

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

Resumen

GRUPO IBERIA	Miles de euros	Abr – Jun 2003	Abr – Jun 2002 (a)	%	Acumulado 2003	Acumulado 2002 (a)	%
Ingresos de explotación		1.170.987	1.232.488	-5,0	2.215.512	2.291.499	-3,3
Gastos de explotación		1.099.046	1.124.233	-2,2	2.194.287	2.189.703	0,2
Resultados explotación-EBIT		71.941	108.255	-33,5	21.226	101.795	-79,1
BAIIAR – EBITDAR		206.951	248.277	-16,6	292.920	380.772	-23,1
Resultados consolidados		52.555	75.235	-30,1	30.782	69.092	-55,4
Fondos propios (b)		---	---	---	1.311.172	1.317.737	-0,5
Endeudamiento neto balance (b)		---	---	---	-623.989	-714.768	-12,7
Endeudamiento neto ajustado x 7 (b)		---	---	---	1.820.230	1.848.275	-1,5
Endeudamiento neto ajustado x 8 (b)		---	---	---	2.174.140	2.219.327	-2,0
AKOs (millones) (c)		13.516	13.883	-2,6	26.705	27.283	-2,1
PKTs (millones) (c)		9.982	10.006	-0,2	19.439	19.362	0,4
Coficiente de ocupación (%) (c)		73,8	72,1	1,8 p.	72,8	71,0	1,8 p.
Ingresos de pasaje (c)		846.942	929.005	-8,8	1.593.212	1.727.003	-7,7
Ingreso de pasaje por PKT (cént. €) (c)		8,49	9,28	-8,6	8,20	8,92	-8,1
Ingreso de explotación por AKO (cént. €)		8,66	8,88	-2,4	8,30	8,40	-1,2
Coste de explotación por AKO (cént. €)		8,13	8,10	0,4	8,22	8,03	2,4
Coste explot. (exc. fuel) por AKO (cént. €)		7,15	7,11	0,5	7,19	7,06	1,8

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

Hechos destacables

- Iberia obtuvo un resultado de explotación y unos beneficios netos consolidados de 71,9 y 52,6 millones de euros, respectivamente, durante el segundo trimestre, lo que sitúa los resultados netos del primer semestre en 30,8 millones de euros, todo ello en un entorno muy difícil para la industria aérea.
- El plan de ajuste de la oferta iniciado en marzo, que afectó en mayor medida a los vuelos internacionales de medio radio, junto con el mejor comportamiento de la demanda en el mercado doméstico, han hecho mejorar los coeficientes de ocupación de los tres sectores durante el segundo trimestre, logrando una subida de 1,8 puntos porcentuales en el conjunto de la red. Este es el sexto trimestre consecutivo de mejora del coeficiente de ocupación en relación con los mismos períodos de ejercicios anteriores.
- Esta gestión eficaz de la oferta, junto con el buen comportamiento de los ingresos de Handling y Mantenimiento, han permitido reducir el impacto de la caída del ingreso medio por PKT (8,6%) y limitar la reducción del ingreso unitario de explotación al 2,4%.
- En paralelo, las medidas de ahorro implantadas, unidas al efecto positivo neto de la depreciación del dólar, han permitido mantener el coste de explotación unitario en un nivel similar al del segundo trimestre del año anterior, a pesar de las subidas registradas en el precio del combustible y de las tasas de navegación.
- El endeudamiento neto ajustado se ha reducido ligeramente en el período, fundamentalmente por las reducciones obtenidas en el capítulo de alquileres de flota y, por tanto, en el valor de su deuda equivalente.
- Durante el primer semestre del año 2003, Iberia alcanzó una puntualidad media del 83,5%, mejorando en cinco puntos respecto al año anterior y situándose entre las compañías de red europeas de mayor puntualidad.

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (no auditada)

Miles de euros	Abr – Jun 2003	Abr – Jun 2002 (a)	%	Acumulado 2003	Acumulado 2002 (a)	%
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	1.170.987	1.232.488	-5,0	2.215.512	2.291.499	-3,3
Importe neto cifra de negocios	1.119.503	1.180.373	-5,2	2.114.630	2.196.293	-3,7
Ingresos por pasaje (b)	917.726	1.000.285	-8,3	1.732.339	1.849.380	-6,3
Ingresos por carga	60.024	67.451	-11,0	122.951	133.726	-8,1
Ingresos de handling	70.822	59.890	18,3	121.628	104.038	16,9
Asistencia técnica a compañías aéreas	30.103	19.639	53,3	60.227	44.704	34,7
Otros ingresos	40.828	33.107	23,3	77.486	64.445	20,2
Otros ingresos de explotación	51.484	52.115	-1,2	100.883	95.206	6,0
Ingresos por alquileres	1.916	2.402	-20,2	3.534	4.373	-19,2
Ingresos por comisiones	30.071	24.229	24,1	55.932	48.224	16,0
Otros ingresos diversos	19.497	25.485	-23,5	41.417	42.608	-2,8
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	1.099.046	1.124.233	-2,2	2.194.287	2.189.703	0,2
Aprovisionamientos	182.223	190.594	-4,4	374.830	358.589	4,5
Combustible de aviones	132.655	137.003	-3,2	274.661	263.451	4,3
Repuestos para flota aérea	34.712	37.638	-7,8	69.251	63.729	8,7
Material de mayordomía	6.027	7.793	-22,7	13.108	15.111	-13,3
Otros aprovisionamientos	8.829	8.160	8,2	17.811	16.298	9,3
Gastos de personal	345.845	325.968	6,1	684.042	652.719	4,8
Sueldos, salarios y asimilados	262.078	245.568	6,7	518.507	493.891	5,0
Cargas sociales	83.767	80.400	4,2	165.535	158.828	4,2
Dotaciones amortizaciones inmovilizado	42.815	41.250	3,8	85.176	81.941	3,9
Variación de las provisiones de tráfico	1.673	2.890	-42,1	2.870	6.108	-53,0
Otros gastos de explotación	526.490	563.532	-6,6	1.047.368	1.090.347	-3,9
Alquiler flota (c)	92.195	98.772	-6,7	186.519	197.036	-5,3
Leasing operativo flota de pasaje	88.404	94.188	-6,1	177.790	189.351	-6,1
Wet lease flota de pasaje	0	0	n.a.	0	5	-100,0
Alquiler de aviones de carga	3.792	4.583	-17,3	8.728	7.680	13,7
Alquileres varios	18.500	19.850	-6,8	38.183	38.128	0,1
Mantenimiento flota aérea (subcontratos)	27.189	22.453	21,1	57.752	48.950	18,0
Gastos comerciales	102.488	128.079	-20,0	202.378	236.877	-14,6
Derechos por tráfico aéreo	90.058	91.544	-1,6	176.741	180.606	-2,1
Tasas de navegación	62.272	60.445	3,0	124.236	110.254	12,7
Servicios a bordo	13.765	17.883	-23,0	27.472	35.015	-21,5
Gastos sistemas de reservas	35.446	35.638	-0,5	70.140	70.493	-0,5
Seguros	13.723	21.486	-36,1	27.338	41.467	-34,1
Otros gastos	70.852	67.381	5,2	136.610	131.522	3,9
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	71.941	108.255	-33,5	21.226	101.795	-79,1

- (a) Las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas trimestrales 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 segundo trimestre y primer semestre de 2002 reflejados en esta cuenta no incluyen los saldos correspondientes a Binter Canarias y, de este modo, la comparación resulta más homogénea.
- (b) Los ingresos de pasaje contables incluyen el reconocimiento como ingreso de los billetes vendidos no volados (caducados), contabilizados previamente en el pasivo circulante como anticipo de clientes, junto a otras regularizaciones de menor cuantía.

Miles de euros	Abr – Jun 2003	Abr – Jun 2002 (a)	%	Acumulado 2003	Acumulado 2002 (a)	%
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	71.941	108.255	-33,5	21.226	101.795	-79,1
Ingresos financieros	9.641	12.022	-19,8	19.672	22.917	-14,2
Gastos financieros	10.293	6.329	62,6	19.763	19.480	1,5
Resultado por diferencias de cambio	-1.844	-10.921	83,1	-2.850	-13.928	79,5
RESULTADOS FINANCIEROS	-2.496	-5.228	52,3	-2.940	-10.491	72,0
Particip. sociedades puestas en equivalencia	6.440	2.072	210,8	13.351	7.317	82,5
Amortiz. fondo de comercio consolidado	-1.653	-1.653	0,0	-3.307	-3.307	0,0
RESULTADOS ACTIV. ORDINARIAS	74.231	103.446	-28,2	28.330	95.314	-70,3
Ingresos extraordinarios	9.070	1.860	n.s.	32.634	4.584	n.s.
Gastos extraordinarios	5.577	8.654	-35,6	18.763	13.391	40,1
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	3.493	-6.793	151,4	13.870	-8.807	257,5
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	77.724	96.653	-19,6	42.200	86.507	-51,2
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES	-25.169	-21.418	-17,5	-11.418	-17.414	34,4
RESULTADOS CONSOLIDADOS	52.555	75.235	-30,1	30.782	69.092	-55,4
RDOS. ATRIB. SOCIOS EXTERNOS	989	969	2,1	1.602	1.518	5,6
RDOS. ATRIB. SOCIEDAD DOMINANTE	51.566	74.266	-30,6	29.180	67.574	-56,8

(c) El concepto alquiler de flota es utilizado para calcular los leasing capitalizados incluidos en la cifra de endeudamiento neto ajustado. Ésta incluye la totalidad de los gastos de leasing operativo, el 50% de los gastos de wet lease de pasaje, y el 50% de los gastos de alquiler de aviones cargueros. El importe correspondiente a los gastos anuales por alquiler de flota del ejercicio 2002 asciende a 382.383 miles de euros. Como aproximación al valor anual de los gastos de alquiler de flota del ejercicio 2003, se multiplica por dos el importe correspondiente al primer semestre del año (182.154 miles de euros, que resulta de sumar el gasto por leasing operativo más el 50% del gasto por alquiler de aviones de carga), obteniendo 364.309 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	Jun – 2003	Dic – 2002
BALANCE DE SITUACIÓN – ACTIVO	4.822.214	4.649.480
INMOVILIZADO NETO	2.567.020	2.460.329
GASTOS DE ESTABLECIMIENTO	162	303
INMOVILIZADO INMATERIAL NETO	455.606	465.281
INMOVILIZADO MATERIAL NETO	1.253.562	1.168.015
INMOVILIZADO FINANCIERO NETO	506.123	474.999
<i>Préstamos Iberbuses</i>	173.318	188.853
<i>Bonos Iberbond</i>	33.150	34.320
<i>Otros</i>	299.655	251.826
DEUDORES L/P OPERACIONES TRAFICO	351.567	351.731
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN	101.404	104.711
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	103.879	122.229
ACTIVO CIRCULANTE	2.049.911	1.962.211
EXISTENCIAS NETAS	90.034	89.964
DEUDORES NETOS	744.722	587.622
ACCIONES DE LA SOCIEDAD DOMINANTE A CORTO PLAZO	29.694	31.896
INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	1.119.721	1.204.683
TESORERÍA	19.592	11.957
AJUSTES POR PERIODIFICACION ACTIVO	46.148	36.089
BALANCE DE SITUACIÓN – PASIVO	4.822.214	4.649.480
FONDOS PROPIOS	1.311.172	1.317.737
CAPITAL SOCIAL	712.110	712.110
RESERVAS SOCIEDAD DOMINANTE	410.014	302.433
RESERVAS SOCIEDADES CONSOLIDADAS	160.129	146.197
DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN	-261	-123
RESULTADOS ATRIBUIBLES A LA SOCIEDAD DOMINANTE	29.180	157.120
SOCIOS EXTERNOS	10.451	9.242
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CONSOLIDACIÓN	1.494	1.494
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	61.215	70.475
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS LARGO PLAZO	1.245.002	1.261.455
ACREEDORES A LARGO PLAZO	520.642	525.975
EMISIÓN DE OBLIGACIONES Y OTROS VALORES NEGOCIABLES	50.106	22.573
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	447.298	480.105
<i>Principal leasing y otros</i>	370.854	392.392
<i>Intereses leasing</i>	76.444	87.713
OTROS ACREEDORES A LARGO PLAZO	23.238	23.297
ACREEDORES A CORTO PLAZO	1.672.238	1.463.102
EMISIÓN DE OBLIGACIONES Y OTROS VALORES NEGOCIABLES	7.524	7.524
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	108.038	102.011
<i>Principal leasing y otros</i>	86.840	79.383
<i>Intereses leasing</i>	21.198	22.628
OTROS ACREEDORES A CORTO PLAZO	1.554.255	1.352.850
AJUSTES POR PERIODIFICACION PASIVO	2.421	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 junio de 2003 el cálculo es el siguiente: 6% de 173.318 miles de € x 7 = 72.794 miles de € ó x 8 = 83.193 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	Junio - 2003
E.O.A.F. APLICACIÓN DE FONDOS	
VARIACIÓN GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	-18.350
VARIACIÓN GASTOS DE ESTABLECIMIENTO Y FORMALIZACIÓN DEUDAS	-141
INVERSIÓN EN INMOVILIZADO	364.561
VARIACIÓN EN PARTICIPACION SOCIEDADES ASOCIADAS	-3.307
DIVIDENDOS	35.994
CANCELACIÓN/TRASPASO DEUDA	121.104
APLICACIÓN PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	77.523
VARIACIÓN CAPITAL CIRCULANTE NETO	-115.409
APLICACIONES. TOTALES	461.975
E.O.A.F. ORIGEN DE FONDOS	
AUTOFINANCIACIÓN BRUTA	180.061
VARIACIÓN INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	-9.260
DESINVERSIÓN (V.C.N. INMOVILIZADO MATERIAL/INMATERIAL)	148.679
DESINVERSIÓN (V.C.N. INMOVILIZADO FINANCIERO)	19.239
OBTENCIÓN PASIVO REMUNERADO	121.798
OTROS AJUSTES A RESULTADOS	1.458
ORIGEN DE FONDOS. TOTALES	461.975

Estadísticas operativas

GRUPO IBERIA (a) (b)	Abr – Jun 2003	Abr – Jun 2002	%	Acumulado 2003	Acumulado 2002	%
TRÁFICO						
TKO (Millones)	1.511	1.574	-4,1	3.007	3.093	-2,8
TKT (Millones)	1.095	1.106	-1,0	2.152	2.163	-0,5
Coefficiente de Ocupación (%)	72,5	70,3	2,2 p.	71,6	70,0	1,6 p.
PASAJE REGULAR						
Pasajeros (miles)	6.472	6.366	1,7	12.190	11.969	1,8
Doméstico	3.742	3.596	4,1	7.065	6.776	4,3
Medio Radio	1.979	2.023	-2,2	3.617	3.700	-2,3
Largo Radio	751	747	0,5	1.508	1.493	1,0
AKO (Millones)	13.516	13.883	-2,6	26.705	27.283	-2,1
Doméstico	3.279	3.304	-0,8	6.484	6.490	-0,1
Medio Radio	3.498	3.638	-3,8	7.025	6.966	0,8
Largo Radio	6.739	6.941	-2,9	13.196	13.826	-4,6
PKT (Millones)	9.982	10.006	-0,2	19.439	19.362	0,4
Doméstico	2.445	2.366	3,3	4.639	4.503	3,0
Medio Radio	2.429	2.499	-2,8	4.464	4.584	-2,6
Largo Radio	5.108	5.141	-0,6	10.336	10.275	0,6
Coefficiente de Ocupación (%)	73,8	72,1	1,8 p.	72,8	71,0	1,8 p.
Doméstico	74,6	71,6	2,9 p.	71,5	69,4	2,2 p.
Medio Radio	69,4	68,7	0,7 p.	63,6	65,8	-2,3 p.
Largo Radio	75,8	74,1	1,7 p.	78,3	74,3	4,0 p.
CARGA						
Toneladas de carga	50.301	52.755	-4,7	100.888	105.259	-4,2
TKO (Millones)	294	325	-9,5	603	637	-5,3
TKT (Millones)	196	205	-4,4	403	421	-4,3
Coefficiente de Ocupación (%)	66,8	63,2	3,5 p.	66,8	66,0	0,7 p.
INGRESOS DE PASAJE						
Total Euros (Miles)	846.942	929.005	-8,8	1.593.212	1.727.003	-7,7
Ingreso Medio / AKO (cént. €)	6,27	6,69	-6,4	5,97	6,33	-5,8
Ingreso Medio / PKT (cént. €)	8,49	9,28	-8,6	8,20	8,92	-8,1

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	Abr – Jun 2003	Abr – Jun 2002 (a)	%	Acumulado 2003	Acumulado 2002 (a)	%
Ratios unitarios (céntimos de €por AKO)						
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	8,66	8,88	-2,4	8,30	8,40	-1,2
COSTE DE EXPLOTACIÓN	8,13	8,10	0,4	8,22	8,03	2,4
Combustible	0,98	0,99	-0,5	1,03	0,97	6,5
Mantenimiento de flota	0,46	0,43	5,8	0,48	0,41	15,1
Repuestos de flota	0,26	0,27	-5,3	0,26	0,23	11,0
Mantenimiento (subcontratos)	0,20	0,16	24,4	0,22	0,18	20,5
Personal	2,56	2,35	9,0	2,56	2,39	7,1
Gastos comerciales	0,76	0,92	-17,8	0,76	0,87	-12,7
Alquiler flota aérea	0,68	0,71	-4,1	0,70	0,72	-3,3
Derechos de tráfico aéreo	0,67	0,66	1,0	0,66	0,66	-0,0
Tasas de navegación	0,46	0,44	5,8	0,47	0,40	15,1
Resto	1,57	1,60	-2,2	1,57	1,60	-1,9
Gasto comercial neto sobre ingresos por tráfico de pasaje y carga (%) (b)	7,4	9,7	-23,8	7,9	9,5	-17,0
Productividad						
Utilización media de flota (horas / avión / día)	8,57	8,80	-2,6	8,62	8,68	-0,7
Plantilla equivalente	26.217	25.615	2,4	25.817	25.505	1,2
AKOs por empleado	516	542	-4,9	1.034	1.070	-3,3
AKOs por empleado de Tierra	678	722	-6,1	1.369	1.425	-4,0
AKOs por empleado Tierra (sin handling)	763	782	-2,3	1.509	1.520	-0,7
Horas bloque por tripulante técnico	60,3	63,0	-4,3	120,9	122,3	-1,1
Horas bloque por tripulante auxiliar	27,5	26,8	2,6	54,3	52,3	3,8

(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)	Junio 2003	Diciembre 2002 (b)	Junio 2002 (c)
Largo radio	26	26	26
Propiedad	5	6	5
Leasing financiero	0	0	0
Leasing operativo	21	20	21
Wet lease	0	0	0
Corto y medio radio	121	120	118
Propiedad	42	42	42
Leasing financiero	13	13	13
Leasing operativo	66	65	63
Wet lease	0	0	0
Total	147	146	144
Propiedad	47	48	47
Leasing financiero	13	13	13
Leasing operativo	87	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.

(c) No incluye la flota de Binter Canarias.

Comportamiento operativo y financiero

Resultados del Grupo Iberia

Iberia logró unos beneficios consolidados después de impuestos de 52,6 millones de euros durante el segundo trimestre de 2003, frente a los 75,2 millones alcanzados durante el mismo trimestre del año anterior (descontado el resultado de Binter Canarias, a efectos de homogeneizar las comparaciones).

Durante el periodo abril-junio de 2003, el Grupo Iberia generó un EBITDAR de 207 millones de euros, importe que representa un margen sobre ingresos del 17,7%, disminuyendo 2,5 puntos porcentuales con relación al margen alcanzado un año antes. Una diferencia similar (-2,6 puntos) se produce al nivel de margen de explotación, que se situó en un 6,1% durante el segundo trimestre de 2003. Los resultados de explotación registraron unos beneficios de 71,9 millones de euros, frente a los 108,3 millones alcanzados durante abril-junio de 2002. Esta disminución de 36,3 millones de euros estuvo motivada, principalmente, por la reducción del ingreso medio de pasaje en un 8,6%, causada – a su vez – por el exceso de capacidad y la fuerte presión competitiva en la mayoría de los mercados, en combinación con la depreciación del dólar (que, no obstante, tuvo un efecto neto favorable en los resultados). El importe agregado del resto de los ingresos de explotación superó en 21,1 millones de euros la cifra del año anterior, compensando una parte del descenso registrado en los ingresos de pasaje (82,6 millones de euros). También tuvieron un comportamiento positivo los gastos de explotación, que disminuyeron en 25,2 millones de euros respecto al segundo trimestre de 2002, a pesar del incremento en el precio del combustible y de la notable subida en las tarifas de navegación aérea en 2003.

Los resultados financieros, los resultados de las compañías puestas en equivalencia y los resultados extraordinarios, en su conjunto, mejoraron en 17,4 millones de euros con relación al año anterior, contribuyendo todos ellos a reducir la diferencia existente al nivel de explotación. El beneficio antes de impuestos se situó en 77,7 millones de euros, sólo 18,9 millones por debajo de los beneficios registrados durante el segundo trimestre de 2002.

En referencia a los resultados acumulados del primer semestre, Iberia logró unos beneficios consolidados de 30,8 millones de euros en 2003, frente a los 69,1 millones de beneficios alcanzados durante los seis primeros meses de 2002. El EBITDAR generado se situó en 292,9 millones de euros, importe que representa un margen sobre ingresos del 13,2%, disminuyendo 3,4 puntos porcentuales con relación al margen alcanzado un año antes. El Grupo Iberia logró un beneficio de explotación de 21,2 millones de euros en 2003, 80,6 millones por debajo del resultado alcanzado en el periodo enero-junio de 2002. Los principales factores que explican este descenso fueron: la reducción del ingreso medio de pasaje (-8,1%) debido a la bajada de precios y a la evolución de la paridad de monedas; y el aumento de precios, sobre todo en los casos del combustible (un 25%) y de las tasas de navegación (con incrementos notables de tarifas por parte de Eurocontrol), que fue parcialmente compensado por la depreciación del dólar.

Con relación al primer semestre de 2002 mejoraron los resultados financieros (7,6 millones de euros), la participación en resultados de sociedades puestas en equivalencia (6,0 millones de euros) y los resultados extraordinarios (22,7 millones de euros), de modo que el resultado antes de impuestos registró unos beneficios de 42,2 millones de euros hasta junio de 2003, frente a los 86,5 millones alcanzados en el año anterior.

Producción y demanda

Durante el segundo trimestre de 2003, Iberia mejoró su coeficiente de ocupación de pasaje en 1,8 puntos porcentuales con relación al año anterior, logrando la mayor subida entre las grandes compañías europeas. Iberia redujo su oferta en un 2,6% debido, principalmente, al desarrollo de un plan de ajuste del programa, que afectó en mayor medida a las rutas europeas. El estancamiento económico, las consecuencias del conflicto de Irak y la repercusión del SARS motivaron que, en el conjunto del sector, el tráfico internacional se mantuviera débil en los meses de abril (una vez descontado el efecto del diferente calendario de Semana Santa) y mayo, no presentando signos de recuperación hasta junio. A pesar de esas circunstancias, la demanda de Iberia, medida en pasajeros-kilómetros transportados (PKTs), sólo disminuyó un 0,2% respecto a 2002, mientras que el número de pasajeros aumentaba en un 1,7% para el conjunto de la red.

En el mercado doméstico, la demanda tuvo una tendencia creciente durante el segundo trimestre, estimulada por el desarrollo del nuevo modelo tarifario de Iberia, que ofrece unas condiciones de compra más flexibles y un abanico más amplio de tarifas. El número de PKTs subió un 3,3% con relación a 2002, frente a una pequeña reducción de la oferta (0,8%), debida a ajustes adicionales en los vuelos entre la Península y las Islas Canarias, continuando con la estrategia iniciada el pasado año, que persigue incrementar la participación de las rutas interiores de la Península, que son más rentables. El coeficiente de ocupación subió 2,9 puntos respecto al segundo trimestre del año anterior, elevándose hasta el 74,6%.

A partir del mes de marzo, Iberia ha reducido la oferta que tenía programada en la red de medio radio internacional, debido a la persistente atonía de la demanda y el exceso de capacidad en Europa. Además, las jornadas de huelga en Francia durante mayo y junio limitaron la capacidad del espacio aéreo europeo, provocando la cancelación de algunos vuelos. En consecuencia, durante el segundo trimestre, el número de asientos-kilómetros ofertados (AKOs) disminuyó en un 3,8% respecto a 2002. Este plan de ajuste y un mejor comportamiento de la demanda en junio, llevaron a una subida de 0,7 puntos en el coeficiente de ocupación, que alcanzó el 69,4%.

La competencia se ha incrementado en las rutas del Atlántico durante el segundo trimestre. Por un lado, han aparecido nuevos operadores en algunos países de Latinoamérica; por otra parte, algunas de las grandes compañías de red han aumentado su oferta en la región, ante las dificultades surgidas en Oriente Medio y Asia. Para adaptarse a la evolución de los mercados, Iberia realizó ajustes selectivos en su oferta, que afectaron en mayor medida a Venezuela y Argentina, de modo que el número de AKOs en la operación de largo radio descendió un 2,9% con relación al mismo periodo de 2002, disminuyendo el tráfico en menor proporción (0,6%). Por consiguiente, el coeficiente de ocupación subió 1,7 puntos, situándose en el 75,8%.

En el acumulado del primer semestre de 2003, Iberia mejoró su coeficiente de ocupación de pasaje en 1,8 puntos con relación al año anterior. Disminuyó su oferta en un 2,1% debido, principalmente, a ajustes realizados en las rutas de largo radio, logrando incrementar el número de PKTs en un 0,4% gracias, sobre todo, al dinamismo del tráfico doméstico, que creció un 3,0%.

En referencia al tráfico de carga, las toneladas-kilómetros transportadas disminuyeron un 4,4% en el segundo trimestre y un 4,3% en el primer semestre de 2003, en ambos casos con relación al año anterior, debido a la fuerte competencia de flotas cargueras en el Atlántico y a la generalizada debilidad de la demanda en Europa.

Ingresos de explotación

El Grupo Iberia obtuvo unos ingresos de explotación de 1.171 millones de euros durante el segundo trimestre de 2003, situándose 61,5 millones de euros (un 5,0%) por debajo de la cifra obtenida durante el mismo periodo del año anterior. El ingreso de explotación unitario fue de 8,66 céntimos por AKO, descendiendo un 2,4% respecto a 2002.

El ingreso de pasaje unitario se situó en 6,27 céntimos de euro por AKO, bajando un 6,4% respecto al segundo trimestre del ejercicio anterior. La mejora del coeficiente de ocupación en 1,8 puntos compensó parcialmente el mal comportamiento del ingreso medio por PKT, que cayó un 8,6%, haciendo disminuir los ingresos de pasaje generados por la actividad del periodo en 82,1 millones de euros (un 8,8%) respecto a 2002. La apreciación del euro frente a otras monedas, en particular el dólar, aunque tuvo un efecto favorable en los resultados, fue la causa del 40%, aproximadamente, de la reducción de los ingresos de pasaje; mientras que la presión competitiva sobre los precios explica el resto de la diferencia. El tráfico internacional se mantuvo débil durante la mayor parte del trimestre; sin embargo, las compañías tradicionales decidían el retorno de oferta a las regiones menos afectadas, que se unía al crecimiento de nuevos operadores, cuyo principal argumento competitivo es el precio, provocando situaciones de exceso de oferta y reducción de ingresos medios.

Al igual que en el primer trimestre, los mercados europeos sufrieron los efectos de la sobrecapacidad y la notable disminución del tráfico de negocios, de modo que la reducción de ingresos en el sector de medio radio internacional representó un 48% del descenso registrado en el agregado de la red durante el segundo trimestre. La depreciación del dólar fue el principal motivo del descenso producido en los ingresos de pasaje del sector de largo radio, que supuso un 38% sobre la pérdida agregada. La cifra de ingresos de pasaje del sector doméstico también disminuyó, pero de forma más moderada.

Los ingresos de carga disminuyeron en 7,4 millones de euros (un 11%) con relación al año anterior, debido principalmente al efecto paridad (depreciación del dólar frente al euro) y a la reducción del volumen de carga transportada, a pesar de la mejora del coeficiente de ocupación de carga.

La reducción de 90 millones de euros registrada en los ingresos de tráfico (pasaje y carga) fue parcialmente compensada por un aumento neto de 28,5 millones de euros en el resto de los ingresos de explotación. Los ingresos de handling subieron 10,9 millones de euros (un 18,3%) con relación a 2002. El aumento en un 10,2% de la actividad para terceros (medida en aviones ponderados atendidos) motivó la mayor parte de esa subida, y el resto se debió al incremento del ingreso unitario, derivado de la actualización anual de precios y de la facturación de servicios adicionales principalmente por trabajos de seguridad en tierra. Los ingresos de mantenimiento crecieron 10,5 millones de euros, diferencia que representa un incremento superior al 53% frente al año anterior, fundamentalmente por el aumento de los trabajos de motor para terceros. También registraron fuertes aumentos los ingresos por comisiones y los ingresos por asistencia y servicios de carga: 5,8 y 6,8 millones de euros, respectivamente, por encima de los importes correspondientes al periodo abril-junio de 2002.

En referencia a las cifras del primer semestre de 2003, los ingresos de explotación consolidados disminuyeron en 76 millones de euros con relación al año anterior, lo que representa una bajada del 3,3%. Teniendo en cuenta que la reducción de oferta – medida en AKOs – fue del 2,1% durante dicho periodo, el ingreso de explotación unitario descendió un 1,2%, situándose en 8,30 céntimos de euro por AKO.

Los ingresos de pasaje generados por la actividad del semestre disminuyeron en 133,8 millones de euros (un 7,7%) con relación a 2002; la apreciación del euro explica 3 puntos porcentuales de esa reducción y la caída de precios 5,2 puntos, mientras que la mejora en el nivel de ocupación (1,8 puntos) compensó una parte de esa pérdida. Los ingresos de pasaje registraron descensos próximos al 11% y al 10% en los sectores de medio radio internacional y largo radio, respectivamente, siendo más moderada la reducción en el caso del sector doméstico, un 3,2%. El ingreso de pasaje unitario (por AKO) se redujo en un 5,8% con relación al dato correspondiente a los seis primeros meses del año anterior.

En el acumulado del semestre, los ingresos de carga disminuyeron en 10,8 millones de euros, debido a la depreciación del dólar frente al euro y a la reducción del volumen de carga transportada. Por el contrario, otras partidas de ingresos consiguieron aumentos significativos, destacando: los ingresos de handling, que subieron 17,6 millones de euros; los ingresos por servicios de mantenimiento a terceros, 15,5 millones de euros; y los ingresos por comisiones, que se incrementaron en 7,7 millones de euros.

Gastos de explotación

Los gastos de explotación disminuyeron en 25,2 millones de euros (un 2,2%) durante el segundo trimestre de 2003 con relación al año anterior. Los principales factores que contribuyeron a este descenso fueron: la bajada de los costes comerciales, los ahorros producidos por los programas de reducción de gastos implantados (PROICO), la depreciación del dólar y la reducción de oferta (2,6% en términos de AKOs). Por contra, el incremento en los precios del combustible y de las tasas de navegación causaron significativos aumentos en los costes. El coste de explotación unitario (por AKO) del Grupo Iberia se situó en 8,13 céntimos de euro, subiendo ligeramente (un 0,4%) respecto al obtenido durante el segundo trimestre de 2002 (en términos homogéneos, sin incluir Binter Canarias).

Durante el periodo abril-junio de 2003, la plantilla equivalente del Grupo Iberia se situó un 2,4% por encima del nivel del año anterior. La plantilla de la compañía matriz también se incrementó un 2,1%, situándose en 24.455 empleados equivalentes, disminuyendo el personal de vuelo, en su conjunto, un 1,8% y aumentando el personal de tierra un 3,6%. Esta última variación fue motivada por el crecimiento de la plantilla de handling en un 8,3%, fundamentalmente mediante contratos fijos temporales, exigido por el fuerte aumento de la producción a terceros y por la realización de nuevos servicios, básicamente de seguridad. La plantilla de tripulantes técnicos aumentó un 2,7% respecto al segundo 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. Por su parte, la tripulación auxiliar de vuelo disminuyó un 3,8%, lo que permitió incrementar la productividad de este colectivo en un 2,6%. Si excluimos el personal de handling, el resto de la plantilla equivalente de Iberia disminuyó un 0,9% con relación al año anterior.

Los crecimientos de las plantillas de handling de Iberia y de las filiales del Grupo (que no generan AKOs) junto a la reducción de oferta de la Línea Aérea (-2,6%) explican la caída de la productividad de la plantilla de tierra en un 6,1% (en términos de AKOs por empleado). Esta reducción queda limitada a un 2,3% si excluimos a los empleados del área de handling de Iberia.

Los gastos de personal aumentaron en 19,9 millones de euros con relación al segundo trimestre de 2002, importe que representa un incremento del 6,1%, derivado del aumento de la plantilla y de las subidas por IPC previstos a junio. La aplicación del ERE ha producido un efecto favorable en el "mix" salarial, compensando prácticamente los incrementos correspondientes a deslizamientos y pagas por mejora de resultados de 2002. En este sentido, es importante señalar que la consolidación, a partir de enero de 2003, de la paga por mejora de resultados del ejercicio 2002, explica parcialmente el aumento del gasto, porque en el año anterior se imputó dicha paga desde el tercer trimestre.

El gasto de combustible descendió 4,3 millones de euros (un 3,2%) con relación al segundo trimestre de 2002. El incremento del precio en dólares, que - aún con el favorable efecto de las coberturas realizadas - superó en un 17,4% al precio medio del segundo trimestre del ejercicio anterior, fue compensado por el ahorro derivado de la depreciación del dólar frente al euro. La reducción de actividad también contribuyó a la reducción del gasto (-3,2 millones de euros). De este modo, el coste unitario de combustible se situó en 0,98 céntimos de euro por AKO, disminuyendo un 0,5% con relación al coste del año anterior.

Durante el segundo trimestre de 2003, el gasto de alquiler de flota se reduce en 6,6 millones de euros (un 6,7%) con relación al año anterior, principalmente por la reducción de los tipos de interés y la depreciación del dólar frente al euro, cuyo efecto favorable supera el incremento de gasto por volumen (hay tres unidades más de flota en arrendamiento operativo).

El coste agregado de los gastos de mantenimiento (consumo de repuestos, subcontratos y dotación para el fondo de grandes reparaciones) se elevó a 61,9 millones de euros, creciendo 1,8 millones (un 3,0%) respecto al año anterior. El importante incremento de la actividad para terceros llevó a un aumento de 5,7 millones de euros en el gasto por servicios subcontratados; por el contrario, el consumo de repuestos de flota disminuyó en 2,9 millones de euros, en parte por la apreciación del euro frente al dólar. El gasto de mantenimiento neto (minorado con los ingresos de asistencia técnica a terceros) disminuye en 8,7 millones de euros (un 21,4%) con relación al segundo trimestre del año anterior.

Destaca el ahorro alcanzado en los gastos comerciales, cuyo importe disminuyó en 25,6 millones de euros (un 20%) durante el segundo trimestre de 2003. El marco retributivo a las agencias de viaje españolas vigente desde el 1 de junio de 2002 ha supuesto una reducción del gasto correspondiente a las comisiones básicas y a los incentivos variables sobre ventas. Además, el gasto en publicidad y promoción se redujo en 9,1 millones de euros (más de un 60%) con relación al año anterior. Con todo ello, el ratio de gastos comerciales netos sobre ingresos de tráfico bajó 2,3 puntos porcentuales, situándose en el 7,4%.

El gasto por tasas de navegación aumentó en 1,8 millones de euros (un 3,0%) durante el segundo trimestre debido al notable incremento en las tarifas de ayudas a la navegación aérea aplicadas por Eurocontrol desde enero de 2003 y a la subida de las tasas de aproximación a aeropuertos, cuyo efecto ha superado a los ahorros derivados por la menor actividad y la favorable paridad euro/dólar. El coste unitario por AKO de las tasas de navegación se incrementó un 5,8%. Por su parte, el coste unitario de los derechos por tráfico aéreo (que agrupa a las tasas de aterrizaje, handling y otros costes variables vinculados a la actividad de flota y tripulaciones) aumentó un 1% con relación a 2002.

El gasto de servicios a bordo se redujo en 4,1 millones de euros (un 23,0%) debido al descenso de oferta y a la implantación de diversas medidas en los vuelos de corto y medio radio. Igualmente, la reducción de las primas en las pólizas de seguros de flota, firmadas a finales del año 2002, permitió disminuir el gasto de los seguros en 7,8 millones de euros (un 36,1%) durante el segundo trimestre de 2003.

“Otros gastos de explotación” incluye diversas partidas cuyos importes presentan variaciones de signo contrario con relación al segundo trimestre de 2002. Los aumentos más significativos se produjeron en “Indemnizaciones (pasajeros y equipajes)”, que subió 2 millones de euros, y en “Servicios de seguridad y vigilancia”, que se situó 1,8 millones de euros por encima del gasto correspondiente al año anterior. Descontados ambos conceptos, el resto de gastos disminuye respecto al año anterior.

En referencia a las cifras del primer semestre de 2003, los gastos de explotación consolidados se situaron en 2.194 millones de euros, registrando un ligero incremento (0,2%) con relación al mismo periodo del año anterior. El crecimiento del gasto generado por los incrementos de precios, principalmente en combustible y tasas de navegación y por el aumento de recursos para generar mayores ingresos (handling y mantenimiento), fue casi compensado por diversas medidas de ahorro y por la favorable evolución de la paridad de monedas.

Los gastos de personal superaron en 31,3 millones de euros al importe correspondiente al primer semestre de 2002, lo que supone un incremento del 4,8%, que se explica por los siguientes incrementos: un 1,3%, correspondiente a la diferencia entre el IPC real de 2002 (4,0%) y el dotado hasta junio del pasado año; un 2,5% por el IPC previsto a junio de 2003; y un 1,2% derivado de la variación de la plantilla del Grupo. La aplicación del ERE ha producido un efecto favorable en el “mix” salarial, compensando otros incrementos correspondientes a deslizamientos y pagas por mejora de resultados de 2002.

La plantilla equivalente de Iberia, L.A.E., sin incluir al personal de handling (que creció un 7,4% a causa, principalmente, del incremento de actividad a terceros) disminuyó un 2,2% con relación al primer semestre de 2002. El número de empleados acogidos a la extensión del ERE para el año 2003 se eleva a 373 personas hasta la fecha, habiendo sido ya realizadas 347 bajas. La productividad del personal de la compañía matriz, sin incluir a la plantilla de handling, se situó en 1.676 miles de AKOs por empleado, superando en un 0,1% a la del año anterior.

El gasto de combustible aumentó en 11,2 millones de euros (un 4,3%) durante el semestre, como consecuencia del significativo incremento del precio (un 25%, una vez aplicadas las coberturas) compensado parcialmente por la depreciación del dólar y la menor actividad. El gasto por tasas de navegación aérea subió 14 millones de euros (un 12,7%) debido, principalmente, a los fuertes incrementos de tarifas aplicados sucesivamente por Eurocontrol, que superan el 20%: el primero desde abril de 2002, al que se sumó el realizado en enero de 2003. El gasto de mantenimiento de flota (consumos, subcontratación de servicios y dotaciones) aumentó en 14,3 millones de euros (un 12,7%), debido principalmente al aumento de servicios a terceros para la obtención de mayores ingresos. Así, el coste de mantenimiento neto de ingresos se situó en 66,8 millones de euros durante el semestre, disminuyendo en un 1,8% con relación al mismo periodo de 2002.

Iberia logró una importante reducción en los gastos comerciales, que bajaron 34,5 millones de euros (un 14,6%) con relación al primer semestre de 2002, de modo que el coste comercial neto sobre ingresos de tráfico mejoró 1,6 puntos porcentuales, situándose en el 7,9%. Otras partidas que registraron destacados descensos del gasto respecto al ejercicio anterior fueron: seguros, que disminuyó 14,1 millones de euros (un 34,1%); alquiler de flota, que se redujo en 10,5 millones de euros (un 5,3%), favorecido por la depreciación del dólar; y el gasto de servicios a bordo, que bajó 7,5 millones de euros (un 21,5%).

Resultados financieros, extraordinarios y otros no operativos

Durante el segundo trimestre de 2003, los resultados financieros reflejaron unas pérdidas de 2,5 millones de euros, en comparación a las pérdidas de 5,2 millones del año anterior, gracias a la mejoría registrada en los resultados por diferencias de cambio, que arrojaron unas pérdidas de 1,8 millones de euros en 2003, siendo inferiores en 9,1 millones al saldo negativo correspondiente al segundo trimestre de 2002, afectado por el “efecto corralito” en Argentina. En el acumulado del semestre, el resultado financiero fue de 2,9 millones de euros de pérdidas, mejorando en 7,6 millones los resultados del año precedente, que también habían sido negativos, situándose los resultados por diferencias de cambio en unas pérdidas de 2,8 millones de euros en el acumulado de 2003, mejorando en 11,1 millones de euros con relación a las pérdidas de 2002. Los gastos financieros aumentaron 0,3 millones de euros, mientras que los ingresos financieros descendieron 3,2 millones de euros, debido fundamentalmente a la bajada de los tipos de interés.

El saldo neto de la participación en los resultados de sociedades puestas en equivalencia mejoró en 4,4 millones de euros en el segundo trimestre de 2003 con relación al año anterior, situándose en 6,4 millones de euros. En referencia al acumulado del primer semestre, la mencionada participación mejoró en 6,0 millones de euros, alcanzando los 13,4 millones de euros.

El Grupo Iberia obtuvo unos resultados extraordinarios de 3,5 millones de euros de beneficios durante el segundo trimestre de 2003, frente a unos resultados negativos de 6,8 millones registrados durante el mismo periodo del año anterior, lo que representa una mejora de 10,3 millones de euros. En el acumulado del semestre, el resultado extraordinario reflejó unos beneficios de 13,9 millones de euros, frente a los 8,8 millones de euros de pérdidas registradas en el año precedente. 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 de 6,5 millones de euros, y la plusvalía de 3,2 millones de euros por la venta de tres aviones DC-10. Adicionalmente, cabe resaltar la dotación de 2,4 millones de euros para provisionar la totalidad del valor de la participación en la compañía Cordiem.

Endeudamiento neto / Capital

El endeudamiento neto de balance continúa siendo negativo (es decir, el saldo disponible supera a la deuda remunerada), y su importe casi alcanza los -624 millones de euros a 30 de junio de 2003. Las inversiones financieras temporales y tesorería han disminuido en 77,3 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 515,3 millones de euros, 13,4 millones por encima del saldo de balance a cierre del ejercicio 2002.

El endeudamiento neto ajustado, que incluye la capitalización de los arrendamientos operativos, disminuye un 2,0% respecto a diciembre de 2002 (en el caso de utilizar el 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 62,4%, disminuyendo ligeramente con relación al cierre del ejercicio 2002.

A 30 de junio de 2003, los recursos propios del Grupo Iberia superan los 1.311 millones de euros.

Flota operativa, incorporaciones y bajas

En el mes de junio, Iberia incorporó el primer Airbus A340-600, de los tres que recibirá este año. Este modelo de cuatro reactores, el más moderno de la familia de largo radio de Airbus, va a sustituir a la flota B747, frente a la que ofrece un menor consumo de combustible, mejor eficiencia operacional y mayor capacidad de carga. Además, el A340-600 tiene la misma certificación de tipo que el A340-300 (del que Iberia opera 18 unidades), lo que permite a los pilotos volar cualquiera de los dos modelos con la misma licencia. El nuevo modelo dispone de cerca de 100 asientos más que la versión anterior, y viene equipado con los más modernos sistemas de comunicación y entretenimiento para los pasajeros.

Durante el segundo trimestre, Iberia ha devuelto dos aviones B757 que operaba en arrendamiento operativo, y también ha realizado dos operaciones de “venta con retroalquiler” (un A321 en abril y un A320 en mayo). De este modo, a 30 de junio de 2003, la flota operativa del Grupo Iberia comprendía 147 aviones, de los cuales 47 estaban en propiedad, 13 en arrendamiento financiero y 87 en arrendamiento operativo.

Sociedades del Grupo

Durante el primer semestre de 2003, el beneficio antes de impuestos de Savia se situó en 7,3 millones de euros, mejorando en 1,0 millón con relación a 2002, logrado gracias al incremento del 12,4% en el número de reservas. Por su parte, Iber-Swiss obtuvo un beneficio antes de impuestos en 1,1 millones de euros, empeorando en 0,45 millones con relación a 2002. Cacesa registró un beneficio antes de impuestos de 0,48 millones de euros, ligeramente por debajo de la cifra alcanzada durante el primer semestre de 2002 (0,52 millones de euros).

Madrid, 30 de julio de 2003