

## Ejercicio 2001

### Resumen del cuarto trimestre y acumulado anual

Miles €	Oct a Dic 2001	Oct a Dic 2000	%	Acumulado 2001	Acumulado 2000	%
Ingresos de explotación	1.093.685	1.162.117	-5,9	4.738.248	4.487.384	5,6
Gastos de explotación	1.125.568	1.158.681	-2,9	4.733.367	4.421.600	7,1
Beneficios de explotación - EBIT	-31.883	3.436	n.a.	4.880	65.784	-92,6
BAIIAR – EBITDAR	112.950	150.439	-24,9	655.265	598.398	9,5
Resultados consolidados (RNDI)	-88.316	44.809	-297,1	53.139	203.833	-73,9
Fondos propios (1)	---	---	---	1.169.667	1.164.101	0,5
Endeudamiento neto balance (1)	---	---	---	-331.403	-144.465	129,4
Endeudamiento neto ajustado (1)	---	---	---	2.489.084	1.752.351	42,0
AKOs (millones)	14.275	13.828	3,2	59.011	54.856	7,6
PKTs (millones)	9.698	9.946	-2,5	41.808	40.480	3,3
Coeficiente de ocupación (%)	67,94	71,93	-4,0 p.	70,85	73,79	-2,9 p.
Ingresos de pasaje (miles €)	831.341	891.276	-6,7	3.642.905	3.457.829	5,4
Yield (cent €)	8,57	8,96	-4,3	8,71	8,54	2,0
Ingreso explotación por AKO (cent €)	7,66	8,40	-8,8	8,03	8,18	-1,8
Coste explotación por AKO (cent €)	7,88	8,38	-5,9	8,02	8,06	-0,5
Coste explot. (exc. fuel) por AKO (cent €)	6,78	7,24	-6,3	6,95	7,01	-0,9

Número de acciones a 31.12.2001: 912.962.035 (1) Diciembre 2001 v Diciembre 2000

### Hechos destacables

- ? En el ejercicio 2001 el Grupo IBERIA ha sabido reaccionar rápidamente a unas circunstancias excepcionales muy difíciles, definiendo y aplicando un Plan de Ajuste (recorte de capacidad, reducción de costes y mejora de la liquidez) que ha contribuido a la obtención de unos Beneficios Netos Consolidados de 53,1 mill.euros.
- ? El crecimiento de los ingresos (+5,6%) y la contención de los costes unitarios (-0,5%) han permitido un crecimiento del 9,5% del EBITDAR que alcanzó un margen del 13,8% de los ingresos. Tanto el EBIT como el Resultado Ordinario fueron positivos en uno de los ejercicios económicos más difíciles del sector a lo largo de la historia.
- ? Durante el año 2001 Iberia firmó acuerdos laborales con todos sus colectivos aplicando en todos ellos subidas salariales equivalentes IPC+ 0,5% para el año 2001 y del IPC para el resto de los años. La emisión de un laudo obligatorio resolvió el conflicto con los pilotos y ligó cualquier mejora retributiva adicional a resultados y rentabilidad. Adicionalmente fijó la creación de una Comisión de Resolución de Conflictos, contribuyendo a la consolidación de la paz laboral durante la vigencia del Convenio que es de 4 años.
- ? IBERIA ha completado en los últimos meses la renovación de sus principales flotas de corto y medio radio (B727, DC9, A300) y parcialmente las de largo radio (DC10), y reducirá a finales del 2002 el número de flotas diferentes operadas a sólo 5, con el consiguiente ahorro de costes, mejora de la eficiencia operativa, y de la rotación de sus activos.
- ? A pesar de las circunstancias desfavorables, el Grupo IBERIA ha mejorado su Posición Neta de Caja (Tesorería + IFT – Deuda Remunerada) en 187 mill. euros, y mantiene, a pesar de las fuertes inversiones realizadas, un apalancamiento total (incluyendo Leasing Operativo) ligeramente inferior al 70%.
- ? A lo largo del último trimestre los ingresos sólo cayeron un 5,9% registrándose en el mes de diciembre una cifra de crecimiento positiva respecto del año anterior. Al mismo tiempo los costes unitarios se redujeron un 5,9%, fundamentalmente debido a las bajadas registradas en personal y combustibles, y a pesar de la fuerte subida de los Seguros.
- ? IBERIA reconoce que el año 2002 va a ser un ejercicio incierto y difícil, pero creemos que, en ausencia de circunstancias extraordinarias adicionales, lograremos también alcanzar resultados positivos a nivel operativo y neto.

## Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (no auditada)

Miles €	Oct a Dic 2001	Oct a Dic 2000	%	Acumulado 2001	Acumulado 2000	%
<b>INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>1.093.685</b>	<b>1.162.117</b>	<b>-5,9</b>	<b>4.738.248</b>	<b>4.487.384</b>	<b>5,6</b>
<b>IMPORTE NETO CIFRA DE NEGOCIOS</b>	<b>1.044.862</b>	<b>1.119.185</b>	<b>-6,6</b>	<b>4.515.063</b>	<b>4.296.794</b>	<b>5,1</b>
Ingresos por pasaje (1)	865.793	924.630	-6,4	3.798.454	3.561.503	6,7
Ingresos por carga	70.258	71.321	-1,5	270.793	256.426	5,6
Ingreso de handling	50.526	50.606	-0,2	220.745	237.051	-6,9
Asistencia técnica a Cías. Aéreas	25.638	37.622	-31,9	94.805	120.657	-21,4
Otros ingresos	32.646	35.005	-6,7	130.266	121.156	7,5
<b>OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>48.823</b>	<b>42.932</b>	<b>13,7</b>	<b>223.184</b>	<b>190.591</b>	<b>17,1</b>
Ingresos por alquileres	2.034	3.202	-36,5	19.589	15.144	29,3
Ingresos por comisiones	26.427	24.059	9,8	105.839	93.314	13,4
Otros ingresos diversos	20.363	15.671	29,9	97.757	82.132	19,0
<b>GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>1.125.568</b>	<b>1.158.681</b>	<b>-2,9</b>	<b>4.733.367</b>	<b>4.421.600</b>	<b>7,1</b>
<b>APROVISIONAMIENTOS</b>	<b>207.635</b>	<b>208.118</b>	<b>-0,2</b>	<b>847.296</b>	<b>778.809</b>	<b>8,8</b>
Combustible de aviones	157.302	158.063	-0,5	634.677	576.277	10,1
Repuestos para flota aérea	34.382	29.334	17,2	140.497	126.393	11,2
Material de mayordomía	6.517	8.671	-24,8	31.916	30.756	3,8
Otros aprovisionamientos	9.433	12.050	-21,7	40.207	45.383	-11,4
<b>GASTOS DE PERSONAL</b>	<b>320.594</b>	<b>334.966</b>	<b>-4,3</b>	<b>1.361.188</b>	<b>1.337.352</b>	<b>1,8</b>
Sueldos, salarios y asimilados	249.144	257.366	-3,2	1.033.950	1.013.141	2,1
Carpas sociales	71.450	77.600	-7,9	327.238	324.212	0,9
<b>DOTACIÓN PARA AMORTIZACIONES</b>	<b>41.317</b>	<b>48.255</b>	<b>-14,4</b>	<b>173.365</b>	<b>171.730</b>	<b>1,0</b>
<b>VARIACIÓN PROVIS. DE TRÁFICO</b>	<b>3.555</b>	<b>3.270</b>	<b>8,7</b>	<b>8.885</b>	<b>4.445</b>	<b>99,9</b>
<b>OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>552.468</b>	<b>564.072</b>	<b>-2,1</b>	<b>2.342.634</b>	<b>2.129.264</b>	<b>10,0</b>
Alquiler flota (2)	103.516	98.749	4,8	477.020	360.884	32,2
Leasing operativos	91.886	62.905	46,1	365.941	217.079	68,6
Wet leases	11.630	35.843	-67,6	111.079	143.805	-22,8
Alquileres varios	21.689	17.819	21,7	75.108	67.124	11,9
Mantenimiento flota aérea	28.761	38.551	-25,4	134.698	163.476	-17,6
Gastos comerciales	109.678	136.327	-19,5	514.104	509.685	0,9
Derechos por tráfico aéreo	70.874	91.187	-22,3	362.140	341.711	6,0
Tasas de navegación	52.650	51.655	1,9	218.391	200.037	9,2
Servicios a bordo	41.287	20.080	105,6	106.323	82.992	28,1
Gastos sistemas reservas	26.602	24.765	7,4	133.349	111.042	20,1
Otros gastos	97.412	84.939	14,7	321.502	292.313	10,0
<b>RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>-31.883</b>	<b>3.436</b>	<b>n.a.</b>	<b>4.880</b>	<b>65.784</b>	<b>-92,6</b>

(1) 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.

(2) 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 y el 50% de los gastos correspondiente a flota en wet lease.

€ Miles	Oct a Dic 2001	Oct a Dic 2000	%	Acumulado 2001	Acumulado 2000	%
<b>RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>-31.883</b>	<b>3.436</b>	n.a.	<b>4.880</b>	<b>65.784</b>	<b>-92,6</b>
INGRESOS FINANCIEROS	16.031	19.436	-17,5	68.485	38.164	79,4
GASTOS FINANCIEROS	-7.565	-20.623	-63,3	-51.994	-76.977	-32,5
RTDOS. DIFERENCIAS DE CAMBIO	2.698	9.561	-71,8	-6.048	9.722	-162,2
<b>RESULTADOS FINANCIEROS</b>	<b>11.164</b>	<b>8.373</b>	<b>33,3</b>	<b>10.443</b>	<b>-29.091</b>	<b>-135,9</b>
<b>PARTICIP. BENEF. SDADS. EQUIV.</b>	<b>6.455</b>	<b>-7.352</b>	<b>-187,8</b>	<b>24.537</b>	<b>32.978</b>	<b>-25,6</b>
REVERSIÓN DIF. NEGAT. CONSOLID.	0	283	-100,0	595	1.008	-41,0
PARTICIP. PÉRD. SDADS. EQUIV.	-410	916	-144,8	-2.708	-1.008	168,5
AMORT. FONDO COMERCIO CONS.	-1.653	-1.653	0,0	-6.613	-6.613	-0,0
<b>RESULTADOS ACTIV. ORDINARIAS</b>	<b>-16.327</b>	<b>4.002</b>	<b>-508,0</b>	<b>31.134</b>	<b>63.058</b>	<b>-50,6</b>
INGRESOS EXTRAORDINARIOS	28.115	18.574	51,4	79.771	462.192	-82,7
GASTOS EXTRAORDINARIOS	155.570	7.885	n.a.	196.137	303.877	-35,5
<b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>-127.455</b>	<b>10.690</b>	<b>n.a.</b>	<b>-116.366</b>	<b>158.315</b>	<b>-173,5</b>
<b>RTDOS. ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-143.782</b>	<b>14.692</b>	n.a.	<b>-85.232</b>	<b>221.373</b>	<b>-138,5</b>
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES	55.466	30.117	84,2	138.371	-17.539	-888,9
<b>RESULTADOS CONSOLIDADOS</b>	<b>-88.316</b>	<b>44.809</b>	<b>-297,1</b>	<b>53.139</b>	<b>203.833</b>	<b>-73,9</b>
RTDOS. ATRIB. SOCIOS EXTERNOS	413	744	-44,6	2.950	2.651	11,3
RTDOS. ATRIB. SDAD. DOMINANTE	-88.729	44.064	-301,4	50.189	201.183	-75,1

## Balance de situación consolidado (no auditado)

	Miles €	Diciembre 2001	Diciembre 2000
<b>BALANCE DE SITUACIÓN – ACTIVO</b>	<b>4.632.046</b>	<b>4.511.083</b>	
INMOVILIZADO NETO	2.766.272	2.886.132	
GASTOS DE ESTABLECIMIENTO	583	1.497	
INMOVILIZADO INMATERIAL NETO	397.561	427.175	
INMOVILIZADO MATERIAL NETO	1.548.342	1.701.555	
INMOVILIZADO FINANCIERO NETO	427.571	397.648	
Préstamos Iberbuses	224.725	212.842	
Bonos Iberbond	35.490	36.662	
Otros	167.356	148.144	
ACCIONES DE LA SDAD.DOMINANTE L.P.	15.070	0	
DEUDORES L/P OPERACIONES TRAFICO	377.145	358.257	
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN	111.324	117.943	
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	94.738	115.214	
ACTIVO CIRCULANTE	1.659.712	1.391.794	
EXISTENCIAS NETAS	95.052	101.277	
DEUDORES NETOS	562.408	535.309	
INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	938.953	710.871	
TESORERÍA	20.584	8.811	
AJUSTES POR PERIODIFICACION ACTIVO	42.715	35.526	
<b>BALANCE DE SITUACIÓN – PASIVO</b>	<b>4.632.046</b>	<b>4.511.083</b>	
FONDOS PROPIOS	1.169.667	1.164.101	
CAPITAL SOCIAL	712.110	712.110	
RESERVAS SOCIEDAD DOMINANTE	281.987	147.206	
RESERVAS SOCIEDADES CONSOLIDADAS	125.381	103.602	
RESULT. ATRIBUIBLES A SDAD. DOMINANTE	50.189	201.183	
SOCIOS EXTERNOS	9.023	7.104	
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CONSOLIDACIÓN	0	589	
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCIC	69.260	39.294	
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS L.P.	1.298.072	1.247.527	
ACREEDORES A LARGO PLAZO	440.224	756.085	
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	415.840	573.696	
Principal leasing y otros	346.451	477.853	
Intereses leasing	69.389	95.843	
OTROS ACREEDORES A L.P.	24.384	182.389	
ACREEDORES A CORTO PLAZO	1.645.800	1.296.383	
PASIVO REMUNERADO A C.P.	300.899	128.322	
Principal leasing y otros	281.683	97.364	
Intereses leasing	19.216	30.958	
OTROS ACREEDORES A CORTO PLAZO	1.340.021	1.158.811	
AJUSTES POR PERIODIFICACION PASIVO	4.880	9.250	

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

(DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (excluidos intereses leasing) + DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO A CORTO PLAZO (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 x 7) - (Bonos Iberbond + Intereses capitalizados correspondientes a 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 devengán 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).

Para diciembre 2000 el cálculo sería el siguiente: 6% de €212,842 MM x 7 = €89,394 MM

Para diciembre de 2001 el cálculo sería el siguiente: 6% de €224,725 MM x 7 = €94,385 MM

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

	€ Miles	Diciembre 2001
<b>E.O.A.F. APPLICACIÓN DE FONDOS</b>		
VARIAC. GTOS. A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERC.	-20.476	
VARIAC. GTOS. ESTABLEC. Y FORMALIZ. DEUDAS	-913	
INVERSIÓN EN INMOVILIZADO	611.111	
VARIACION EN PARTICIPACION ASOCIADAS	-6.030	
DIVIDENDOS	45.880	
CANCELACIÓN/TRASPASO DEUDA	1.408.384	
APLICACIÓN PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	176.179	
VARIACIÓN CAPITAL CIRCULANTE NETO	91.551	
<b>APLICACIONES. TOTALES</b>		<b>2.305.686</b>
<b>E.O.A.F. ORIGEN DE FONDOS</b>		
AUTOFINANCIACIÓN BRUTA	468.713	
VARIAC. INGR.A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	29.966	
DESINVERSIÓN (V.C.N. INMOVILIZADO MAT/INMAT)	529.184	
DESINVERSIÓN (V.C.N. INMOVILIZADO FINANCIERO)	9.011	
OBTENCIÓN PASIVO REMUNERADO	1.265.613	
OTROS AJUSTES A RESULTADOS	3.199	
<b>ORIGEN DE FONDOS. TOTALES</b>		<b>2.305.686</b>

## Estadísticas operativas

	Oct a Dic 2001	Oct a Dic 2000	%	Acumulado 2001	Acumulado 2000	%
<b>TRÁFICO</b>						
TKO (Millones)	1.613	1.561	3,3	6.580	6.229	5,6
TKT (Millones)	1.124	1.139	-1,3	4.661	4.533	2,8
Coeficiente de Ocupación	69,66	72,93	-3,3 p.	70,85	72,77	-1,9 p.
<b>PASAJE REGULAR</b>						
<b>Nº de Pasajeros (miles)</b>	<b>6.265</b>	<b>6.554</b>	<b>-4,4</b>	<b>27.296</b>	<b>26.862</b>	<b>1,6</b>
Doméstico	3.961	4.198	-5,7	16.989	17.029	-0,2
Medio Radio	1.665	1.687	-1,3	7.540	7.120	5,9
Largo Radio	639	669	-4,5	2.767	2.713	2,0
<b>AKOs (Millones)</b>	<b>14.275</b>	<b>13.828</b>	<b>3,2</b>	<b>59.011</b>	<b>54.856</b>	<b>7,6</b>
Doméstico	3.499	3.676	-4,8	15.225	14.954	1,8
Medio Radio	3.530	3.362	5,0	14.648	12.904	13,5
Largo Radio	7.246	6.790	6,7	29.138	26.998	7,9
<b>PKTs (Millones)</b>	<b>9.698</b>	<b>9.946</b>	<b>-2,5</b>	<b>41.808</b>	<b>40.480</b>	<b>3,3</b>
Doméstico	2.472	2.620	-5,7	10.700	10.740	-0,4
Medio Radio	2.085	2.095	-0,4	9.378	8.809	6,5
Largo Radio	5.141	5.231	-1,7	21.731	20.932	3,8
<b>Coeficiente de Ocupación (%)</b>	<b>67,94</b>	<b>71,93</b>	<b>-4,0 p.</b>	<b>70,85</b>	<b>73,79</b>	<b>-2,9 p.</b>
Doméstico	70,65	71,27	-0,6 p.	70,28	71,82	-1,5 p.
Medio Radio	59,08	62,3	-3,2 p.	64,02	68,27	-4,2 p.
Largo Radio	70,94	77,05	-6,1 p.	74,58	77,53	-3,0 p.
<b>CARGA</b>						
Toneladas de carga	60.830	63.435	-4,1	223.953	233.869	-4,2
TKO (Millones)	329	317	3,8	1269	1292	-1,8
TKT (Millones)	251	244	3,1	899	890	1,0
Coeficiente de Ocupación	76,40	76,9	-0,5 p.	70,84	68,86	2,0 p.
<b>INGRESOS DE PASAJE</b>						
Total Euros (Miles)	831.341	891.276	-6,7	3.642.905	3.457.829	5,4
Ingreso Medio / AKO (cents)	5,82	6,45	-9,6	6,17	6,3	-2,1
Ingreso Medio / PKT (cents)	8,57	8,96	-4,3	8,71	8,54	2,0

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

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

Tráfico total: TKT= (PKTs\*90)/1000+TKT carga

AKOs: Asientos kilómetros ofertados

PKTs: Pasajeros kilómetros transportados

TKO: Toneladas kilómetros ofertadas

TKT: Toneladas kilómetros transportadas

## Indicadores de gestión

	Oct a Dic 2001	Oct a Dic 2000	%	Acumulado 2001	Acumulado 2000	%
<b>Ratios unitarios (céntimos de €)</b>						
Ingreso de explotación por AKO	7,66	8,40	-8,8	8,03	8,18	-1,8
Coste de explotación por AKO	7,88	8,38	-5,9	8,02	8,06	-0,5
Combustible por AKO	1,10	1,14	-3,6	1,08	1,05	2,4
Mantenimiento flota por AKO	0,44	0,49	-9,9	0,47	0,53	-11,7
Mantenimiento por AKO	0,24	0,21	13,5	0,24	0,23	3,3
Repuestos flota por AKO	0,20	0,28	-27,7	0,23	0,30	-23,4
Personal por AKO	2,25	2,42	-7,3	2,31	2,44	-5,4
Gastos Comerciales por AKO	0,77	0,99	-22,1	0,87	0,93	-6,2
Alquiler flota aérea por AKO	0,73	0,71	1,5	0,81	0,66	22,9
Derechos de tráfico aéreo	0,50	0,66	-24,7	0,61	0,62	-1,5
Tasas de navegación	0,37	0,37	-1,3	0,37	0,36	1,5
Resto	1,74	1,59	9,2	1,51	1,47	2,7
Gasto comercial neto por Ingreso tráfico pasaje y carga (%) (*)	8,9	11,3	-21,1	10,0	10,9	-8,0
<b>Productividad</b>						
Utilización media flota (horas día)	8,32	7,64	9,0	8,24	7,50	9,8
Plantilla equivalente	26.800	27.409	-2,2	27.567	27.607	-0,1
AKOs por empleado	533	505	5,6	2.141	1.987	7,7
AKOs por empleado de Tierra	708	663	6,7	2.846	2.596	9,6
AKOs por empleado de Vuelo	2.152	2.108	2,1	8.639	8.470	2,0
Horas bloque por tripulante técnico	61,0	58,9	3,7	244,9	236,2	3,7

(\*) Gastos comerciales minorados por los ingresos por comisiones.

Flota Operativa de Pasaje	Diciembre 2001	Septiembre 2001	Diciembre 2000
<b>Largo radio</b>	<b>23</b>	<b>27</b>	<b>24</b>
Propiedad	5	4	6
Leasing financiero	0	0	0
Leasing operativo	18	21	16
Wet lease	0	2	2
<b>Corto y medio radio</b>	<b>133</b>	<b>146</b>	<b>151</b>
Propiedad	55	61	80
Leasing financiero	13	13	17
Leasing operativo	63	60	45
Wet lease	(a) 2	(b) 12	9
<b>Total</b>	<b>156</b>	<b>173</b>	<b>175</b>
Propiedad	60	65	86
Leasing financiero	13	13	17
Leasing operativo	81	81	61
Wet lease	(a) 2	(b) 14	11

(a) A 31 de diciembre de 2001 Binter Canarias tenía dos aviones en wet lease (que no estaban en diciembre de 2000).

(b) A 30 de septiembre la operación en wet del Grupo incluye cuatro aviones alquilados por Binter Canarias.

(c) Adicionalmente, Iberia opera en wet lease 2 aviones cargueros DC-8.

## **Comportamiento operativo y financiero**

### **Resultados del Grupo Iberia**

El ejercicio 2001 fue muy difícil para el sector de transporte aéreo, que se vio afectado por el progresivo enfriamiento de la economía mundial y, sobre todo, por las consecuencias de los atentados terroristas del 11 de septiembre en Estados Unidos. Estas circunstancias provocaron una caída anómala de la demanda total, con mayor incidencia en el tráfico "business", especialmente durante el último trimestre del año, así como unos espectaculares incrementos en el coste de los seguros de flota. Adicionalmente a la negativa situación global, Iberia también sufrió los efectos derivados de las tensiones y conflictos laborales con los pilotos durante 2001, manifestados en febrero y marzo (huelga de celo) y en junio y julio (jornadas de huelga coincidiendo con el comienzo de la rentable temporada de verano).

Aún en estas adversas circunstancias, el Grupo Iberia logró aumentar los ingresos de explotación un 5,6% con relación al ejercicio 2000, reducir el coste de explotación unitario ligeramente (un -0,5%) y obtener un resultado de explotación positivo (€ 4,9 millones). El margen de EBITDAR sobre ingresos de explotación se situó en un 13,8% en el acumulado del ejercicio, frente al 13,3% del año 2000.

El resultado de las actividades ordinarias (antes de extraordinarios e impuestos) se situó en € 31,1 millones en el año 2001, € 31,9 millones inferior al alcanzado en el ejercicio precedente. La notable mejora del resultado financiero (€ 39,5 millones por encima del 2000), debida al aumento de las disponibilidades de la Compañía y a la plusvalía obtenida por la venta de las acciones de Equant, permitió compensar parcialmente la caída del margen operativo.

Los resultados extraordinarios del ejercicio 2001 fueron inferiores en € 274,7 millones a los contabilizados en el año 2000, en el que se registró un ingreso de € 367 millones por la venta de parte de las acciones que Iberia L.A.E. tenía en el Capital Social de Amadeus GTD. En el año 2001 se ha contabilizado un ajuste derivado de la liquidación definitiva del Impuesto de Sociedades del ejercicio 2000, que ha supuesto una mejora patrimonial y se ha traducido en un aumento de los resultados después de impuestos de € 97 millones.

Con todo ello, el Grupo Iberia logró obtener unos beneficios consolidados de € 53,1 millones en el ejercicio 2001, lo que representa una disminución de € 150,7 millones con relación al resultado del año 2000.

Durante el cuarto trimestre de 2001, a pesar de las pérdidas registradas en el resultado consolidado del periodo (€ -88,3 millones), el Grupo Iberia tuvo un mejor comportamiento relativo que la mayoría de sus competidores, motivado por su menor exposición a los mercados más dañados por la crisis (Norteamérica y Oriente Medio) y, sobre todo, por su eficacia y rapidez en la toma de decisiones. La reducción selectiva de oferta a partir del mes de noviembre logró limitar la caída del coeficiente de ocupación del trimestre a sólo 4 puntos porcentuales, en un período crítico para la industria aérea. El resultado de las actividades ordinarias se situó en € -16,3 millones, tan sólo € 20,3 millones peor que el obtenido en el mismo trimestre del año anterior.

### **Ingresos de explotación**

Iberia volvió a aumentar de forma notable la oferta de asientos, especialmente en Europa, durante el ejercicio 2001. Aunque la Compañía había planificado un incremento medio del 10% en el conjunto de la red, el débil crecimiento del tráfico global en la primera parte del año, junto a los perjuicios ocasionados a la Compañía por las huelgas del SEPLA comentadas, llevaron a preparar un Plan de Contingencia para recortar dicho objetivo de crecimiento y así reducir costes. La brusca caída de la demanda tras los atentados del 11 de septiembre provocó la aplicación de un Plan Anticrisis. En consecuencia, los asientos-kilómetro ofertados aumentaron el 7,6% en el conjunto del año (un 9% en el acumulado de los nueve primeros meses y un 3,2% en el cuarto trimestre) habiéndose proyectado para el ejercicio 2002 una reducción del 5%. Por mercados, la oferta anual creció el 13,5% en el segmento de medio radio, el 7,9% en el largo radio, y el 1,8% en los vuelos domésticos, todo ello con relación al ejercicio anterior.

El número de pasajeros-kilómetro transportados (PKTs) por el Grupo Iberia creció un 3,3% en el conjunto del año. Gracias a la progresión de la oferta de vuelos internacionales, el incremento medio anual para el agregado del tráfico internacional fue del 4,6% con relación a 2000. Este crecimiento de la demanda se produjo en unas difíciles condiciones, a causa de las circunstancias ya comentadas. El desplome del tráfico aéreo tras los atentados del 11 de septiembre perjudicó al Grupo Iberia, si bien en menor medida que a otras compañías: Los PKTs aumentaron el 5,2% en el acumulado de los nueve primeros meses, y disminuyeron sólo el 2,5% en el último trimestre de 2001.

Aunque el coeficiente de ocupación del Grupo Iberia disminuyó 3,0 puntos porcentuales en el conjunto del año, las cuotas de mercado en sus sectores estratégicos mejoraron, alcanzando en el mercado España-Europa el 35,3% (subida de 0,3 puntos), y en el mercado Europa-Latinoamérica el 15,8% (subida de 0,7 puntos). Estas mejoras todavía son más importantes en el segmento de tráfico "business" en el que las cuotas subieron 1,1 puntos en España-Europa y 1,7 puntos en Europa-Latinoamérica, hasta situarse en el 38,5% el 15,6% respectivamente.

En el acumulado de 2001, el yield se incrementó un 2,0% respecto al año anterior, aunque mostró una tendencia decreciente a lo largo del ejercicio, con una caída del 4,3% en el cuarto trimestre. Varios factores impidieron alcanzar una subida mayor: el aumento de oferta, sobre todo en el mercado europeo, y la progresiva debilidad de algunos mercados internacionales presionaron los precios a la baja; a ello se añadió el deterioro generalizado del mix de clases; así como que los mayores incrementos de demanda de Iberia L.A.E. se produjeron en las rutas internacionales, de menor yield por su mayor etapa. El comportamiento del ingreso medio por PKT fue bueno en el sector doméstico, con una subida del 4,3% con relación a 2000, de acuerdo con la estrategia desarrollada por Iberia en este mercado. También creció un 3,5% en las rutas de largo radio, en parte favorecido por la moderada apreciación del dólar.

El ingreso de pasajeros por AKO del ejercicio 2001 descendió un 2,1% frente al año anterior, debido a la reducción generalizada de los niveles de ocupación, sobre todo en el último trimestre. Los ingresos totales de tráfico de pasaje (sin considerar las recuperaciones contables de la cuenta de anticipos de clientes) ascendieron a € 3.642,9 millones, creciendo un 5,4% con relación a 2000.

Iberia continuó siendo, por volumen de ventas, la compañía líder del comercio electrónico en España. Durante el ejercicio 2001, las ventas realizadas a través de **Iberia.com**, la web de la Compañía en Internet, alcanzaron los € 75 millones, multiplicando por más de dos la facturación conseguida en el año 2000.

A pesar de las malas condiciones del mercado de carga, Iberia incrementó sus ingresos por tráfico de carga un 5,6% con relación al año 2000, gracias al aumento del coeficiente de ocupación (2 puntos porcentuales) y al buen comportamiento del ingreso unitario por TKT.

Los ingresos de handling disminuyeron € 16,3 millones con relación al ejercicio 2000, debido a la menor actividad realizada para terceras compañías. Los ingresos por servicios de mantenimiento se redujeron en € 25,9 millones debido, en parte, al cese de operaciones de la filial VIVA Mantenimiento, y principalmente por la disminución de la asistencia técnica a terceros por parte de Iberia Mantenimiento, sobre todo en trabajos de motor y de componentes, debido a las dificultades que han atravesado algunos de los principales clientes (Aerolíneas Argentinas, Air Liberté), lo que llevó a la Compañía, en el mes de junio, a rescindir los contratos en vigor.

Las demás partidas de ingresos, entre las que destacan las comisiones obtenidas por ventas de billetes de terceros y los ingresos por alquileres, tuvieron un notable crecimiento.

Los ingresos del año no incluyen la reclamación realizada por Iberia por importe de € 18 millones para compensar por el cierre del espacio aéreo americano al amparo de lo previsto por la Comisión Europea.

## Gastos operativos

Los gastos de explotación se incrementaron € 311,8 millones (un 7,1%) con relación al ejercicio 2000. Destacó el aumento, ya previsto, del coste de alquiler de flota (un 32,2%) motivado por el plan de renovación de la flota de Iberia. El combustible y el resto de costes operativos (servicios de tráfico, tasas de navegación y servicios a bordo, entre otros) también crecieron, debido al aumento de la producción y a la subida de precios. Los gastos en seguridad y, sobre todo, los costes de los seguros de flota tuvieron unos incrementos notables a causa de los atentados del 11 de septiembre. Por el contrario, otras partidas importantes como los gastos de personal o los costes comerciales han tenido una evolución moderada (incrementos del 1,8% y del 0,9% respectivamente).

El gasto de personal, que supone el 28,8% del gasto total de explotación, creció sólo el 1,8% frente al año anterior, y su coste unitario por AKO disminuyó un 5,4%, gracias a las acciones encaminadas a contener esta importante partida de gasto. Entre éstas destacan el moderado incremento salarial acordado en la firma de los nuevos Convenios de Iberia L.A.E. (2,7% de IPC real más un 0,5% para todos los colectivos), así como la reducción del número de empleados de tierra y el mantenimiento del número de tripulantes técnicos, lo que ha llevado a conseguir mejoras en la productividad de ambos colectivos. La productividad de la plantilla total mejora un 7,7% sobre el año anterior, en términos de AKOs por empleado, y un 3,7% en términos de HB por tripulante técnico. De acuerdo con el Plan de Rejuvenecimiento de la plantilla de Iberia, entre enero y septiembre de 2001 fueron aprobados 417 retiros, siendo el número de bajas acumuladas desde su inicio en septiembre del pasado año de 873 personas, cifras a las que habrá que añadir 2.515 bajas pactadas a través del Expediente de Regulación de Empleo y en torno a 300 correspondientes a trabajadores en el extranjero.

Además del aumento de productividad de los recursos humanos, otro de los ejes del Plan Director es la mejora en la utilización de la flota. La utilización media en año 2001 fue de 8,2 horas por avión y día, lo que supuso un incremento cercano al 10% con relación al año anterior.

El gasto de combustible aumentó un 10,1% respecto a 2000 (€ 58,4 millones), debido a: el incremento de la producción; el elevado precio (en dólares) del barril de crudo durante los tres primeros trimestres del ejercicio (bajó de forma notable en los tres últimos meses); y, en menor medida, la apreciación del dólar. Es destacable el ahorro conseguido por el menor consumo derivado de la renovación de la flota (cerca de € 28 millones en 2001). Asimismo, es relevante el menor gasto que Iberia consigue a través del desarrollo de su política de cobertura de precios de combustible, que permitió un ahorro de € 34 millones en el ejercicio 2001. Es importante señalar que Iberia es una de las compañías europeas con menor coste unitario de combustible debido, en gran parte, a la política de coberturas empleada por la Compañía.

Los gastos comerciales del ejercicio 2001 se situaron en € 514,1 millones, sólo un 0,9% más que en el año 2000 (porcentaje que contrasta con el incremento del 6,3% en los ingresos de tráfico). Los costes comerciales netos (los gastos comerciales minorados por los ingresos comerciales) disminuyeron € 8,1 millones, lo que supone un decremento del 1,9% con relación al ejercicio anterior. La relación coste comercial neto sobre ingresos de tráfico (pasaje y carga) mejoró desde el 10,9% en 2000 a poco más del 10% logrado en el año 2001, cumpliéndose así otro de los objetivos del Plan Director.

El gasto por alquiler de flota aumentó € 116,1 millones (un 32,2%) en 2001. El coste de leasing operativo se elevó € 148,9 millones debido a las nuevas incorporaciones de flota, de acuerdo con el programa de renovación previsto. No obstante, los gastos de alquiler fueron inferiores a los planeados (-3,4% respecto a la cifra presupuestada) favorecidos, en parte, por la progresiva disminución de los tipos de interés durante el año, así como a las coberturas aplicadas para reducir el riesgo de divisa en estos pagos. Por el contrario, el coste de las operaciones de wet lease descendió en € -32,7 millones a causa, fundamentalmente, de la cancelación de los contratos con Air Atlanta y Air Europa desde noviembre, que superó el mayor gasto de Binter Canarias por las operaciones de wet realizadas durante el año. El coste de los contratos de wet lease de aviones cargueros también disminuyó, al minimizar las horas de utilización de esta flota en el largo radio.

Otros gastos ligados a la producción también aumentaron por encima del incremento de la oferta (7,6%), entre los que sobresale el aumento del coste de los servicios a bordo (un 28,1%), que está motivado, en parte, por el mayor crecimiento de la demanda en las rutas internacionales, que tienen un coste de catering unitario mayor. Los derechos por tráfico aéreo se incrementaron un 6%, en buena medida por efecto precio, debido a la nueva regulación de los derechos de aterrizaje, y en parte por la mayor actividad. Igualmente, aumentaron las tarifas de Eurocontrol, lo que contribuyó a elevar el gasto de las tasas de navegación (un 9,2%).

Los costes totales de mantenimiento de flota (servicios de mantenimiento y repuestos) fueron inferiores en € 14,7 millones a la cifra del ejercicio pasado y a pesar del incremento de la actividad, debido principalmente a la disminución de los trabajos de mantenimiento a terceros y a la reducción en el gasto de subcontratación de servicios aeronáuticos por la parada o retirada de las flotas más subcontratadas (B-767 y B-737 de Air Europa).

En el resto de los conceptos de los gastos de explotación destacó la subida de los seguros de vuelo (más de € 20,6 millones con relación al año 2000, diferencia generada casi en su totalidad a partir de los atentados del mes de septiembre), así como el mayor volumen de los gastos en seguridad (€ 3,8 millones más que el año anterior).

## **Resultados financieros, extraordinarios y otros no operativos**

En el año 2001 se consiguió una notable mejora de los resultados financieros del Grupo Iberia. Los ingresos financieros se incrementaron, debido principalmente al aumento de las inversiones financieras temporales; y, en parte, por la plusvalía obtenida por la venta de las acciones de Equant (€ 16 millones). Los gastos financieros se redujeron por un menor endeudamiento y la reducción gradual de los tipos de interés.

Los resultados extraordinarios fueron de € -116,4 millones, saldo negativo que supone una disminución de € 274,7 millones con relación al ejercicio anterior. En el año 2001 los ingresos extraordinarios (casi € 80 millones, generados principalmente por ventas de inmovilizado y recuperación de provisiones) fueron sustancialmente inferiores a los de 2000, ejercicio en el que se contabilizó la plusvalía correspondiente a la venta parcial de la participación en Amadeus. Los gastos extraordinarios de 2001 (€ 196 millones) incluyen: el importe de la paga única al personal de Iberia con motivo de la privatización (cerca de € 27 millones); pérdidas procedentes del inmovilizado (€ 8 millones), así como distintas dotaciones a las provisiones para responsabilidades (un importe global superior a € 110 millones) con el fin de cubrir diferentes riesgos. El saldo de Provisiones para Riesgos y Gastos a final de año se incrementó en más de € 50 millones respecto al correspondiente al ejercicio 2000.

## **Endeudamiento neto / Capital**

El endeudamiento neto de balance ascendió a € -331,4 millones a cierre del ejercicio 2001, mejorando la cifra obtenida en el ejercicio anterior debido, fundamentalmente, a unas mayores disponibilidades líquidas por importe de € 240 millones.

El saldo de la cuenta de acreedores a largo plazo disminuyó durante el año 2001, principalmente por la reducción de casi € 157 millones en el impuesto sobre beneficios diferido a largo plazo, como consecuencia del ajuste derivado de la liquidación definitiva del Impuesto de Sociedades del año 2000.

La deuda neta ajustada, que incluye la capitalización de los leasing operativos, se incrementó como consecuencia de la entrada a lo largo del ejercicio de aviones, que superan el descenso experimentado por los wet leases como consecuencia de su cancelación a partir de noviembre y el valor de los aviones sustituidos que han sido vendidos y/o retirados de la operación.

## **Flota operativa, incorporaciones y bajas**

Tipo flota	Iberia	Binter Canarias	Wet	Total Operada
B-727	-	-	-	-
B-737	-	-	-	-
B-747	8	-	-	8
B-757	18	-	-	18
B-767	-	-	-	-
A-300	5	-	-	5
A-319	4	-	-	4
A-320	52	-	-	52
A-321	4	-	-	4
A-340	15	-	-	15
DC-9	-	-	-	-
MD-87	24	-	-	24
MD-88	13	-	-	13
BEECH	-	-	2	2
CN235	-	-	-	-
ATR72	-	11	-	11
<b>TOTAL *</b>	<b>143</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>156</b>

\* No se tiene en cuenta la flota inactiva, en posición de venta.

El 31 de diciembre de 2000 había un total de 175 aviones de pasaje disponibles. La siguiente relación muestra el detalle de las incorporaciones y bajas sucedidas durante el 2001, que explican la reducción de 17 aviones operativos:

## Incorporaciones

- 2 A-321 en propiedad.
- 10 A-320 en arrendamiento operativo.
- 3 A-340 en arrendamiento operativo.
- 2 Beech-1900 en wet lease

## Retiros

- 9 B-727 en propiedad.
- 3 B-737 en wet lease.
- 2 B-747 en wet lease.
- 6 B-757 en wet lease.
- 2 B-767 en arrendamiento operativo.
- 1 A-300 en propiedad.
- 1 A-320 en propiedad.
- 7 DC-9 en propiedad.
- 5 CN-235 en propiedad. (desinversión de Binter Mediterráneo)

Durante los diez primeros meses el ejercicio 2001, Iberia operó en wet lease 2 B-737 (3 hasta el inicio de la temporada de verano) y 6 B-757 de Air Europa; y, además, 2 B-747 de Air Atlanta. Pero a partir de noviembre se dejaron de operar todos ellos, dentro de las medidas de ajuste ante la crisis del sector aéreo.

Iberia, cumpliendo la previsión del plan de renovación de flota, incorporó un total de quince aviones del fabricante Airbus durante el año 2001: diez A-320, dos A-321 y tres A-340. Además, durante el año 2001 se produjo la retirada de la flota de los últimos aviones operativos de los modelos DC-9 y B-727.

Iberia, entre las medidas adoptadas ante la crisis del sector, también ha acordado el aplazamiento de las fechas de incorporación de 17 nuevos aviones de Airbus, cuya entrada estaba prevista para 2002.

## Subsidiarias y negocios

A pesar de empeoramiento del tráfico en el último trimestre, **Binter Canarias** tuvo un buen comportamiento en el conjunto del año. La filial aumentó su oferta, medida en AKOs, el 6,2%, obteniendo una buena respuesta de la demanda que, medida en PKTs, creció un 6,8% en los vuelos regulares, acompañado de un aumento de yield del 9,2%. A pesar de las subidas de costes de seguros a partir del 11 de septiembre, que afectaron negativamente a la rentabilidad de la compañía durante el año 2001, se logró un beneficio de explotación de € 9,6 millones, y un beneficio después de impuestos de € 8,5 millones (frente a € 8,6 millones en 2000).

En el caso de **Savia**, el crecimiento de las reservas totales en España fue del 4,34%, superando los 28 millones en 2001, frente a los 26,9 millones correspondientes al año 2000. La filial alcanzó un resultado de explotación de € 11,4 millones y un beneficio después de impuestos de € 7,7 millones.

En el ejercicio 2001 la actividad de **Iber-Swiss**, medida en número de bandejas, fue un 1,6% superior a la del año anterior. No obstante, cabe señalar que el incremento en número de bandejas hasta el 11 de septiembre se situaba en torno al 6,5% respecto al año 2000. Hay que reseñar que a partir del primero de noviembre de 2001 se incorporó SAS como nuevo cliente. Por el contrario, debido a un acuerdo global con LSG, Iber-Swiss dejó de suministrar a USAirways a partir del primero de octubre de 2001. Las suspensiones de pagos de Aerolíneas Argentinas, Swissair y la quiebra de Sabena han influido notablemente en la bajada de producción. En el caso de Swissair, la pérdida de producción ha sido parcialmente sustituida por una mayor actividad de su filial Crossair. El beneficio de explotación fue de € 3,9 millones, mientras el beneficio neto se situó en € 2,2 millones.

Los ingresos de explotación de **Cacesa** del ejercicio 2001 ascendieron a € 36,5 millones, experimentando un incremento del 11,4% sobre la cifra correspondiente a 2000, y el resultado neto después de impuestos ascendió a € 0,65 millones, lo que supone un incremento del 19,1%. El producto Ibexpress, con unas ventas de € 15 millones, experimentó un incremento sobre el año anterior del 27,8%, mientras que las ventas en el producto Ibertras fueron de € 17,4 millones en 2001, lo que supuso un decremento del 2,2% sobre el año 2000.

Iberia y la compañía franquiciada Air Nostrum firmaron el contrato de la venta de **Binter Mediterráneo**, de modo que Air Nostrum se hizo cargo de las rutas, los aviones y el personal de Binter Mediterráneo a partir de agosto de 2001.

También en el tercer trimestre del ejercicio 2001 se produjo el cese de todas las operaciones de la filial **VIVA**, que desde hacía dos años se dedicaba al mantenimiento de aviones, debido a las pérdidas acumuladas y a la pésima perspectiva del comportamiento del mercado de esa compañía.

Madrid, 28 de febrero de 2002