

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

Primer Trimestre
Resumen

GRUPO IBERIA	(Miles de euros)	Ene – Mar 2004	Ene – Mar 2003 (a)	%	Ene – Mar 2003 (b)	%
Ingresos de explotación		1.087.710	1.043.152	4,3	1.044.526	4,1
Gastos de explotación		1.113.711	1.094.106	1,8	1.095.241	1,7
Resultados explotación–EBIT		-26.002	-50.954	49,0	-50.715	48,7
BIIAR – EBITDAR		111.798	85.052	31,4	85.969	30,0
Resultado neto consolidado		-993	-21.888	95,5	-21.773	95,4
Fondos propios (c)		1.437.636	1.423.244	1,0	1.432.760	0,3
Endeudamiento neto de balance (c)		-890.189	-939.627	-5,3	-938.503	-5,1
Endeudamiento neto ajustado x 8 (c)		1.965.914	1.841.322	6,8	1.842.446	6,7
AKOs (millones)		14.563	13.189	10,4	13.189	10,4
PKTs (millones)		10.721	9.458	13,4	9.458	13,4
Coefficiente de ocupación (%)		73,6	71,7	1,9 p.	71,7	1,9 p.
Ingresos de pasaje		772.868	746.271	3,6	746.271	3,6
Ingreso de pasaje por PKT (cént. €)		7,21	7,89	-8,6	7,89	-8,6
Ingreso de explotación por AKO (cént. €)		7,47	7,91	-5,6	7,92	-5,7
Coste de explotación por AKO (cént. €)		7,65	8,30	-7,8	8,30	-7,9
Coste explot. (exc. fuel) por AKO (cént. €)		6,72	7,22	-7,0	7,23	-7,1

Número de acciones a 31-mar-2004: 925.144.543 en 2004; y a 31-dic-2003: 919.016.894

(a) Informe proforma excluyendo a Iber-Swiss Catering, S.A. del Grupo Iberia. (Ver nota en página 2).

(b) Datos históricos del Grupo (incluyen a Iber-Swiss Catering, S.A.).

(c) Marzo 2004 v Diciembre 2003. (Ver notas en página 3).

Hechos destacables

- El resultado neto consolidado del primer trimestre (- 1 mill €) mejora en un 95,5 % respecto al registrado en el mismo período del 2003 (- 21,9 mill €). El EBITDAR generado ascendió a 111,8 mill € aumentando un 21,4 % y el Resultado de Explotación mejoró en 25 mill de € un 49% con relación al año anterior.
- El coeficiente de ocupación se elevó al 73,6 % en el trimestre, mejorando 1,9 puntos respecto al mismo período del 2003. La demanda se incrementa en los tres mercados principales, destacando en Largo Radio con un crecimiento de PKTs del 17,3%.
- Los ingresos de explotación crecieron un 4,3 %, en la misma línea que los ingresos de pasaje, y destacando el buen comportamiento de los ingresos de Handling (+ 17,3%). Los Ingresos unitarios por AKO se redujeron un 5,6%, del que un 1,9% corresponde al impacto del dólar.
- Los costes unitarios por AKO disminuyeron un 7,8% continuando la tendencia positiva iniciada en el año 2003 y cumpliendo las expectativas previstas en el Plan Director de la Compañía. Así, se han alcanzado reducciones de costes significativas en todos los conceptos.
- La productividad del personal subió un 8,8%, con mejoras en los tres colectivos, y la utilización de la flota mejoró un 2,5%.
- La puntualidad media registrada por la compañía durante el trimestre fue del 81,7%, manteniendo el mismo nivel alcanzado en el primer Trimestre del año 2003.

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (no auditada)

Miles de euros	Ene – Mar 2004	Ene – Mar 2003 (a)	%
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	1.087.710	1.043.152	4,3
Importe neto cifra de negocios	1.035.241	993.788	4,2
Ingresos por pasaje (b)	848.484	814.613	4,2
Ingresos por carga	64.662	62.927	2,8
Ingresos de handling	59.202	50.466	17,3
Asistencia técnica a compañías aéreas	23.320	30.123	-22,6
Otros ingresos por servicios y ventas	39.572	35.658	11,0
Otros ingresos de explotación	52.469	49.364	6,3
Ingresos por alquileres	1.630	1.617	0,8
Ingresos por comisiones	26.295	25.861	1,7
Otros ingresos diversos	24.543	21.885	12,1
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	1.113.711	1.094.106	1,8
Aprovisionamientos	180.985	188.236	-3,9
Combustible de aviones	135.771	142.006	-4,4
Repuestos para flota aérea	35.145	34.539	1,8
Material de mayordomía	5.891	7.081	-16,8
Otros aprovisionamientos	4.178	4.611	-9,4
Gastos de personal	352.150	329.292	6,9
Dotaciones amortizaciones inmovilizado	42.984	41.683	3,1
Variación de las provisiones de tráfico	2.376	1.197	98,5
Otros gastos de explotación	535.217	533.698	0,3
Alquiler de flota (c)	94.815	94.323	0,5
Leasing operativo flota de pasaje	90.551	89.387	1,3
Wet lease flota de pasaje	0	0	n.a.
Alquiler de aviones de carga	4.264	4.936	-13,6
Alquileres varios	17.508	19.470	-10,1
Mantenimiento flota aérea (subcontratos)	31.496	30.563	3,1
Gastos comerciales	88.002	99.889	-11,9
Derechos por tráfico aéreo	99.366	92.024	8,0
Tasas de navegación	65.583	61.965	5,8
Servicios a bordo	20.048	22.615	-11,3
Gastos sistemas de reservas	36.610	34.693	5,5
Seguros	9.026	13.538	-33,3
Otros gastos	72.765	64.618	12,6
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	-26.002	-50.954	49,0

n.a.: no aplicable.

- (a) Iberia, L.A.E. ha vendido su participación en el capital de la compañía Iber-Swiss Catering, S.A., de modo que esta empresa dejó de formar parte del perímetro de consolidación a partir de enero de 2004. Para que la comparación interanual sea homogénea y resulte más significativa, las cifras del año 2003 han sido recalculadas, excluyendo a Iber-Swiss Catering, S.A. del Grupo Iberia.
- (b) Los ingresos de pasaje contables incluyen el reconocimiento como ingreso de los billetes vendidos no volados (caducados), contabilizados previamente en el pasivo circulante como anticipo de clientes, junto a otras regularizaciones de menor cuantía.
- (c) El concepto “alquiler de flota” es utilizado para calcular los alquileres de flota capitalizados incluidos en la cifra de endeudamiento neto ajustado (ver notas explicativas en la página 3).

Miles de euros	Ene – Mar 2004	Ene – Mar 2003 (a)	%
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	-26.002	-50.954	49,0
Ingresos financieros	9.174	10.031	-8,5
Gastos financieros	9.641	9.408	2,5
Resultado por diferencias de cambio	630	-1.006	162,6
RESULTADOS FINANCIEROS	162	-382	142,3
Particip. sociedades puestas en equivalencia	7.631	6.911	10,4
Amortiz. fondo de comercio consolidado	-1.653	-1.653	0,0
RESULTADOS ACTIV. ORDINARIAS	-19.862	-46.079	56,9
Ingresos extraordinarios	53.036	23.564	125,1
Gastos extraordinarios	35.616	13.186	170,1
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	17.420	10.377	67,9
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	-2.442	-35.702	93,2
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES	1.449	13.813	-89,5
RESULTADOS CONSOLIDADOS	-993	-21.888	95,5
RDOS. ATRIB. SOCIOS EXTERNOS	639	579	10,3
RDOS. ATRIB. SOCIEDAD DOMINANTE	-1.631	-22.467	92,7

Para el cálculo del **Endeudamiento neto ajustado** se utilizan las magnitudes siguientes:

Endeudamiento neto de balance + Alquileres de flota capitalizados – (Bonos Iberbond + Intereses capitalizados de préstamos Iberbus)

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 arrendamientos financieros futuros pendientes de pago, que no forman parte del principal de la deuda.

Alquileres de flota capitalizados: Incluye la totalidad de los gastos de arrendamiento 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 al gasto anual por alquiler de flota asciende a 361.171 miles de euros en 2003. Como aproximación al valor anual de los gastos de alquiler de flota del ejercicio 2004, se multiplica por cuatro el importe correspondiente al primer trimestre del año (92.683 miles de euros, que resulta de sumar el gasto por arrendamiento operativo más el 50% del gasto por alquiler de aviones de carga), obteniendo un importe estimado de 370.732 miles de euros. Ambas cifras anuales se capitalizan multiplicando por 8.

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 Iberbus: 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 8).

Para marzo de 2004 el cálculo es el siguiente: 6% de 162.017 miles de € x 8 = 77.768 miles de €

Para diciembre de 2003 el cálculo sería el siguiente: 6% de 156.810 miles de € x 8 = 75.269 miles de €

Balance de situación consolidado (no auditado)

Miles de Euros	a 31-Mar- 2004	a 31-Dic- 2003 (a)
BALANCE DE SITUACIÓN – ACTIVO	4.822.538	4.679.894
INMOVILIZADO NETO	2.493.196	2.417.957
GASTOS DE ESTABLECIMIENTO	157	80
INMOVILIZADO INMATERIAL NETO	424.726	429.078
INMOVILIZADO MATERIAL NETO	982.047	918.306
INMOVILIZADO FINANCIERO NETO	782.577	766.790
<i>Préstamos Iberbuses</i>	<i>162.017</i>	<i>156.810</i>
<i>Bonos Iberbond</i>	<i>31.980</i>	<i>33.150</i>
<i>Otros</i>	<i>588.580</i>	<i>576.830</i>
DEUDORES L/P OPERACIONES TRAFICO	303.689	303.703
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN	96.444	98.098
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	83.590	85.230
ACTIVO CIRCULANTE	2.149.308	2.078.609
EXISTENCIAS NETAS	82.212	75.858
DEUDORES NETOS	668.527	575.716
ACCIONES DE LA SOCIEDAD DOMINANTE A CORTO PLAZO	19.540	20.066
INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	1.323.540	1.358.019
TESORERÍA	20.374	17.889
AJUSTES POR PERIODIFICACION ACTIVO	35.115	31.061
BALANCE DE SITUACIÓN – PASIVO	4.822.538	4.679.894
FONDOS PROPIOS	1.437.636	1.423.244
CAPITAL SOCIAL	721.613	716.833
RESERVAS SOCIEDAD DOMINANTE	520.770	412.496
RESERVAS SOCIEDADES CONSOLIDADAS	197.151	151.432
DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN	-267	-284
RESULTADOS ATRIBUIBLES A LA SOCIEDAD DOMINANTE	-1.631	142.767
SOCIOS EXTERNOS	5.688	8.543
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CONSOLIDACIÓN	1.819	1.494
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	52.774	56.805
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS LARGO PLAZO	1.280.884	1.249.459
ACREEDORES A LARGO PLAZO	442.088	466.497
EMISIÓN DE OBLIGACIONES Y OTROS VALORES NEGOCIABLES	27.532	27.532
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	398.406	418.518
<i>Principal leasing y otros</i>	<i>342.642</i>	<i>355.877</i>
<i>Intereses leasing</i>	<i>55.764</i>	<i>62.641</i>
OTROS ACREEDORES A LARGO PLAZO	16.150	20.447
ACREEDORES A CORTO PLAZO	1.601.649	1.473.852
EMISIÓN DE OBLIGACIONES Y OTROS VALORES NEGOCIABLES	15.049	22.573
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	84.047	46.458
<i>Principal leasing y otros</i>	<i>68.502</i>	<i>30.299</i>
<i>Intereses leasing</i>	<i>15.545</i>	<i>16.159</i>
OTROS ACREEDORES A CORTO PLAZO	1.496.273	1.404.378
AJUSTES POR PERIODIFICACION PASIVO	6.280	443

(a) Informe proforma excluyendo a Iber-Swiss Catering, S.A. del Grupo Iberia, de modo que la comparación resulte más significativa.

Estado de Cash Flow (no auditado)

Miles de Euros	Ene – Mar 2004	Ene – Mar 2003 (*)	Ene – Dic 2003 (*)
Resultados atribuibles a la Sociedad dominante	-1.631	-22.387	143.586
Amortizaciones	42.984	42.361	170.835
Provisiones	30.849	765	13.345
Amortización del Fondo de Comercio	1.653	1.653	6.613
Resultados atribuidos a socios externos	639	613	2.266
Participación en rdos. de sociedades puestas en equivalencia	-7.631	-6.911	-33.898
Ajustes de ingresos y gastos a distribuir en varios ejercicios	-2.273	5.010	23.211
Variación del capital circulante	1.701	-72.871	14.916
Cash Flow generado por actividades ordinarias	66.290	-51.765	340.875
Inversión neta en inmovilizado material e inmaterial	-85.978	-134.826	107.095
Inversión neta en inmovilizado financiero	-19.340	1.725	-240.211
Cash Flow generado por actividades de inversión	-105.318	-133.100	-133.117
Pago de dividendos	0	0	-38.344
Aumento de capital	5.448	0	5.388
Movimientos en la deuda financiera	1.380	3.525	-15.329
Cash Flow de actividades de financiación	6.828	3.525	-48.285
Cash Flow Neto	-32.200	-181.340	159.474
Saldo de tesorería y equivalentes al inicio del periodo	1.376.114	1.216.640	1.216.640
Saldo de tesorería y equivalentes al final del periodo	1.343.914	1.035.300	1.376.114

(*) Datos históricos (incluyen a Iber-Swiss Catering, S.A.)

Estadísticas operativas

IBERIA	Ene – Mar 2004	Ene – Mar 2003	%
PASAJE			
Pasajeros (miles)	6.136	5.718	7,3
Doméstico	3.521	3.323	5,9
Medio Radio	1.759	1.638	7,4
Europa	1.676	1.586	5,7
África & Oriente Medio	83	52	59,9
Largo Radio	856	757	13,1
AKO (Millones)	14.563	13.189	10,4
Doméstico	3.338	3.205	4,2
Medio Radio	3.766	3.527	6,8
Europa	3.468	3.309	4,8
África & Oriente Medio	298	217	37,1
Largo Radio	7.459	6.457	15,5
PKT (Millones)	10.721	9.458	13,4
Doméstico	2.354	2.194	7,3
Medio Radio	2.234	2.035	9,8
Europa	2.045	1.910	7,1
África & Oriente Medio	189	125	50,5
Largo Radio	6.133	5.229	17,3
Coefficiente de Ocupación (%)	73,6	71,7	1,9 p.
Doméstico	70,5	68,4	2,1 p.
Medio Radio	59,3	57,7	1,6 p.
Europa	59,0	57,7	1,3 p.
África & Oriente Medio	63,5	57,8	5,7 p.
Largo Radio	82,2	81,0	1,3 p.
CARGA			
Toneladas de carga	57.897	50.587	14,5
TKO (Millones)	340	309	10,1
TKT (Millones)	245	206	19,0
Coefficiente de Ocupación (%)	72,1	66,7	5,4 p.
INGRESOS DE PASAJE			
Total Euros (Miles)	772.868	746.271	3,6
Ingreso Medio / AKO (cént. €)	5,31	5,66	-6,2
Ingreso Medio / PKT (cént. €)	7,21	7,89	-8,6

AKO: Asientos-kilómetros ofertados

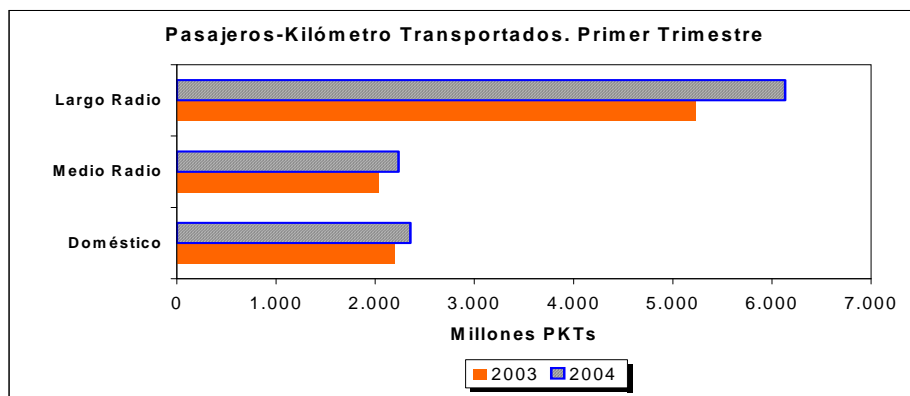
PKT: Pasajeros-kilómetros transportados

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, y otras regularizaciones contables de menor cuantía.



Indicadores de gestión

GRUPO IBERIA	Ene – Mar 2004	Ene – Mar 2003 (a)	%
Ratios unitarios (céntimos de €por AKO)			
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	7,47	7,91	-5,6
COSTE DE EXPLOTACIÓN	7,65	8,30	-7,8
Combustible	0,93	1,08	-13,4
Mantenimiento de flota	0,46	0,49	-7,3
Repuestos de flota	0,24	0,26	-7,8
Mantenimiento (subcontratos)	0,22	0,23	-6,7
Personal	2,42	2,50	-3,1
Alquiler de flota	0,65	0,72	-9,0
Gastos comerciales	0,60	0,76	-20,2
Derechos de tráfico aéreo	0,68	0,70	-2,2
Tasas de navegación	0,45	0,47	-4,1
Resto	1,45	1,59	-8,6
Gasto comercial neto sobre ingresos por tráfico de pasaje y carga (%) (b)	6,8	8,4	-19,9
Productividad			
Utilización media de flota (horas / avión / día)	8,89	8,67	2,5
Plantilla equivalente	24.298	23.952	1,4
AKOs por empleado	599	551	8,8
AKOs por empleado de Tierra	818	748	9,3
AKOs por empleado Tierra (sin handling)	1.524	1.332	14,4
Horas bloque por tripulante técnico	63,9	60,6	5,5
Horas bloque por tripulante auxiliar	27,5	26,8	2,4

(a) Informe proforma. Los datos del ejercicio 2003 están calculados excluyendo a Iber-Swiss del perímetro de consolidación.

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

Flota operativa

GRUPO IBERIA (a)	Marzo 2004	Diciembre 2003	Marzo 2003 (b)
Largo radio	26	27	25
Propiedad	3	4	5
Leasing financiero	0	0	0
Leasing operativo	23	23	20
Wet lease	0	0	0
Corto y medio radio	125	122	123
Propiedad	45	43	44
Leasing financiero	12	12	13
Leasing operativo	68	67	66
Wet lease	0	0	0
Total	151	149	148
Propiedad	48	47	49
Leasing financiero	12	12	13
Leasing operativo	91	90	86
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

En el primer trimestre de 2004, Iberia mejoró en más de un 95% el resultado neto consolidado, que se situó en 1 millón de euros de pérdidas, frente a los 21,9 millones de pérdidas registradas en el mismo periodo de 2003 (estableciendo la comparación en términos homogéneos, tras ajustar el periodo base a la salida de Iber-Swiss Catering del Grupo).

Los ingresos de explotación aumentaron en un 4,3%, superando en 45 millones de euros a la cifra del año anterior. Iberia incrementó su oferta en más de un 10% para aprovechar el crecimiento del tráfico, especialmente en los vuelos intercontinentales, mejorando los coeficientes de ocupación en los tres sectores. El incremento de los ingresos de pasaje fue del 4,2%. La apreciación del euro frente a otras monedas, en particular frente al dólar americano (casi un 16% en comparación al cambio medio del primer trimestre de 2003), influyó notablemente en la reducción del *yield* (cerca de dos puntos porcentuales) y recortó la subida de los ingresos de explotación. No obstante, la depreciación del dólar también contribuyó a la reducción de los costes, teniendo un efecto neto positivo en los resultados del trimestre.

A pesar del incremento de actividad, los gastos de explotación subieron de forma moderada, un 1,8% respecto a 2003, registrándose una reducción del coste unitario del 7,8%. Entre las medidas de ahorro, destacaron la entrada en vigor, el 1 de enero de 2004, del Nuevo Modelo de Retribución a las Agencias de Viaje en España; junto a la implantación, desde el 1 de marzo, del nuevo modelo de servicio a bordo ("*pay for meal*") en la clase turista de la mayor parte de los vuelos domésticos e internacionales de medio radio.

El EBITDAR se incrementó en un 31,4% y el margen de EBITDAR se situó en el 10,3%, subiendo 2,1 puntos porcentuales con relación al año anterior. El EBITDA generado fue de 17 millones de euros, frente a una cifra negativa de 9,3 millones en 2003. El resultado de explotación también mejoró de forma significativa, situándose en -26 millones de euros, lo que significa reducir casi a la mitad las pérdidas registradas en el primer trimestre del ejercicio anterior. Asimismo, el resultado antes de impuestos mejoró en 33,3 millones de euros el obtenido en 2003, reduciéndose las pérdidas a 2,4 millones de euros.

Producción y demanda

El tráfico aéreo mundial tuvo una recuperación generalizada durante el primer trimestre de 2004, confirmando la tendencia que había iniciado en los últimos meses del año anterior. Tanto la oferta como la demanda registraron crecimientos interanuales esperanzadores, si bien en el periodo base la debilidad económica y la guerra de Irak habían perjudicado notablemente al tráfico. Según datos publicados por la "Association of European Airlines" (AEA), el número de pasajeros-kilómetro transportados (PKTs) aumentó un 7,5% con relación al primer trimestre de 2003, frente a un aumento del 4,5% en el número de asientos-kilómetro ofertados (AKOs).

El crecimiento de la actividad de Iberia en los tres primeros meses de 2004 estuvo claramente por encima de la media de la AEA. Así, en el conjunto de la red, el tráfico - medido en PKTs - aumentó un 13,4%, por encima del incremento de AKOs, que fue del 10,4%. De este modo, el coeficiente de ocupación de pasaje mejoró 1,9 puntos porcentuales, alcanzando un 73,6%. Los tres sectores progresaron respecto al mismo periodo de 2003, siendo mayores las subidas de oferta y demanda en la red de largo radio, lo que llevó a un aumento del 5,6% en la longitud media de la etapa de pasaje. Iberia transportó más de 6,1 millones de pasajeros en el primer trimestre, lo que supone un incremento del 7,3% respecto al año anterior, mejorando el *mix* de clases en los vuelos de largo radio.

El coeficiente de ocupación mostró el mayor avance en el sector doméstico, 2,1 puntos porcentuales con relación al primer trimestre de 2003, elevándose al 70,5%. El número de PKTs aumentó un 7,3%, frente a un incremento de la oferta del 4,2%. En los enlaces entre la Península y las Islas Canarias el número de AKOs subió un 7,7%, obteniendo un aumento de la demanda del 9,5%, aunque la competencia se ha intensificado a partir de marzo. El resto de los vuelos domésticos tuvo una evolución positiva a lo largo del primer trimestre. Así, el crecimiento del tráfico alcanzó un 5,9% en el acumulado del periodo, con un incremento de oferta más moderado (2,1%), lo que significó una subida del coeficiente de ocupación de 2,4 puntos respecto al año anterior. Iberia transportó un 5,9% más de pasajeros en el mercado interior, hasta alcanzar los 3,5 millones.

En el sector de medio radio internacional, el incremento del tráfico fue del 9,8%, frente a una subida del 6,8% en el número de AKOs, mejorando el coeficiente de ocupación en 1,6 puntos respecto al año anterior hasta el 59,3%. En el conjunto de los vuelos de Europa, la demanda creció un 7,1% y la oferta lo hizo en un 4,8%, subiendo el coeficiente de ocupación 1,3 puntos respecto al primer trimestre de 2003. Los incrementos de tráfico y capacidad fueron muy elevados – en términos relativos – en las rutas de Oriente Medio y Norte de África (más de un 50% en PKTs y un 37% en AKOs), que habían sido perjudicadas por la guerra de Irak en 2003, si bien estos destinos tienen un peso reducido en el programa de Iberia (su número de AKOs representa un 7,9% de la oferta total en el sector de medio radio internacional, y en torno a un 2% sobre la producción total de la compañía).

El sector de largo radio mantuvo un excelente comportamiento. Iberia incrementó su oferta un 15,5% en el primer trimestre, logrando un crecimiento del 17,3% en el número de PKTs, y una subida de 1,3 puntos en el coeficiente de ocupación, que alcanzó el 82,2%. Destacó el crecimiento de las rutas del Atlántico Sur, con unos incrementos del 32,7% en el número de PKTs y del 26,8% en la oferta, mejorando el coeficiente de ocupación en 4 puntos con relación al año anterior, hasta situarse en el 90,2%. En el Atlántico Norte, el crecimiento de los PKTs fue del 14,6%, superando al incremento registrado en el número de AKOs, un 13%, de modo que el coeficiente de ocupación subió 1,2 puntos, elevándose al 80%. En el Atlántico Medio la subida de la demanda fue del 10,2%, frente a un incremento de la capacidad del 11%, situándose el coeficiente de ocupación en el 78,5%; destacó la fuerte recuperación de la demanda en Venezuela, donde se registraron los crecimientos de tráfico más altos respecto al año anterior; por el contrario, la demanda en los destinos turísticos del Caribe tuvo un comportamiento inferior al esperado.

En referencia al transporte de carga, el número de toneladas-kilómetro transportadas por Iberia aumentó un 19% en el primer trimestre de 2004, alcanzando la cifra de 245,4 millones, más de un 94% de las cuales fueron trasladadas en las bodegas de los aviones de pasaje. La oferta, medida en toneladas-kilómetro ofertadas, subió un 10,1%, mejorando el coeficiente de ocupación de carga 5,4 puntos con relación al mismo periodo del año anterior. Casi todos los mercados registraron incrementos de tráfico, produciéndose los mayores aumentos en los vuelos del Atlántico Medio y Sur.

Ingresos de explotación

Los ingresos de explotación consolidados se elevaron a 1.087,7 millones de euros en el primer trimestre de 2004, subiendo un 4,3% con relación a los 1.043,2 millones correspondientes al año anterior en términos homogéneos (es decir, excluyendo de las cuentas del Grupo a la compañía Iber-Swiss en 2003). De ese aumento de 44,5 millones de euros, 35,6 millones corresponden a los ingresos de tráfico de pasaje y carga, 8,7 millones a ingresos por servicios de handling, y 0,2 millones es la aportación neta del resto de conceptos.

Los ingresos de pasaje totales ascendieron a 848,5 millones de euros, superando en un 4,2% a la cifra del año anterior, debido fundamentalmente al notable aumento del volumen de tráfico (un 13,4% en términos de PKTs). Aquel importe recoge: los ingresos generados por los vuelos operados por Iberia durante el trimestre, que se situaron en 772,9 millones de euros; la cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados, que fue de 57 millones (un 7% inferior al año 2003); junto a regularizaciones y otros ingresos (derivados del desarrollo de los programas de fidelización, alquiler de plazas y “fees” por venta directa y otros servicios relacionados con la emisión del billete, de acuerdo al nuevo modelo de distribución en España, entre otros) cuyo importe neto totalizó 18,6 millones de euros.

Los ingresos de pasaje procedentes de los billetes efectivamente volados en el periodo se incrementaron un 3,6% respecto al primer trimestre de 2003, lo que supone un aumento de 26,6 millones de euros. El incremento de actividad y la mejora del coeficiente de ocupación llevaron a una subida de 83,1 millones, que fue parcialmente contrarrestada por una reducción del 8,6% en el ingreso medio por PKT (*yield*), con un impacto negativo de 56,5 millones de euros. El ingreso unitario de pasaje se situó en 5,31 céntimos de euro por AKO, bajando un 6,2% respecto al primer trimestre de 2003. La apreciación del euro frente a otras monedas, principalmente el dólar, explica en torno a un tercio de la caída del ingreso unitario; así, manteniendo constantes los tipos de cambio de moneda, el incremento de los ingresos de pasaje hubiera alcanzado un 6% con relación al año anterior. También influyó en la disminución del ingreso unitario el aumento de la etapa media, que se produce en cada uno de los tres sectores y, de forma notable, en el conjunto de la red, derivado de los cambios en el *mix* de rutas.

Durante el primer trimestre de 2004, Iberia (incluyendo los vuelos operados por la compañía franquiciada Air Nostrum) ha ganado cuota en los tres mercados *business* que atiende: España, España-Europa y Europa-América Latina. Además, considerando el mercado total (*business* más turista) Iberia ganó 0,6 puntos en los enlaces entre Europa y América Latina, alcanzando una cuota del 16,3% que le afianza en su liderazgo en este mercado.

Los ingresos de carga se situaron en 64,7 millones de euros, creciendo un 2,8% con relación al año anterior. El ingreso medio por TKT se vio perjudicado por el crecimiento de la etapa media de carga y, sobre todo, por la apreciación del euro. Los ingresos correspondientes a los servicios de handling se incrementaron un 17,3%, superando en 8,7 millones de euros la cifra del año anterior, gracias principalmente al aumento de actividad para terceras compañías (un 11%) y, en menor medida, a la mejora del ingreso unitario de los servicios prestados. Por el contrario, los ingresos por asistencia técnica disminuyeron en 6,8 millones de euros con relación a 2003 que se espera se recuperen a lo largo del ejercicio, debido al retraso en la contratación de los trabajos para el Ministerio de Defensa (en el año 2003 se concentraron en la primera parte del año), el descenso de la producción para terceros en el Taller de Motores y la depreciación del dólar. El importe de otros ingresos generados por servicios y ventas ascendió a 39,6 millones de euros, subiendo un 11% respecto al año anterior, debido al aumento de la facturación de servicios en terminales de carga y de varias tasas (principalmente aquellas destinadas a compensar la escalada del precio del combustible y el aumento de recursos destinados a trabajos de seguridad, ambas relacionadas con los ingresos de carga).

El importe agregado de los “Otros ingresos de explotación” tuvo un incremento del 6,3%, elevándose hasta 52,5 millones de euros, destacando el aumento de 3 millones registrado en los trabajos de fabricación aeronáutica realizados por Iberia para su inmovilizado.

Gastos de explotación

Los gastos de explotación consolidados ascendieron a 1.113,7 millones de euros, subiendo un 1,8% con relación al primer trimestre de 2003 (en términos homogéneos, sin incluir a Iber-Swiss) frente a un incremento de la actividad – medida en AKOs – del 10,4%. Por consiguiente, Iberia logró disminuir el coste de explotación unitario en un 7,8% hasta 7,65 céntimos de euro por AKO, destacando que todos los conceptos de gasto, en términos unitarios, disminuyeron respecto al año anterior (ver primer cuadro de la página 7). Los factores que contribuyeron en mayor medida al buen comportamiento de los costes operativos fueron: la depreciación del dólar frente al euro; la implantación del nuevo modelo de retribución a las agencias de viaje en España, que entró en vigor el 1 de enero de 2004; las coberturas del precio de combustible; la disminución de las primas de los seguros, derivadas de la renegociación producida a finales de 2003; y la puesta en marcha del nuevo modelo de servicio a bordo en la clase turista de la mayor parte de las rutas internacionales de medio radio desde el 1 de marzo. Es de destacar que este es el cuarto trimestre consecutivo en el que se producen reducciones de costes unitarios en relación a los periodos análogos del ejercicio anterior y que esta tendencia continuará los próximos meses.

El coste de combustible disminuyó un 4,4% en el primer trimestre del año, situándose en 135,8 millones de euros, 6,2 millones por debajo del gasto acumulado a marzo de 2003. El coste unitario se situó en 0,93 céntimos de euro por AKO, reduciéndose en un 13,4%. El efecto combinado del aumento de actividad y la subida del precio del queroseno en dólares, que, aún con el favorable efecto de las coberturas realizadas, superó en más de un 8% al precio medio obtenido en el mismo trimestre del año anterior, fue compensado por el ahorro derivado de la depreciación del dólar frente al euro. El descenso del consumo medio, gracias a la renovación de la flota y al crecimiento de la etapa de vuelo, también facilitó la reducción del gasto.

El gasto agregado de mantenimiento de flota (consumo de repuestos, subcontratos y dotación para el fondo de grandes reparaciones) se elevó a 66,6 millones de euros, creciendo 1,5 millones (un 2,4%) respecto al año anterior. El coste de mantenimiento para Iberia, incluyendo los gastos de personal y neto de ingresos de terceros, en términos unitarios (por AKO) disminuyó un 2,0% respecto al primer trimestre de 2003.

El importe de las dotaciones para amortización del inmovilizado ascendió a 43,0 millones de euros, registrando un incremento del 3,1%, que principalmente se localizó en la amortización de aplicaciones y equipos informáticos.

Los gastos de personal aumentaron en 22,9 millones de euros con relación al primer trimestre de 2003, importe que representa un incremento del 6,9%, motivado por el aumento de la plantilla - que fue del 1,4% en términos de empleados equivalentes - y por las subidas salariales acordadas: un 2,3% por IPC previsto para 2004, más la consolidación del incremento correspondiente a “Participación por Mejora de Resultados de 2003”, más una previsión de paga por mejora de resultados en el ejercicio 2004, junto a unos deslizamientos de casi un 1,5%. Estas subidas fueron parcialmente compensadas por la mejora del *mix* salarial que ha producido el desarrollo del Expediente de Regulación de Empleo (cuyo efecto equivale a una reducción del 2,6%). Gracias al aumento de la productividad, el coste unitario de personal disminuyó un 3,1%, situándose en 2,42 céntimos de euro por AKO.

En el periodo enero-marzo de 2004, la plantilla equivalente de tierra del Grupo Iberia se incrementó un 1,0% respecto al año anterior. Esta variación estuvo motivada principalmente por el crecimiento de la plantilla de handling de Iberia, que fue del 6,8%, exigido por el aumento de la producción, que alcanzó un 7,1% (medida en términos de aviones ponderados atendidos). Si excluimos el personal del área de handling, la plantilla de tierra disminuyó en un 3,5%. La productividad del personal de tierra, en su conjunto, mejoró un 9,3% y, si descontamos el personal de handling, que también realiza servicios para terceras compañías pero no produce AKOs, el índice de productividad aumenta en un 14,4%.

Asimismo, el crecimiento de la actividad aérea requirió incrementar las plantillas de vuelo. El número de tripulantes técnicos aumentó un 2,6% respecto a la media de los tres primeros meses de 2003, mientras que la plantilla equivalente de la tripulación auxiliar se incrementó un 4,4%. En ambos colectivos mejoró la productividad (medida en horas bloque comerciales por empleado equivalente): un 5,5% en el caso de los pilotos y un 2,4% en el caso de los auxiliares.

El coste unitario de alquiler de flota descendió un 9% con relación al primer trimestre del año anterior, situándose en 0,65 céntimos de euro por AKO. Aunque a 31 de marzo de 2004 Iberia tenía en arrendamiento operativo cinco aviones más que hace un año, el gasto sólo registró un incremento del 0,5% respecto a 2003, situándose en 94,8 millones de euros. La Compañía mejoró la utilización de la flota de pasaje en un 2,5%. También mejoró el aprovechamiento del espacio en bodegas para transporte de carga, disminuyendo el gasto por alquiler de aviones cargueros en un 13,6%.

El 1 de enero de 2004 entró en vigor el “Nuevo Modelo de Retribución a las Agencias de Viaje en España”, cuyo acuerdo fue negociado durante la segunda mitad del ejercicio 2003, y que responde a uno de los principales objetivos que contempla el Plan Director 2003/05. La comisión básica que Iberia paga a las agencias en España se ha reducido de un 6,5% a un 3% (y seguirá disminuyendo de forma escalonada durante dieciocho meses, hasta situarse en el 1% a partir de julio de 2005), manteniéndose el sistema de retribución variable vigente durante 2003. A la vez, se establecen unas tasas de emisión y gestión que las agencias cobran directamente al cliente por su servicio.

Como consecuencia del Nuevo Modelo destacó en el trimestre el ahorro alcanzado en los gastos comerciales, cuyo importe acumulado a marzo de 2004 fue de 88,0 millones de euros, disminuyendo 11,9 millones respecto a la cifra del año anterior, gracias a la reducción de 13,2 millones de euros en el gasto por comisiones e incentivos; mientras que el gasto en publicidad aumentaba 1,3 millones. La relación de gastos comerciales netos (deducidos los ingresos por comisiones) sobre ingresos de tráfico bajó 1,6 puntos porcentuales, situándose en el 6,8%. Asimismo, el coste comercial unitario (por AKO) descendió más de un 20% con relación al primer trimestre de 2004. Tanto los gastos comerciales totales como los unitarios continuarán reduciéndose progresivamente conforme avance el ejercicio.

El gasto agregado de los conceptos “Material de mayordomía” y “Servicios a bordo” se situó en 25,9 millones de euros en el primer trimestre de 2004, disminuyendo 3,8 millones respecto al año anterior, lo que representa una reducción del 12,7%, frente a un incremento del 7,3% en el número total de pasajeros, que se eleva a un 9,2% si consideramos los pasajeros transportados en rutas internacionales. Este comportamiento pone de manifiesto el avance conseguido en otro de las líneas relevantes del Plan Director: el nuevo modelo de servicio a bordo. Una primera fase fue desarrollada durante el segundo semestre de 2003 (consistió, básicamente, en simplificar el servicio dado en clase turista en los vuelos de corto y medio radio). A partir del 1 de marzo de 2004 se inició la segunda fase, que contempla un nuevo servicio a bordo de pago (“*pay for meal*”) en la clase turista de una parte de los vuelos domésticos y de medio radio internacionales, manteniendo las mejoras incorporadas en el servicio ofrecido en clase preferente. Como consecuencia de este nuevo modelo los costes relacionados con el servicio a bordo disminuirán en mayor medida en los próximos trimestres.

Otro concepto de gasto que registró una notable reducción (-33,3%) fueron los seguros, cuyo coste disminuyó en 4,5 millones de euros, gracias a la nueva negociación de las primas de los seguros de flota y a la depreciación del dólar.

Por el contrario, los costes correspondientes a tasas de navegación y derechos por tráfico aéreo (que agrupa varios conceptos variables ligados a la operación, como tasas de aterrizaje, de estacionamiento, handling o pasarelas) se incrementaron en un 5,8% y un 8,0%, respectivamente, debido a la subida de tarifas y al incremento de actividad (un 3,6% en términos de número de despegues).

El importe de “Otros gastos”, que incluye partidas de diversa naturaleza, se situó en 72,8 millones de euros, subiendo 8,1 millones con relación al primer trimestre de 2003. Entre las partidas con incremento de gasto, los aumentos más significativos se produjeron en indemnizaciones a pasajeros y equipajes y servicios de seguridad y vigilancia.

Resultados financieros, extraordinarios y otros no operativos

En el primer trimestre del ejercicio 2004, los resultados financieros reflejaron 0,2 millones de euros de beneficios, en comparación al resultado negativo de 0,4 millones de euros obtenido el año anterior. Esta variación estuvo motivada por la mejora en el saldo neto de las diferencias de cambio, que se situaron en un resultado positivo de 0,6 millones de euros frente al resultado negativo de 1 millón registrado un año antes, al disminuir en mayor proporción las diferencias negativas de cambio. Los ingresos financieros ascendieron a 9,2 millones en el primer trimestre del año 2004, situándose 0,9 millones por debajo de la cifra registrada en el mismo trimestre del año anterior. Los gastos financieros se situaron en 9,6 millones de euros, ligeramente por encima del primer trimestre de 2003.

El saldo neto de la participación en los resultados de sociedades puestas en equivalencia ascendió a 7,6 millones de euros en el primer trimestre del ejercicio 2004, mejorando en 0,7 millones respecto al primer trimestre del ejercicio anterior.

Hasta marzo de 2004, el Grupo Iberia obtuvo unos resultados extraordinarios positivos de 17,4 millones de euros, frente a los 10,4 millones registrados en el mismo periodo del año anterior.

La mayor parte de los ingresos extraordinarios recogidos durante el primer trimestre del año proceden de plusvalías obtenidas por la venta de inmovilizado, destacando los importes correspondientes a la venta de un edificio en la ciudad de Barcelona (28,5 millones de euros), y a la venta de la participación, marcas y patentes de Viva Tours (16 millones de euros).

En referencia a los gastos extraordinarios, se realizó una dotación de 20 millones de euros en la provisión destinada a la ampliación del Expediente de Regulación de Empleo (ERE), principalmente para el colectivo de tripulantes auxiliares; también se registraron gastos relacionados con el plan de renovación de flota (devolución de aviones B-757 y amortización anticipada de la flota B-747), que totalizaron 15 millones de euros.

Endeudamiento neto / Capital

A 31 de marzo de 2004, los recursos propios del Grupo Iberia se sitúan en 1.437,6 millones de euros, superando en un 1% la cifra al cierre del ejercicio 2003.

El pasado mes de febrero, el Consejo de Administración de Iberia acordó aumentar el capital social de la compañía en un importe de 4,78 millones de euros mediante la emisión y puesta en circulación de 6.127.649 acciones ordinarias, para dar respuesta a las solicitudes de conversión por parte de los titulares de las obligaciones convertibles, derivadas del Plan de Opciones sobre Acciones al personal de 2001.

El endeudamiento neto de balance es negativo (es decir, el saldo disponible supera a la deuda remunerada) y su importe se sitúa en -890,2 millones de euros a 31 de marzo de 2004. La deuda remunerada recogida en balance, sin incluir los intereses del arrendamiento financiero, se sitúa en 453,7 millones de euros, un saldo superior en 17,4 millones de euros al registrado en el balance a 31 de diciembre de 2003.

El ligero incremento en el gasto de arrendamiento operativo de flota también contribuye a que el endeudamiento neto ajustado, que incluye la capitalización de los arrendamientos operativos, aumente en un 6,8% respecto a diciembre de 2003 (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 57,8%, aumentando 1,4 puntos porcentuales con relación al cierre del ejercicio 2003.

Flota operativa, incorporaciones y bajas

A 31 de marzo de 2004, la flota operativa del Grupo Iberia comprendía 151 aviones, de los cuales 48 estaban en propiedad, 12 en arrendamiento financiero y 91 en arrendamiento operativo.

En el mes de enero de 2004, Iberia incorporó un nuevo avión Airbus A-321, que opera en régimen de arrendamiento operativo, a su flota de corto y medio radio. Con la llegada de este aparato, Iberia dispone ya de ocho aeronaves de este tipo.

Durante el mes de marzo, la flota de corto y medio radio de Iberia se incrementó con dos nuevas incorporaciones del modelo Airbus A-320, que operan en régimen de propiedad. Así, la compañía cuenta con un total de cincuenta y ocho aviones de este modelo.

También en el mes de marzo se retiró un B-747 que se encontraba en régimen de propiedad, dentro del proceso previsto de renovación de la flota de largo radio.

Sociedades del Grupo

En el mes de abril de 2004, el Servicio de Defensa de la Competencia, dependiente del Ministerio de Economía, autorizó la adquisición por parte de Gate Gourmet International del 70% del capital social de Iber-Swiss Catering que pertenecía a Iberia. En diciembre del año pasado, Iberia y Gate Gourmet habían llegado a un acuerdo de compraventa de la empresa de catering por 23,5 millones de euros. Dicho acuerdo contempla, además de la venta de acciones, un contrato de servicios por el cual Gate Gourmet International proveerá a Iberia de los servicios generales de catering en todo el mundo por un periodo de siete años.

En el primer trimestre del ejercicio 2004, el beneficio antes de impuestos de Savia se situó en 3,3 millones de euros, mejorando en 0,3 millones de euros respecto al mismo trimestre del ejercicio 2003. Por su parte, Cacesa obtuvo un beneficio consolidado antes de impuestos en 0,3 millones de euros, frente a un resultado de 0,2 millones de euros durante el mismo periodo de 2003.

En 2004, la sociedad Binter Finance se incorporó al perímetro de consolidación del Grupo Iberia como compañía dependiente, siendo poco significativa su incidencia en los estados financieros consolidados del trimestre.

Madrid, 12 de mayo de 2004