

**Datos de contacto**

Subdirección Relaciones con los Accionistas  
 Velázquez, 130. Bloque IV. Planta 8  
 28006 Madrid (España)  
 Teléfono 3491 5877334 Fax 3491 5877043  
[invesrel@iberia.es](mailto:invesrel@iberia.es)

**Julio - Septiembre 2003**
**Resumen**

<b>GRUPO IBERIA</b>	(Miles de euros)	<b>Jul – Sep 2003</b>	<b>Jul – Sep 2002 (a)</b>	<b>%</b>	<b>Acumulado 2003</b>	<b>Acumulado 2002 (a)</b>	<b>%</b>
Ingresos de explotación		1.229.108	1.266.429	-2,9	3.444.620	3.557.928	-3,2
Gastos de explotación		1.115.161	1.135.522	-1,8	3.309.447	3.325.226	-0,5
Resultados explotación–EBIT		113.948	130.907	-13,0	135.173	232.702	-41,9
BAIIAR – EBITDAR		240.571	266.259	-9,6	533.491	647.031	-17,5
Resultados consolidados		80.247	106.064	-24,3	111.029	175.156	-36,6
Fondos propios (b)		---	---	---	1.390.695	1.317.737	5,5
Endeudamiento neto balance (b)		---	---	---	-668.163	-714.768	-6,5
Endeudamiento neto ajustado x 7 (b)		---	---	---	1.693.598	1.848.275	-8,4
Endeudamiento neto ajustado x 8 (b)		---	---	---	2.035.728	2.219.327	-8,3
AKOs (millones) (c)		14.819	14.538	1,9	41.524	41.821	-0,7
PKTs (millones) (c)		11.846	11.421	3,7	31.285	30.783	1,6
Coefficiente de ocupación (%) (c)		79,9	78,6	1,4 p.	75,3	73,6	1,7 p.
Ingresos de pasaje (c)		905.608	946.639	-4,3	2.498.820	2.673.643	-6,5
Ingreso de pasaje por PKT (cént. €) (c)		7,65	8,29	-7,8	7,99	8,69	-8,0
Ingreso de explotación por AKO (cént. €)		8,29	8,71	-4,8	8,30	8,51	-2,5
Coste de explotación por AKO (cént. €)		7,53	7,81	-3,7	7,97	7,95	0,2
Coste explot. (exc. fuel) por AKO (cént. €)		6,58	6,88	-4,4	6,97	7,00	-0,4

Número de acciones a 30 -sep-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) Septiembre 2003 v Diciembre 2002. Ver notas páginas 3 y 4. (c) Datos correspondientes a Iberia, L.A.E.

**Hechos destacables**

- Iberia obtuvo un beneficio de explotación de 113,9 millones de euros, tan sólo un 13% inferiores a los del mismo periodo del ejercicio anterior. Los beneficios netos consolidados ascendieron a 80,2 millones de euros y el EBITDAR fue de 240,6 millones de euros, un 24,3% y 9,6% menores respectivamente, lo que representa una mejora significativa sobre los datos de trimestres anteriores
- El tráfico internacional comenzó a recuperarse durante el tercer trimestre de 2003, lo que permitió aumentar la oferta en casi un 2% y al mismo tiempo mejorar el coeficiente de ocupación de pasaje en 1,4 puntos porcentuales. En agosto Iberia registró el nivel de ocupación más alto de su historia.
- La eficiente gestión de la capacidad, junto con el buen comportamiento de los ingresos de terceros por servicios de handling y mantenimiento, han permitido limitar la caída del ingreso medio por AKO al 4,8% en el trimestre y al 2,5% en el acumulado a septiembre.
- La reducción de los costes unitarios se ha acelerado en paralelo en este tercer trimestre, fundamentalmente como consecuencia de una evolución más favorable de los gastos de personal, combustible y alquiler de flota, así como de los programas de reducción de costes en curso.
- Durante los nueve primeros meses del año 2003, Iberia alcanzó una puntualidad media del 83,7%, situándose entre las compañías de red europeas de mejor puntualidad.
- La evolución favorable del tráfico y las reservas en las últimas semanas parece indicar una consolidación de mejores perspectivas para lo que queda de ejercicio y permitiría alcanzar unos resultados ordinarios antes de impuestos por encima de los 150 millones de euros para el año 2003.

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

Miles de euros	Jul – Sep 2003	Jul – Sep 2002 (a)	%	Acumulado 2003	Acumulado 2002	%
<b>INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>1.229.108</b>	<b>1.266.429</b>	<b>-2,9</b>	<b>3.444.620</b>	<b>3.557.928</b>	<b>-3,2</b>
<b>Importe neto cifra de negocios</b>	<b>1.168.911</b>	<b>1.209.688</b>	<b>-3,4</b>	<b>3.283.541</b>	<b>3.405.981</b>	<b>-3,6</b>
Ingresos por pasaje (b)	962.141	1.025.089	-6,1	2.694.480	2.874.469	-6,3
Ingresos por carga	57.848	55.548	4,1	180.798	189.274	-4,5
Ingresos de handling	87.673	75.454	16,2	209.301	179.492	16,6
Asistencia técnica a compañías aéreas	20.419	21.384	-4,5	80.645	66.088	22,0
Otros ingresos	40.831	32.213	26,8	118.317	96.658	22,4
<b>Otros ingresos de explotación</b>	<b>60.197</b>	<b>56.741</b>	<b>6,1</b>	<b>161.080</b>	<b>151.947</b>	<b>6,0</b>
Ingresos por alquileres	1.900	1.643	15,7	5.434	6.016	-9,7
Ingresos por comisiones	34.369	30.761	11,7	90.301	78.986	14,3
Otros ingresos diversos	23.928	24.337	-1,7	65.345	66.945	-2,4
<b>GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>1.115.161</b>	<b>1.135.522</b>	<b>-1,8</b>	<b>3.309.447</b>	<b>3.325.226</b>	<b>-0,5</b>
<b>Aprovisionamientos</b>	<b>188.529</b>	<b>191.207</b>	<b>-1,4</b>	<b>563.359</b>	<b>549.796</b>	<b>2,5</b>
Combustible de aviones	140.439	135.710	3,5	415.100	399.161	4,0
Repuestos para flota aérea	31.116	37.944	-18,0	100.366	101.672	-1,3
Material de mayordomía	6.553	8.290	-20,9	19.661	23.400	-16,0
Otros aprovisionamientos	10.421	9.264	12,5	28.232	25.563	10,4
<b>Gastos de personal</b>	<b>354.960</b>	<b>355.670</b>	<b>-0,2</b>	<b>1.039.002</b>	<b>1.008.389</b>	<b>3,0</b>
Sueldos, salarios y asimilados	269.681	277.708	-2,9	788.187	771.599	2,1
Cargas sociales	85.280	77.962	9,4	250.814	236.790	5,9
<b>Dotaciones amortizaciones inmovilizado</b>	<b>43.084</b>	<b>41.318</b>	<b>4,3</b>	<b>128.260</b>	<b>123.258</b>	<b>4,1</b>
<b>Variación de las provisiones de tráfico</b>	<b>-87</b>	<b>1.785</b>	<b>-104,9</b>	<b>2.784</b>	<b>7.892</b>	<b>-64,7</b>
<b>Otros gastos de explotación</b>	<b>528.674</b>	<b>545.543</b>	<b>-3,1</b>	<b>1.576.043</b>	<b>1.635.890</b>	<b>-3,7</b>
Alquiler flota (c)	83.539	94.034	-11,2	270.058	291.071	-7,2
Leasing operativo flota de pasaje	80.645	90.512	-10,9	258.435	279.863	-7,7
Wet lease flota de pasaje	0	0	n.a.	0	5	-100,0
Alquiler de aviones de carga	2.895	3.522	-17,8	11.623	11.202	3,8
Alquileres varios	18.343	19.061	-3,8	56.525	57.189	-1,2
Mantenimiento flota aérea (subcontratos)	25.575	24.393	4,8	83.326	73.343	13,6
Gastos comerciales	111.082	121.743	-8,8	313.461	358.620	-12,6
Derechos por tráfico aéreo	94.517	91.781	3,0	271.258	272.386	-0,4
Tasas de navegación	66.954	61.901	8,2	191.191	172.154	11,1
Servicios a bordo	13.179	17.315	-23,9	40.650	52.330	-22,3
Gastos sistemas de reservas	29.149	28.690	1,6	99.288	99.183	0,1
Seguros	12.133	19.021	-36,2	39.471	60.488	-34,7
Otros gastos	74.203	67.604	9,8	210.813	199.126	5,9
<b>RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>113.948</b>	<b>130.907</b>	<b>-13,0</b>	<b>135.173</b>	<b>232.702</b>	<b>-41,9</b>

- (a) Las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los tres primeros trimestres del ejercicio 2002 han sido periodificadas de nuevo, con el fin de corregir el efecto producido por la venta de la compañía Binter Canarias, formalizada en julio de 2002. Por consiguiente, los importes del tercer trimestre de 2002 reflejados en esta cuenta no incluyen la regularización de los saldos semestrales 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.
- (c) El concepto “alquiler de flota” es utilizado para calcular los alquileres de flota capitalizados incluidos en la cifra de endeudamiento neto ajustado (ver notas explicativas en las páginas 3 y 4).

Miles de euros	Jul – Sep 2003	Jul – Sep 2002 (a)	%	Acumulado 2003	Acumulado 2002 (a)	%
<b>RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>113.948</b>	<b>130.907</b>	<b>-13,0</b>	<b>135.173</b>	<b>232.702</b>	<b>-41,9</b>
Ingresos financieros	21.045	21.294	-1,2	40.718	44.211	-7,9
Gastos financieros	22.828	11.390	100,4	42.591	30.870	38,0
Resultado por diferencias de cambio	30	-14.213	100,2	-2.820	-28.141	90,0
<b>RESULTADOS FINANCIEROS</b>	<b>-1.753</b>	<b>-4.309</b>	<b>59,3</b>	<b>-4.693</b>	<b>-14.800</b>	<b>68,3</b>
Particip. sociedades puestas en equivalencia	7.806	2.442	219,6	21.157	9.759	116,8
Amortiz. fondo de comercio consolidado	-1.653	-1.653	0,0	-4.960	-4.960	0,0
<b>RESULTADOS ACTIV. ORDINARIAS</b>	<b>118.348</b>	<b>127.387</b>	<b>-7,1</b>	<b>146.677</b>	<b>222.701</b>	<b>-34,1</b>
Ingresos extraordinarios	10.810	42.826	-74,8	43.443	47.410	-8,4
Gastos extraordinarios	13.351	34.962	-61,8	32.114	48.354	-33,6
<b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>-2.541</b>	<b>7.864</b>	<b>-132,3</b>	<b>11.330</b>	<b>-944</b>	<b>n.s.</b>
<b>RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>115.807</b>	<b>135.250</b>	<b>-14,4</b>	<b>158.007</b>	<b>221.757</b>	<b>-28,7</b>
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES	-35.560	-29.187	-21,8	-46.978	-46.601	-0,8
<b>RESULTADOS CONSOLIDADOS</b>	<b>80.247</b>	<b>106.064</b>	<b>-24,3</b>	<b>111.029</b>	<b>175.156</b>	<b>-36,6</b>
RDOS. ATRIB. SOCIOS EXTERNOS	704	881	-20,1	2.306	2.399	-3,9
RDOS. ATRIB. SOCIEDAD DOMINANTE	79.543	105.183	-24,4	108.723	172.758	-37,1

**Alquileres de flota capitalizados:** 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 4/3 el importe correspondiente a los primeros nueve meses del año (264.246 miles de euros, que resulta de sumar el gasto por leasing operativo más el 50% del gasto por alquiler de aviones de carga), obteniendo 352.328 miles de euros. 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	Sep – 2003	Dic – 2002
<b>BALANCE DE SITUACIÓN – ACTIVO</b>	<b>4.760.712</b>	<b>4.649.480</b>
<b>INMOVILIZADO NETO</b>	<b>2.534.599</b>	<b>2.460.329</b>
GASTOS DE ESTABLECIMIENTO	91	303
INMOVILIZADO INMATERIAL NETO	431.933	465.281
INMOVILIZADO MATERIAL NETO	1.265.137	1.168.015
INMOVILIZADO FINANCIERO NETO	485.871	474.999
<i>Préstamos Iberbuses</i>	169.971	188.853
<i>Bonos Iberbond</i>	33.150	34.320
<i>Otros</i>	282.750	251.826
DEUDORES L/P OPERACIONES TRAFICO	351.567	351.731
<b>FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN</b>	<b>99.751</b>	<b>104.711</b>
<b>GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>97.444</b>	<b>122.229</b>
<b>ACTIVO CIRCULANTE</b>	<b>2.028.918</b>	<b>1.962.211</b>
EXISTENCIAS NETAS	82.719	89.964
DEUDORES NETOS	705.762	587.622
ACCIONES DE LA SOCIEDAD DOMINANTE A CORTO PLAZO	29.559	31.896
INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	1.152.391	1.204.683
TESORERÍA	18.075	11.957
AJUSTES POR PERIODIFICACION ACTIVO	40.412	36.089
<b>BALANCE DE SITUACIÓN – PASIVO</b>	<b>4.760.712</b>	<b>4.649.480</b>
<b>FONDOS PROPIOS</b>	<b>1.390.695</b>	<b>1.317.737</b>
CAPITAL SOCIAL	712.110	712.110
RESERVAS SOCIEDAD DOMINANTE	410.014	302.433
RESERVAS SOCIEDADES CONSOLIDADAS	160.129	146.197
DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN	-281	-123
RESULTADOS ATRIBUIBLES A LA SOCIEDAD DOMINANTE	108.723	157.120
<b>SOCIOS EXTERNOS</b>	<b>9.244</b>	<b>9.242</b>
<b>DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CONSOLIDACIÓN</b>	<b>1.494</b>	<b>1.494</b>
<b>INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>58.642</b>	<b>70.475</b>
<b>PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS LARGO PLAZO</b>	<b>1.242.197</b>	<b>1.261.455</b>
<b>ACREEDORES A LARGO PLAZO</b>	<b>511.579</b>	<b>525.975</b>
EMISIÓN DE OBLIGACIONES Y OTROS VALORES NEGOCIABLES	50.106	22.573
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	438.226	480.105
<i>Principal leasing y otros</i>	367.593	392.392
<i>Intereses leasing</i>	70.633	87.713
OTROS ACREEDORES A LARGO PLAZO	23.247	23.297
<b>ACREEDORES A CORTO PLAZO</b>	<b>1.546.861</b>	<b>1.463.102</b>
EMISIÓN DE OBLIGACIONES Y OTROS VALORES NEGOCIABLES	7.524	7.524
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	93.126	102.011
<i>Principal leasing y otros</i>	77.080	79.383
<i>Intereses leasing</i>	16.046	22.628
OTROS ACREEDORES A CORTO PLAZO	1.445.699	1.352.850
AJUSTES POR PERIODIFICACION PASIVO	512	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 septiembre de 2003 el cálculo es el siguiente: 6% de 169.971 miles de € x 7 = 71.388 miles de € ó x 8 = 81.586 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	Sep - 2003
<b>E.O.A.F. APLICACIÓN DE FONDOS</b>	
VARIACIÓN GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	-24.785
VARIACIÓN GASTOS DE ESTABLECIMIENTO Y FORMALIZACIÓN DEUDAS	-212
INVERSIÓN EN INMOVILIZADO	501.621
VARIACIÓN EN PARTICIPACION SOCIEDADES ASOCIADAS	-4.960
DIVIDENDOS	38.339
CANCELACIÓN/TRASPASO DEUDA	179.924
APLICACIÓN PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	108.356
VARIACIÓN CAPITAL CIRCULANTE NETO	-25.937
<b>APLICACIONES. TOTALES</b>	<b>772.346</b>
<b>E.O.A.F. ORIGEN DE FONDOS</b>	
AUTOFINANCIACIÓN BRUTA	342.692
VARIACIÓN INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	-11.833
DESINVERSIÓN (V.C.N. INMOVILIZADO MATERIAL/INMATERIAL)	250.979
DESINVERSIÓN (V.C.N. INMOVILIZADO FINANCIERO)	31.289
OBTENCIÓN PASIVO REMUNERADO	156.643
OTROS AJUSTES A RESULTADOS	2.576
<b>ORIGEN DE FONDOS. TOTALES</b>	<b>772.346</b>

## Estadísticas operativas

GRUPO IBERIA (a) (b)	Jul – Sep 2003	Jul – Sep 2002 (a)	%	Acumulado 2003	Acumulado 2002	%
<b>TRÁFICO</b>						
TKO (Millones)	1.658	1.639	1,2	4.665	4.731	-1,4
TKT (Millones)	1.268	1.231	3,0	3.420	3.394	0,8
Coefficiente de Ocupación (%)	76,5	75,1	1,3 p.	73,3	71,7	1,6 p.
<b>PASAJE REGULAR</b>						
<b>Pasajeros (miles)</b>	<b>7.073</b>	<b>6.837</b>	<b>3,5</b>	<b>19.264</b>	<b>18.805</b>	<b>2,4</b>
Doméstico	3.866	3.687	4,9	10.931	10.462	4,5
Medio Radio	2.289	2.267	1,0	5.906	5.967	-1,0
Largo Radio	918	883	4,0	2.426	2.376	2,1
<b>AKO (Millones)</b>	<b>14.819</b>	<b>14.538</b>	<b>1,9</b>	<b>41.524</b>	<b>41.821</b>	<b>-0,7</b>
Doméstico	3.501	3.450	1,5	9.985	9.941	0,4
Medio Radio	3.807	3.804	0,1	10.831	10.770	0,6
Largo Radio	7.511	7.284	3,1	20.708	21.111	-1,9
<b>PKT (Millones)</b>	<b>11.846</b>	<b>11.421</b>	<b>3,7</b>	<b>31.285</b>	<b>30.783</b>	<b>1,6</b>
Doméstico	2.664	2.589	2,9	7.303	7.092	3,0
Medio Radio	2.852	2.825	1,0	7.317	7.409	-1,2
Largo Radio	6.329	6.007	5,4	16.666	16.282	2,4
<b>Coefficiente de Ocupación (%)</b>	<b>79,9</b>	<b>78,6</b>	<b>1,4 p.</b>	<b>75,3</b>	<b>73,6</b>	<b>1,7 p.</b>
Doméstico	76,1	75,1	1,0 p.	73,1	71,3	1,8 p.
Medio Radio	74,9	74,3	0,7 p.	67,6	68,8	-1,2 p.
Largo Radio	84,3	82,5	1,8 p.	80,5	77,1	3,4 p.
<b>CARGA</b>						
Toneladas de carga	49.501	49.506	-0,0	150.389	154.765	-2,8
TKO (Millones)	325	330	-1,7	928	968	-4,1
TKT (Millones)	202	203	-0,6	605	624	-3,1
Coefficiente de Ocupación (%)	62,2	61,5	0,7 p.	65,2	64,5	0,7 p.
<b>INGRESOS DE PASAJE</b>						
Total Euros (Miles)	905.608	946.639	-4,3	2.498.820	2.673.643	-6,5
Ingreso Medio / AKO (cént. €)	6,11	6,51	-6,1	6,02	6,39	-5,9
Ingreso Medio / PKT (cént. €)	7,65	8,29	-7,8	7,99	8,69	-8,0

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	Jul – Sep 2003	Jul – Sep 2002 (a)	%	Acumulado 2003	Acumulado 2002 (a)	%
<b>Ratios unitarios (céntimos de €por AKO)</b>						
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	8,29	8,71	-4,8	8,30	8,51	-2,5
COSTE DE EXPLOTACIÓN	7,53	7,81	-3,7	7,97	7,95	0,2
Combustible	0,95	0,93	1,5	1,00	0,95	4,7
Mantenimiento de flota	0,38	0,43	-10,8	0,44	0,42	5,7
Repuestos de flota	0,21	0,26	-19,5	0,24	0,24	-0,6
Mantenimiento (subcontratos)	0,17	0,17	2,9	0,20	0,18	14,4
Personal	2,40	2,45	-2,1	2,50	2,41	3,8
Gastos comerciales	0,75	0,84	-10,5	0,75	0,86	-12,0
Alquiler flota aérea	0,56	0,65	-12,8	0,65	0,70	-6,6
Derechos de tráfico aéreo	0,64	0,63	1,0	0,65	0,65	0,3
Tasas de navegación	0,45	0,43	6,1	0,46	0,41	11,9
Resto	1,40	1,46	-4,4	1,51	1,55	-2,8
Gasto comercial neto sobre ingresos por tráfico de pasaje y carga (%) (b)	7,5	8,4	-10,7	7,8	9,1	-15,0
<b>Productividad</b>						
Utilización media de flota (horas / avión / día)	9,00	9,04	-0,4	8,75	8,80	-0,6
Plantilla equivalente	27.055	26.462	2,2	26.229	25.824	1,6
AKOs por empleado	548	549	-0,3	1.583	1.619	-2,2
AKOs por empleado de Tierra	718	725	-1,0	2.088	2.151	-2,9
AKOs por empleado Tierra (sin handling)	1.312	1.275	2,9	3.655	3.629	0,7
Horas bloque por tripulante técnico	64,8	65,8	-1,5	185,7	188,0	-1,2
Horas bloque por tripulante auxiliar	28,2	27,5	2,4	82,5	79,9	3,3

(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)	Septiembre 2003	Diciembre 2002 (b)	Septiembre 2002
<b>Largo radio</b>	<b>27</b>	<b>26</b>	<b>26</b>
Propiedad	5	6	5
Leasing financiero	0	0	0
Leasing operativo	22	20	21
Wet lease	0	0	0
<b>Corto y medio radio</b>	<b>121</b>	<b>120</b>	<b>118</b>
Propiedad	43	42	42
Leasing financiero	12	13	13
Leasing operativo	66	65	63
Wet lease	0	0	0
<b>Total</b>	<b>148</b>	<b>146</b>	<b>144</b>
Propiedad	48	48	47
Leasing financiero	12	13	13
Leasing operativo	88	85	84
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.



## Comportamiento operativo y financiero

### Resultados del Grupo Iberia

Iberia logró unos beneficios procedentes de las actividades ordinarias de 118,3 millones de euros durante el tercer trimestre de 2003, tan sólo 9 millones por debajo del resultado alcanzado durante el mismo periodo del año anterior, descontado el resultado de Binter Canarias, a efectos de homogeneizar las comparaciones.

El EBITDAR generado por la Compañía ascendió a 240,6 millones de euros, importe que representa un margen sobre ingresos del 19,6%, frente al 21% alcanzado un año antes.

Los resultados de explotación alcanzaron los 113,9 millones de euros, 17 millones menos con relación a los beneficios alcanzados durante el tercer trimestre de 2002 y el margen de explotación se situó en un 9,3%, frente a un 10,3% del año anterior.

Los ingresos de explotación fueron inferiores en un 2,9% respecto al mismo periodo de 2002 debido fundamentalmente a un descenso del 6,1% en los ingresos de pasaje. La fuerte competencia en los mercados, sobre todo europeos, en combinación con la apreciación del euro fueron los factores determinantes de una caída del 7,8% en el ingreso medio por PKT que explica fundamentalmente dicho descenso. No obstante, la evolución de la paridad euro/dólar tuvo un efecto neto favorable en los resultados, pues contribuyó – junto a las medidas de ahorro implantadas – a la reducción de los gastos de explotación, que disminuyeron un 1,8% respecto al tercer trimestre de 2002, a pesar del crecimiento de la oferta (1,9%) y de los incrementos registrados en el precio del combustible y en las tasas de navegación aérea. Así, el coste de explotación unitario se situó en 7,53 céntimos de euro por AKO, disminuyendo en un 3,7% con relación al año anterior.

El beneficio neto después de impuestos y minoritarios en el trimestre fue de 79,5 millones de euros, disminuyendo en 25,6 millones con relación a los beneficios registrados en 2002

En referencia a los resultados acumulados a septiembre de 2003, los beneficios consolidados después e impuestos y minoritarios se situaron en 108,7 millones de euros, 64 millones por debajo de los beneficios alcanzados durante los nueve primeros meses del ejercicio anterior.

El EBITDAR generado fue de 533,5 millones de euros, importe que representa un margen sobre ingresos del 15,5%, disminuyendo en 2,7 puntos porcentuales con relación al margen alcanzado un año antes. Iberia logró un beneficio de explotación de 135,2 millones de euros, frente a los 232,7 millones de beneficios alcanzados en el periodo enero-septiembre de 2002. La reducción del 3,2% en los ingresos de explotación, motivada fundamentalmente por una caída del 8% en el ingreso medio de pasaje, fue parcialmente compensada por el buen comportamiento de los gastos de explotación, que disminuyeron en un 0,5% respecto a 2002, a pesar del aumento de precios, sobre todo en los casos del combustible (casi un 22%) y de las tasas de navegación. La apreciación del euro frente al dólar (en torno al 16% respecto a la paridad media de los nueve primeros meses de 2002) contribuyó significativamente a la disminución tanto de los ingresos como de los costes durante el 2003, teniendo un efecto neto beneficioso en los resultados de Iberia.

El resultado antes de impuestos registró unos beneficios de 158 millones de euros en el periodo enero-septiembre de 2003, frente a los 221,8 millones de beneficios alcanzados en el año anterior.

### Producción y demanda

Durante el tercer trimestre de 2003, la demanda en el sector de transporte aéreo de pasajeros tuvo un mejor comportamiento que en la primera mitad del año, gracias a la mejora en las condiciones del entorno. En línea con la evolución del mercado, Iberia incrementó su oferta en un 1,9% con relación a 2002, frente a la prudente reducción del 2,1% del primer semestre. El tráfico de Iberia continuó la tendencia positiva que había iniciado en meses precedentes, aumentando en un 3,7% en el conjunto de la red. Además, se logró un incremento del número de pasajeros y el factor de ocupación en los tres sectores. Debe destacarse que Iberia registró el nivel de ocupación más alto de su historia en el mes de agosto.

En el mercado doméstico, el número de pasajeros-kilómetros transportados (PKTs) aumentó en un 2,9% con relación al tercer trimestre de 2002, un crecimiento similar al del primer semestre del año. La oferta tuvo un incremento medio del 1,5% en el tercer trimestre, registrando una subida del 4,1% en el mes de agosto, la más elevada de todo el año. Iberia ha continuado desarrollando principalmente las rutas que enlazan Madrid y Barcelona con otros puntos de la Península, mientras que ha recortado capacidad en determinados enlaces con las Islas Canarias, por ser menos rentables. El coeficiente de ocupación mejoró en 1 punto porcentual respecto al año anterior, elevándose hasta el 76,1%.



En el sector de medio radio, Iberia continuó ajustando su oferta a la distinta evolución de cada mercado durante el tercer trimestre del año, gestionando la fuerte competencia existente en muchas rutas de Europa. En consecuencia, el número de asientos-kilómetros ofertados (AKOs) se mantuvo prácticamente en el mismo nivel del año anterior (0,1%), mientras que la demanda aumentaba un 1,0% respecto a 2002. Un mejor comportamiento del tráfico internacional en la mayor parte de los mercados respecto al primer semestre del año, junto a ajustes selectivos de capacidad, llevaron a una subida de 0,7 puntos en el coeficiente de ocupación, que alcanzó el 74,9%. En concreto, Austria, Dinamarca, Holanda, Irlanda, Israel, Marruecos y Reino Unido fueron los mercados que tuvieron un mejor comportamiento en cuanto a ocupación durante este periodo.

En las rutas de largo radio, especialmente en el Atlántico Sur, es donde se produce la mayor progresión tanto con relación al tercer trimestre de 2002 como al primer semestre de 2003. La capacidad aumentó un 3,1% con relación al mismo periodo del año anterior, y el tráfico lo hizo en un 5,4%. Así, el coeficiente de ocupación subió 1,8 puntos, situándose en el 84,3%. Los fuertes incrementos de oferta en Chile y, sobre todo, en Argentina tuvieron una excelente respuesta por parte de la demanda, creciendo también el tráfico en Brasil. Como consecuencia de la buena evolución en los mercados citados, el número de PKTs aumentó más de un 27% en el Atlántico Sur, y el coeficiente de ocupación mejoró 5,4 puntos respecto al año anterior, hasta alcanzar el 85,9%. Este mismo nivel se registro en el Atlántico Norte, con una mejora de 3,6 puntos porcentuales. En referencia al Atlántico Medio, Iberia también realizó ajustes específicos en la oferta para adaptarse al desigual comportamiento de los mercados. Así, retiró oferta de Cuba, República Dominicana y Venezuela, incrementándola en México, donde la demanda mostró un notable crecimiento. En el conjunto de Centroamérica, con una oferta similar a la de 2002, el coeficiente de ocupación bajó 0,9 puntos, situándose en el 82,6%.

En el acumulado de los nueve primeros meses, el coeficiente de ocupación de pasaje mejoró en 1,7 puntos con relación al año anterior. La oferta disminuyó en un 0,7% debido, sobre todo, a la reducción registrada en las rutas de largo radio durante el primer semestre, aumentando el número de PKTs en un 1,6% gracias, principalmente, a un crecimiento estable del tráfico doméstico - en torno a un 3,0% a lo largo de los nueve primeros meses del año - y al fuerte incremento de la demanda en el Atlántico Sur durante el tercer trimestre. De esta forma, entre las grandes compañías de red europeas, Iberia logró la mayor subida en volumen de tráfico y fue la única que mejoró su coeficiente de ocupación durante los tres primeros trimestres de 2003.

En referencia al tráfico de carga, las toneladas-kilómetros transportadas disminuyeron un 0,6% en el tercer trimestre y un 3,1% en los nueve primeros meses de 2003 con relación al año anterior, mejorando en ambos casos el coeficiente de ocupación de carga en 0,7 puntos. El comportamiento del negocio de carga de Iberia durante el tercer trimestre de 2003 refleja alentadores signos de recuperación frente a meses anteriores.

## **Ingresos de explotación**

El Grupo Iberia obtuvo unos ingresos de explotación de 1.229,1 millones de euros durante del tercer trimestre de 2003, un 2,9% por debajo de la cifra obtenida durante el mismo periodo del año anterior. Esta disminución es menor que la registrada en el segundo trimestre (un 5,0%) debido, principalmente, a la evolución positiva del tráfico internacional.

Los ingresos de pasaje generados por la actividad del periodo disminuyeron un 4,3% respecto a 2002. El aumento del volumen de tráfico en un 3,7%, gracias principalmente a la mejora del coeficiente de ocupación, compensó parcialmente el mal comportamiento del ingreso medio por PKT (yield), que cayó un 7,8%. La apreciación del euro frente a otras monedas, en particular el dólar, aunque tuvo un efecto favorable en los resultados, fue la causa del 39% de la reducción del yield de pasaje; mientras que la presión competitiva sobre los precios explica el resto de la diferencia. El ingreso de pasaje unitario se situó en 6,11 céntimos de euro por AKO, bajando un 6,1% respecto al tercer trimestre del ejercicio anterior.

Durante el tercer trimestre la cifra de ingresos de pasaje del sector doméstico se mantuvo con relación a 2002, porque el incremento de la demanda (un 2,9% en términos de PKTs) equilibró la pérdida producida por la disminución del yield, cuyo comportamiento - no obstante - mejoró respecto al primer semestre. Por el contrario, el crecimiento del tráfico internacional sólo pudo compensar parcialmente la persistente caída del yield, siendo la depreciación del dólar el principal motivo de su descenso en los vuelos de largo radio, mientras que la sobrecapacidad, la fuerte competencia y la disminución del tráfico de negocios explican casi el 80% de la reducción del yield en el sector de medio radio internacional.

El importe agregado de los ingresos de pasaje generados por la actividad del tercer trimestre y de los ingresos derivados de la cancelación de anticipos de clientes y de otras regularizaciones se elevó a 962,1 millones de euros, disminuyendo un 6,1% con relación al año anterior.

Los ingresos de carga aumentaron en 2,3 millones de euros, un 4,1% con relación al año anterior debido al mejor comportamiento del negocio y al aumento de los ingresos generados por la compañía dependiente CACESA.

Los ingresos de handling subieron 12,2 millones de euros, un 16,2% con relación a 2002 por el incremento de la actividad para terceros (un 7,8% medida en aviones ponderados atendidos), la facturación de servicios adicionales y el incremento del ingreso unitario.

Los ingresos por mantenimiento disminuyeron un 4,5% en el trimestre. Esta disminución contrasta con los incrementos que venían produciéndose en trimestres anteriores consecuencia del adelantamiento a la primera parte del año de algunos trabajos y servicios para las Fuerzas Armadas y que en el 2002 se repartieron de forma homogénea durante todo el año. También registraron aumentos significativos los ingresos por comisiones, 3,6 millones de euros por encima del importe correspondiente al año anterior, debido principalmente al aumento de las comisiones derivadas de las ventas de pasaje por otras compañías, de los acuerdos de código compartido y de franquicias.

En referencia a las cifras del periodo enero-septiembre de 2003, los ingresos de explotación consolidados disminuyeron en 113,3 millones de euros con relación al año anterior, lo que representa una bajada del 3,2%. Los ingresos por tráfico de pasaje y carga (cuyo importe acumulado representa el 83,5% de todos los ingresos operativos) descendieron en 188,5 millones de euros, caída que fue parcialmente compensada con el aumento de 75,2 millones de euros en el agregado del resto de los ingresos. Teniendo en cuenta que la reducción de oferta – medida en AKOs – fue del 0,7% durante dicho periodo, el ingreso de explotación unitario descendió un 2,5%, situándose en 8,30 céntimos de euro por AKO.

Los ingresos de pasaje generados por la actividad se situaron en 2.498,8 millones de euros, disminuyendo en un 6,5% con relación a los nueve primeros meses de 2002; la apreciación del euro motivó 2,8 puntos porcentuales de esa reducción y la caída de precios 5,0 puntos, mientras que el aumento de tráfico por mejora en el nivel de ocupación compensó una parte de esa pérdida (1,3 puntos). El ingreso de pasaje unitario (por AKO) se redujo en un 5,9% con relación al dato correspondiente a los seis primeros meses del año anterior. Los ingresos de pasaje registraron una moderada reducción en el sector doméstico, próxima a un 2%; disminuyeron un 8,5% en los vuelos de largo radio, a causa sobre todo de la depreciación del dólar; y descendieron un 9,8% en el sector internacional de medio radio debido al efecto combinado de la caída de precios, la apreciación del euro y la debilidad de la demanda durante el primer semestre. Con todo ello, los ingresos de pasaje totales, incluyendo la cancelación de anticipos de clientes y otras partidas menores, disminuyeron en 180 millones de euros respecto al año anterior.

La depreciación del dólar frente al euro y la reducción del volumen de carga transportada, sobre todo en la primera parte del año, explican el descenso de los ingresos de carga en 8,5 millones de euros. Por el contrario, otras partidas de ingresos consiguieron aumentos significativos, destacando: los ingresos de handling, que subieron 29,8 millones de euros gracias a los incrementos de la actividad para terceros y del ingreso medio; los ingresos por servicios de mantenimiento a terceros, 14,6 millones de euros, fundamentalmente por el aumento de los trabajos de motor para terceros; y los ingresos por comisiones, que se incrementaron en 11,3 millones de euros.

## **Gastos de explotación**

Los gastos de explotación disminuyeron un 1,7% durante el tercer trimestre de 2003 con relación al año anterior, a pesar de los elevados incrementos de precio, sobre todo en las tasas de navegación y en el combustible, y del aumento de actividad (1,9% en términos de AKOs). Los principales factores que contribuyeron a ese descenso fueron: la depreciación del dólar, la bajada de los costes comerciales, los ahorros producidos por la aplicación del Expediente de Regulación de Empleo (ERE) y por la implantación de los programas de racionalización de inversiones y gastos (PROICO), la reducción de los tipos de interés y, finalmente, diversas medidas implantadas en el servicio a bordo. El coste de explotación unitario (por AKO) del Grupo Iberia bajó un 3,7% respecto al obtenido durante el tercer trimestre de 2002 (en términos homogéneos, sin incluir Binter Canarias). Esta reducción del coste unitario contrasta con el incremento que se había registrado en el primer semestre del año (un 2,4% respecto a 2002), lo que pone de manifiesto la constante y exigente política de actuación sobre los costes desarrollada por la compañía.

Durante el periodo julio-septiembre de 2003, la plantilla de Iberia, L.A.E. se incrementó un 2,3%, situándose en 25.270 empleados equivalentes, aumentando el personal de vuelo en un 0,2% y el personal de tierra en un 3,1%. Esta última variación fue motivada por el crecimiento de la plantilla de handling en un 8,0%, fundamentalmente mediante contratos temporales, exigido por el fuerte aumento de la producción a terceros y por la realización de nuevos servicios, básicamente de seguridad. Si excluimos el personal de handling, el resto de la plantilla equivalente de tierra de la compañía matriz disminuyó un 1,3% con relación al año anterior. La plantilla de tripulantes técnicos aumentó un 3,1% respecto al tercer trimestre de 2002, debido a la incorporación de segundos pilotos con la necesaria antelación para atender el esperado incremento de actividad de la compañía en el futuro, de acuerdo a las previsiones del Plan Director. Por su parte, la tripulación auxiliar de vuelo disminuyó un 1,1%, lo que posibilitó incrementar la productividad de este colectivo en un 2,4%.

La plantilla equivalente del Grupo Iberia alcanzó los 27.055 empleados, subiendo un 2,2% respecto a 2002. El crecimiento de la plantilla de handling de Iberia, L.A.E. (que no genera AKOs) es el motivo fundamental de la caída de la productividad de la plantilla de tierra del Grupo en un 1,0% (en términos de AKOs por empleado). Si excluimos a los empleados del área de handling, la productividad del personal de tierra se incrementa en un 2,9% con relación al tercer trimestre del año anterior.

En el tercer trimestre de 2003, los gastos de personal se situaron en 355 millones de euros, disminuyendo en 0,7 millones respecto al mismo periodo de 2002. La aplicación del ERE ha producido un efecto muy favorable en el “mix” salarial, que compensa los incrementos derivados del aumento en la plantilla equivalente, las subidas salariales por IPC, la previsión de paga por mejora de resultados de 2003 y los deslizamientos. El coste unitario por AKO de personal descendió un 2,1%.

El gasto de combustible subió 4,3 millones de euros, un 3,5% con relación al tercer trimestre de 2002, motivado principalmente por el aumento de actividad (un 2,3% en términos de horas bloque). El incremento del precio en dólares - aún con el favorable efecto de las coberturas realizadas - superó en más de un 15% al precio medio del mismo periodo del año anterior, pero fue prácticamente compensado por el ahorro derivado de la depreciación del dólar frente al euro.

Durante el tercer trimestre de 2003, el gasto de alquiler de flota se reduce en 10,5 millones de euros, un 11,2% con relación al año anterior, principalmente por la reducción de los tipos de interés y la depreciación del dólar frente al euro, cuyo efecto agregado favorable superó el incremento de gasto por volumen (a 30 de septiembre había cuatro unidades más de flota en arrendamiento operativo que un año antes). De esta forma, el coste unitario de alquiler de flota disminuyó en un 12,8%. La utilización media diaria de los aviones se situó en nueve horas bloque, nivel similar al del año anterior.

Los gastos comerciales registraron un descenso de un 8,8% respecto al tercer trimestre de 2002, que procede de la reducción de gastos por comisiones básicas e incentivos variables sobre ventas de pasaje. Es una diferencia menor a la contabilizada durante el trimestre precedente, porque el actual marco retributivo a las agencias de viaje españolas comenzó a aplicarse el 1 de junio de 2002. Con todo ello, el ratio de gastos comerciales netos sobre ingresos de tráfico bajó 0,9 puntos porcentuales con relación a 2002, situándose en el 7,5%.

El gasto por derechos de tráfico aéreo se situó en 94,5 millones de euros, subiendo un 3% debido a los incrementos de precios en tasas de aterrizaje y servicios de handling y, en menor medida, por el crecimiento de la actividad. Este último factor también influyó en el aumento del gasto por tasas de navegación, que fue de 5,1 millones de euros, un 8,2% durante el tercer trimestre, pero que fue originado fundamentalmente por el notable incremento de precios en las ayudas a la navegación aérea aplicadas por Eurocontrol desde enero de 2003, así como por la subida de las tarifas de aproximación que cobran los aeropuertos españoles. El coste unitario por AKO de los derechos por tráfico aéreo subió un 1,0% y el de las tasas de navegación lo hizo en un 6,1%, ambos con relación a 2002.

El importe agregado de los costes de mantenimiento (consumo de repuestos, subcontratos y dotación para el fondo de grandes reparaciones) se elevó a 56,7 millones de euros, descendiendo 5,6 millones, un 9,1% respecto al año anterior debido, principalmente, a la aplicación de provisiones que habían sido constituidas para cubrir la posible obsolescencia de ciertos repuestos de flota. El coste de mantenimiento unitario (por AKO) disminuye en un 10,8% con relación al tercer trimestre del año anterior.

La dotación para amortizaciones se elevó a 43 millones de euros en el periodo julio-septiembre de 2003, situándose 1,8 millones por encima de la cifra del año anterior, aumentando las dotaciones a elementos de flota y aplicaciones informáticas.

El importe agregado del resto de los conceptos de gasto operativo de la cuenta presentada en este informe totalizó 163,9 millones de euros, disminuyendo en 7,1 millones (un 4,2%) con relación al tercer trimestre del año anterior. Dentro de este grupo, destacan los descensos de gasto registrados en seguros y en servicios a bordo, que fueron de 6,9 y 4,1 millones de euros respectivamente.

En referencia a los gastos de explotación acumulados del periodo enero-septiembre de 2003, totalizaron 3.309,4 millones de euros, disminuyendo en 15,8 millones, un 0,5% con relación al mismo periodo del año anterior. Los factores que contribuyeron en mayor medida al descenso de los gastos fueron: la favorable apreciación del euro; la reducción de las comisiones e incentivos variables a las agencias de viaje; la bajada de precios en las nuevas pólizas de los seguros de vuelo; y la aplicación del ERE y de diversos programas de ahorro. Por el contrario, los elementos que originaron mayores aumentos del gasto fueron: los incrementos de precios en costes externos, principalmente combustible y tasas de navegación; el aumento de recursos para generar mayores ingresos (handling y mantenimiento); y la aplicación de los incrementos salariales establecidos en los convenios laborales. Con todo ello, el coste unitario de explotación - 7,97 céntimos de euro por AKO - permaneció prácticamente en el mismo nivel del año anterior.

Durante los nueve primeros meses del presente ejercicio, el número total de empleados que causaron baja por haberse acogido a la extensión del ERE para el año 2003 o a la prorroga del ERE, se eleva a 485 personas, habiendo sido ya aceptadas pero aún no realizadas otras 37 bajas. Pese a ello, la plantilla equivalente del Grupo Iberia aumentó en 405 empleados (un 1,6%) con relación al año anterior, debido a: una subida del 7,6% en el área de handling de Iberia, motivada principalmente por el incremento de actividad a terceros; y, en menor medida, a la incorporación de segundos pilotos para hacer frente al crecimiento previsto de la actividad de vuelo. Si excluimos al personal de handling, la plantilla del colectivo de tierra del Grupo Iberia disminuyó en un 1,4%, aumentando su productividad un 0,7% en términos de AKOs por empleado. También aumentó la productividad del colectivo de auxiliares de vuelo en un 3,3% respecto a 2002.

Los gastos de personal superaron en 30,6 millones de euros al importe de los nueve primeros meses de 2002, lo que supone un incremento del 3,0%. La aplicación del ERE ha producido un efecto favorable significativo en el “mix” salarial (-5,4%), compensando parte de los aumentos de gastos originados principalmente por: la revisión salarial del 3,5%, que corresponde al IPC previsto para el año 2003 más la diferencia entre el IPC real de 2002 (4,0%) y el dotado hasta septiembre del pasado año (3,5%); el pago adicional (no consolidable) por consecución de resultados en 2002; la previsible paga de mejora de resultados en 2003; el incremento de la plantilla del Grupo (1,6%); y los deslizamientos.

El gasto de combustible aumentó en 15,9 millones de euros, un 4,0% respecto al año anterior, como consecuencia principalmente del incremento del precio (un 21,7%, una vez aplicadas las coberturas) compensado parcialmente por la depreciación del dólar. El gasto por tasas de navegación aérea subió 19 millones de euros (un 11,1%) debido, principalmente, a los fuertes incrementos de tarifas aplicados por Eurocontrol y a la subida de las tarifas de aproximación. El gasto total de mantenimiento de flota (consumos, subcontratación de servicios y dotaciones) aumentó en 8,7 millones de euros (un 5%), debido principalmente al aumento de servicios a terceros.

Iberia disminuyó los gastos comerciales un 12,6% con relación a los nueve primeros meses de 2002, de modo que el coste comercial neto sobre ingresos de tráfico mejoró 1,3 puntos porcentuales, situándose en el 7,8%. Los gastos por alquiler de flota descendieron un 7,2% pese al aumento del número de aviones arrendados, favorecido por la depreciación del dólar y, sobre todo, por la reducción de los tipos de interés. El importe de los seguros también se redujo en 21 millones de euros (un 34,7%) con relación a 2002. Otras partidas de gasto que registraron un destacado descenso fueron el servicio a bordo, que bajó 11,7 millones de euros (un 22,3%) y el consumo de material de mayordomía, que disminuyó en 3,7 millones de euros (un 16%), en ambos casos debido a la implantación de medidas relacionadas con diversos programas de reducción de costes y con el nuevo diseño del servicio en los vuelos de corto y medio radio. Por el contrario, el importe agregado del epígrafe “Otros gastos de explotación” se situó 11,7 millones de euros (un 5,9%) por encima del coste registrado en el periodo enero-septiembre de 2002, fundamentalmente por aumentos del gasto en servicios de seguridad y vigilancia, indemnizaciones y programas informáticos.

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

En el tercer trimestre de 2003 los resultados financieros reflejaron unas pérdidas de 1,8 millones de euros, en comparación a unas pérdidas de 4,3 millones del año anterior. El resultado neto por diferencias de cambio alcanzó un saldo equilibrado, en comparación a las pérdidas por importe de 14 millones de euros registradas en el periodo julio-septiembre de 2002 como consecuencia de la crisis de Argentina.

Los gastos financieros generados por la deuda de balance de la Compañía ascendieron a 8,4 millones de euros, siendo un 25% menores que en el mismo periodo del ejercicio anterior debido fundamentalmente a inferiores tipos de interés. El epígrafe de gastos financieros empeoró, sin embargo, en 11,4 millones de euros ya que incorpora las dotaciones realizadas para provisionar la participación de Iberia en las empresas Opodo y Cordiem (12 y 2,4 millones de euros, respectivamente). Los ingresos financieros del tercer trimestre de 2003 recogen la plusvalía bruta generada por las ventas de la marca Mundicolor y de la participación accionarial (un 18,7%) que Iberia poseía en Club Tiempo Libre. El importe de dicha plusvalía fue de 11,5 millones de euros y compensó la disminución producida en el resto de ingresos financieros respecto al tercer trimestre de 2002, que estuvo motivada por la reducción de los tipos de interés y diferencias en la periodificación de las participaciones en capital.

En el acumulado de los nueve primeros meses, el resultado financiero fue de 4,7 millones de euros de pérdidas, mejorando en 10,1 millones los resultados del año precedente, que también habían sido negativos. Los resultados por diferencias de cambio acumularon unas pérdidas de 2,8 millones de euros hasta septiembre de 2003, mejorando en 25,3 millones de euros con relación a las pérdidas de 2002, debido fundamentalmente al ya mencionado “efecto corralito” en Argentina. El epígrafe de gastos financieros registró un aumento de 11,7 millones de euros a causa, principalmente, de la provisión mencionada anteriormente, mientras que los ingresos financieros disminuyeron en 3,5 millones de euros respecto al año anterior, debido fundamentalmente a la bajada de los tipos de interés.

El Grupo Iberia obtuvo unos resultados extraordinarios de 2,5 millones de euros de pérdidas durante el tercer trimestre del presente ejercicio, frente a unos beneficios de 7,9 millones registrados durante el mismo periodo del año anterior (en este último se contabilizó tanto la plusvalía generada por la venta de Binter Canarias como la actualización al valor de mercado de las flotas B-727, DC-9 y DC-10). En el acumulado de los nueve primeros meses de 2003, el resultado extraordinario reflejó unos beneficios de 11,3 millones de euros, dando lugar a una diferencia positiva de 12,3 millones respecto al año anterior. La mayor parte de los ingresos y gastos extraordinarios recogidos durante 2003 proceden de operaciones relacionadas con la flota, destacando: la baja por ventas y donaciones de 21 aviones de las flotas DC-9 y B-727, que en las cuentas consolidadas del Grupo han generado un beneficio neto de 6,6 millones de euros; y la venta de la flota inactiva DC-10, que originó un beneficio de 9,6 millones de euros. Adicionalmente, cabe resaltar una pérdida de 4,7 millones de euros procedente de bajas en rotables y reparables y la plusvalía de 2,5 millones de euros por la venta de un local en Roma.

## **Endeudamiento neto / Capital**

El endeudamiento neto de balance continúa siendo negativo (es decir, el saldo disponible supera a la deuda remunerada), y su importe se sitúa en -668,2 millones de euros a 30 de septiembre de 2003. Las inversiones financieras temporales y tesorería han disminuido en 46,2 millones de euros respecto a diciembre de 2002, debido fundamentalmente al calendario de inversiones en nueva flota. La deuda remunerada, sin incluir los intereses del arrendamiento financiero, se sitúa en 502,3 millones de euros, un saldo similar al registrado en el balance a cierre del ejercicio 2002.

El endeudamiento neto ajustado, que incluye la capitalización de los arrendamientos operativos, disminuye un 8,3% respecto a diciembre de 2002 (en el caso de utilizar ocho como multiplicador en la capitalización) debido a la reducción del gasto de arrendamiento operativo de flota. El apalancamiento del Grupo Iberia, medido como endeudamiento neto ajustado sobre recursos totales, se sitúa en el 59,4%, disminuyendo 3,3 puntos porcentuales con relación al cierre del ejercicio 2002.

A 30 de septiembre de 2003, los recursos propios del Grupo Iberia superan los 1.390 millones de euros, un 5,5% por encima de la cifra a cierre de ejercicio.

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

En el mes de agosto, Iberia incorporó el segundo Airbus A340-600, de los tres que recibirá este año. Ambos aviones A-340-600 operan en régimen de arrendamiento operativo. Además, un avión B-757 que operaba en régimen de arrendamiento financiero pasó a ser propiedad de Iberia en el mes de septiembre. De este modo, a 30 de septiembre de 2003, la flota operativa del Grupo Iberia comprendía 148 aviones, de los cuales 48 estaban en propiedad, 12 en arrendamiento financiero y 88 en arrendamiento operativo.

## **Sociedades del Grupo**

Las compañías dependientes de Iberia, L.A.E. mantuvieron una estabilidad en los beneficios alcanzados durante los nueve primeros meses de 2003 respecto a los resultados del año anterior. Así, el beneficio antes de impuestos de Savia se situó en 8,5 millones de euros, mientras que había alcanzado un resultado de 8,7 millones de euros durante el mismo periodo de 2002. Por su parte, Iber-Swiss obtuvo un beneficio antes de impuestos en 3,4 millones de euros, disminuyendo en 0,3 millones de euros respecto al año anterior. Cacesa registró un beneficio antes de impuestos de 0,6 millones de euros, mejorando ligeramente con relación a la cifra alcanzada durante el periodo enero-septiembre de 2002.

Madrid, 13 de noviembre de 2003