

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

Informe cuarto trimestre
Resumen

GRUPO IBERIA	(Miles de euros)	Oct – Dic 2003	Oct – Dic 2002	%	Acumulado 2003	Acumulado 2002	%
Ingresos de explotación		1.174.708	1.141.604	2,9	4.619.329	4.699.532	-1,7
Gastos de explotación		1.149.201	1.125.199	2,1	4.458.648	4.450.425	0,2
Resultados explotación–EBIT		25.507	16.405	55,5	160.680	249.107	-35,5
BAIAR – EBITDAR		167.181	157.775	6,0	700.673	804.806	-12,9
Resultado Neto Consolidado		34.823	-15.332	n.s.	145.852	159.825	-8,7
Fondos propios (a)		---	---	---	1.432.761	1.317.737	8,7
Endeudamiento neto balance (a)		---	---	---	-938.181	-714.768	31,3
Endeudamiento neto ajustado x 7 (a)		---	---	---	1.491.005	1.848.275	-19,3
Endeudamiento neto ajustado x 8 (a)		---	---	---	1.842.768	2.219.327	-17,0
AKOs (millones) (b)		14.621	13.584	7,6	56.145	55.405	1,3
PKTs (millones) (b)		10.815	9.686	11,7	42.100	40.470	4,0
Coefficiente de ocupación (%) (b)		74,0	71,3	2,7 p.	75,0	73,0	1,9 p.
Ingresos de pasaje (b)		857.973	807.750	6,2	3.356.794	3.481.392	-3,6
Ingreso de pasaje por PKT (cént. €) (b)		7,93	8,34	-4,9	7,97	8,60	-7,3
Ingreso de explotación por AKO (cént. €)		8,03	8,40	-4,4	8,23	8,48	-3,0
Coste de explotación por AKO (cént. €)		7,86	8,28	-5,1	7,94	8,03	-1,1
Coste explot. (exc. fuel) por AKO (cént. €)		6,89	7,15	-3,6	6,95	7,03	-1,2

Número de acciones a 31-dic: 919.016.894 en 2003 y 912.962.035 en 2002

(a) Diciembre 2003 v Diciembre 2002. Ver notas páginas 3 y 4. (b) Datos correspondientes a Iberia, L.A.E.

Hechos destacables

- Iberia obtuvo en el 4º trimestre del año un Beneficio de Explotación de 25,5 mill € un 55% superior al alcanzado en el mismo periodo de 2002.
- En este trimestre la compañía incrementó su capacidad en un 7,6% mejorando, al mismo tiempo, el coeficiente de ocupación en sus tres mercados estratégicos y en promedio 2,7 puntos porcentuales. Los ingresos unitarios se redujeron un 4,4% presionados en parte por la debilidad del dólar y los ingresos de explotación totales subieron un 2,9%.
- Los costes unitarios de explotación se redujeron un 5,1% con descensos significativos en algunas áreas como Combustible y Alquiler de Flota entre otras. Se han producido, en paralelo, progresos en los niveles de utilización de flota y productividad de la plantilla y se han alcanzado acuerdos en las áreas comercial y de catering que permitirían cumplir los objetivos previstos del Plan Director 03-05.
- La eficiente gestión de Iberia para adaptar su capacidad a la evolución del mercado se tradujo en mejoras en el coeficiente de ocupación de pasaje a lo largo de todo el año. En el acumulado anual el coeficiente mejoró 1,9 puntos porcentuales, subiendo hasta el 75,0%, un nivel récord en la historia de la Compañía.
- En el conjunto del año Iberia obtuvo unos Resultados Netos de 145,8 mill de € inferiores al año anterior en sólo un 8,7% y que han permitido alcanzar un ROE del 10,1% en un entorno de negocio particularmente difícil.
- A lo largo del año 2003 disminuyó el endeudamiento neto ajustado en un 17% como consecuencia de la reducción en las cifras de rentas de alquiler de flota (a pesar de la incorporación de 7 nuevos aviones) y una política de inversiones contenida y soportada en la autofinanciación.
- Asimismo, se han puesto en marcha los planes de reducción de costes, redefinición de productos y mejora de la calidad del servicio, previstos en nuestro Plan Director y que ha permitido a Iberia terminar el año como la compañía de red más puntual de la AEA (puntualidad media del 83,8%).

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (no auditada)

Miles de euros	Oct – Dic 2003	Oct – Dic 2002	%	Acumulado 2003	Acumulado 2002	%
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	1.174.708	1.141.604	2,9	4.619.329	4.699.532	-1,7
Importe neto cifra de negocios	1.118.906	1.079.733	3,6	4.402.447	4.485.715	-1,9
Ingresos por pasaje (a)	920.957	901.469	2,2	3.615.437	3.775.939	-4,3
Ingresos por carga	74.059	64.127	15,5	254.857	253.401	0,6
Ingresos de handling	63.528	55.312	14,9	272.829	234.804	16,2
Asistencia técnica a compañías aéreas	23.351	25.245	-7,5	103.997	91.333	13,9
Otros ingresos	37.010	33.580	10,2	155.327	130.238	19,3
Otros ingresos de explotación	55.802	61.871	-9,8	216.882	213.818	1,4
Ingresos por alquileres	3.312	3.464	-4,4	8.746	9.480	-7,7
Ingresos por comisiones	30.642	29.536	3,7	120.943	108.521	11,4
Otros ingresos diversos	21.848	28.871	-24,3	87.193	95.816	-9,0
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	1.149.201	1.125.199	2,1	4.458.648	4.450.425	0,2
Aprovisionamientos	190.805	212.336	-10,1	754.164	762.132	-1,0
Combustible de aviones	141.741	154.080	-8,0	556.841	553.241	0,7
Repuestos para flota aérea	30.406	41.291	-26,4	130.772	142.963	-8,5
Material de mayordomía	7.315	7.488	-2,3	26.975	30.888	-12,7
Otros aprovisionamientos	11.344	9.478	19,7	39.576	35.040	12,9
Gastos de personal	363.729	345.345	5,3	1.402.731	1.353.734	3,6
Dotaciones amortizaciones inmovilizado	42.575	41.443	2,7	170.835	164.702	3,7
Variación de las provisiones de tráfico	4.415	5.441	-18,9	7.199	13.334	-46,0
Otros gastos de explotación	547.677	520.634	5,2	2.123.719	2.156.523	-1,5
Alquiler flota (b)	99.100	99.926	-0,8	369.157	390.997	-5,6
Leasing operativo flota de pasaje	94.750	93.907	0,9	353.185	373.770	-5,5
Wet lease flota de pasaje	0	0	n.a.	0	5	-100,0
Alquiler de aviones de carga	4.350	6.020	-27,7	15.973	17.222	-7,3
Alquileres varios	19.056	20.996	-9,2	75.581	78.185	-3,3
Mantenimiento flota aérea (subcontratos)	21.381	23.323	-8,3	104.708	96.666	8,3
Gastos comerciales	124.352	105.655	17,7	437.813	464.274	-5,7
Derechos por tráfico aéreo	91.441	90.301	1,3	362.699	362.687	0,0
Tasas de navegación	66.402	54.431	22,0	257.593	226.586	13,7
Servicios a bordo	11.992	12.084	-0,8	52.643	64.413	-18,3
Gastos sistemas de reservas	28.876	27.139	6,4	128.164	126.322	1,5
Seguros	11.651	15.557	-25,1	51.122	76.045	-32,8
Otros gastos	73.426	71.222	3,1	284.239	270.348	5,1
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	25.507	16.405	55,5	160.680	249.107	-35,5

- (a) 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.
- (b) 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	Oct – Dic 2003	Oct – Dic 2002	%	Acumulado 2003	Acumulado 2002	%
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	25.507	16.405	55,5	160.680	249.107	-35,5
Ingresos financieros	12.236	7.027	74,1	52.954	51.237	3,4
Gastos financieros	8.050	8.491	-5,2	50.641	39.361	28,7
Resultado por diferencias de cambio	-3.888	-5.251	25,9	-6.708	-33.392	79,9
RESULTADOS FINANCIEROS	298	-6.716	104,4	-4.395	-21.515	79,6
Particip. sociedades puestas en equivalencia	12.741	9.933	28,3	33.898	19.692	72,1
Amortiz. fondo de comercio consolidado	-1.653	-1.653	0,0	-6.613	-6.613	0,0
RESULTADOS ACTIV. ORDINARIAS	36.892	17.969	105,3	183.570	240.670	-23,7
Ingresos extraordinarios	59.139	25.580	131,2	102.582	72.990	40,5
Gastos extraordinarios	52.355	71.227	-26,5	84.469	119.580	-29,4
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	6.784	-45.646	114,9	18.113	-46.590	138,9
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	43.676	-27.677	257,8	201.683	194.080	3,9
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES	-8.853	12.345	-171,7	-55.831	-34.256	-63,0
RESULTADOS CONSOLIDADOS	34.823	-15.332	n.s.	145.852	159.825	-8,7
RDOS. ATRIB. SOCIOS EXTERNOS	-40	306	-113,2	2.266	2.705	-16,2
RDOS. ATRIB. SOCIEDAD DOMINANTE	34.863	-15.638	n.s.	143.586	157.120	-8,6

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

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. Los importes correspondientes a los gastos anuales por alquiler de flota ascienden a 382.383 miles de euros en el ejercicio 2002, y a 361.171 miles de euros en 2003. 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	Dic – 2003	Dic – 2002
BALANCE DE SITUACIÓN – ACTIVO	4.699.260	4.649.480
INMOVILIZADO NETO	2.429.208	2.460.329
GASTOS DE ESTABLECIMIENTO	98	303
INMOVILIZADO INMATERIAL NETO	430.422	465.281
INMOVILIZADO MATERIAL NETO	931.762	1.168.015
INMOVILIZADO FINANCIERO NETO	763.237	474.999
<i>Préstamos Iberbuses</i>	<i>156.810</i>	<i>188.853</i>
<i>Bonos Iberbond</i>	<i>33.150</i>	<i>34.320</i>
<i>Otros</i>	<i>573.277</i>	<i>251.826</i>
DEUDORES L/P OPERACIONES TRAFICO	303.689	351.731
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN	98.098	104.711
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	85.347	122.229
ACTIVO CIRCULANTE	2.086.607	1.962.211
EXISTENCIAS NETAS	77.056	89.964
DEUDORES NETOS	582.167	587.622
ACCIONES DE LA SOCIEDAD DOMINANTE A CORTO PLAZO	20.066	31.896
INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	1.358.027	1.204.683
TESORERÍA	18.086	11.957
AJUSTES POR PERIODIFICACION ACTIVO	31.205	36.089
BALANCE DE SITUACIÓN – PASIVO	4.699.260	4.649.480
FONDOS PROPIOS	1.432.761	1.317.737
CAPITAL SOCIAL	716.833	712.110
RESERVAS SOCIEDAD DOMINANTE	412.497	302.433
RESERVAS SOCIEDADES CONSOLIDADAS	160.129	146.197
DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN	-284	-123
RESULTADOS ATRIBUIBLES A LA SOCIEDAD DOMINANTE	143.586	157.120
SOCIOS EXTERNOS	9.204	9.242
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CONSOLIDACIÓN	1.494	1.494
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	56.805	70.475
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS LARGO PLAZO	1.250.042	1.261.455
ACREEDORES A LARGO PLAZO	467.506	525.975
EMISIÓN DE OBLIGACIONES Y OTROS VALORES NEGOCIABLES	27.533	22.573
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	419.696	480.105
<i>Principal leasing y otros</i>	<i>357.055</i>	<i>392.392</i>
<i>Intereses leasing</i>	<i>62.641</i>	<i>87.713</i>
OTROS ACREEDORES A LARGO PLAZO	20.277	23.297
ACREEDORES A CORTO PLAZO	1.481.448	1.463.102
EMISIÓN DE OBLIGACIONES Y OTROS VALORES NEGOCIABLES	22.573	7.524
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	46.930	102.011
<i>Principal leasing y otros</i>	<i>30.771</i>	<i>79.383</i>
<i>Intereses leasing</i>	<i>16.159</i>	<i>22.628</i>
OTROS ACREEDORES A CORTO PLAZO	1.411.503	1.352.850
AJUSTES POR PERIODIFICACION PASIVO	442	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 diciembre de 2003 el cálculo es el siguiente: 6% de 156.810 miles de € x 7 = 65.860 miles de € ó x 8 = 75.269 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	Dic – 2003
E.O.A.F. APLICACIÓN DE FONDOS	
VARIACIÓN GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	-36.882
VARIACIÓN GASTOS DE ESTABLECIMIENTO Y FORMALIZACIÓN DEUDAS	-205
INVERSIÓN EN INMOVILIZADO	721.946
VARIACIÓN EN PARTICIPACION SOCIEDADES DEL GRUPO	-6.613
DIVIDENDOS	38.339
CANCELACIÓN/TRASPASO DEUDA	345.254
APLICACIÓN PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	164.780
VARIACIÓN CAPITAL CIRCULANTE NETO	66.018
APLICACIONES. TOTALES	1.292.637
E.O.A.F. ORIGEN DE FONDOS	
AUTOFINANCIACIÓN BRUTA	495.094
APORTACIÓN A FONDOS PROPIOS	7.206
VARIACIÓN INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	-13.670
DESINVERSIÓN (V.C.N. INMOVILIZADO MATERIAL/INMATERIAL)	490.306
DESINVERSIÓN (V.C.N. INMOVILIZADO FINANCIERO)	64.415
OBTENCIÓN PASIVO REMUNERADO	246.753
OTROS AJUSTES A RESULTADOS	2.533
ORIGEN DE FONDOS. TOTALES	1.292.637

Estadísticas operativas

GRUPO IBERIA (a) (b)	Oct – Dic 2003	Oct – Dic 2002	%	Acumulado 2003	Acumulado 2002	%
TRÁFICO						
TKO (Millones)	1.657	1.562	6,1	6.322	6.293	0,5
TKT (Millones)	1.237	1.098	12,7	4.657	4.492	3,7
Coefficiente de Ocupación (%)	74,6	70,3	4,3 p.	73,7	71,4	2,3 p.
PASAJE REGULAR						
Pasajeros (miles)	6.350	5.875	8,1	25.613	24.681	3,8
Doméstico	3.650	3.412	7,0	14.581	13.874	5,1
Medio Radio	1.850	1.696	9,1	7.756	7.664	1,2
Largo Radio	850	767	10,8	3.276	3.143	4,2
AKO (Millones)	14.621	13.584	7,6	56.145	55.405	1,3
Doméstico	3.337	3.255	2,5	13.323	13.196	1,0
Medio Radio	3.791	3.638	4,2	14.622	14.408	1,5
Largo Radio	7.492	6.690	12,0	28.200	27.800	1,4
PKT (Millones)	10.815	9.686	11,7	42.100	40.470	4,0
Doméstico	2.416	2.287	5,6	9.718	9.380	3,6
Medio Radio	2.338	2.122	10,2	9.655	9.531	1,3
Largo Radio	6.062	5.276	14,9	22.727	21.559	5,4
Coefficiente de Ocupación (%)	74,0	71,3	2,7 p.	75,0	73,0	1,9 p.
Doméstico	72,4	70,3	2,1 p.	72,9	71,1	1,9 p.
Medio Radio	61,7	58,3	3,3 p.	66,0	66,2	-0,1 p.
Largo Radio	80,9	78,9	2,0 p.	80,6	77,5	3,0 p.
CARGA						
Toneladas de carga	63.070	55.018	14,6	213.459	209.783	1,8
TKO (Millones)	341	339	0,6	1.269	1.307	-2,9
TKT (Millones)	264	226	16,5	868	850	2,1
Coefficiente de Ocupación (%)	77,2	66,7	10,5 p.	68,4	65,1	3,3 p.
INGRESOS DE PASAJE						
Total Euros (Miles)	857.973	807.750	6,2	3.356.794	3.481.392	-3,6
Ingreso Medio / AKO (cént. €)	5,87	5,95	-1,3	5,98	6,28	-4,8
Ingreso Medio / PKT (cént. €)	7,93	8,34	-4,9	7,97	8,60	-7,3

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	Oct – Dic 2003	Oct – Dic 2002	%	Acumulado 2003	Acumulado 2002 (a)	%
Ratios unitarios (céntimos de € por AKO)						
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	8,03	8,40	-4,4	8,23	8,48	-3,0
COSTE DE EXPLOTACIÓN	7,86	8,28	-5,1	7,94	8,03	-1,1
Combustible	0,97	1,13	-14,5	0,99	1,00	-0,7
Mantenimiento de flota	0,35	0,48	-25,5	0,42	0,43	-3,0
Repuestos de flota	0,21	0,30	-31,6	0,23	0,26	-9,7
Mantenimiento (subcontratos)	0,15	0,17	-14,8	0,19	0,17	6,9
Personal	2,49	2,54	-2,1	2,50	2,44	2,3
Gastos comerciales	0,85	0,78	9,3	0,78	0,84	-6,9
Alquiler flota aérea	0,68	0,74	-7,9	0,66	0,71	-6,8
Derechos de tráfico aéreo	0,63	0,66	-5,9	0,65	0,65	-1,3
Tasas de navegación	0,45	0,40	13,3	0,46	0,41	12,2
Resto	1,44	1,55	-7,2	1,49	1,55	-4,0
Gasto comercial neto sobre ingresos por tráfico de pasaje y carga (%) (b)	9,4	7,9	19,5	8,2	8,8	-7,3
Productividad						
Utilización media de flota (horas / avión / día)	8,89	8,70	2,2	8,78	8,78	0,0
Plantilla equivalente	26.118	25.544	2,2	26.202	25.754	1,7
AKOs por empleado	560	532	5,3	2.143	2.151	-0,4
AKOs por empleado de Tierra	744	707	5,3	2.832	2.858	-0,9
AKOs por empleado Tierra (sin handling)	1.315	1.198	9,8	4.968	4.826	2,9
Horas bloque por tripulante técnico	64,4	62,6	3,0	250,1	250,6	-0,2
Horas bloque por tripulante auxiliar	27,6	27,0	2,2	110,1	106,9	3,0

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

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

Flota operativa

GRUPO IBERIA (a)	Diciembre 2003	Septiembre 2003	Diciembre 2002 (b)
Largo radio	27	27	26
Propiedad	4	5	6
Leasing financiero	0	0	0
Leasing operativo	23	22	20
Wet lease	0	0	0
Corto y medio radio	122	121	120
Propiedad	43	43	42
Leasing financiero	12	12	13
Leasing operativo	67	66	65
Wet lease	0	0	0
Total	149	148	146
Propiedad	47	48	48
Leasing financiero	12	12	13
Leasing operativo	90	88	85
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

Durante el año 2003, la incertidumbre pre-bélica, la guerra de Irak, la repercusión de la neumonía asiática y el estancamiento económico retardaron la esperada recuperación del tráfico aéreo mundial, que se inició a partir del verano con crecimientos significativos - tanto en pasaje como en carga - en el último trimestre. El escenario bélico también influyó en el fuerte incremento experimentado por el precio de combustible en 2003, factor que, unido a las elevadas subidas en las tasas de navegación y a la creciente sensibilidad de los clientes al precio del viaje, constituyeron dificultades añadidas para la rentabilidad de las compañías aéreas. En este entorno tan complicado, Iberia logró unos beneficios netos consolidados de 145,9 millones de euros en el ejercicio 2003, tan sólo 14 millones por debajo del importante resultado alcanzado en 2002.

La mencionada debilidad del tráfico, la depreciación del dólar frente al euro y la presión de los operadores de bajo coste, llevó a una caída notable y generalizada de los ingresos unitarios de pasaje en el sector. En el caso de Iberia, gracias a su flexibilidad y acierto para adaptar la oferta a la evolución del mercado, el descenso de los ingresos de pasaje quedó limitado a un 4,3% con relación al año anterior. Esta disminución fue parcialmente compensada por el buen comportamiento de los ingresos generados por el resto de las actividades de Iberia y sus filiales, cuyo importe agregado anual se incrementó en un 8,7% respecto a 2002. Así, los ingresos de explotación de Iberia sólo disminuyeron en un 1,7%, situándose en 4.619,3 millones de euros en 2003.

Los gastos de explotación se mantuvieron prácticamente en el mismo nivel del año anterior (0,2%). Iberia continuó desarrollando acciones encaminadas a la reducción de costes que, junto a la depreciación del dólar y la bajada de los tipos de interés, compensaron la subida de precios en los costes operativos y el aumento de los recursos necesarios para el crecimiento de la actividad. Por su cuantía, cabe destacar las reducciones en los gastos comerciales y en alquiler y seguros de la flota aérea. De este modo, el coste unitario de explotación en el año 2003 disminuyó un 1,1% respecto al ejercicio anterior.

La apreciación del euro frente al dólar (en torno al 16% respecto a la paridad media de 2002) contribuyó significativamente a la disminución tanto de los ingresos como de los costes durante el 2003, teniendo un efecto neto positivo en los resultados de Iberia.

El EBITDAR generado por la compañía ascendió a 700,7 millones de euros, importe que representa un margen sobre ingresos del 15,2%, frente al 17,1% registrado en 2002. Iberia consiguió unos beneficios de explotación de 160,7 millones de euros en 2003, 88,4 millones por debajo del resultado alcanzado un año antes. No obstante, este descenso fue compensado por los mejores resultados obtenidos en el margen financiero, la participación en resultados de sociedades puestas en equivalencia y en los resultados extraordinarios. Así, Iberia logró unos resultados antes de impuestos de 201,7 millones de euros de beneficio en 2003, 7,6 millones por encima del alcanzado en el año anterior. El beneficio consolidado después de impuestos y minoritarios se situó en 143,6 millones de euros en el año 2003, importe que representa un margen sobre ingresos de explotación del 3,1%, frente al 3,3% registrado un año antes.

Cuarto Trimestre 2003

En el cuarto trimestre de 2003, Iberia respondió con un aumento significativo de la oferta al crecimiento notable del tráfico aéreo, principalmente el de largo radio. Este esperado despegue de la demanda, junto a una moderación en la caída del ingreso medio por PKT, llevó a un incremento en los ingresos de pasaje. El crecimiento de los ingresos de carga y de handling hizo que los ingresos de explotación subieran un 2,9% respecto al último trimestre de 2002.

La evolución del coste unitario fue muy positiva a lo largo del año 2003, si atendemos a las variaciones que se fueron registrando en cada trimestre respecto al año anterior. Así, en el último trimestre del año, Iberia redujo su coste de explotación unitario en un 5,1%, bajando a 7,86 céntimos de euro por AKO.

La rentabilidad de Iberia también tuvo un comportamiento ascendente a lo largo del ejercicio 2003, si comparamos las diferencias registradas respecto al año anterior en los resultados de explotación trimestrales. Así, las diferencias negativas se fueron reduciendo durante los tres primeros trimestres hasta cambiar de signo en el cuarto trimestre, en el que Iberia alcanzó un beneficio de explotación de 25,5 millones de euros, 9,1 millones superior al obtenido en el mismo periodo de 2002.

El EBITDAR generado fue de 167,2 millones de euros en el cuarto trimestre de 2003, subiendo un 6% con relación al año anterior y situando el margen sobre ingresos en un 14,2%, 0,4 puntos porcentuales por encima del margen alcanzado un año antes. El resultado antes de impuestos registró unos beneficios de 43,7 millones de euros en el último trimestre del año, mejorando en 71,4 millones los resultados registrados en 2002. Los beneficios consolidados del trimestre ascendieron a 34,8 millones, superando en más de 50 millones al resultado obtenido un año antes.

Producción y demanda

La esperada recuperación de la demanda en el sector aéreo no se produjo durante el primer semestre de 2003 debido al estancamiento económico de las principales potencias, la guerra en Irak y la inesperada irrupción del SARS (Síndrome Respiratorio Agudo Severo). A lo largo de la segunda mitad del año, la influencia de estos dos últimos factores se fue debilitando, a la vez que mejoraban los indicadores económicos, lo que permitió un progresivo restablecimiento del tráfico aéreo mundial, que llegó a registrar - tras dos años de profunda crisis - crecimientos generalizados en el último trimestre de 2003.

En este difícil contexto, Iberia ajustó adecuadamente su capacidad a la evolución de la demanda. Así, ante la debilidad del tráfico en la primera mitad del año, la Compañía redujo su oferta en un 2,2%, aumentándola progresivamente a partir de julio, lo que le llevó a registrar un incremento medio del 4,7% durante la segunda mitad del ejercicio. De este modo, en el acumulado del año 2003, el número de asientos-kilómetro ofertados (AKOs) aumentó en un 1,3%. Los pasajeros-kilómetro transportados (PKTs) por Iberia en el año se incrementaron un 4,0% con relación a 2002 subiendo el coeficiente de ocupación de pasaje 1,9 puntos porcentuales hasta el 75% para el conjunto de la red. Este aumento se situó significativamente por encima del crecimiento medio del tráfico de la "Association of European Airlines" (AEA), que fue del 1,3%, y también superó con claridad los incrementos obtenidos por el resto de las principales compañías de red europeas.

Los AKOs del sector de largo radio, que representaron algo más de la mitad de la oferta total de la compañía en 2003, registraron un incremento del 1,4% en cómputo anual. No obstante, Iberia realizó algunos ajustes al programa en los primeros meses del año, que afectaron principalmente a Argentina y, sobre todo, a Venezuela, donde el tráfico había disminuido por la inestabilidad existente en el país. A partir de junio, a medida que se recuperaba la demanda en los vuelos del Atlántico, los incrementos mensuales de capacidad respecto a 2002 trazaron una línea ascendente. La compañía incrementó sus PKTs en un 5,4% en el acumulado anual, logrando mejorar en 3 puntos porcentuales el coeficiente de ocupación, que alcanzó el 80,6%. Destacó el crecimiento del tráfico en las rutas del Atlántico Sur, con un incremento superior al 20% respecto al año anterior, mejorando el coeficiente de ocupación en 10 puntos, hasta situarse en el 83,5%.

En el sector de medio radio internacional, Iberia decidió reducir la oferta prevista inicialmente a partir de marzo de 2003 y aplazar la recepción de tres nuevos aviones, debido a la debilidad mostrada por la demanda. Con la recuperación progresiva del tráfico durante el segundo semestre y la correspondiente adaptación de la oferta, los AKOs y PKTs se incrementaron en un 1,5% y un 1,3% respectivamente en el acumulado de los doce meses, manteniéndose el coeficiente de ocupación en un nivel similar al del año 2002, en torno al 66%.

El mercado doméstico fue el que mostró un comportamiento más estable a lo largo del ejercicio 2003. El coeficiente de ocupación se elevó al 72,9%, subiendo 1,9 puntos con relación al año anterior. Esta mejora y el incremento de un 1% en la oferta, llevaron a un crecimiento del 3,6% en los PKTs. El número de pasajeros transportados en los vuelos domésticos aumentó un 5,1%, favorecido también por una participación mayor de las rutas interiores de la Península.

Cuarto Trimestre 2003

En el cuarto trimestre de 2003 se produjo un salto en el ritmo de crecimiento de la demanda en todos los mercados, siendo más acentuada la aceleración en las rutas internacionales. Así, en el conjunto de la red de Iberia, el tráfico subió un 11,7% respecto al mismo periodo del año anterior, frente a un incremento del 1,6% en los primeros nueve meses del año. El coeficiente de ocupación avanzó 2,7 puntos respecto a los últimos tres meses de 2002, situándose en el 74,0%, un nivel récord en la historia de la compañía para el cuarto trimestre del año. Los AKOs y los PKTs del sector de largo radio se incrementaron en un 12,0% y un 14,9%, respectivamente, destacando el espectacular comportamiento de los vuelos de América del Sur. En el sector de medio radio internacional, el tráfico aumentó en un 10,2%, mejorando el coeficiente de ocupación en 3,3 puntos porcentuales con relación al último trimestre del año anterior. En el sector doméstico, los PKTs aumentaron en un 5,6%, logrando una mejora de 2,1 puntos en el coeficiente de ocupación de pasaje.

Ingresos de explotación

Los ingresos de explotación consolidados se situaron en 4.619,3 millones de euros en 2003, disminuyendo un 1,7% con relación al ejercicio anterior. Un 78,3% de aquella cifra correspondió a los ingresos totales de pasaje, que se redujeron un 4,3%. La mitad de ese descenso fue contrarrestado por el buen comportamiento del resto de los ingresos operativos, cuyo importe agregado aumentó en 80,3 millones de euros respecto a 2002, lo que equivale a un incremento del 8,7%.

Los ingresos de pasaje generados por los vuelos operados por la Compañía durante el año se situaron en 3.356,8 millones de euros, disminuyendo en 124,6 millones con relación a 2002, lo que supone una reducción del 3,6%. El ingreso medio por PKT de Iberia, se redujo en un 7,3% respecto a 2002, con un impacto de 243,6 millones de euros. Esta disminución fue compensada parcialmente por el incremento del volumen de tráfico en un 4%, que supuso una mejora de los ingresos en torno a 119 millones de euros.

La diferencia entre los ingresos de pasaje contables(3.615,4 millones de euros) y los ingresos de pasaje procedentes de los billetes efectivamente volados (3.356,8 millones de euros) se situó en 258,6 millones de euros en 2003, disminuyendo en 35,9 millones de euros respecto al ejercicio anterior, debido principalmente a menores ingresos derivados de la cancelación de anticipos por billetes no utilizados en línea con el menor volumen de ventas y como consecuencia del nuevo modelo de fijación de tarifas en algunos trayectos.

Los ingresos de carga se situaron en 254,9 millones de euros en el ejercicio 2003, creciendo un 0,6% con relación al año anterior. El tráfico de mercancías se mostró muy débil durante la mayor parte del año, pero logró un incremento del 16,5% durante el último trimestre, lo que permitió que las toneladas-kilómetro transportadas (TKTs) registraran un aumento del 2,1% en el acumulado de los doce meses. El ingreso medio por TKT se vio perjudicado por la apreciación del euro.

En el año 2003, Iberia aumentó un 16,2% los ingresos correspondientes a los servicios de handling, que se situaron en 272,8 millones de euros, gracias principalmente al aumento de actividad de terceras compañías y a la realización de nuevos trabajos relacionados con la seguridad, que incrementaron el precio unitario de los servicios prestados. Igualmente, los ingresos por asistencia técnica subieron un 13,9% con relación a 2002, debido al aumento de trabajos realizados al Ministerio de Defensa y a la recuperación de la producción para terceros del Taller de Motores. Finalmente, cabe destacar el incremento del 11,4% registrado en los ingresos por comisiones, que alcanzaron la cifra de 120,9 millones de euros, destacando el aumento de las comisiones correspondientes a los acuerdos comerciales de franquicia y de código compartido.

Cuarto Trimestre 2003

En referencia al cuarto trimestre de 2003, los ingresos de explotación aumentaron en 33,1 millones de euros con relación al año anterior, lo que representa un incremento del 2,9%.

Los ingresos de pasaje progresaron de forma muy significativa en el cuarto trimestre de 2003, no sólo por la espectacular aceleración en el crecimiento del tráfico, sino también por la moderación en la caída del ingreso medio por PKT, cuyo descenso respecto al año anterior, causado principalmente por la depreciación del dólar, quedó limitado al 4,9% frente a una caída media del 8% en el acumulado a septiembre. Con la mejora conseguida en el coeficiente de ocupación, el ingreso unitario por AKO registró una reducción de un 1,3% (en comparación a un descenso del 4,9% en los nueve primeros meses). Los ingresos de pasaje derivados de la operación realizada durante el último trimestre se elevaron a 858,0 millones de euros, subiendo un 6,2% respecto al mismo periodo de 2002. Sin embargo, el efecto de una menor recuperación de billetes no utilizados como consecuencia del nuevo modelo de comercialización, junto a otras regularizaciones contables de menor cuantía, limitaron la subida de los ingresos de pasaje totales a un 2,2%, hasta situarse en 921 millones de euros.

El importe agregado del resto de los ingresos de explotación tuvo un incremento del 5,7%, elevándose hasta 253,8 millones de euros. Destacaron los incrementos logrados en los ingresos de handling (14,9%) y en los ingresos de carga (15,5%), en este último caso gracias al fuerte crecimiento del tráfico intercontinental durante el último trimestre de 2003.

Gastos de explotación

En el ejercicio 2003, Iberia redujo su coste de explotación unitario en un 1,1% respecto a 2002, situándose en 7,94 céntimos de euro por AKO. Además, la evolución del coste unitario a lo largo del año fue muy positiva. Así, en comparación al ejercicio anterior, el coste unitario se incrementó en un 4,4% en el primer trimestre de 2003; después, la variación fue disminuyendo paulatinamente, cambió de signo en el tercer trimestre (-3,7%) y terminó alcanzando una reducción del 5,1% en el periodo octubre-diciembre, trimestre en el que la reducción del coste unitario fue mayor que el descenso del ingreso unitario, poniendo de manifiesto las permanentes actuaciones desarrolladas por la compañía para reducir sus costes.

El importe agregado de los gastos de explotación fue de 4.458,6 millones de euros en 2003, permaneciendo en un nivel muy similar al del año anterior.

El gasto de combustible alcanzó la cifra de 556,8 millones de euros en 2003, aumentando en un 0,7% respecto al año anterior. Unos stocks históricamente bajos, la inestabilidad en Venezuela y, sobre todo, el escenario pre-bélico motivaron que la cotización del barril de crudo en los mercados internacionales tuviera un fuerte recorrido alcista durante los primeros meses de 2003. Tras la guerra de Irak, el precio en dólares del barril de crudo se mostró muy volátil, manteniéndose en tramos altos hasta finalizar el ejercicio. Iberia consiguió, mediante políticas activas de gestión de riesgos, limitar la subida del precio medio anual en torno a un 15% respecto al ya elevado precio medio registrado en 2002. Esta subida del precio provocó un aumento en el gasto anual superior a los 81 millones de euros, que fue totalmente neutralizado por la depreciación del dólar frente al euro. Así, si excluimos el efecto del incremento de actividad, el coste unitario de combustible en 2003 se situó en 0,99 céntimos de euro por AKO, bajando un 0,7% respecto al año anterior.

El gasto total de mantenimiento de flota, constituido por las tres partidas complementarias que se mencionan a continuación, disminuyó un 1,7% (4,1 millones de euros) respecto a 2002. Los consumos de repuestos se situaron en 130,8 millones de euros en 2003, registrando una reducción del 8,5% a causa de la depreciación del dólar y la mayor homogeneidad de la flota. Por el contrario, los servicios externos de conservación y reparación subieron un 16,1% debido, principalmente, al incremento de actividad para terceros, y a la subcontratación integral de los motores de la flota A-340/600. El tercer componente de este gasto, la dotación para grandes reparaciones, disminuyó en un 3,6%. El coste unitario de mantenimiento de flota bajó un 3,0% con relación a 2002, situándose en 0,42 céntimos de euro por AKO. Si al importe agregado del gasto de mantenimiento anual le restamos los ingresos por asistencia técnica, obtenemos el gasto total de mantenimiento neto, que en 2003 se situó en 131,5 millones de euros, un 11,3% por debajo de la cifra del año anterior, en línea con los objetivos del Plan Director para 2003.

Durante el año 2003 un total de 765 empleados de tierra y tripulantes de cabina de pasajeros causaron baja por la ampliación del ERE y el plan de reestructuración de las delegaciones comerciales en el extranjero. Pese a ello, la plantilla equivalente del Grupo aumentó en 448 empleados (397 en la compañía matriz y 51 en las filiales), lo que supone un incremento del 1,7% con relación al año anterior. Se registró una disminución del 0,7% en el número de tripulantes de cabina de pasajeros (TCPs) mientras que los técnicos de vuelo aumentaron en un 2,0% debido a la incorporación de segundos pilotos con la necesaria antelación para atender el incremento previsto de actividad. El personal de tierra se incrementó en un 2,2% debido fundamentalmente al aumento del 7,8% en la plantilla de handling, exigido por el fuerte aumento de la producción a terceros y por la realización de nuevos servicios, básicamente de seguridad. Este último incremento se realizó básicamente mediante contratos temporales. Si excluimos al personal de handling, el resto de la plantilla de tierra del Grupo Iberia disminuyó en un 1,6% con relación al año anterior.

La productividad del colectivo de auxiliares de vuelo mejoró en un 3,0% respecto a 2002 y la del colectivo de tierra, si excluimos al personal de handling, aumentó en un 2,9% en términos de AKOs por empleado.

Los gastos de personal aumentaron un 3,6% con relación al año 2002, situándose en 1.402,7 millones de euros. Los motivos de ese aumento del gasto fueron, además del incremento de plantilla, los deslizamientos (cuyo efecto se estima en torno al 1,5%) y la aplicación de las medidas acordadas en los Convenios Colectivos: el incremento de las tablas salariales en un 2,6% (equivalente al IPC real de 2003), los pagos adicionales correspondientes a la consecución de resultados en 2002 y 2003 (1,6%), y la "Participación por Mejora de Resultados de 2003" (1,7%). Estas subidas fueron compensadas parcialmente por la aplicación del ERE, que produjo una reducción en el gasto de personal en torno al 5%, gracias a la mejora del "mix" salarial.

Las dotaciones para amortizaciones de inmovilizado se elevaron a 170,8 millones de euros en 2003, situándose 6,1 millones por encima del año anterior, registrándose los mayores aumentos en la amortización de aviones, motores, equipos informáticos y desarrollo de aplicaciones.

El coste unitario de alquiler de flota descendió en un 6,8% respecto a 2002, situándose el importe anual del gasto en 369,2 millones de euros. El descenso registrado, de 21,8 millones, estuvo favorecido por la depreciación del dólar y, sobre todo, por la reducción de los tipos de interés.

Los gastos comerciales del ejercicio 2003 se situaron en 437,8 millones de euros, siendo una de las partidas que más contribuyó a la reducción de costes, al disminuir en 26,5 millones de euros respecto a 2002, lo que representa una bajada de un 5,7%. Esta reducción estuvo motivada, en parte, por la disminución de los ingresos de tráfico de pasaje y carga (-3,9%) y, en mayor medida, por los ahorros derivados de distintas acciones comerciales: la aplicación durante los doce meses de 2003 del acuerdo de retribución a las agencias nacionales, que entró en vigor en junio de 2002; la reducción de costes comerciales en el extranjero, con actuaciones específicas en cada país, la extensión del sistema de tarifas netas de comisión y el crecimiento de la venta directa, a través de Iberia.com y Serviberia. El gasto comercial unitario se redujo en un 6,9%, bajando a 0,78 céntimos de euro por AKO.

Los gastos comerciales netos (esto es, gastos comerciales minorados por los ingresos comerciales) disminuyeron en un 10,9% con relación al ejercicio anterior. La relación del coste comercial neto sobre los ingresos de tráfico volvió a mejorar, situándose en el 8,2%, bajando 0,6 puntos porcentuales respecto a 2002.

El gasto por derechos de tráfico aéreo se situó en 362,7 millones de euros en 2003, en línea con el año anterior. Gracias a la mejora de la calidad del servicio la compañía redujo en casi un 34% los gastos derivados de incidencias (entrega de equipajes, viajes interrumpidos y pérdida de conexiones). El coste del alojamiento del personal de vuelo se redujo en un 5,7%, favorecido por la negociación de nuevos contratos con los hoteles y por la mejora continua de la programación de tripulaciones. Pero estos ahorros fueron contrarrestados por un aumento del 2,9% en el gasto de tasas aeroportuarias y despacho de aviones, que estuvo motivado por el incremento de actividad y la subida de tarifas.

El gasto por tasas de navegación (servicios de ayuda a la navegación en ruta y de aproximación a los aeropuertos) aumentó en 31,0 millones de euros (un 13,7%) con relación al año anterior, ascendiendo a 257,6 millones de euros en 2003. El coste de las tasas de navegación en ruta fue superior en 25,5 millones de euros al del año anterior, lo que supone un aumento del 14,1%, debido fundamentalmente a dos fuertes incrementos sucesivos de las tarifas de Eurocontrol para los vuelos sobre España (un 25,5% a partir de abril de 2002, y un 17% desde enero de 2003). El coste de las tasas de aproximación subió 5,5 millones de euros, que representa un incremento del 12% con relación al año 2002. El aumento de la actividad aérea de la compañía sólo justifica una pequeña parte de esas subidas. Así, en 2003 el coste unitario por AKO de las tasas de navegación sufrió un incremento del 12,2% con relación al ejercicio anterior.

El importe agregado del gasto de servicios a bordo y de material de mayordomía se situó en 79,6 millones de euros en 2003, tras disminuir en 15,7 millones respecto al año anterior. Esto representa una reducción del 16,5%, conseguida mediante la implantación de diversas iniciativas orientadas a la simplificación del servicio en clase turista en los vuelos de corto y medio radio: reducción del servicio de prensa, unificación de los tipos de menú y aumento de la proporción de comidas cargadas en origen en los vuelos europeos, entre otras.

Tras los atentados del 11 de septiembre de 2001, el coste de los seguros de aeronaves y pasajeros sufrió un incremento espectacular. Después, durante 2003, el mercado de aviación corrigió a la baja sus tasas, ayudado por la moderada siniestralidad y la depreciación del dólar. En este contexto Iberia, gracias a un menor índice de siniestralidad y a su acertada negociación, consiguió disminuir el coste de seguros en un 32,8% respecto al año anterior.

Finalmente, el importe del epígrafe “Otros gastos de explotación” se situó en 284,2 millones de euros, un 5,1% por encima del coste registrado en el año 2002. Este concepto agrupa partidas de naturaleza diversa (comunicaciones, servicios auxiliares, otros gastos de reparación y conservación, suministros,...), produciéndose los mayores aumentos en programas informáticos, gastos relacionados con el Centro de Atención Telefónica de Equipajes (CAT), y con el aumento de los servicios de seguridad y vigilancia.

Cuarto Trimestre 2003

En referencia al cuarto trimestre de 2003, los gastos de explotación ascendieron a 1.149,2 millones de euros, subiendo un 2,1% con relación al año anterior, frente a un incremento de la actividad – medida en AKOs – del 7,6%. Por consiguiente, el coste de explotación unitario disminuyó en un 5,1%, situándose en 7,86 céntimos de euro por AKO.

Una de las partidas que más contribuyó a esa reducción del coste unitario fue el combustible, cuyo coste por AKO bajó un 14,5% respecto al periodo octubre-diciembre de 2002. La reducción del gasto en la cuenta de resultados fue del 8%, al recoger el incremento de actividad, situándose el importe trimestral en 141,7 millones de euros. Las causas de ese descenso fueron la depreciación del dólar y, en menor medida, un precio medio del combustible en dólares algo inferior al del año anterior, debido a las coberturas realizadas y al fuerte recorrido al alza que el precio del barril había tenido en los dos últimos meses de 2002.

El gasto total del mantenimiento (consumo de repuestos, subcontratos y dotación para el fondo de grandes reparaciones) se situó en 51,8 millones de euros en el cuarto trimestre de 2003, disminuyendo en 12,8 millones respecto a 2002, lo que representa una reducción del 19,9%. Una parte de este descenso estuvo motivado por una menor actividad para terceros. Así, el gasto total del mantenimiento neto de ingresos disminuyó en 10,9 millones de euros.

En el último trimestre de 2003, la plantilla del Grupo Iberia aumentó en un 2,2% hasta situarse en 26.118 empleados equivalentes. El incremento de actividad requirió un aumento del 2,2% en el personal de vuelo, mientras que el colectivo de tierra registraba una subida similar, un 2,3%. En este último caso, el incremento se localizó en el área de handling, cuyo personal aumentó en un 8,4%, mediante contratos adaptados a los ritmos de la producción, para atender el fuerte crecimiento de la actividad y la realización de nuevos servicios, básicamente de seguridad. Si excluimos a este personal, la plantilla del colectivo de tierra registró una reducción del 2,0%. La productividad aumentó en los tres colectivos con relación a 2002: un 3,0% en pilotos, un 2,2% en TCPs (en ambos casos medida en horas bloque) y un 5,3% en tierra (medida en AKOs por empleado), que se eleva hasta un 9,8% si excluimos la plantilla de handling.

Los gastos de personal se situaron en 363,7 millones de euros en el 4º trimestre de 2003, aumentando un 5,3% respecto al mismo periodo de 2002. La aplicación del ERE ha producido un efecto favorable en el “mix” salarial, compensando parcialmente los incrementos derivados del aumento de plantilla equivalente, el aumento de las retribuciones variables en función de la actividad, los deslizamientos y la aplicación de los incrementos salariales acordados. En relación con este último aspecto, los gastos del trimestre se ven perjudicados como consecuencia de la periodificación del Pago Adicional de 2003 y de la previsión para la “Participación por Mejora de Resultados de 2003”, cuya cuantía fue imputada en mayor proporción en el último trimestre del ejercicio, una vez que se fueron consiguiendo los niveles de resultados que desencadenan la aplicación de las pagas por mejora. Aún así, el coste unitario de personal descendió en un 2,1%, situándose en 2,49 céntimos de euro por AKO.

Los gastos comerciales se elevaron a 124,4 millones de euros en el acumulado de los tres últimos meses del ejercicio, aumentando en 18,7 millones respecto al mismo periodo de 2002. Una pequeña parte de esta subida está justificada por el aumento de los ingresos de tráfico, siendo la razón fundamental un significativo aumento del gasto en publicidad (13,9 millones de euros por encima del año anterior) como consecuencia del lanzamiento de la campaña de publicidad destinada a dar a conocer el nuevo modelo de servicio de Iberia. Otro concepto de gasto que registró una fuerte subida fueron las tasas de navegación, cuyo importe trimestral aumentó en 12 millones de euros con relación al año anterior, siendo el motivo principal la ya comentada subida en los precios de Eurocontrol y de las tasas de aproximación a los aeropuertos, a lo que se añadió el aumento de la actividad. En términos de costes unitarios (por AKO), los costes comerciales tuvieron un incremento del 9,3% y las tasas de navegación del 13,3%.

El gasto de alquiler de flota se situó en 99,1 millones de euros, disminuyendo un 0,8% respecto al último trimestre de 2002. El incremento de gasto asociado a un mayor número de aviones de pasaje en leasing operativo, fue compensado por la bajada de los tipos de interés, la depreciación del dólar y un menor gasto por alquiler de aviones de carga. La utilización media de la flota aumentó en un 2,2%, disminuyendo el coste unitario del alquiler de flota en un 7,9%. También se redujo el coste por AKO de los derechos de tráfico aéreo en un 5,9%, y el correspondiente al importe agregado del resto de gastos de explotación, que lo hizo en un 7,2% respecto al cuarto trimestre de 2002.

Resultados financieros, extraordinarios y otros no operativos

En el ejercicio 2003, los resultados financieros reflejaron unas pérdidas de 4,4 millones de euros, en comparación a un resultado también negativo de 21,5 millones del año anterior. Esta diferencia favorable de 17,1 millones estuvo motivada por la importante mejora en el saldo neto de las diferencias de cambio: una pérdida de 6,7 millones de euros en 2003, frente a un resultado negativo de 33,4 millones de euros en el año anterior, cuando la devaluación del peso argentino y el llamado efecto “corralito” tuvieron un impacto negativo de, aproximadamente, 16 millones de euros en el cierre de las cuentas del ejercicio 2002. Las políticas de cobertura de los riesgos por paridad contribuyeron a minimizar esos resultados negativos

Los ingresos financieros ascendieron a 53 millones de euros en el año 2003, situándose 1,7 millones por encima de la cifra del año anterior. La cifra de ingresos incluye la plusvalía bruta generada por las ventas de las marcas Mundicolor y de la participación accionarial que Iberia poseía en el touroperador Tiempo Libre, cuyo importe fue de 11,5 millones de euros. Dicha plusvalía compensó la disminución producida en el resto de ingresos financieros respecto al año 2002, motivada principalmente por la reducción de los tipos de interés.

El epígrafe de gastos financieros registró un importe de 50,6 millones de euros en el ejercicio 2003, aumentando 11,3 millones con relación al año anterior, debido a las dotaciones realizadas para provisionar en su totalidad la participación de Iberia en las empresas Opodó y Cordiem, que totalizaron 16,2 millones de euros. Los gastos financieros generados por la deuda de balance de la Compañía se situaron en 17,2 millones de euros, disminuyendo en 4,7 millones respecto a 2002, debido principalmente a inferiores tipos de interés.

El saldo neto de la participación en los resultados de sociedades puestas en equivalencia ascendió a 33,9 millones de euros en 2003, mejorando en 14,2 millones respecto al ejercicio anterior, gracias principalmente al aumento de los beneficios de Amadeus.

Los resultados extraordinarios se situaron en 18,1 millones de beneficios en el año 2003, frente a unas pérdidas de 46,6 millones de euros en el ejercicio anterior, cuando fueron contabilizadas dotaciones relacionadas con el proceso de renovación de flotas de la compañía, que representaron un gasto adicional de 60 millones de euros.

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

Endeudamiento neto / Capital

A 31 de diciembre de 2003, los recursos propios del Grupo Iberia se sitúan en 1.432,8 millones de euros, superando en un 8,7% la cifra al cierre del ejercicio 2002.

En el último trimestre del año y con el fin de hacer frente a la primera fecha de ejercicio del Plan de Opciones sobre Acciones para empleados de la Compañía, el número de acciones cotizadas se incrementó en 6.054.859.

El endeudamiento neto de balance continúa siendo negativo (es decir, el saldo disponible supera a la deuda remunerada) y su importe se sitúa en -938,2 millones de euros a 31 de diciembre de 2003. Las inversiones financieras temporales y tesorería han aumentado en 159,5 millones de euros respecto a diciembre de 2002, debido fundamentalmente al incremento de los recursos generados por la operación de la compañía. La deuda remunerada, sin incluir los intereses del arrendamiento financiero, se sitúa en 437,9 millones de euros, un saldo inferior en 63,9 millones de euros al registrado en el balance a cierre del ejercicio 2002.

La reducción del gasto de arrendamiento operativo de flota también contribuye a que el endeudamiento neto ajustado, que incluye la capitalización de los arrendamientos operativos, disminuya en un 17% respecto a diciembre de 2002 (en el caso de utilizar ocho como multiplicador en la capitalización). El apalancamiento, medido como endeudamiento neto ajustado sobre recursos totales, se sitúa en el 56,3%, disminuyendo 6,5 puntos porcentuales con relación al cierre del ejercicio 2002.

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

Flota operativa, incorporaciones y bajas

A 31 de diciembre de 2003, la flota operativa del Grupo Iberia comprendía 149 aviones, de los cuales 47 estaban en propiedad, 12 en arrendamiento financiero y 90 en arrendamiento operativo.

En el mes octubre de 2003, Iberia incorporó un nuevo avión Airbus A-340/600 a su flota de largo radio que opera en régimen de arrendamiento operativo, al igual que los otros dos aviones de este mismo tipo que se incorporaron en junio y agosto del mismo año. A principios de 2003, el Consejo de Administración de Iberia, L.A.E. aprobó la compra de nuevos aviones Airbus A-340-600 para la sustitución de la flota Boeing B-747. Frente a la flota B-747, el A-340/600 ofrece un menor consumo de combustible, mejor eficiencia operacional y mayor capacidad de carga, siendo un avión más silencioso y comfortable. Iberia, L.A.E. tiene firmados un acuerdo con Airbus para la incorporación de otros siete nuevos aviones A-340-600 entre 2004 y 2006, y posee derechos de compra sobre otras tres unidades del mismo modelo. Cuando se complete la sustitución de los B-747, la compañía operará un único tipo de flota en las rutas de largo radio.

También en octubre, Iberia recibió un nuevo Airbus A-321, destinado a realizar rutas nacionales y europeas de gran densidad de tráfico aéreo. En marzo ya había recibido otro avión del mismo tipo, y ambos operan en régimen de arrendamiento operativo. Además, durante el ejercicio 2003, el Grupo Iberia incorporó otros dos aviones a su flota de corto y medio radio: un A-320 y un MD-88, ambos en régimen de arrendamiento operativo.

Durante el año se retiraron dos B-757 en régimen de arrendamiento operativo y dos B-747 en propiedad.

Sociedades del Grupo

En el ejercicio 2003, el beneficio antes de impuestos de Cacesa se situó en 1,2 millones de euros, mejorando en 0,2 millones de euros respecto a 2002. Por su parte, Iber-Swiss obtuvo un beneficio antes de impuestos en 3,4 millones de euros, aumentando en 0,3 millones de euros respecto al año anterior. El beneficio antes de impuestos de Savia se situó en 7,9 millones de euros, frente a un resultado de 10,6 millones de euros durante el mismo periodo de 2002.

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

El día 12 de diciembre, Iberia e Iberojet firmaron un contrato por el que Iberia se compromete a vender su participación en Viva Tours, así como la marca "Viva Tours" a Iberojet. El precio total de la transacción asciende a 18 millones de euros.

Responsabilidad social.

Iberia ha demostrado siempre ser una de las compañías españolas más comprometidas dentro del ámbito de responsabilidad social y medioambiental.

La acción social de la compañía se asienta en pilares firmes que vienen colaborando desde hace varios años: La organización "Mano a mano", a través de la cual los empleados de la compañía colaboran para ayudar a los menos favorecidos; la Fundación Tutelar APMIB (Asociación de Padres de Minusválidos de Iberia), que da trabajo a discapacitados físicos, psíquicos y sensoriales; y proyectos en colaboración con instituciones como Cruz Roja o Special Olympics.

Iberia también ofrece su apoyo incondicional a los principales eventos culturales. El pasado año 2003 colaboró con Xacobeo 2004 y la Fundación Gala-Salvador Dalí.

En el ámbito medioambiental, destaca la certificación AENOR recibida por la compañía que acredita el sistema de gestión integrada de calidad y medio ambiente en los 39 aeropuertos españoles.

Madrid, 24 de febrero de 2004