



PRESENTACIÓN DE RESULTADOS 2008

27 de febrero de 2009

Intervención del presidente en la rueda de prensa

Muy buenos días a todos.

Les agradezco su presencia en esta rueda de prensa, en la que vamos a presentarles los resultados correspondientes al ejercicio 2008. En 2008 también ha concluido nuestro plan director por lo que haré un breve balance del mismo, y les adelantaré las grandes líneas maestras del nuevo plan estratégico que acabamos de iniciar. Después responderemos a sus preguntas. Espero que tengamos tiempo para todo, porque a las 11:30 debemos concluir; como saben, a las 12:00 tenemos un encuentro telefónico con analistas.

2008-Balance general

No les cuento nada nuevo si les digo que 2008 ha sido un año difícil, donde han confluído dos elementos muy negativos para nuestro sector: el incremento del precio del combustible hasta cifras históricas en la primera mitad y su volatilidad en la segunda parte del año, junto con un retroceso de la demanda consecuencia de la crisis económica y financiera mundial. Adicionalmente, finalizamos el año con una difícil situación laboral con los tripulantes técnicos y que se prolongó hasta enero de este año.

Unos de los sectores más sensibles a la evolución del crecimiento económico es, precisamente, el transporte aéreo. Si históricamente habíamos visto el efecto en positivo, ahora, lamentablemente, estamos viviendo lo contrario, cómo la recesión se traduce automáticamente en una reducción del tráfico aéreo mundial.

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo, IATA, acaba de hacer públicos los datos de tráfico y resultados de 2008, que indican claramente la situación tan delicada a la que nos enfrentamos. El tráfico de pasajeros solo ha crecido un 0,9 por ciento en 2008, pero es que en los dos últimos meses del año ha caído cerca de un 6 por ciento. Si nos centramos en el tráfico de negocios, las cifras son significativamente peores, con una caída del 2,8 por ciento en el conjunto del año, y del 13 por ciento en diciembre. Una situación tan negativa es, creo, inédita.

En cuanto a resultados, las compañías aéreas perdieron, según IATA, 5.000 millones de dólares en 2008, perjudicadas como ya les he dicho por el elevado precio del combustible en el primer semestre y por la debilidad de la demanda en la segunda mitad del año.

En España, a esta situación general, hemos de sumar la expansión del tren de alta velocidad en algunas rutas domésticas tradicionalmente de muy alta demanda. En los aeropuertos españoles, por ejemplo, el tráfico aéreo general ha caído un 3,2 por ciento en el conjunto del año, con una caída más acelerada del tráfico doméstico desde abril.

IBERIA EN 2008

Con un entorno tan poco positivo, Iberia ha conseguido volver a cerrar el ejercicio con beneficios, 32 millones de euros de beneficios consolidados convirtiéndose 2008 en el decimotercer ejercicio consecutivo en positivo, algo insólito en el sector.

A continuación voy a citar algunas de las cifras más significativas, que tienen detalladas en la documentación que les hemos entregado y que se ha enviado esta mañana a la CNMV.

- Quizá lo más llamativo, y que explica en su totalidad la poco favorable evolución de los resultados, haya sido el aumento en el gasto de combustible, un 45,5 por ciento más que en 2007, que supone 521 millones de euros adicionales a una partida de gastos que lleva varios años creciendo. Los 1.666 millones de euros que ha pagado Iberia por combustible de aviación, representan más del 30 por ciento de los gastos de explotación del grupo, y un 33,6 por ciento del negocio del transporte aéreo.
- Por el contrario, y como consecuencia de las medidas de contención de costes y de reestructuración de la red adoptadas en el plan director, es muy destacable que la compañía haya conseguido reducir el resto de gastos en un 5,6 por ciento.
- Los ingresos de explotación se situaron en 5.450 millones de euros, un 1,3 por ciento inferiores a los del año anterior. Ese diferencial se explica por la depreciación del dólar con relación al euro. De haberse

mantenido el tipo de cambio estable, los ingresos se habrían incrementado ligeramente.

- La oferta se ha mantenido prácticamente estable, apenas un 0,5 por ciento inferior a la del año anterior, mientras que la demanda ha caído algo más, en concreto un 2,5 por ciento, fruto fundamentalmente de la situación económica actual. Así, el coeficiente de ocupación se ha situado en un 80 por ciento que, pese a ser 1,6 puntos inferior al de 2007, sigue estando en lo más alto entre los operadores de red europeos y cuatro puntos por encima de la media de la AEA (Asociación Europea de Líneas Aéreas).
- La reducción de oferta y demanda se ha dado, especialmente, en el mercado doméstico, fruto de las medidas de reestructuración de la red ya contempladas en el plan director, que en los últimos meses del año han sido más pronunciadas con el fin de hacer frente a la creciente desaceleración del mercado. En las rutas internacionales, la oferta ha crecido un 2,7 por ciento y la demanda, también ha aumentado en todos los sectores internacionales: 3,4 por ciento en el medio radio y 0,5 en el largo radio.
- El negocio de mantenimiento, un año más, ha tenido un comportamiento positivo, aumentando su facturación de terceros un 8,7 por ciento, consolidando y ampliando la cartera de productos y clientes en propio o en colaboración con socios como ST Aerospace. También en 2008 iniciamos la construcción de un nuevo hangar de mantenimiento en Barcelona, el único que tendrá capacidad para albergar aviones de más de 100 plazas en toda Cataluña, y que cuando

se concluya, en 2010, será el más moderno y tecnológicamente más avanzado de todo el Sur de Europa..

- En estos momentos de crisis financiera y de falta de liquidez en los mercados, también quiero subrayar que la compañía sigue contando con una sólida situación financiera, con un patrimonio neto de 1.564 millones de euros y con un saldo de caja disponible de 2.350 millones de euros.
- También quiero destacar la evolución de la productividad, otro de los elementos que han contribuido a la reducción de los costes unitarios. La productividad del personal (medida en AKO por empleado) aumentó un 3,9% y la utilización de la flota (medida en horas bloque por avión) se incrementó un 4,3%, hasta alcanzar 10 horas diarias por avión, una cifra histórica para la compañía y probablemente la mejor del sector entre compañías comparables.
- Aparte de las cifras propiamente dichas, algunos de los aspectos más relevantes de 2008 han tenido que ver con operaciones corporativas o de mejora de la posición de Iberia en los mercados mundiales. Así, lo más destacado es que iniciamos el proceso de negociación para una fusión con British Airways. También el acuerdo con British y American Airlines para explotar conjuntamente las rutas entre Europa y Norteamérica, para cuya ejecución necesitamos la inmunidad antimonopolio que está tramitándose en la actualidad. Finalmente el proceso de fusión entre clickair y Vueling para crear la mayor compañía de nueva generación de España y una de las mayores de Europa, que

continúa avanzando de acuerdo con los planes previstos y que finalizará a mitad de año.

No quiero extenderme en más cifras del último ejercicio, que como les anuncié las tienen todas en la documentación adjunta. Pero sí voy a dedicar unos minutos a compartir con ustedes el balance del plan director 2006-2008 que, si recuerdan, tenía entre sus objetivos la revisión y optimización de la red, la mejora de los ingresos y la calidad, la mejora de la productividad de los recursos y la reducción de costes.

- Con respecto a la revisión del programa de vuelos, ésta se ha completado por encima de las previsiones del propio plan. Cada vez somos una compañía en la que las rutas de largo radio tienen más peso, y ya representan casi un 50 por ciento de los ingresos cuando en 2005 eran apenas el 35 por ciento.
- También hemos reforzado nuestro liderazgo en las rutas entre Europa y América Latina, pasando del 18,7 por ciento de cuota en 2005 al 20,3 en 2008. Ese liderazgo es aún mayor en el mercado de negocios, gracias a nuestra clase Business Plus y a la amplia red de vuelos, destinos, frecuencias y conexiones de la compañía, pasando del 21 por ciento antes del plan al 23,4 por ciento en 2008.
- Si una de las apuestas fuertes de la compañía era aumentar los ingresos y la calidad, el mejor reflejo de que se ha logrado son las cifras de tráfico en Business Plus, con un crecimiento del 42 por ciento en el número de pasajeros con respecto al inicio del plan. Gracias precisamente a una mayor participación del tráfico de negocios, en

estas rutas de largo radio los ingresos unitarios han aumentado un 23 por ciento.

- Otra de las áreas donde más han crecido los ingresos ha sido en Mantenimiento, donde han aumentado un 83 por ciento los contratos de terceros, con relación a 2005.
- Hemos concluido también el proceso de modernización y homogeneización de la flota, de tal forma que ahora disponemos de solo dos modelos de avión, lo que nos permite una mejora de la eficiencia de la operación y un importante ahorro de los gastos operativos. La una edad media es ahora de 7,1 años, una de las más bajas del mundo. Gracias a ello, hemos podido incrementar la utilización de nuestra flota hasta 10 horas/día, lo que supone casi un 10 por ciento más que antes del plan.
- En cuanto a plantilla, ésta se ha reducido, mediante medidas no traumáticas, en un 12,8 por ciento, casi cuatro puntos más que lo previsto. La productividad del personal durante los tres años de vigencia del plan ha aumentado en un 19,2 por ciento.
- Finalmente, el balance económico. Los beneficios de explotación han estado en línea con lo previsto, mientras que los ingresos y los beneficios consolidados han superado las previsiones.

Durante el transcurso de 2008 estuvimos trabajando también en el Plan Estratégico para 2009-2011, un plan que tiene muy en cuenta el entorno macroeconómico mundial y que, pese a ello, o precisamente por ello, está claramente orientado a la mejora de los ingresos y de la calidad del servicio al cliente, en todas las áreas y negocios de la compañía.

Probablemente ya conocen las grandes líneas del mismo, pero para aquellos que no están familiarizados, voy a repasarlas brevemente.

El pilar esencial es, sin lugar a dudas, un Plan Integral de Mejora del Servicio al Cliente. Un plan que contempla la inversión de 150 millones de euros en el próximo trienio para las distintas mejoras, entre ellas la completa renovación de la clase Turista y el inicio del diseño de la nueva Business de largo radio, la remodelación de las salas Vip en aeropuertos clave, la agilización de los embarque para clientes Business, un cambio de todos los procesos y un claro enfoque hacia la mejora de la actitud de servicio al cliente.

Seguimos apostando por reforzar el liderazgo con América Latina y Europa por mantener la presencia en el mercado doméstico.

En términos económicos el objetivo es recuperar los niveles de rentabilidad con un margen de EBITDAR por encima del 15 por ciento de media, afianzando la actual solidez financiera del grupo.

Finalmente, nuestro objetivo global es potenciar el posicionamiento estratégico de esta compañía en un mercado que, como todos ustedes saben, está en continua transformación.

La situación no es fácil, y la prueba son los datos de tráfico de enero, donde, pese a la reducción de capacidad, han caído las cifras de ocupación, especialmente en el mercado doméstico muy afectado por la situación económica y por la competencia del tren de alta velocidad. Para hacer frente a esta situación vamos a poner en marcha varias iniciativas, como la reciente campaña de promoción, y vamos a seguir atacando a los costes.

No voy a prolongar más mi intervención. Es hora de que ustedes puedan preguntar.

Muchas gracias por su interés.