

Resultados primer trimestre y estadísticas tráfico abril

IBERIA PERDIÓ 21,7 MILLONES DE EUROS FRENTE A LOS 6,1 MILLONES DE 2002 Y A LOS 65,2 DE 2001

- ? ? Las pérdidas del primer trimestre fueron de 21,7 millones de euros frente a los 6,1 millones de euros de pérdida del mismo período del año anterior y frente a los 65,2 millones de pérdida de 2001, año con el que se puede comparar por coincidir en ambos la Semana Santa en abril.
- ? ? El coeficiente de ocupación fue del 71, 1 por ciento y mejoró en casi dos puntos el obtenido el año anterior, gracias a las medidas de ajuste de oferta, siendo la única gran compañía europea que incrementó dicho coeficiente. Destaca, una vez más, el comportamiento del largo radio que alcanzó un coeficiente de ocupación del 81 por ciento.
- ? ? El tráfico aumentó en 1,1 por ciento, frente a una reducción de la oferta de 1,6 por ciento. En el mercado doméstico se transportaron 144.000 pasajeros más.
- ? ? En abril, el coeficiente de ocupación subió tres puntos en el conjunto de la red, alcanzando un 75,5 por ciento.

En el primer trimestre del año, los resultados netos consolidados ascendieron a 21,8 millones de euros de pérdidas, frente a unas pérdidas de 6,1 millones en 2002, y 65,2 millones negativos en 2001. La diferencia con relación al año pasado se debe fundamentalmente a tres factores: la incertidumbre creada por la guerra de Iraq, incluso antes de que ésta comenzara; el diferente calendario de Semana Santa (marzo en 2002 frente a abril en 2003), la subida de los precios del combustible y de las tasas de navegación y el deterioro de los yields, fundamentalmente en el mercado europeo.

Si se compara con las cifras del primer trimestre de 2001, año en el que la Semana Santa también fue en abril, los resultados de este primer trimestre son considerablemente mejores, al haberse reducido las pérdidas a sólo un tercio de las de entonces.

El Grupo Iberia generó un EBITDAR de 86 millones de euros durante el primer trimestre de 2003, importe que representa un margen sobre ingresos del 8,2 por ciento, frente al 12,5 por ciento alcanzado en 2002, si bien mejora en 1,4 puntos porcentuales el margen obtenido en el mismo período del año 2001, que fue del 6,8 por ciento.

Varios elementos fueron determinantes en la evolución del resultado operativo frente al año anterior: el conflicto de Iraq y el prolongado ciclo de desaceleración económica han debilitado la recuperación de la demanda; la Semana Santa se situó en abril y no en marzo, estimándose su impacto en resultados entre 10 y 12 millones de euros; el fuerte incremento en el precio del combustible por el clima prebélico, que, aún incluyendo la favorable paridad del euro frente al dólar y las coberturas realizadas, supone una subida del gasto de 16 millones de euros en términos homogéneos de producción y el efecto acumulado de los incrementos de las tasas unitarias de EUROCONTROL en abril de 2002 y en enero de 2003, que representa, con un volumen de producción homogéneo, un mayor coste de aproximadamente 12 millones de euros.

Los resultados de explotación registraron unas pérdidas de 50,7 millones de euros durante el primer trimestre de 2003, superando en más de 44 millones de euros a las pérdidas del año anterior (-6,5 millones de euros). No obstante, los resultados de 2003 mejoraron en 43,5 millones de euros las pérdidas operativas registradas en el primer trimestre de 2001 (-89,8 millones de euros), cuando la Semana Santa - al igual que este año - cayó en abril, y siendo un período que registró un coste de combustible por AKO similar al de este ejercicio: 1,08 céntimos en 2003 y 1,10 en 2001.

Los resultados financieros, los resultados de las compañías puestas en equivalencia y los resultados extraordinarios mejoraron, en conjunto, en 18,9 millones de euros con relación al año anterior.

En cuanto al tráfico de este primer trimestre, el tráfico creció en 1,1 por ciento, frente a una reducción de la oferta del 1,6 por ciento; esto permitió que el coeficiente de ocupación se situara en un 71,7 por ciento, casi dos puntos superior al año anterior. Destaca el comportamiento del mercado de largo radio que alcanzó un coeficiente de ocupación del 81

por ciento. Ello ha permitido, junto a los incrementos en los ingresos de handling (15,1 por ciento) y mantenimiento (20,2 por ciento), mejorar ligeramente el ingreso unitario de explotación.

En el mercado doméstico, Iberia transportó 144.000 pasajeros más que durante el primer trimestre de 2002, lo que representa un incremento del 4,5 por ciento, pese al mencionado impacto de la Semana Santa.

El coste unitario de explotación subió un 4,4 por ciento impulsado por el encarecimiento del combustible y las tasas de navegación, así como los mayores gastos de mantenimiento y handling asociados a las mejoras de ingresos comentadas.

Los índices de productividad de la flota (utilización diaria) y de la plantilla de vuelo mejoraron en relación al mismo periodo del año anterior.

Por último, el endeudamiento neto ajustado se ha incrementado ligeramente en base al calendario de inversiones en nueva flota y capital circulante, manteniéndose el Cash Flow operativo del primer trimestre prácticamente equilibrado. El apalancamiento del Grupo Iberia, medido como Recursos Ajenos sobre Recursos Totales, se mantiene en el 64 por ciento, una vez completado el trimestre más difícil del año.

Resumen

Miles de Euros	Ene – Mar 2003	Ene – Mar 2002 (a)	2003 / 02 %
Ingresos de explotación	1.044.526	1.059.011	-1,4
Gastos de explotación	1.095.241	1.065.470	2,8
Beneficios de explotación – EBIT	-50.715	-6.460	n.s.
BAIIAR – EBITDAR	85.969	132.495	-35,1
Resultado consolidado después impuestos	-21.773	-6.142	-254,5
Fondos propios (b)	1.295.306	1.317.737	-1,7
Endeudamiento neto balance (b)	-500.807	-714.768	-29,9
Endeudamiento neto ajustado x 7 (b)	1.960.465	1.848.275	6,1
Endeudamiento neto ajustado x 8 (b)	2.316.978	2.219.327	4,4
AKOs (millones) (c)	13.189	13.400	-1,6
PKTs (millones) (c)	9.458	9.356	1,1
Coeficiente de ocupación (%) (c)	71,7	69,8	1,9 p.
Ingresos de pasaje (miles €) (c)	746.271	797.999	-6,5
Ingreso de pasaje por PKT (cént. €) (c)	7,89	8,53	-7,5
Ingreso de explotación por AKO (cént. €)	7,92	7,90	0,2
Coste de explotación por AKO (cént. €)	8,30	7,95	4,4
Coste explot. (excl. fuel) por AKO (cént. €)	7,23	7,01	3,1

Número de acciones a 31-Mar-2003: 912.962.035

(a) Los datos trimestrales de 2002 han sido periodificados de nuevo para corregir el efecto producido por la venta de Binter Canarias.

(b) Marzo 2003 v Diciembre 2002. Ver notas páginas 3 y 4.

(c) Datos correspondientes a Iberia L.A.E.

Hechos destacables

- ?? El Grupo IBERIA obtuvo unos resultados netos consolidados de 21,8 millones de euros de pérdidas en el primer trimestre de 2003, frente a los 6,1 millones de euros de pérdidas del mismo periodo del ejercicio anterior y los 65,2 millones de euros de pérdidas del 2001.
- ?? Esta diferencia viene afectada fundamentalmente por el diferente calendario de Semana Santa (marzo en 2002 frente a abril en 2003), la subida de los precios del combustible y de las tasas de navegación y el deterioro de los yields, fundamentalmente en el mercado europeo. Asimismo, la incertidumbre previa y posterior guerra en Irak ha afectado negativamente.
- ?? Iberia ajustó su oferta, que disminuyó un 1,6% en el trimestre con el fin de adaptarse a la demanda.
- ?? El coeficiente de ocupación se elevó al 71,7 % (casi 2 puntos porcentuales por encima del primer trimestre de 2002) destacando el comportamiento del mercado de largo radio, que alcanzó un coeficiente de ocupación del 81%. Ello ha permitido, junto a los incrementos en los ingresos de handling (15,1%) y mantenimiento (20,2%), mejorar ligeramente el ingreso unitario de explotación.
- ?? El coste unitario de explotación subió un 4,4 % impulsado por el encarecimiento del combustible y las tasas de navegación, así como los mayores gastos de mantenimiento y handling asociados a las mejoras de ingresos comentadas.
- ?? Los índices de productividad de la flota (utilización diaria) y de la plantilla de vuelo mejoraron en relación al mismo periodo del año anterior.
- ?? El endeudamiento neto ajustado se ha incrementado ligeramente en base al calendario de inversiones en nueva flota y capital circulante, manteniéndose el Cash Flow operativo del primer trimestre prácticamente equilibrado. El apalancamiento del Grupo IBERIA, medido como Recursos Ajenos sobre Recursos Totales, se mantiene en el 64%, una vez completado el trimestre más difícil del año.

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (no auditada)

Miles de Euros	Ene – Mar 2003	Ene – Mar 2002 (a)	2003 / 02 %
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	1.044.526	1.059.011	-1,4
Importe neto cifra de negocios	995.127	1.015.920	-2,0
Ingresos por pasaje (b)	814.613	849.095	-4,1
Ingresos por carga	62.927	66.275	-5,1
Ingresos de handling	50.806	44.148	15,1
Asistencia técnica a compañías aéreas	30.123	25.066	20,2
Otros ingresos	36.658	31.337	17,0
Otros ingresos de explotación	49.399	43.090	14,6
Ingresos por alquileres	1.617	1.971	-17,9
Ingresos por comisiones	25.861	23.996	7,8
Otros ingresos diversos	21.920	17.123	28,0
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	1.095.241	1.065.470	2,8
Aprovisionamientos	192.607	167.995	14,7
Combustible de aviones	142.006	126.448	12,3
Repuestos para flota aérea	34.539	26.091	32,4
Material de mayordomía	7.081	7.318	-3,2
Otros aprovisionamientos	8.981	8.139	10,4
Gastos de personal	338.197	326.751	3,5
Sueldos, salarios y asimilados	256.429	248.323	3,3
Cargas sociales	81.768	78.428	4,3
Dotaciones para amortizaciones inmoviliz.	42.361	40.691	4,1
Variación de las provisiones de tráfico	1.197	3.218	-62,8
Otros gastos de explotación	520.879	526.816	-1,1
Alquiler flota (c)	94.323	98.264	-4,0
Leasing operativo flota de pasaje	89.387	95.163	-6,1
Wet lease flota de pasaje	0	5	-100,0
Alquiler de aviones de carga	4.936	3.096	59,4
Alquileres varios	19.683	18.278	7,7
Mantenimiento flota aérea (subcontratos)	30.563	26.497	15,3
Gastos comerciales	99.890	108.798	-8,2
Derechos por tráfico aéreo	86.683	89.061	-2,7
Tasas de navegación	61.965	49.809	24,4
Servicios a bordo	13.706	17.132	-20,0
Gastos sistemas de reservas	34.693	34.855	-0,5
Seguros	13.615	19.982	-31,9
Otros gastos	65.757	64.140	2,5
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	-50.715	-6.460	n.s.

- (a) Las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas trimestrales del ejercicio 2002 han sido periodificadas de nuevo, para corregir el efecto producido por la venta de la compañía Binter Canarias, formalizada en julio de 2002. Por consiguiente, los importes del primer trimestre de 2002 reflejados en esta cuenta no incluyen los saldos correspondientes a Binter Canarias y, de este modo, la comparación resulta más homogénea.
- (b) Los ingresos de pasaje contables incluyen el reconocimiento como ingreso de los billetes vendidos no volados (caducados), contabilizados previamente en el pasivo circulante como anticipo de clientes, junto a otras regularizaciones de menor cuantía.

Miles de Euros	Ene – Mar 2003	Ene – Mar 2002 (a)	2003 / 02 %
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	-50.715	-6.460	n.s.
Ingresos financieros	10.031	10.895	-7,9
Gastos financieros	9.469	13.151	-28,0
Resultado por diferencias de cambio	-1.006	-3.007	66,5
RESULTADOS FINANCIEROS	-444	-5.263	91,6
PARTICIP. SDAD. PUESTAS EQUIVAL.	6.911	5.244	31,8
REVERSIÓN DIF. NEG. CONSOLIDACIÓN	0	0	n.s.
AMORT. FONDO COMERCIO CONSOLID.	-1.653	-1.653	0,0
RESULTADOS ACTIV. ORDINARIAS	-45.902	-8.132	n.s.
Ingresos extraordinarios	23.564	2.723	n.s.
Gastos extraordinarios	13.186	4.737	178,3
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	10.377	-2.014	n.s.
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	-35.524	-10.146	-250,1
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES	13.751	4.004	243,5
RESULTADOS CONSOLIDADOS	-21.773	-6.142	-254,5
RTDOS. ATRIB. SOCIOS EXTERNOS	613	549	11,7
RTDOS. ATRIB. SOCIEDAD DOMINANTE	-22.387	-6.691	-234,6

(c) El concepto alquiler de flota es utilizado para calcular los leasing capitalizados incluidos en la cifra de endeudamiento neto ajustado. Ésta incluye la totalidad de los gastos de leasing operativo, el 50% de los gastos de wet lease de pasaje, y el 50% de los gastos de alquiler de aviones cargueros. El importe correspondiente a los gastos anuales por alquiler de flota del ejercicio 2002 asciende a 382.383 miles de euros. Como aproximación al valor anual de los gastos de alquiler de flota del ejercicio 2003, se multiplica por cuatro el importe correspondiente al primer trimestre del año (91.855 miles de euros, que resulta de sumar el gasto por leasing operativo más el 50% del gasto por alquiler de aviones de carga). Ambas cifras anuales se capitalizan multiplicando por 7 o por 8. El proceso de renovación de flota, así como la evolución a la baja de los tipos de interés, hacen más aconsejable que el multiplicador utilizado sea 8, ya que refleja mejor la deuda equivalente.

Balance de situación consolidado (no auditado)

Miles de Euros	Mar - 2003	Dic - 2002
BALANCE DE SITUACIÓN – ACTIVO	4.667.624	4.649.480
INMOVILIZADO NETO	2.552.721	2.460.329
GASTOS DE ESTABLECIMIENTO	233	303
INMOVILIZADO INMATERIAL NETO	461.852	465.281
INMOVILIZADO MATERIAL NETO	1.265.632	1.168.015
INMOVILIZADO FINANCIERO NETO	473.437	474.999
<i>Préstamos Iberbuses</i>	181.780	188.853
<i>Bonos Iberbond</i>	34.320	34.320
<i>Otros</i>	257.337	251.826
DEUDORES L/P OPERACIONES TRAFICO	351.567	351.731
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN	103.058	104.711
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	112.745	122.229
ACTIVO CIRCULANTE	1.899.100	1.962.211
EXISTENCIAS NETAS	88.533	89.964
DEUDORES NETOS	699.032	587.622
ACCIONES DE LA SOCIEDAD DOMINANTE A CORTO PLAZO	31.940	31.896
INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	1.017.053	1.204.683
TESORERÍA	18.246	11.957
AJUSTES POR PERIODIFICACION ACTIVO	44.296	36.089
BALANCE DE SITUACIÓN – PASIVO	4.667.624	4.649.480
FONDOS PROPIOS	1.295.306	1.317.737
CAPITAL SOCIAL	712.110	712.110
RESERVAS SOCIEDAD DOMINANTE	445.621	302.433
RESERVAS SOCIEDADES CONSOLIDADAS	160.129	146.197
DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN	-167	-123
RESULTADOS ATRIBUIBLES A LA SOCIEDAD DOMINANTE	-22.387	157.120
SOCIOS EXTERNOS	9.854	9.242
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CONSOLIDACIÓN	1.494	1.494
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	66.001	70.475
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS LARGO PLAZO	1.258.801	1.261.455
ACREEDORES A LARGO PLAZO	498.068	525.975
EMISIÓN DE OBLIGACIONES Y OTROS VALORES NEGOCIABLES	22.573	22.573
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	452.254	480.105
<i>Principal leasing y otros</i>	374.645	392.392
<i>Intereses leasing</i>	77.609	87.713
OTROS ACREEDORES A LARGO PLAZO	23.241	23.297
ACREEDORES A CORTO PLAZO	1.538.100	1.463.102
EMISIÓN DE OBLIGACIONES Y OTROS VALORES NEGOCIABLES	7.524	7.524
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	151.894	102.011
<i>Principal leasing y otros</i>	129.750	79.383
<i>Intereses leasing</i>	22.144	22.628
OTROS ACREEDORES A CORTO PLAZO	1.378.195	1.352.850
AJUSTES POR PERIODIFICACION PASIVO	487	717

Para el cálculo del **Endeudamiento Neto de Balance** se utilizan las magnitudes siguientes:

EMISIÓN DE OBLIGACIONES Y OTROS VALORES NEGOCIABLES + DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (excluidos intereses de leasing) - (TESORERÍA + INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES)

Intereses de leasing: La contabilidad española obliga a recoger como deuda los intereses correspondientes a los leasing financieros futuros pendientes de pago, que no forman parte del principal de la deuda.

Para el cálculo del **Endeudamiento Neto Total Ajustado** se utilizan las magnitudes siguientes:

Endeudamiento Neto de Balance + Alquileres de flota capitalizados – (Bonos Iberbond + Intereses capitalizados de Préstamos Iberbus)

La inversión financiera en las sociedades creadas por Iberia para adquirir flota bajo leasing operativo o financiero (Iberbus e Iberbond) se deducen de la deuda para evitar duplicidades, ya que dichas inversiones se encuentran financiadas por partidas de pasivo.

Bonos Iberbond: Inversión Financiera a Largo Plazo en la emisión de bonos Iberbond 1999 que se debe netear con la misma partida recogida en el pasivo.

Préstamos Iberbuses: Préstamos Financieros a Largo Plazo a las Sociedades Iberbus. Estos préstamos devengan unos intereses que Iberia recibe y que a la vez paga como parte integrante del alquiler de flota. Al ser el tipo de estos préstamos del 6% correspondería deducir los mismos capitalizados de la deuda fuera de balance (Alquiler de Flota x 7 ó x 8).

Para marzo de 2003 el cálculo es el siguiente: 6% de 181.780 miles de € x 7 = 76.348 miles de €, ó x 8 = 87.254 miles de €

Para diciembre de 2002 el cálculo sería el siguiente: 6% de 188.853 miles de € x 7 = 79.318 miles de €, ó x 8 = 90.649 miles de €

Estado de origen y aplicación de fondos consolidado (no auditado)

Miles de Euros	Marzo 2003
E.O.A.F. APLICACIÓN DE FONDOS	
VARIACIÓN GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	-9.484
VARIACIÓN GASTOS DE ESTABLECIMIENTO Y FORMALIZACIÓN DEUDAS	-70
INVERSIÓN EN INMOVILIZADO	223.498
VARIACIÓN EN PARTICIPACION SOCIEDADES ASOCIADAS	-1.653
DIVIDENDOS	0
CANCELACIÓN/TRASPASO DEUDA	60.766
APLICACIÓN PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	32.978
VARIACIÓN CAPITAL CIRCULANTE NETO	-88.226
APLICACIONES. TOTALES	217.809
E.O.A.F. ORIGEN DE FONDOS	
AUTOFINANCIACIÓN BRUTA	53.082
VARIACIÓN INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	-4.474
DESINVERSIÓN (V.C.N. INMOVILIZADO MATERIAL/INMATERIAL)	77.295
DESINVERSIÓN (V.C.N. INMOVILIZADO FINANCIERO)	8.596
OBTENCIÓN PASIVO REMUNERADO	82.742
OTROS AJUSTES A RESULTADOS	568
ORIGEN DE FONDOS. TOTALES	217.809

Estadísticas operativas

Grupo Iberia (a) (b)	Ene – Mar 2003	Ene – Mar 2002	2003 / 02 %
TRÁFICO			
TKO (Millones)	1.496	1.518	-1,5
TKT (Millones)	1.057	1.057	0,0
Coeficiente de Ocupación (%)	70,7	69,6	1,0 p.
PASAJE REGULAR			
Nº de Pasajeros (miles)	5.718	5.603	2,1
Doméstico	3.323	3.179	4,5
Medio Radio	1.638	1.678	-2,4
Largo Radio	757	746	1,5
AKO (Millones)	13.189	13.400	-1,6
Doméstico	3.205	3.187	0,6
Medio Radio	3.527	3.328	6,0
Largo Radio	6.457	6.885	-6,2
PKT (Millones)	9.458	9.356	1,1
Doméstico	2.194	2.137	2,7
Medio Radio	2.035	2.085	-2,4
Largo Radio	5.229	5.134	1,9
Coeficiente de Ocupación (%)	71,7	69,8	1,9 p.
Doméstico	68,4	67,1	1,4 p.
Medio Radio	57,7	62,6	-4,9 p.
Largo Radio	81,0	74,6	6,4 p.
CARGA			
Toneladas de carga	50.587	52.504	-3,7
TKO (Millones)	309	312	-1,0
TKT (Millones)	206	215	-4,2
Coeficiente de Ocupación (%)	66,7	69,0	-2,2 p.
INGRESOS DE PASAJE			
Total Euros (Miles)	746.271	797.999	-6,5
Ingreso Medio / AKO (cént. €)	5,66	5,96	-5,0
Ingreso Medio / PKT (cént. €)	7,89	8,53	-7,5

Capacidad total ofertada: $TKO = (AKOs * 90) / 1000 + TKO \text{ carga}$

Tráfico total: $TKT = (PKTs * 90) / 1000 + TKT \text{ carga}$

AKO: Asientos-kilómetros ofertados

PKT: Pasajeros-kilómetros transportados

TKO: Toneladas-kilómetros ofertadas

TKT: Toneladas-kilómetros transportadas

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

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

- (a) A partir de julio de 2002, una vez formalizada la venta de Binter Canarias, las estadísticas operativas del Grupo Iberia recogen únicamente la actividad de la compañía matriz. Para mantener un criterio homogéneo con el resto del presente informe, los datos del año 2002 no incluyen la actividad de Binter Canarias.
- (b) A partir de enero de 2003, las estadísticas de Iberia, L.A.E. se elaboran extendiendo el criterio de sector (que responde a la agrupación geográfica de tramos) a toda la red de la compañía. Para que la comparación sea homogénea, los datos del año anterior 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.

Indicadores de gestión

GRUPO IBERIA	Ene – Mar 2003	Ene – Mar 2002 (a)	2003 / 02 %
Ratios unitarios (céntimos de €por AKO)			
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	7,92	7,90	0,2
COSTE DE EXPLOTACIÓN	8,30	7,95	4,4
Combustible	1,08	0,94	14,1
Mantenimiento de flota	0,49	0,39	25,8
Repuestos de flota	0,26	0,19	34,5
Mantenimiento (subcontratos)	0,23	0,20	17,2
Personal	2,56	2,44	5,2
Gastos comerciales	0,76	0,81	-6,7
Alquiler flota aérea	0,72	0,73	-2,5
Derechos de tráfico aéreo	0,66	0,66	-1,1
Tasas de navegación	0,47	0,37	26,4
Resto	1,57	1,60	-1,6
Gasto comercial neto sobre ingresos por tráfico de pasaje y carga (%) (b)	8,4	9,3	-8,9
Productividad			
Utilización media de flota (horas / avión / día)	8,67	8,55	1,4
Plantilla equivalente	25.416	25.396	0,1
AKOs por empleado	519	528	-1,7
AKOs por empleado de Tierra	691	703	-1,7
AKOs por empleado de Vuelo	2.084	2.118	-1,6
Horas bloque por tripulante técnico	60,6	59,3	2,2
Horas bloque por tripulante auxiliar	26,8	25,6	5,0

(a) Todos los datos del año 2002 están calculados sin incluir a Binter Canarias.

(b) Gastos comerciales minorados por los ingresos por comisiones.

Flota operativa

GRUPO IBERIA (a)	Marzo 2003 (b)	Diciembre 2002 (b)	Marzo 2002 (c)
Largo radio	25	26	25
Propiedad	5	6	5
Leasing financiero	0	0	0
Leasing operativo	20	20	20
Wet lease	0	0	0
Corto y medio radio	123	120	118
Propiedad	44	42	45
Leasing financiero	13	13	10
Leasing operativo	66	65	63
Wet lease (a)	0	0	0
Total	148	146	143
Propiedad	49	48	50
Leasing financiero	13	13	10
Leasing operativo	86	85	83
Wet lease	0	0	0

(a) Refleja el número de unidades de flota operativas al final de cada periodo.

(b) No incluye un avión B-747 no disponible y pendiente de devolución.

(c) No incluye la flota de Binter Canarias.

Comportamiento operativo y financiero

Resultados del Grupo Iberia

Los resultados consolidados después de impuestos reflejaron unas pérdidas de 21,8 millones de euros en el primer trimestre de 2003, frente a los 6,1 millones perdidos durante los tres primeros meses del año anterior (descontado el resultado de Binter Canarias, a efectos de homogeneizar las comparaciones). No obstante, los resultados de 2003 mejoraron en 43,5 millones de euros las pérdidas contabilizadas durante el mismo período del año 2001, que ascendieron a 65,2 millones de euros.

El Grupo Iberia generó un EBITDAR de 86 millones de euros durante el primer trimestre de 2003, importe que representa un margen sobre ingresos del 8,2%, frente al 12,5% alcanzado en 2002, si bien mejora en 1,4 puntos porcentuales el margen obtenido en el mismo período del año 2001, que fue del 6,8%.

Varios elementos fueron determinantes en la evolución del resultado operativo frente al año anterior: el conflicto de Irak y el prolongado ciclo de desaceleración económica han debilitado la recuperación de la demanda; la Semana Santa se situó en abril y no en marzo, estimándose su impacto en resultados entre 10 y 12 millones de euros; el fuerte incremento en el precio del combustible que, aún incluyendo la favorable paridad del euro frente al dólar y las coberturas realizadas, supone una subida del gasto de 16 millones de euros en términos homogéneos de producción y el efecto acumulado de los incrementos de las tasas unitarias de EUROCONTROL en abril de 2002 y en enero de 2003, que representa, con un volumen de producción homogéneo, un mayor coste de aproximadamente 12 millones de euros.

Las resultados de explotación registraron unas pérdidas de 50,7 millones de euros durante el primer trimestre de 2003, superando en más de 44 millones de euros a las pérdidas del año anterior (-6,5 millones de euros). No obstante, los resultados de 2003 mejoraron en 43,5 millones de euros las pérdidas operativas registradas en el primer trimestre de 2001 (-89,8 millones de euros), cuando la Semana Santa - al igual que este año - cayó en abril, y siendo un período que registró un coste de combustible por AKO similar al de este ejercicio: 1,08 céntimos en 2003 y 1,10 en 2001.

Los resultados financieros, los resultados de las compañías puestas en equivalencia y los resultados extraordinarios mejoraron, en conjunto, en 18,9 millones de euros con relación al año anterior, contribuyendo a compensar una parte de la pérdidas de explotación del trimestre.

Producción y demanda

Los tres primeros meses del presente año fueron un período de especial dificultad para el sector aéreo. En general, la mayor parte de las compañías incrementaron su oferta por encima de los crecimientos de la demanda, que mostró una línea descendente durante el trimestre, especialmente en el mercado europeo. El tráfico internacional, que ya estaba afectado por el prolongado ciclo de desaceleración económica y por la incertidumbre de la fase pre-bélica, cayó durante la segunda quincena de marzo (casi un 10% el agregado de la AEA) por el inicio de la guerra en Irak y la creciente repercusión del SARS. Además, el diferente calendario de Semana Santa (última semana de marzo en 2002 y a mediados de abril este año), fue otro motivo que perjudica a la comparación con el año anterior, dado que dicho periodo vacacional supone un notable incremento del tráfico tanto destino como origen España.

Durante el primer trimestre de 2003, Iberia mejoró su coeficiente de ocupación de pasaje en 1,9 puntos porcentuales con relación al año anterior, creciendo el tráfico en un 1,1%, frente a una reducción de la oferta del 1,6%. Respecto al mismo trimestre de 2001, la compañía aumentó su coeficiente de ocupación en 4 puntos, con un crecimiento del tráfico del 2,3%.

El número de pasajeros transportados por la compañía aumentó un 2,1% con relación al primer trimestre del año anterior. El tráfico de negocios registró un descenso notable en casi todos los mercados europeos debido, en parte, a la crisis económica y, en parte, a una creciente sensibilidad al precio por parte de los viajeros, originada por la progresiva competencia de los operadores de bajo coste.

En el mercado doméstico, Iberia transportó 144.000 pasajeros más que durante el primer trimestre de 2002, lo que representa un incremento del 4,5%, pese al mencionado impacto de la Semana Santa. En términos de pasajeros-kilómetros transportados (PKTs) la demanda subió un 2,7%, frente a un ligero aumento de la oferta del 0,6%. La compañía ya había realizado un significativo ajuste de su programa doméstico en la temporada de invierno 2001/02, reduciendo principalmente la oferta entre la Península y las Islas Canarias. Este año ha mantenido la estrategia de aumentar la participación de las rutas interiores de la Península, que son más rentables. El coeficiente de ocupación subió 1,4 puntos, elevándose hasta el 68,4%.

La red de medio radio internacional fue la que presentó el entorno competitivo más difícil. A principios del invierno, las compañías europeas tradicionales aumentaron notablemente su oferta, restableciendo los niveles previos a septiembre de 2001, confiando en un crecimiento del tráfico que no se ha producido. Este hecho, junto a la acelerada expansión de los operadores de bajo coste, ha llevado a una situación de exceso de capacidad en Europa. De este modo, durante el primer trimestre de 2003, el tráfico transportado por Iberia disminuyó un 2,4% respecto al año anterior, frente a un crecimiento de la oferta del 6,0%; por consiguiente, el coeficiente de ocupación disminuyó 4,9 puntos porcentuales en el conjunto de los vuelos internacionales de medio radio. Ante esa mala evolución de los mercados europeos, Iberia ha reducido 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. Con relación al año 2001, a pesar de la debilidad ya apuntada, el tráfico creció un 1,2% frente a un aumento de capacidad del 3,4%.

En la operación de largo radio, Iberia elevó el coeficiente de ocupación hasta el 81,0%, mejorando en 6,4 puntos el nivel del año anterior y en 7,2 puntos el correspondiente a 2001. Los ajustes selectivos realizados en el programa llevaron a una reducción del 6,2% en los asientos-kilómetros ofertados (AKOs) respecto al primer trimestre de 2002, subiendo la demanda un 1,9%. Respecto al 2001, los pasajeros-kilómetros transportados presentan un crecimiento del 4,3%, a pesar de la reducción de oferta de un 5%.

El notable crecimiento del tráfico en las rutas del Atlántico Sur y el ajuste de oferta en Argentina, elevaron el coeficiente de ocupación medio de este sector por encima del 86%, mejorando en cerca de 14 puntos porcentuales con relación al primer trimestre de 2002. En el Atlántico Medio, Iberia disminuyó su oferta en un 7,3%, afectando principalmente a Venezuela, donde la demanda se mostró muy débil debido a la inestabilidad existente en el país; el coeficiente de ocupación mejoró 3,6 puntos, situándose en el 79%. En las rutas del Atlántico Norte, el coeficiente de ocupación aumentó 4,1 puntos porcentuales con relación al año anterior, acercándose al 79%. El incremento de la demanda superó el 2%, frente a un descenso del 3,2% en la oferta que, en parte, fue motivado por cambios en el calibre de la flota operada, dado que la recuperación de este mercado ha sido lenta y el tráfico aún se mantiene por debajo de las cotas alcanzadas antes de septiembre de 2001.

El Grupo Iberia prácticamente mantuvo su cuota de mercado en el tráfico entre España y Europa, mejorándola en el segmento business tanto entre España y Europa como entre Europa y Latinoamérica.

Con relación al tráfico de carga, el número de toneladas transportadas disminuyó un 3,7% con relación al primer trimestre de 2002. No obstante, la demanda ha seguido una línea ascendente desde octubre de 2002.

Ingresos de explotación

El Grupo Iberia obtuvo unos ingresos de explotación de 1.044,5 millones de euros durante el primer trimestre de 2003, siendo inferiores en 14,5 millones de euros, o un 1,4% a los del año anterior en términos homogéneos (es decir, sin incluir a Binter Canarias en 2002). La disminución de los ingresos por tráfico fue compensada, en parte, por la mejora del resto de los ingresos, destacando los correspondientes a servicios de handling y de mantenimiento a terceros.

Los ingresos de explotación unitarios (por AKO) ascendieron a 7,95 céntimos, un 0,2% por encima del primer trimestre de 2002, y superando en un 2,3% al ingreso unitario correspondiente al primer trimestre de 2001.

Los ingresos de pasaje totales del trimestre disminuyeron en 34,5 millones de euros (un 4,1%) frente al mismo período del año anterior. El motivo fundamental de esta reducción fue la caída del ingreso medio por PKT en un 7,5% con relación al primer trimestre de 2002, cuyo impacto fue compensado parcialmente por la mejora del coeficiente de ocupación, que subió 1,9 puntos porcentuales. La disminución del ingreso unitario de pasaje se debió fundamentalmente a la apreciación del euro frente a otras monedas, en particular el dólar que, pese a tener un impacto neto positivo en resultados, perjudicó sobre todo a los ingresos de los mercados de largo radio; el conflicto de Irak; la sobrecapacidad y el fuerte retroceso del tráfico de negocios en los mercados de medio radio internacional, que fue donde el ingreso unitario disminuyó en mayor proporción. Asimismo, aumentó la presión competitiva sobre los precios en el mercado doméstico, lo que ha llevado a Iberia a introducir una nueva estructura tarifaria para sus vuelos domésticos a partir del mes de marzo.

Los ingresos de carga disminuyeron 3,3 millones de euros (un 5,1%) con relación al año anterior, debido fundamentalmente al efecto paridad (depreciación del dólar frente al euro), dado que la reducción de ingresos por menor volumen (un 4,3%, medido en las toneladas-kilómetros transportadas), fue compensada con una mejora casi equivalente en el ingreso medio.

Durante el primer trimestre de 2003, los ingresos de handling crecieron 6,7 millones de euros (un 15,1%) con relación al mismo período de 2002. El aumento de la actividad para terceros (un 7,5% medido en aviones ponderados atendidos) motivó la mitad de esa subida, y el resto se debió al incremento del ingreso unitario, derivado de la actualización anual de precios y de la facturación de servicios adicionales por trabajos de seguridad en tierra.

También los ingresos de mantenimiento tuvieron un buen comportamiento, subiendo 5,1 millones de euros (un 20,2%) frente al año anterior, a pesar del impacto negativo del efecto paridad, que superó el 10%. El aumento de los trabajos de motores para terceros y los servicios para las Fuerzas Armadas explican esa mejora de los ingresos por servicios de mantenimiento.

Los ingresos por comisiones crecieron 1,9 millones de euros (un 7,8%) respecto al año anterior, hasta alcanzar una cifra de 25,9 millones de euros, que representa un 2,5% sobre el total de los ingresos de explotación.

El importe agregado del resto de los ingresos de explotación registró una mejora de 10,0 millones de euros (un 19,4%) con relación al primer trimestre de 2002, destacando los aumentos en la recuperación del fondo de grandes reparaciones (3,5 millones de euros), en ingresos por asistencia y servicios de carga (3,0 millones), y en la facturación de reservas (3,0 millones de euros).

Gastos de explotación

Los gastos de explotación aumentaron en 29,8 millones de euros (un 2,8%) durante el primer trimestre de 2003 con relación al año anterior. Los ahorros producidos por los programas de reducción de gastos implantados durante los últimos dieciocho meses, el favorable efecto de la depreciación del dólar y la reducción de oferta (1,6% en términos de AKOs), compensaron parcialmente el aumento de costes motivado por los incrementos de precios, que fueron elevados en el combustible de flota y en las tasas de navegación aérea. De hecho, la subida del gasto en estos dos conceptos (15,6 y 12,2 millones de euros respectivamente) casi equivale a la variación total de los costes operativos.

El coste de explotación unitario (por AKO) del Grupo Iberia se situó en 8,30 céntimos de euro, un 4,4% por encima del obtenido durante el primer trimestre de 2002 (en términos homogéneos, sin incluir Binter Canarias), y un 1,1% por debajo del coste unitario registrado en el mismo período del año 2001.

El coste unitario de combustible se elevó a 1,08 céntimos de euro por AKO durante los tres primeros meses de 2003, superando en un 14,1% al coste unitario del año anterior (0,94 céntimos de euro). El incremento del precio en dólares de Iberia, incluyendo coberturas, se situó por encima del 33% y fue parcialmente compensado por la favorable evolución de la paridad euro / dólar.

El coste unitario de las tasas de navegación se incrementó un 26,4% respecto al primer trimestre de 2002, debido fundamentalmente al efecto acumulado de las dos subidas de tarifas por parte de Eurocontrol, una a partir de abril de 2002 y otra desde enero de 2003, que fueron muy elevadas en el caso del espacio aéreo español.

Los gastos de personal aumentaron en 11,4 millones de euros con relación al primer trimestre de 2002, importe que representa un incremento del 3,5%, debido fundamentalmente al IPC previsto a marzo de 2003, ya que la subida correspondiente a la mejora de resultados de 2002, que ha consolidado, y los deslizamientos del ejercicio han sido compensados por un menor mix salarial por aplicación del Expediente de Regulación de Empleo.

Durante el primer trimestre de 2003, la plantilla equivalente del Grupo Iberia se situó prácticamente en el mismo nivel del año anterior, reduciéndose en un 0,5% en el caso de Iberia; la disminución de la plantilla del personal de tierra de la compañía matriz fue del 0,7% frente a 2002, si bien aquí conviene diferenciar, por un lado, el crecimiento de la plantilla de handling (basado de forma significativa en contratos temporales) que fue del 6,4% y estuvo asociado a la mayor producción de esta unidad (los aviones ponderados atendidos totales se incrementaron un 6,1%, un 4,9% para la propia Iberia y un 7,5% para terceros); y, por otra parte, la variación del resto de la plantilla de tierra, que disminuyó un 5,7% con relación a 2002.

Ese crecimiento de la actividad de handling para terceros que no genera AKOs, explica la caída de la productividad de la plantilla de tierra, que en términos homogéneos mejoraría. La plantilla de vuelo, en su conjunto, se mantuvo aproximadamente en los mismos niveles del año anterior, produciéndose mejoras en la productividad (medida en horas bloque por tripulante), tanto de los pilotos como de los auxiliares de vuelo, con relación al primer trimestre del año anterior.

El coste agregado de los gastos de mantenimiento (consumo de repuestos, subcontratos y dotación para el fondo de grandes reparaciones) creció 12,5 millones de euros (un 23,8%) respecto al año anterior. Las variaciones más importantes estuvieron motivadas por: una mayor actividad para Iberia y para terceros (5,1 millones); un mayor consumo de piezas de vida limitada de motor (4,8 millones); el aumento de los servicios subcontratados relacionados con los trabajos de mantenimiento para las Fuerzas Armadas (3,2 millones); el incremento de precios (estimado en 2,2 millones); y, con un efecto contrario, la apreciación del euro frente al dólar, que supuso una reducción de 7,7 millones de euros.

El resto de las principales partidas de gastos de explotación disminuyeron sus importes respecto al año anterior, destacando: una reducción del 4,0% en los gastos de alquiler de flota derivados de una paridad euro / dólar más favorable y de los menores tipos de interés y un descenso del 8,2% en los costes comerciales que ha permitido disminuir el ratio de gastos comerciales netos sobre ingresos de tráfico del 9,3% al 8,4%. También es muy significativa la disminución del 31,9% en el gasto de los seguros, debido a las primas más favorables recogidas en las pólizas firmadas en los últimos meses del año 2002.

Los ahorros derivados de la aplicación de los programas incluidos en el Plan de Reducción de Costes (PROICO) previstos para el primer trimestre de 2003 han sido alcanzados.

Resultados financieros, extraordinarios y otros no operativos

Durante el primer trimestre de 2003, los resultados financieros registraron unas pérdidas de 0,4 millones de euros, mejorando en 4,8 millones de euros los resultados, también negativos, del año anterior. Los resultados por diferencias de cambio se situaron en unas pérdidas de 1,0 millones de euros en 2003, mejorando en 2,0 millones sobre los 3,1 millones de euros perdidos en 2002. Los gastos financieros disminuyeron en 3,7 millones de euros, mientras que los ingresos financieros sólo lo hicieron en 0,9 millones de euros.

A su vez, el saldo neto de la participación en los resultados de sociedades puestas en equivalencia mejoró en 1,7 millones de euros con relación al año anterior, situándose en 6,9 millones de euros.

Hasta marzo de 2003, el Grupo obtuvo unos resultados extraordinarios positivos de 10,4 millones de euros, frente a unos resultados negativos de 2,0 millones registrados en el año anterior. Durante el primer trimestre de 2003 se efectuó el registro contable de la baja por achataamiento de los aviones DC-9 y B-727 no vendidos, que llevó al reconocimiento de una plusvalía antes de impuestos de 6,5 millones de euros, y a la contabilización adicional de 2,4 millones de euros, que corresponden a los depósitos realizados por los que iban a ser los compradores de estos aviones. Asimismo, el Grupo obtuvo una plusvalía de 3,2 millones de euros por la venta de tres aviones DC-10. Con referencia a los gastos extraordinarios, se dotaron 2,4 millones de euros para provisionar la totalidad del valor de la participación en la compañía Cordiem.

Endeudamiento neto / Capital

El endeudamiento neto de balance continúa siendo negativo (es decir, el saldo disponible supera a la deuda remunerada), y su importe supera los -500 millones de euros a 31 de marzo de 2003 habiendo disminuido las inversiones financieras temporales y la tesorería debido fundamentalmente al pago de anticipos de flota. El endeudamiento neto ajustado, que incluye la capitalización de los arrendamientos operativos, aumenta un 4,4% respecto al balance de cierre de 2002 (en el caso de utilizar el ocho como multiplicador en la capitalización) debido, en parte, al mayor número de unidades de flota.

A 31 de marzo de 2003, los recursos propios del Grupo Iberia superan los 1.295 millones de euros, habiéndose reducido en 22,4 millones de euros con relación a diciembre de 2002, tras la inclusión de las pérdidas registradas durante el primer trimestre.

Flota operativa, incorporaciones y bajas

A 31 de marzo de 2003, la flota operativa del Grupo Iberia comprendía 148 aviones, de los cuales 49 estaban en propiedad, 13 en arrendamiento financiero y 86 en arrendamiento operativo. Con relación a la flota que existía a 31 de diciembre de 2002, se han producido las siguientes variaciones: la incorporación en propiedad de dos nuevos aviones Airbus (un A-320 y un A-321); la incorporación de un avión MD-88 en régimen de arrendamiento operativo; y la retirada de un avión B-747 en propiedad que, a 31 de marzo, se encontraba inactivo en posición de venta.

El 30 de enero del presente año, el Consejo de Administración de Iberia aprobó la compra a Airbus de nueve aviones A-340/600, para la sustitución de la flota Boeing 747 que actualmente tiene la compañía, de modo que, una vez concluya el plan de renovación, Iberia operará sus vuelos de largo radio con un sólo tipo de flota. La compañía se reserva la posibilidad de ampliar esta compra a tres aviones más, a confirmar en los próximos años. En el acuerdo se contempla que los A340-600 que se incorporen cuenten con una garantía de valor residual aportada por Airbus. Este hecho permitirá no sólo obtener ahorros y facilidades de cara a su financiación, sino además mantener un alto grado de flexibilidad y ajustar de manera eficaz el tamaño de la flota a la evolución de la demanda.

Sociedades del Grupo

Durante los tres primeros meses de 2003, el beneficio antes de impuestos de Savia se situó en 3,0 millones de euros, mejorando en 0,5 millones con relación a 2002. Los ingresos de explotación de Savia aumentaron en 0,6 millones de euros (un 4,3%) debido, principalmente, al aumento producido en el número de reservas, mientras los gastos de explotación mantenían un nivel similar al del año anterior. Cacesa también mejoró sus resultados respecto al año anterior, registrando un beneficio antes de impuestos de 0,2 millones de euros durante el primer trimestre de 2003. Por su parte, Iber-Swiss empeoró su resultado antes de impuestos en 0,2 millones de euros con relación a 2002, obteniendo un beneficio de 0,2 millones de euros.

Madrid, 12 de mayo de 2003