en la plantilla de técnicos de vuelo. Por el contrario, se registró una disminución del 0,7% en el número de TCPs. La plantilla media de tierra aumentó en un 2,3%, siendo la causa principal un incremento del 7,8% en el número de empleados de Iberia Handling, exigido por el fuerte aumento de la producción a terceros y por la realización de nuevos servicios, básicamente de seguridad. Si excluimos al personal de handling, el resto de la plantilla de tierra del Grupo disminuyó en un 1,6% con relación al año anterior.

3.2.2. PRODUCTIVIDAD

Iberia, L.A.E., tras la venta de Binter Canarias en julio de 2002, quedó como única compañía del Grupo dedicada al transporte aéreo. Por ello, la evolución de la productividad, medida en términos de horas bloque por tripulante, y en asientos-kilómetro ofertados por empleado, sólo resulta significativa en el caso de la compañía matriz del Grupo. El siguiente cuadro muestra la evolución de la productividad, tanto del personal de vuelo como de tierra.

▶▶ PRODUCTIVIDAD DEL PERSONAL DE IBERIA, L.A.E.

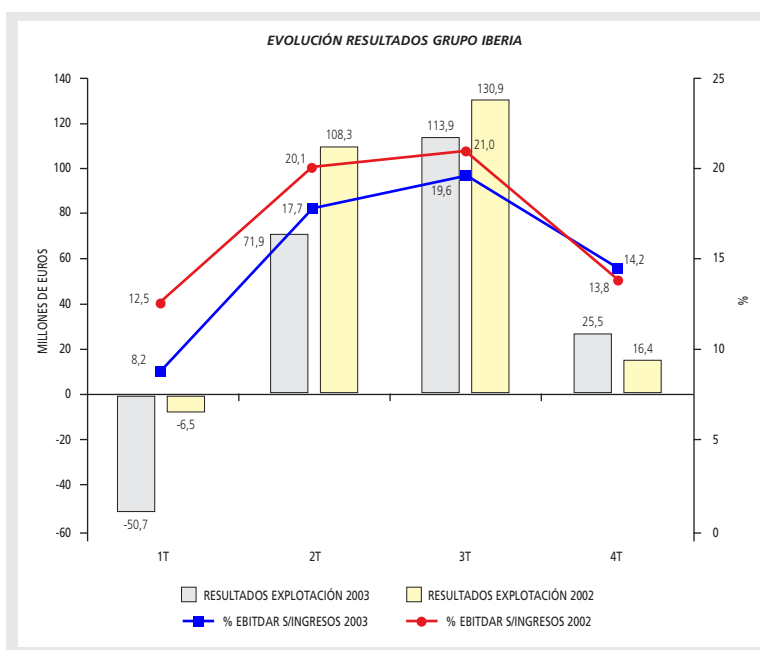
	2003	2002	% s/A.A.
TOTAL PLANTILLA (MILES DE AKOs POR EMPLEADO)	2.297	2.304	(0,3)
PLANTILLA TIERRA (MILES DE AKOs POR EMPLEADO)	3.108	3.135	(0,9)
PLANTILLA TIERRA SIN HANDLING (MILES DE AKOs POR EMPLEADO)	5.885	5.671	3,8
TRIPULACIÓN TÉCNICA (HB POR TRIPULANTE)	250,1	250,6	(0,2)
TRIPULACIÓN AUXILIAR (HB POR TRIPULANTE)	110,1	106,9	3,0

4 Evolución Financiera

4.1. RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN

El Grupo Iberia obtuvo un beneficio de explotación de 160,7 millones de euros en el ejercicio 2003. Aunque este resultado se sitúa 88,4 millones de euros por debajo del importante beneficio alcanzado en 2002, hay que valorar su consecución en el contexto de una excepcional coincidencia de dificultades que perjudicaron al sector aéreo durante el año 2003. El estancamiento de las principales economías del mundo, la incertidumbre prebélica, la guerra de Irak y la repercusión del SARS retardaron la esperada recuperación del tráfico aéreo mundial, que sólo se inició a partir del verano, registrándose crecimientos significativos, tanto en pasaje como en carga, en el último trimestre. Los fuertes incrementos experimentados en el precio de combustible y en las tasas de navegación, junto a una creciente sensibilidad al precio del viaje por parte de los clientes, también dañaron la rentabilidad de las compañías aéreas.

El resultado de explotación antes de amortizaciones y alquileres de flota (EBITDAR) generado por el Grupo ascendió a 700,7 millones de euros, importe que representa un margen sobre ingresos del 15,2%, frente al 17,1% registrado en 2002.



No obstante, la evolución de la rentabilidad de la compañía, comparada con los resultados operativos trimestrales del año anterior, tuvo una trayectoria ascendente a lo largo de 2003. Así, las diferencias negativas se fueron reduciendo paulatinamente durante los tres primeros trimestres hasta cambiar de signo en el cuarto trimestre, en el que el Grupo Iberia alcanzó un beneficio de explotación de 25,5 millones de euros, 9,1 millones superior al obtenido en el mismo período de 2002.

La apreciación del euro frente al dólar - en torno a un 16% respecto al cambio medio de 2002 - contribuyó significativamente a la disminución tanto de los ingresos como de los costes operativos durante el ejercicio 2003, teniendo un efecto neto positivo en los resultados del Grupo.

A continuación se presenta la cuenta de explotación de gestión del Grupo Iberia, que difiere de la cuenta de pérdidas y ganancias de la Memoria debido a que se agregan los diferentes conceptos de ingresos y gastos con criterios de gestión:

Cuenta de explotación

MILLONES DE EUROS

	2003	2002	Dif. s/A.A.	% s/A.A.
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN				
PASAJE (a)	3.587,4	3.743,3	(155,9)	(4,2)
CARGA	254,6	256,7	(2,1)	(0,8)
HANDLING	272,8	234,8	38,0	16,2
MATERIAL	104,0	91,3	12,7	13,9
COMERCIALES	120,9	108,5	12,4	11,4
VENTAS DE MAYORDOMÍA	19,1	16,0	3,1	19,4
OTROS INGRESOS EXPLOTACIÓN (a)	260,5	248,9	11,6	4,7
	4.619,3	4.699,5	(80,2)	(1,7)
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				
PERSONAL	1.402,7	1.353,7	49,0	3,6
COMBUSTIBLE	556,8	553,2	3,6	0,7
COMERCIALES	437,8	464,3	(26,5)	(5,7)
ALQUILER DE FLOTA	373,7	395,8	(22,1)	(5,6)
SERVICIOS DE TRÁFICO	362,7	362,7	0,0	0,0
MANTENIMIENTO DE FLOTA AÉREA	235,5	239,6	(4,1)	(1,7)
TASAS DE NAVEGACIÓN	257,6	226,6	31,0	13,7
AMORTIZACIONES	170,8	164,7	6,1	3,7
SISTEMAS DE RESERVAS	128,2	126,3	1,9	1,5
SERVICIO A BORDO (b)	74,2	87,2	(13,0)	(14,9)
SEGUROS	51,1	76,0	(24,9)	(32,8)
OTROS GASTOS EXPLOTACIÓN (b)	407,5	400,3	7,2	1,8
	4.458,6	4.450,4	8,2	0,2
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	160,7	249,1	(88,4)	(35,5)

(a) A partir de 2003 la cuenta "Ingresos por tasas de seguridad" queda incluida en los "Ingresos de Pasaje"; siguiendo el mismo criterio, el importe correspondiente al ejercicio 2002 (14,8 millones de euros) ha sido traspasado desde "Otros ingresos de explotación" a "Pasaje".

(b) Asimismo, el gasto por consumo de mayordomía queda incluido en el concepto "Servicio a bordo" a partir de 2003; y, para mantener un criterio homogéneo, el importe correspondiente al ejercicio 2002 (22,7 millones de euros), que antes figuraba en "Otros gastos de explotación", se ha trasladado al mencionado concepto de "Servicio a bordo".

El siguiente cuadro muestra el desglose por compañías del resultado de explotación del Grupo Iberia en los dos últimos ejercicios:

Resultados de explotación

MILLONES DE EUROS

	2003	2002
IBERIA, L.A.E.	139,2	228,7
SAVIA	9,2	9,7
IBER-SWISS	4,0	4,8
CACESA	1,2	1,0
GRUPO IBERIA (*)	160,7	249,1

(*) Las cifras totales del Grupo Iberia incluyen los ajustes de consolidación.

4.1.1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

Los ingresos de explotación del Grupo Iberia se situaron en 4.619,3 millones de euros en 2003, disminuyendo en un 1,7% respecto a la cifra del año anterior. Los ingresos por tráfico de pasajeros, que representaron el 77,7% de los ingresos de explotación del Grupo, tuvieron una reducción del 4,2% respecto a 2002. El buen comportamiento del resto de los ingresos operativos, cuyo importe agregado se incrementó un 7,9% hasta alcanzar 1.032,0 millones de euros, permitió compensar parcialmente el descenso registrado en los ingresos de pasaje.

PASAJE

Los ingresos de pasaje se situaron en 3.587,4 millones de euros en el ejercicio 2003. La diferencia entre esta cifra y la que figura en los cuadros "Principales parámetros" e "Ingresos de tráfico de pasajeros" (apartado 2.1.2.) proviene de la vinculación de ésta última a la producción real de cada ejercicio, sin incluir los ingresos derivados del proceso de recuperación de BPU (billetes pendientes de utilizar), ni tampoco otros ajustes y regularizaciones menores de carácter contable, que sí están incluidos en la cifra que aparece en la cuenta de explotación.

Los ingresos de pasaje disminuyeron en 155,9 millones de euros respecto a 2002, debido fundamentalmente a la caída del ingreso medio por PKT de Iberia, L.A.E. en un 7,3%, que estuvo motivada por la apreciación del euro frente a otras monedas, principalmente frente al dólar americano, que explica más de un tercio de esa bajada; y por la reducción del precio medio derivado, a su vez, de la demora experimentada en la recuperación de la demanda y del incremento de la presión competitiva. El aumento del volumen de tráfico, que se apoyó en el avance del coeficiente de ocupación, compensó parcialmente el impacto de la reducción del ingreso medio. Así, los ingresos de tráfico de pasajeros generados por la operación de Iberia, L.A.E. durante el año disminuyeron en 124,6 millones de euros.

El importe agregado de los otros ingresos de pasaje (no vinculados al tráfico del período) se situó en 230,6 millones de euros en 2003, disminuyendo en 31,3 millones de euros, aproximadamente, respecto a 2002, en línea con el menor volumen de ventas y como consecuencia del nuevo modelo de fijación de tarifas en algunos trayectos.

CARGA

Los ingresos de carga del Grupo se situaron en 254,6 millones de euros en 2003, disminuyendo en 2,1 millones de euros (-0,8%) con relación al año anterior, debido fundamentalmente a la depreciación del dólar frente al euro, puesto que aproximadamente una cuarta parte de los ingresos de tráfico de carga se devenga en esa moneda.

HANDLING

Los ingresos generados por los servicios de handling en los aeropuertos subieron un 16,2% respecto a 2002, alcanzando la cifra de 272,8 millones de euros, debido principalmente al aumento de actividad de terceras compañías y a la realización de nuevos trabajos relacionados con la seguridad, que incrementaron el precio unitario de los servicios prestados.

MATERIAL

Los ingresos por servicios de asistencia técnica a terceros se incrementaron en 12,7 millones de euros, que representa un 13,9% con relación a la cifra de gasto del año anterior, situándose en 104,0 millones de euros en el ejercicio 2003. Destacó el aumento de trabajos realizados al Ministerio de Defensa, así como la recuperación de la producción para terceros del Taller de Motores.

COMERCIALES

Los ingresos por comisiones alcanzaron la cifra de 120,9 millones de euros en 2003, al incrementarse en un 11,4% respecto al año anterior, debido principalmente al aumento de las comisiones de pasaje vinculadas a los acuerdos de código compartido y de franquicia que mantiene el Grupo con terceras compañías.

RESTO DE INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

En el ejercicio 2003, el importe agregado de las “Ventas de mayordomía” y de los “Otros ingresos de explotación” ascendió a 279,6 millones de euros, aumentando en un 5,5% respecto al año anterior. Entre las partidas incluidas, destacan por su importe las siguientes: ingresos por utilización de los distintos sistemas de reservas, que ascendió a 79,8 millones de euros; ingresos por asistencia y servicios carga, cuyo importe alcanzó los 38,4 millones de euros, tras aumentar en 17,3 millones respecto a 2002; otros ingresos de tráfico (derivados, principalmente, de acuerdos comerciales firmados con otras compañías, en su mayoría perteneciente a la alianza **oneworld**), cuyo importe se situó en 34,1 millones de euros en el año 2003; ingresos derivados de la recuperación de dotaciones para grandes revisiones, que ascendió a 21,9 millones de euros; y los trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, que registró un importe de 12,0 millones de euros.

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 28,1 millones de euros en 2003 y de 32,7 millones de euros en 2002 (una vez excluidos los ingresos por tasas de seguridad).

Asimismo, el concepto “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 0,3 millones de euros en 2003, frente a -3,3 millones de euros en el ejercicio anterior.

4.1.2. GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Los gastos de explotación se situaron en 4.458,6 millones de euros en el ejercicio 2003, subiendo únicamente un 0,2% respecto al año anterior. El Grupo Iberia continuó desarrollando acciones encaminadas a la reducción de costes que, junto a la depreciación del dólar y la bajada de los tipos de interés, compensaron la subida de precios en los costes operativos y el aumento de los recursos necesarios para el crecimiento de la actividad, tanto aérea como en los servicios en tierra. Por su cuantía, cabe destacar las reducciones en los gastos comerciales y en alquiler y seguros de la flota aérea. Con un efecto contrario, sobresalieron los incrementos registrados en el precio del combustible y en las tasas de navegación. De este modo, en el ejercicio 2003 el coste unitario de explotación disminuyó un 1,1% respecto al año anterior.

PERSONAL

Los gastos de personal ascendieron a 1.402,7 millones de euros en 2003, tras registrar un aumento de 49 millones, equivalente a un 3,6%, con relación al año 2002. De esta cantidad, 1.064,2 millones corresponden a sueldos, salarios y asimilados; y los restantes 338,6 millones a Seguridad Social, dotaciones a los fondos de pensiones para el personal y otras cargas sociales.

Los motivos del aumento del gasto de personal fueron: el crecimiento de la plantilla media en un 1,7%; el efecto de los deslizamientos, que se estima en torno al 1,5%; y la aplicación de las medidas acordadas en los Convenios Colectivos, esto es, el incremento de las tablas salariales en un 2,6% (equivalente al IPC real 2003), los pagos adicionales correspondientes a la consecución de resultados en 2002 y 2003 (1,6%), y la “Participación por Mejora de Resultados en 2003” (1,7%). Estas subidas fueron compensadas parcialmente por la aplicación del ERE en Iberia, L.A.E., que produjo una disminución próxima al 5% en los gastos de personal, al propiciar una importante reducción del salario medio por empleado.

COMBUSTIBLE

El gasto de combustible se situó en 556,8 millones de euros, registrando un incremento del 0,7% respecto a 2002, que refleja el equilibrio de fuerzas entre los distintos factores que determinan su variación. Si excluimos el efecto del incremento de actividad, el coste de combustible bajó ligeramente. Así, el coste unitario por AKO se situó en 0,99 céntimos de euro, bajando un 0,7% respecto al año anterior.

Unos stocks históricamente bajos, la inestabilidad en Venezuela y, sobre todo, el escenario prebélico motivaron que la cotización del barril de crudo Brent en los mercados internacionales tuviera un fuerte recorrido alcista durante los primeros meses de 2003, llegando a superar los 34 dólares. Tras la guerra de Irak, el precio en dólares del barril de crudo se mostró muy volátil, manteniéndose en tramos altos hasta finalizar el ejercicio. Iberia consiguió, mediante políticas activas de gestión de riesgos, limitar la subida del precio medio anual en torno a un 15% respecto al ya elevado precio medio registrado en 2002. Esta subida del precio provocó un aumento en el gasto anual superior a los 81 millones de euros, que fue totalmente neutralizado por la depreciación del dólar frente al euro.

COMERCIALES

Los gastos comerciales (comisiones, sobrecomisiones y publicidad) se situaron en 437,8 millones de euros en 2003, siendo una de las partidas que más contribuyó a la reducción de costes, al disminuir en 26,5 millones con relación al año anterior, lo que representa una bajada del 5,7%. El gasto comercial unitario se redujo en un 6,9%, bajando a 0,78 céntimos de euro por AKO.

Del importe total de gastos comerciales en el ejercicio 2003, casi un 90% correspondió a las comisiones, incentivos por ventas y otros gastos de desarrollo y promoción. El coste agregado de estas partidas disminuyó en 38,1 millones de euros (un 8,8%) respecto a 2002. Esta reducción estuvo motivada, en parte, por la disminución en un 4,0% de los ingresos de tráfico de pasaje y carga y, en mayor medida, por los ahorros derivados de distintas acciones comerciales: la aplicación durante los doce meses de 2003 del acuerdo de retribución a las agencias nacionales, que entró en vigor en junio de 2002; la reducción de costes comerciales en el extranjero, con actuaciones específicas en cada país; la extensión del sistema de tarifas netas de comisión; y el crecimiento de la venta directa, a través de Iberia.com y Serviberia.

Los gastos de publicidad y promoción aumentaron en 11,7 millones de euros respecto a 2002 debido, principalmente, al lanzamiento de la campaña de publicidad destinada a dar a conocer el nuevo modelo de servicio de Iberia, L.A.E.

Los costes comerciales netos, esto es, gastos comerciales minorados por los ingresos comerciales, disminuyeron en un 10,9% con relación al ejercicio anterior. La relación del coste comercial neto sobre los ingresos de tráfico volvió a mejorar, situándose en el 8,2% en 2003, bajando 0,6 puntos respecto al año anterior.

ALQUILER DE FLOTA

El importe de este concepto de gasto se situó en 373,7 millones de euros, disminuyendo un 5,6% respecto a 2002. La mayor parte de este importe, 353,2 millones de euros, corresponde a los arrendamientos de flota de pasaje, cuyo coste descendió en un 5,5%, debido a la apreciación del euro y, principalmente, a la bajada de los tipos de interés, cuyo efecto positivo superó al aumento de gasto generado por las nuevas incorporaciones de aviones en arrendamiento operativo.

El gasto por arrendamiento de aviones de carga fue de 16,0 millones de euros en 2003, bajando un 7,3% respecto al año anterior. El coste por alquiler de bodegas se redujo en un 5,4%, situándose en 4,6 millones de euros en el acumulado del ejercicio 2003. En la Memoria, el gasto devengado por alquiler de bodegas figura en "Otros alquileres".

SERVICIOS DE TRÁFICO

El coste de los servicios de tráfico se situó en 362,7 millones de euros en 2003, repitiendo prácticamente el gasto del año anterior.

El coste de las partidas incluidas en este concepto está relacionado con la variación en la actividad de transporte de Iberia, L.A.E., que tuvo un incremento del 1,3% en términos de AKOs, y del 2,9% medida en número de despegues. Así, el gasto por tasas de aterrizaje, cuyo precio tuvo un incremento del 2% en España, registró una subida del 3,9% respecto al año anterior, situándose en 117,5 millones de euros en 2003. El coste de despacho de aviones alcanzó los 85,6 millones de euros, tras registrar un incremento del 4,3%, que estuvo motivado, en parte, por el impacto de las fuertes subidas de precios en las tarifas H1 y H2 de AENA.

Por el contrario, los gastos derivados de incidencias tales como entrega de equipajes, viajes interrumpidos o pérdida de conexiones, disminuyeron su coste anual en 7,7 millones de euros (que representa una reducción cercana al 40% respecto al gasto de 2002), gracias a la mejora de la calidad del servicio. Asimismo, el coste del alojamiento del personal de vuelo se redujo en un 5,7%, favorecido por la negociación de nuevos contratos y por la mejora continua de la programación de tripulaciones.

MANTENIMIENTO DE FLOTA

El gasto por este concepto, que agrega el consumo de repuestos de flota, los subcontratos de mantenimiento y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones, se situó en 235,5 millones de euros, un 1,7% por debajo del importe registrado en 2002.

Los consumos de repuestos se situaron en 130,8 millones de euros en 2003, registrando una reducción del 8,5% como consecuencia de la depreciación del dólar y la mayor homogeneidad de la flota. Los servicios externos de conservación y reparación ascendieron a 67,8 millones de euros, subiendo un 16,1% debido, principalmente, al incremento de actividad para terceros y a la subcontratación integral de los motores de la flota A-340/600. Las dotaciones efectuadas para provisionar las grandes reparaciones de flota totalizaron 36,9 millones de euros en 2003, disminuyendo en un 3,6% con relación al año anterior.

Si al importe agregado del gasto de mantenimiento anual le restamos los ingresos por asistencia técnica, obtenemos el gasto de mantenimiento neto, que se situó en 131,5 millones de euros en 2003, un 11,3% por debajo de la cifra del año anterior, en línea con los objetivos del Plan Director para 2003.

El importe del consumo de repuestos de flota del ejercicio 2003 incluido en la cuenta de resultados de gestión es 5,1 millones de euros menor al gasto recogido en la Memoria, diferencia que corresponde a la aplicación de provisiones por obsolescencia.

TASAS DE NAVEGACIÓN

Los gastos derivados del control de tráfico aéreo, como son los servicios de ayuda a la navegación en ruta y de aproximación a los aeropuertos, aumentaron en 31,0 millones de euros (un 13,7%) con relación al año anterior.

El coste de las tasas de navegación aumentó en 25,5 millones de euros, que supone un incremento del 14,1%, debido fundamentalmente a las fuertes subidas de las tarifas de Eurocontrol. 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 17% a partir de enero de 2003, incremento que se sumaba a una subida aproximada del 25,5% introducida en abril de 2002, siendo menores las subidas de precios en otras regiones de Europa.

El coste de las tasas de aproximación aumentó en 5,5 millones de euros, que representa un incremento del 12% con relación al año 2002. En los aeropuertos españoles, la subida de estas tasas fue del 4% en 2003.

AMORTIZACIONES

Las dotaciones a la amortización del inmovilizado ascendieron a 170,8 millones de euros en el ejercicio 2003, situándose 6,1 millones por encima del año anterior, localizándose los mayores aumentos en amortización de aviones, motores, equipos y aplicaciones informáticas.

SISTEMAS DE RESERVAS

Frente a un incremento en la cifra de reservas del 3,8% y con subidas de precios en los distintos sistemas de reservas (CRSs) en torno al 2,9%, el gasto anual sólo aumentó en 1,9 millones de euros, lo que representa un 1,5% con relación a 2002. Esto fue posible por la mejora en los procedimientos y herramientas de auditoría, control y gestión del gasto, por el aumento de la cuota de reservas en Amadeus frente a Galileo y Sabre, y por la depreciación del dólar frente al euro. De este modo, en el ejercicio 2003 el coste medio por reserva facturada disminuyó un 2,3% con relación al año anterior.

SERVICIOS A BORDO

El gasto del servicio a bordo del Grupo se situó en 74,2 millones de euros, 13 millones por debajo de la cifra registrada en 2002, lo que significa una reducción del 14,9%. En términos de coste medio por pasajero el descenso fue del 18%.

Esta importante disminución del gasto se consiguió gracias a la implantación de diversas iniciativas, en su mayoría orientadas a la simplificación del servicio en clase turista en los vuelos de corto y medio radio.

SEGUROS Y OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Tras los atentados del 11 de septiembre de 2001, el coste de los seguros de aeronaves y pasajeros había sufrido un incremento espectacular. Durante 2003, el mercado de aviación corrigió a la baja sus tasas, ayudado por una moderada siniestralidad. En este contexto, el Grupo Iberia consiguió disminuir el gasto de seguros en un 32,8% respecto al año anterior, favorecido también por la depreciación del dólar, resultando un importe de 51,1 millones de euros en el ejercicio 2003.

El importe agregado de "Otros gastos de explotación" registró un aumento de 7,2 millones de euros respecto a la cifra del año anterior, lo que representa un incremento del 1,8%. Dentro de este concepto, se incluyen múltiples partidas de diversa naturaleza: alquileres, suministros, servicios de reparación y conservación, comunicaciones, servicios de seguridad y vigilancia, programas informáticos, indemnizaciones, locomoción o servicios auxiliares, entre otros.

4.2. RESULTADOS FINANCIEROS Y EXTRAORDINARIOS

El Grupo Iberia obtuvo unos beneficios antes de impuestos de 201,7 millones de euros en el ejercicio de 2003, situándose 7,6 millones por encima del beneficio del año anterior. Esta subida fue consecuencia de los avances registrados en los resultados financieros, en el saldo de la participación en los resultados de sociedades puestas en equivalencia, y también en los resultados extraordinarios, tal como se refleja en el siguiente cuadro:

RESULTADOS FINANCIEROS Y EXTRAORDINARIOS					MILLONES DE EUROS	
	2003	2002	DIF. S/A.A.	% S/A.A.		
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	160,7	249,1	(88,4)	(35,5)		
INGRESOS FINANCIEROS	52,9	51,2	1,7	3,3		
GASTOS FINANCIEROS	50,6	39,3	11,3	28,8		
RESULTADOS POR DIFERENCIAS DE CAMBIO	(6,7)	(33,4)	26,7	79,9		
RESULTADOS FINANCIEROS	(4,4)	(21,5)	17,1	79,5		
PART. RDOS. SOC. PUESTAS EQUIV.	33,9	19,7	14,2	72,1		
AMORTIZACIÓN FONDO COMERCIO	(6,6)	(6,6)	0,0	0,0		
RESULTADOS ACTIVIDADES ORDINARIAS	183,6	240,7	(57,1)	(23,7)		
INGRESOS EXTRAORDINARIOS	102,6	73,0	29,6	40,5		
GASTOS EXTRAORDINARIOS	84,5	119,6	(35,1)	(29,3)		
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	18,1	(46,6)	64,7	138,8		
R.N.A.I.	201,7	194,1	7,6	3,9		
IMPUESTOS	(55,8)	(34,3)	(21,5)	62,7		
RESULTADOS CONSOLIDADOS	145,9	159,8	(13,9)	(8,7)		
RDO. ATRIBUIBLE A MINORITARIOS	2,3	2,7	(0,4)	(14,8)		
RESULTADO DE LA SOCIEDAD DOMINANTE	143,6	157,1	(13,5)	(8,6)		

Los resultados financieros arrojaron unas pérdidas de 4,4 millones de euros en 2003, frente a un resultado también negativo de 21,5 millones en el año anterior. Esta mejoría de 17,1 millones se fundamentó en la minoración de las pérdidas registradas en el saldo neto de las diferencias de cambio: 6,7 millones de euros en 2003, frente a 33,4 millones en el año anterior. La devaluación del peso argentino y el llamado efecto "corralito" tuvieron un impacto negativo de, aproximadamente, 16 millones de euros en el cierre de las cuentas del ejercicio 2002. Las políticas de cobertura de los riesgos por tipo de cambio contribuyeron a minimizar ambos resultados negativos.

Los ingresos financieros se situaron en 52,9 millones de euros, aumentando 1,7 millones con relación al año anterior. La cifra de ingresos incluye la plusvalía bruta obtenida de las ventas de las marcas Mundicolor y de la participación accionarial en el touroperador Tiempo Libre, cuyo importe ascendió a 11,5 millones de euros. Dicha plusvalía compensó la disminución producida en el resto de ingresos financieros respecto a 2002, motivada principalmente por la reducción de los tipos de interés.

En el ejercicio 2003, los gastos financieros aumentaron en 11,3 millones de euros con relación al año anterior, registrando un importe de 50,6 millones. Esta cifra incluye 16,2 millones de euros correspondientes al aumento de las provisiones para inversiones financieras, motivado principalmente por las dotaciones realizadas para provisionar en su totalidad las participaciones de Iberia, L.A.E. en las empresas Opodo y Cordiem. Los gastos financieros generados por la deuda de balance del Grupo se situaron en 17,2 millones de euros, disminuyendo en 4,7 millones con relación a 2002, debido fundamentalmente a menores tipos de interés. También disminuyó la dotación correspondiente a los intereses de los fondos de pensiones.

Las compañías asociadas incluidas en el proceso de consolidación por el método de puesta en equivalencia, tanto en 2003 como en el año anterior, fueron: Amadeus Group; Touroperador Viva Tours, S.A.; Multiservicios Aeroportuarios, S.A. (MASA); Iber-América Aerospace, LLC; Empresa Logística de Carga Aérea (ELCA); Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeca, S.A.; Handling Guinea Ecuatorial, S.A.; e Iberia Cards. El saldo neto de la participación en los resultados de estas sociedades ascendió a 33,9 millones de euros en 2003, mejorando en 14,2 millones con relación al año anterior, gracias principalmente al aumento de los beneficios de Amadeus.

Los resultados extraordinarios se situaron en 18,1 millones de euros de beneficios en 2003, frente a unas pérdidas de 46,6 millones contabilizadas en el año 2002, cuando se efectuaron dotaciones relacionadas con el proceso de renovación de flotas de la compañía, que representaron un gasto adicional de 60 millones de euros.

En el ejercicio 2003, los ingresos extraordinarios recogieron: la recuperación de diversas provisiones no aplicadas (seguros, insolvencias, aviones, etc.); los beneficios procedentes de ventas de inmovilizado, que incluyen la enajenación de flotas inactivas (DC-9, B-727, DC-10 y motores de A-300), que en las cuentas consolidadas originaron un importe de 28,7 millones de euros, así como las ventas de dos locales en Barcelona y Roma, que dieron lugar a unos ingresos de 9,3 millones de euros; y los beneficios obtenidos en operaciones con acciones propias, que ascendieron a 8,3 millones de euros. Entre los gastos extraordinarios cabe destacar: las amortizaciones y gastos relacionados con el plan de renovación de la flota, junto a otras bajas del inmovilizado; así como una dotación de 25,0 millones de euros destinada, principalmente, a actualizar los fondos correspondientes al Expediente de Regulación de Empleo y a su prórroga y ampliación durante 2003.

El Grupo Iberia alcanzó un beneficio neto después de impuestos de 143,6 millones de euros durante el ejercicio 2003.

4.3. INVERSIONES

La inversión neta, descontadas las desinversiones, del Grupo Iberia ascendió, en su conjunto, a 216 millones de euros en el ejercicio 2003.

Con objeto de la adaptación a las Normas Internacionales de Contabilidad, en el año 2003 se realizó un traspaso de los anticipos correspondientes a los nuevos aviones y motores de las flotas Airbus desde inmovilizado material en curso a inmovilizado financiero. Este cambio de criterio influyó significativamente en los saldos parciales resultantes a cierre de ejercicio. Así, la inversión neta en inmovilizado material e inmaterial presentó un saldo negativo en torno a 89 millones de euros; mientras que la inversión neta financiera registró un saldo positivo de 304 millones de euros.

Durante 2003, las inversiones de mayor cuantía efectuadas en el inmovilizado material e inmaterial correspondieron a: compras de repuestos de flota, que superaron los 117 millones de euros; altas de dos aviones A-321 y de un A-320, sobre los que posteriormente se realizaron operaciones de venta con retroalquiler; modificaciones realizadas en aeronaves de las flotas MD-87/88, B-747, B-757, A-320, A-321 y A-340; compra de componentes (BFEs) para las flotas Airbus; adquisición de equipos para proceso de información; y aplicaciones informáticas. Entre las desinversiones en inmovilizado material e inmaterial destacaron: la baja por traspaso del importe correspondiente a los anticipos de flota (que ascendía a 155,3 millones de euros a cierre del ejercicio 2002); las mencionadas operaciones de venta con retroalquiler; bajas de repuestos y componentes de flota; y bajas por ventas, desguaces y donaciones de diecisiete DC-9, seis DC-10, cuatro B-727 y un B-747, junto a motores de las flotas inactivas.

En referencia a las inmovilizaciones financieras, el mayor aumento se produjo en los depósitos y fianzas constituidos a largo plazo, cuyo saldo a cierre del ejercicio 2003 incluye 307,4 millones correspondientes a los importes entregados a cuenta de acuerdo con las condiciones pactadas en los contratos de adquisición de aviones. Dicho saldo también recoge un importe de 27,5 millones de euros, que corresponde a la constitución de un depósito indisponible vinculado al plan de opciones sobre acciones de Iberia, L.A.E. para directivos, administradores y otro personal de estructura, que se ha instrumentado mediante la emisión de obligaciones convertibles en acciones de la Sociedad.

4.4. BALANCE DE SITUACIÓN

Los fondos propios del Grupo Iberia ascienden a 1.432,8 millones de euros al 31 de diciembre de 2003, superando en un 8,7% la cifra correspondiente al cierre del año anterior. El importe agregado de las reservas subió en más de 121 millones de euros con relación a 2002. Además, se realizó una ampliación de capital en Iberia, L.A.E. en el último trimestre de 2003 con el fin de hacer frente a la primera fecha de ejercicio del Plan de Opciones sobre Acciones para empleados de la compañía. De este modo, el número de acciones cotizadas se incrementó en 6.054.859 y el capital suscrito aumentó en 4,7 millones de euros.

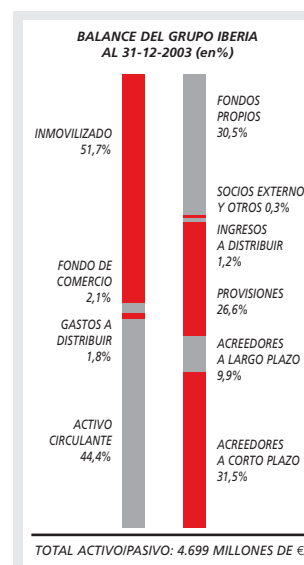
Durante el año 2003, Iberia, L.A.E. abonó un dividendo bruto de 0,04 euros por acción con cargo a los resultados del ejercicio 2002, destinando un total de 35,6 millones de euros a retribuir a sus accionistas.

El saldo de las provisiones para riesgos y gastos a largo plazo se sitúa en 1.250 millones de euros al cierre de 2003, disminuyendo en un 0,9% respecto a 2002.

La deuda total remunerada se sitúa en 516,4 millones de euros al cierre de 2003. Si excluimos el importe correspondiente a los intereses de los arrendamientos financieros pendientes de pago (78,8 millones de euros), la deuda remunerada baja a 437,6 millones de euros, un saldo inferior en 64,3 millones de euros al registrado en el cierre del ejercicio 2002.

El saldo disponible (inversiones financieras temporales y tesorería) supera los 1.376 millones de euros, aumentando en 159,5 millones con relación al cierre de 2002, debido fundamentalmente al incremento de los recursos generados por la operación de la compañía. De este modo, el endeudamiento neto de balance se sitúa en -938,5 millones de euros al 31 de diciembre de 2003, es decir, el disponible continúa superando a la deuda remunerada (sin incluir los intereses del arrendamiento).

El inmovilizado neto del Grupo se eleva a 2.429,2 millones de euros al cierre del ejercicio 2003. Con la finalidad de adaptarse a las Normas Internacionales de Contabilidad, los anticipos de flota, que hasta el año 2002 figuraban incluidos en el inmovilizado material, a 31 de diciembre de 2003 se recogen como depósitos a largo plazo en el inmovilizado financiero. El importe de los depósitos por adquisición de flota asciende a 307,4 millones de euros al cierre del ejercicio 2003.



4.5. ESTADO DE CASH FLOW

El siguiente cuadro muestra el estado de cash flow (flujos de tesorería) consolidado correspondiente al ejercicio 2003:

ESTADO DE CASH FLOW CONSOLIDADO		MILLONES DE EUROS
		2003
RESULTADOS ATRIBUIBLES A LA SOCIEDAD DOMINANTE		143,6
AMORTIZACIONES		170,8
PROVISIONES		13,3
AMORTIZACIÓN DEL FONDO DE COMERCIO		6,6
RESULTADOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS		2,3
PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA		(33,9)
OTROS AJUSTES (NO MONETARIOS)		23,2
CAPITAL CIRCULANTE		14,9
CASH FLOW DE ACTIVIDADES ORDINARIAS		340,8
INVERSIÓN NETA EN INMOVILIZADO MATERIAL E INMATERIAL		107,1
INVERSIÓN NETA EN INMOVILIZADO FINANCIERO		(240,2)
CASH FLOW DE ACTIVIDADES DE INVERSIÓN		(133,1)
PAGO DE DIVIDENDOS		(38,3)
AUMENTO DE CAPITAL		5,4
MOVIMIENTOS EN LA DEUDA FINANCIERA		(15,3)
CASH FLOW DE ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN		(48,2)
CASH FLOW NETO		159,5
SALDO DE TESORERÍA Y EQUIVALENTES AL INICIO DEL PERÍODO		1.216,6
SALDO DE TESORERÍA Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO		1.376,1

4.6. PERSPECTIVAS

El tráfico aéreo, tanto de pasajeros como de carga, ha experimentado una clara recuperación, prácticamente en todos los mercados, desde otoño de 2003. Las últimas previsiones oficiales de IATA para el año 2004 apuntan a un crecimiento del 7,5% del tráfico internacional en el mundo.

Las expectativas también apuntan a una mejora generalizada de las economías. Así, los analistas esperan que el Producto Interior Bruto (PIB) de España crezca hasta un 2,9% en 2004; el de los países de la Zona Euro debería elevarse hasta un 1,7%, mientras que para Latinoamérica las previsiones indican un crecimiento del PIB por encima del 4%. Si se cumplen estas previsiones, y no se producen acontecimientos excepcionales, los tráficos de estas regiones podrían mantener el buen comportamiento de los últimos meses, con crecimientos especialmente altos en las rutas del Atlántico Sur.

Iberia, L.A.E. ha previsto un aumento de su oferta en torno al 8% para el año 2004, de modo que pueda responder al previsible crecimiento de la demanda. Buena parte de este crecimiento es arrastre del incremento de capacidad producida en los últimos meses del 2003. El incremento de la capacidad será mayor en las rutas internacionales, por encima del 10%, que en las domésticas, que se estima en torno a un 3%. La compañía espera, sobre la base de las buenas perspectivas del mercado, mantener los elevados coeficientes de ocupación que alcanzó durante el ejercicio 2003.

Además, el desarrollo del plan de renovación de flotas de Iberia, L.A.E. le va a permitir crecer con flexibilidad, disponiendo de los recursos necesarios para aprovechar la importante ampliación de capacidad de los aeropuertos de Madrid y Barcelona. Según las previsiones de AENA, las dos nuevas pistas del aeropuerto de Madrid-Barajas estarán operativas a partir del verano de 2004.

De acuerdo con las estrategias definidas en el Plan Director 2003/05, el Grupo Iberia va a continuar desarrollando acciones que le permitan reducir costes y adaptarse a la evolución de las preferencias de la demanda, para afianzar su posición frente a la creciente competencia de los operadores de bajo coste. Fruto de esta competencia, es previsible que los precios continúen descendiendo, sobre todo en Europa, aunque en menor medida que durante 2003.

La vigencia de los Convenios Colectivos del personal de Iberia, L.A.E. vence a finales del año 2004, y durante dicho ejercicio se desarrollarán negociaciones para su renovación.

