

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 2004	Abr – Jun 2003 (a)	%	Ene – Jun 2004	Ene – Jun 2003 (a)	%
Ingresos de explotación		1.208.880	1.169.552	3,4	2.296.590	2.212.704	3,8
Gastos de explotación		1.134.076	1.098.573	3,2	2.247.787	2.192.679	2,5
Resultados explotación-EBIT		74.804	70.979	5,4	48.803	20.025	143,7
BAIAR – EBITDAR		207.364	205.309	1,0	319.161	290.361	9,9
Resultado neto consolidado		78.339	51.984	50,7	77.346	30.096	157,0
Fondos propios (b)		---	---	---	1.499.280	1.423.244	5,3
Endeudamiento neto de balance (b)		---	---	---	-1.022.721	-939.627	8,8
Endeudamiento neto ajustado x 8 (b)		---	---	---	1.737.033	1.841.322	-5,7
AKOs (millones)		14.743	13.516	9,1	29.306	26.705	9,7
PKTs (millones)		11.106	9.982	11,3	21.827	19.439	12,3
Coefficiente de ocupación (%)		75,3	73,8	1,5 p.	74,5	72,8	1,7 p.
Ingresos de pasaje		860.446	846.942	1,6	1.633.314	1.593.212	2,5
Ingreso de pasaje por PKT (cént. €)		7,75	8,49	-8,7	7,48	8,20	-8,7
Ingreso de explotación por AKO (cént. €)		8,20	8,65	-5,2	7,84	8,29	-5,4
Coste de explotación por AKO (cént. €)		7,69	8,13	-5,4	7,67	8,21	-6,6
Coste explot. (exc. fuel) por AKO (cént. €)		6,67	7,15	-6,6	6,69	7,18	-6,8

Número de acciones: 931.290.867 a 30-jun-2004; y 919.016.894 a 31-dic-2003

(a) Informe proforma excluyendo a Iber-Swiss Catering, S.A. del Grupo Iberia. (Ver notas en páginas 2 y 3).

(b) Junio 2004 v Diciembre 2003. (Ver notas en página 4).

Hechos destacables

- En el primer semestre de 2004, IBERIA incrementó su resultado de explotación en un 144% respecto del año anterior. La mejora del resultado neto consolidado representó el 157% alcanzando los 77,3 millones de euros.
- La actividad aumentó un 9,7% en términos de AKOs y el coeficiente de ocupación mejoró en 1,7 puntos porcentuales, alcanzando niveles mensuales máximos en la historia de la compañía, sobre todo en el largo radio.
- Los ingresos de explotación crecieron un 3,8%. El ingreso unitario por PKT disminuyó un 8,7%. De esta cifra, aproximadamente, 1,5 puntos porcentuales corresponden al impacto de la caída del dólar y 4,9 puntos al alargamiento de la etapa media de la red.
- Los costes de explotación crecieron un 2,5%, lo que representa una caída del 6,6% en términos unitarios. En este sentido, son destacables las reducciones de costes que se han alcanzado en gastos comerciales, servicio a bordo y alquiler de flota como consecuencia de la puesta en marcha de las actuaciones previstas en el Plan Director 2003-05 de la Compañía.
- En el segundo trimestre se ha mantenido la situación de debilidad registrada en los ingresos, especialmente en el corto y medio radio, acentuada, en términos comparativos, por el positivo comportamiento registrado en el año 2003 y cierto impacto negativo derivado de los atentados del 11-M en Madrid. Los costes, excluyendo el impacto del fuel, mejoraron con la misma tendencia que en el primer trimestre.
- En esta misma línea, se han producido mejoras significativas en la productividad del personal (7,9%) y en la utilización de la flota (6,3%).
- Los datos recientes de nuestro tráfico indican una tendencia más favorable en los ingresos unitarios, en particular en el mercado doméstico.

Resumen (Datos históricos)

GRUPO IBERIA	(Miles de euros)	Abr – Jun 2004	Abr – Jun 2003 (a)	%	Ene – Jun 2004	Ene – Jun 2003 (a)	%
Ingresos de explotación		1.208.880	1.170.987	3,2	2.296.590	2.215.512	3,7
Gastos de explotación		1.134.076	1.099.046	3,2	2.247.787	2.194.287	2,4
Resultados explotación–EBIT		74.804	71.941	4,0	48.803	21.226	129,9
BAIIAR – EBITDAR		207.364	206.951	0,2	319.161	292.920	9,0
Resultado Neto Consolidado		78.339	52.555	49,1	77.346	30.782	151,3
Fondos propios (b)		---	---	---	1.499.280	1.432.760	4,6
Endeudamiento neto balance (b)		---	---	---	-1.022.721	-938.503	9,0
Endeudamiento neto ajustado x 8 (b)		---	---	---	1.737.033	1.842.446	-5,7
Ingreso de explotación por AKO (cént. €)		8,20	8,66	-5,4	7,84	8,30	-5,5
Coste de explotación por AKO (cént. €)		7,69	8,13	-5,4	7,67	8,22	-6,7
Coste explot. (exc. fuel) por AKO (cént. €)		6,67	7,15	-6,7	6,69	7,19	-6,9

(a) Datos históricos del Grupo Iberia (incluyen a Iber-Swiss Catering, S.A.). Iberia, L.A.E. vendió la 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. Comparando el cuadro anterior con el de la página 1, se puede observar que su exclusión no tiene un efecto significativo sobre los resultados del Grupo en el ejercicio 2003.

(b) Junio 2004 v Diciembre 2003. (Ver notas en página 4).

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (no auditada)

Miles de euros	2º Trimestre		%	Acumulado		%
	2004	2003 (a)		2004	2003 (a)	
Resultados de explotación	74.804	70.979	5,4	48.803	20.025	143,7
Ingresos de explotación	1.208.880	1.169.552	3,4	2.296.590	2.212.704	3,8
Importe neto cifra de negocios	1.157.150	1.118.163	3,5	2.192.391	2.111.951	3,8
Ingresos de pasaje (b)	947.277	917.726	3,2	1.795.761	1.732.339	3,7
Ingresos de carga	63.170	60.024	5,2	127.833	122.951	4,0
Ingresos de handling	78.286	70.440	11,1	137.488	120.907	13,7
Asistencia técnica a compañías aéreas	25.388	30.103	-15,7	48.708	60.227	-19,1
Otros ingresos por servicios y ventas	43.029	39.870	7,9	82.601	75.528	9,4
Otros ingresos de explotación	51.730	51.390	0,7	104.199	100.754	3,4
Ingresos por alquileres	1.777	1.916	-7,3	3.407	3.534	-3,6
Ingresos por comisiones	29.549	30.071	-1,7	55.845	55.932	-0,2
Otros ingresos diversos	20.404	19.403	5,2	44.947	41.288	8,9
Gastos de explotación	1.134.076	1.098.573	3,2	2.247.787	2.192.679	2,5
Aprovisionamientos	196.741	177.369	10,9	377.726	365.605	3,3
Combustible de aviones	150.154	132.655	13,2	285.925	274.661	4,1
Repuestos para flota aérea	36.438	34.712	5,0	71.583	69.251	3,4
Material de mayordomía	5.188	6.027	-13,9	11.080	13.108	-15,5
Otros aprovisionamientos	4.960	3.975	24,8	9.138	8.586	6,4
Gastos de personal	356.009	336.729	5,7	708.159	666.021	6,3
Dotaciones amortizaciones de inmovilizado	44.012	42.135	4,5	86.996	83.817	3,8
Variación provisiones de tráfico	579	1.673	-65,4	2.955	2.870	2,9
Otros gastos de explotación	536.734	540.668	-0,7	1.071.952	1.074.365	-0,2
Alquiler de flota (c)	88.547	92.195	-4,0	183.362	186.519	-1,7
Leasing operativo	84.830	88.404	-4,0	175.381	177.790	-1,4
Wet lease	424	0	n.a.	424	0	n.a.
Alquiler de aviones de carga	3.294	3.792	-13,1	7.558	8.728	-13,4
Alquileres varios	19.073	18.286	4,3	36.580	37.756	-3,1
Mantenimiento flota aérea (subcontratos)	27.673	27.189	1,8	59.169	57.752	2,5
Gastos comerciales	91.855	102.487	-10,4	179.857	202.376	-11,1
Derechos por tráfico aéreo	103.785	95.296	8,9	203.150	187.320	8,5
Tasas de navegación	67.391	62.272	8,2	132.973	124.236	7,0
Servicios a bordo	16.654	24.225	-31,3	36.702	46.840	-21,6
Sistemas de reservas	35.452	35.446	0,0	72.062	70.140	2,7
Seguros	9.446	13.644	-30,8	18.472	27.182	-32,0
Otros gastos	76.859	69.627	10,4	149.623	134.245	11,5

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 4).

Resultados financieros	729	-2.442	129,8	890	-2.824	131,5
Ingresos financieros	10.004	9.641	3,8	19.178	19.672	-2,5
Gastos financieros	9.349	10.240	-8,7	18.990	19.648	-3,3
Resultado por diferencias de cambio	73	-1.842	104,0	703	-2.848	124,7
Resultados. sociedades puestas en equivalencia	15.228	6.440	136,5	22.859	13.351	71,2
Amortiz. fondo de comercio consolidación	-1.653	-1.653	0,0	-3.307	-3.307	0,0
Resultados extraordinarios	16.380	3.522	n.s.	33.800	13.900	143,2
Ingresos extraordinarios	44.043	9.070	n.s.	97.079	32.634	197,5
Gastos extraordinarios	27.663	5.548	n.s.	63.279	18.734	237,8
Resultados antes de impuestos	105.487	76.846	37,3	103.045	41.144	150,4
Impuestos	-27.148	-24.862	-9,2	-25.699	-11.048	-132,6
Resultados netos consolidados	78.339	51.984	50,7	77.346	30.096	157,0
Resultados atribuidos a minoritarios	683	818	-16,4	1.322	1.396	-5,3
Resultados netos sociedad dominante	77.656	51.167	51,8	76.024	28.699	164,9

n.s.: no significativo (la variación supera +/- 300%).

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 dos el importe correspondiente al primer semestre del año (179.371 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 358.743 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 junio de 2004 el cálculo es el siguiente: 6% de 162.938 miles de € x 8 = 78.210 miles de €

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

Balance de situación consolidado (no auditado)

	miles de €	-Jun -2004	Dic - 2003 (a)
Activo		5.078.877	4.679.894
Inmovilizado neto		2.549.308	2.417.957
Gastos de establecimiento		149	80
Inmovilizado inmaterial neto		417.426	429.078
Inmovilizado material neto		968.879	918.306
Inmovilizado financiero neto		859.165	766.790
<i>Préstamos Iberbus</i>		<i>162.938</i>	<i>156.810</i>
<i>Bonos Iberbond</i>		<i>31.980</i>	<i>33.150</i>
<i>Otros</i>		<i>664.247</i>	<i>576.830</i>
Deudores LP operaciones trafico		303.689	303.703
Fondo de comercio de consolidación		94.791	98.098
Gastos a distribuir en varios ejercicios		82.952	85.230
Activo circulante		2.351.826	2.078.609
Existencias netas		96.995	75.858
Deudores netos		709.876	575.716
Acciones propias CP		28.838	20.066
Inversiones financieras temporales		1.433.818	1.358.019
Tesorería		46.508	17.889
Ajustes por periodificación		35.791	31.061
Pasivo		5.078.877	4.679.894
Fondos propios		1.499.280	1.423.244
Capital social		726.407	716.833
Reservas sociedad dominante		495.814	412.496
Reservas sociedades consolidadas		201.266	151.432
Diferencias de conversión		-231	-284
Resultados atribuibles a la sociedad dominante		76.024	142.767
Socios externos		6.470	8.543
Diferencias negativas de consolidación		1.783	1.494
Ingresos a distribuir en varios ejercicios		53.724	56.805
Provisiones para riesgos y gastos largo plazo		1.272.711	1.249.459
Acreedores a largo plazo		442.757	466.497
Emisión de obligaciones y otros valores negociables		27.532	27.532
Deudas con entidades de crédito		399.080	418.518
<i>Principal leasing y otros</i>		<i>343.680</i>	<i>355.877</i>
<i>Intereses leasing</i>		<i>55.400</i>	<i>62.641</i>
Otros acreedores a largo plazo		16.145	20.447
Acreedores a corto plazo		1.802.152	1.473.852
Emisión de obligaciones y otros valores negociables		7.524	22.573
Deudas con entidades de crédito		94.364	46.458
<i>Principal leasing y otros</i>		<i>78.869</i>	<i>30.299</i>
<i>Intereses leasing</i>		<i>15.495</i>	<i>16.159</i>
Otros acreedores a corto plazo		1.693.722	1.404.378
Ajustes por periodificación		6.542	443

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

Estado de Flujo de Efectivo (no auditado)

Miles de Euros	Ene – Jun 2004	Ene – Jun 2003 (*)
Resultados atribuibles a la Sociedad dominante	76.024	29.180
Amortizaciones	86.996	85.176
Provisiones	93.965	46.420
Amortización del Fondo de Comercio	3.307	3.307
Resultados atribuidos a socios externos	1.322	1.602
Participación en Rdos. de sociedades puestas en equivalencia	-22.859	-13.351
Ajustes de ingresos y gastos a distribuir en varios ejercicios	2.559	7.814
Variación del capital circulante	-61.112	-9.866
Cash Flow generado por actividades ordinarias	180.202	150.282
Inversión neta en inmovilizado material e inmaterial	-89.043	-223.204
Inversión neta en inmovilizado financiero	-16.930	19.374
Cash Flow generado por actividades de inversión	-105.973	-203.830
Pago de dividendos	0	0
Aumento de capital	10.918	0
Movimientos en la deuda financiera	19.066	-23.779
Cash Flow de actividades de financiación	29.984	-23.779
Cash Flow Neto	104.213	-77.327
Saldo de tesorería y equivalentes al inicio del periodo	1.376.113	1.216.640
Saldo de tesorería y equivalentes al final del periodo	1.480.326	1.139.313

(*) Datos históricos (el perímetro de consolidación incluye a Iber-Swiss).

Estadísticas operativas

IBERIA	2º Trimestre		%	Acumulado		%
	2004	2003		2004	2003	
PASAJE						
Pasajeros (miles)	6.913	6.472	6,8	13.049	12.190	7,0
Doméstico	3.901	3.742	4,2	7.422	7.065	5,0
Medio Radio	2.178	1.979	10,0	3.936	3.617	8,8
Europa	2.089	1.915	9,1	3.765	3.501	7,5
África & Oriente Medio	89	64	38,3	172	116	47,9
Largo Radio	835	751	11,1	1.691	1.508	12,1
AKO (millones)	14.743	13.516	9,1	29.306	26.705	9,7
Doméstico	3.445	3.279	5,1	6.783	6.484	4,6
Medio Radio	4.002	3.498	14,4	7.768	7.025	10,6
Europa	3.681	3.292	11,8	7.149	6.601	8,3
África & Oriente Medio	321	206	55,8	619	423	46,2
Largo Radio	7.296	6.739	8,3	14.755	13.196	11,8
PKT (millones)	11.106	9.982	11,3	21.827	19.439	12,3
Doméstico	2.533	2.445	3,6	4.887	4.639	5,3
Medio Radio	2.741	2.429	12,8	4.975	4.464	11,4
Europa	2.542	2.290	11,0	4.588	4.200	9,2
África & Oriente Medio	199	139	43,1	388	264	46,7
Largo Radio	5.832	5.108	14,2	11.965	10.336	15,8
Coefficiente de ocupación (%)	75,3	73,8	1,5 p.	74,5	72,8	1,7 p.
Doméstico	73,5	74,6	-1,0 p.	72,0	71,5	0,5 p.
Medio Radio	68,5	69,4	-1,0 p.	64,0	63,6	0,5 p.
Europa	69,1	69,6	-0,5 p.	64,2	63,6	0,5 p.
África & Oriente Medio	61,9	67,3	-5,5 p.	62,6	62,4	0,2 p.
Largo Radio	79,9	75,8	4,1 p.	81,1	78,3	2,8 p.
CARGA						
Toneladas de carga	57.632	50.301	14,6	115.529	100.888	14,5
TKO (millones)	342	294	16,4	682	603	13,2
TKT (millones)	244	196	24,5	490	403	21,6
Coefficiente de ocupación (%)	71,4	66,8	4,6 p.	71,8	66,8	5,0 p.
Ingresos de pasaje						
Ingresos (miles de €)	860.446	846.942	1,6	1.633.314	1.593.212	2,5
Ingreso medio / AKO (cént. €)	5,84	6,27	-6,9	5,57	5,97	-6,6
Ingreso medio / PKT (cént. €)	7,75	8,49	-8,7	7,48	8,20	-8,7

AKOs: Asientos-kilómetros ofertados

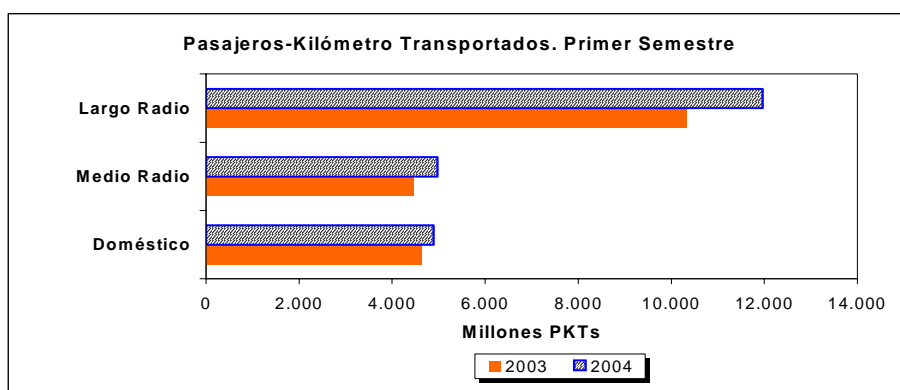
PKTs: Pasajeros-kilómetros transportados

TKOs: Toneladas-kilómetros ofertadas

TKTs: 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	Abr – Jun 2004	Abr – Jun 2003 (a)	%	Ene – Jun 2004	Ene – Jun 2003 (a)	%
Ratios unitarios (céntimos de €por AKO)						
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	8,20	8,65	-5,2	7,84	8,29	-5,4
COSTE DE EXPLOTACIÓN	7,69	8,13	-5,4	7,67	8,21	-6,6
Combustible	1,02	0,98	3,8	0,98	1,03	-5,1
Mantenimiento de flota	0,43	0,46	-5,0	0,45	0,48	-6,2
Repuestos de flota	0,25	0,26	-3,8	0,24	0,26	-5,8
Mantenimiento (subcontratos)	0,19	0,20	-6,7	0,20	0,22	-6,6
Personal	2,41	2,49	-3,1	2,42	2,49	-3,1
Alquiler de flota	0,60	0,68	-12,0	0,63	0,70	-10,4
Gastos comerciales	0,62	0,76	-17,8	0,61	0,76	-19,0
Derechos por tráfico aéreo	0,70	0,71	-0,2	0,69	0,70	-1,2
Tasas de navegación	0,46	0,46	-0,8	0,45	0,47	-2,5
Resto	1,44	1,59	-9,5	1,45	1,59	-9,1
Gasto comercial neto sobre ingresos por tráfico de pasaje y carga (%) (b)	6,2	7,4	-16,7	6,4	7,9	-18,3
Productividad						
Utilización media flota (horas / avión / día)	9,11	8,57	6,3	9,00	8,62	4,4
Plantilla equivalente	25.040	24.760	1,1	24.669	24.356	1,3
AKOs por empleado	589	546	7,9	1.188	1.096	8,3
AKOs por empleado de Tierra	790	731	7,9	1.607	1.479	8,6
AKOs por empleado Tierra (sin handling)	1.532	1.356	13,0	3.056	2.688	13,7
Horas bloque por tripulante técnico	65,6	60,3	8,8	129,2	120,9	6,9
Horas bloque por tripulante auxiliar	29,3	27,5	6,6	56,4	54,3	3,8

(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)	Junio 2004	Diciembre 2003	Junio 2003
Largo radio	27	27	26
Propiedad	3	4	5
Leasing financiero	0	0	0
Leasing operativo	23	23	21
Wet lease	1	0	0
Corto y medio radio	126	122	121
Propiedad	45	43	42
Leasing financiero	13	12	13
Leasing operativo	68	67	66
Wet lease	0	0	0
Total	153	149	147
Propiedad	48	47	47
Leasing financiero	13	12	13
Leasing operativo	91	90	87
Wet lease	1	0	0

(a) Refleja el número de unidades de flota operativas al final de cada periodo.

Comportamiento operativo y financiero

Resultados del Grupo Iberia

En el primer semestre de 2004, el beneficio después de impuestos y minoritarios ascendió a 76,0 millones de euros, superando en un 165% el resultado neto obtenido 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 resultados antes de impuestos fueron superiores en 61,9 millones a los obtenidos en el mismo periodo del 2003 y alcanzaron los 103,0 millones de euros, importe que representa un margen sobre ingresos de explotación del 4,5%, y que supera en 2,6 puntos porcentuales el obtenido en el año anterior.

Los ingresos de explotación subieron un 3,8% con relación al año anterior. El incremento de la actividad aérea, un 9,7% en términos de asientos-kilómetro ofertados (AKO), y la mejora del coeficiente de ocupación de pasaje, 1,7 puntos porcentuales, condujeron a un aumento del 12,3% en el volumen de tráfico de pasaje, que no se tradujo en un crecimiento proporcional de los ingresos, debido a la reducción del ingreso medio por PKT. Así, el ingreso de explotación unitario (por AKO) se redujo un 5,4% respecto al primer semestre del año anterior. No obstante, Iberia logró disminuir en mayor medida el coste de explotación unitario, que descendió un 6,6% con relación a 2003, situándose en 7,67 céntimos de euro por AKO, gracias fundamentalmente a la implantación de las medidas diseñadas en el Plan Director con mayor impacto en los resultados: el nuevo modelo de distribución en España y el nuevo servicio a bordo de pago. La apreciación del euro frente a otras monedas, en particular frente al dólar, también contribuyó a reducir el coste y el ingreso de explotación unitarios, teniendo un efecto neto positivo en los resultados del semestre. El beneficio de explotación unitario subió a 0,17 céntimos de euro por AKO, superando en 0,10 céntimos al del año anterior.

El beneficio de explotación aumentó en 28,8 millones de euros respecto al año anterior, ascendiendo a 48,8 millones de euros en el primer semestre de 2004, debido al incremento de actividad y a la subida del margen unitario. También mejoraron los resultados financieros y la participación en los resultados de sociedades puestas en equivalencia, registrando saldos netos positivos que contribuyeron a elevar los beneficios de las actividades ordinarias hasta 69,2 millones de euros, logrando un incremento del 154% respecto al año anterior.

Segundo trimestre

Iberia logró un beneficio después de impuestos (antes de minoritarios) de 78,3 millones de euros en el segundo trimestre de 2004, mejorando en casi un 51% el resultado neto de 52 millones que había obtenido en el mismo periodo de 2003.

Los ingresos de explotación subieron un 3,4% respecto a la cifra del año anterior. El incremento de los ingresos de pasaje se situó en el 3,2%, debido principalmente al aumento del tráfico en las rutas internacionales, destacando la mejora de 4,1 puntos porcentuales en el coeficiente de ocupación del sector de largo radio. En el conjunto de la red, el número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) se incrementó en un 11,3% respecto al segundo trimestre de 2003. Sin embargo, la intensa competencia en los mercados, el crecimiento de la etapa media de vuelo y, en menor medida, la apreciación del euro frente al dólar, llevaron a una reducción del 8,7% en el ingreso medio por PKT (similar a la registrada en el primer trimestre).

Frente a un incremento del 9,1% en el número de AKOs, los gastos de explotación aumentaron sólo en un 3,2%. Así, el coste de explotación unitario disminuyó en un 5,4% respecto al segundo trimestre del año anterior. Entre los principales conceptos de coste, el combustible fue el único que registró un aumento (+ 3,8%) en términos unitarios, motivado por la fuerte subida del precio del queroseno en los mercados. En el periodo abril-junio, los gastos por comisiones y seguros tuvieron importantes reducciones, como ya sucedió en el primer trimestre del año. Además, destacó el aumento del ahorro derivado del nuevo modelo de servicio a bordo en la Clase Turista, implantado desde el 1 de marzo en la mayor parte de los vuelos de corto y medio radio, y desde junio en los vuelos a Canarias. Por el contrario, la depreciación del dólar frente al euro fue menor en el segundo trimestre (-8,7% respecto al mismo periodo de 2003) que en los tres primeros meses del año, reduciéndose su efecto favorable sobre los costes y el resultado.

En el segundo trimestre de 2004 el beneficio de explotación se incrementó en un 5,4%, situándose en 74,8 millones de euros. También registraron saldos netos positivos y mejoraron con relación al año anterior los resultados financieros, la participación en los resultados de sociedades puestas en equivalencia y los resultados extraordinarios. De este modo, el beneficio antes de impuestos ascendió a 105,5 millones de euros, aumentando en 28,6 millones sobre el obtenido en 2003, lo que supone una mejora del 37,3%.

Producción y demanda

Durante los seis primeros meses de 2004, el sector de transporte aéreo se ha caracterizado por una generalizada recuperación de la demanda, sobre todo en los vuelos intercontinentales, junto a una creciente sobrecapacidad en determinados mercados y una acelerada expansión de las compañías de bajo coste. Según datos publicados por la "Association of European Airlines" (AEA), el número de PKTs aumentó un 11,7% con relación al primer semestre de 2003, frente a una subida del 7,9% en el número de AKOs. El notable crecimiento del tráfico regular de la AEA se explica, en parte, por los retrocesos que había experimentado durante el mismo periodo en 2003 (-1,2%) y en 2002 (-10,1%).

En el primer semestre de 2004, Iberia aumentó su número de PKTs en un 12,3% respecto al año anterior. Al comparar este incremento con el del sector, se debe considerar la trayectoria más estable de la demanda de Iberia, que había subido un 0,4% en los seis primeros meses de 2003, y sólo había cedido un 3,0% durante el mismo periodo de 2002. En el acumulado de 2004, el coeficiente de ocupación de pasaje mejoró 1,7 puntos porcentuales respecto a 2003, elevándose al 74,5%, al situarse el crecimiento del tráfico 2,6 puntos porcentuales por encima del aumento de oferta, que fue del 9,7%. Iberia transportó más de 13 millones de pasajeros en el conjunto de sus vuelos durante el primer semestre de 2004, lo que representa un incremento del 7,0% respecto a 2003.

Con relación al año anterior, los incrementos mensuales de capacidad han permanecido en torno al 9-10% para el conjunto de la red, correspondiendo las mayores subidas al sector de largo radio durante el primer trimestre y, a partir de abril, a los vuelos internacionales de medio radio, en particular a África y Oriente Medio. El crecimiento del tráfico mostró mayores oscilaciones mensuales, pero se mantuvo por encima de la oferta (salvo en el mes de abril, donde fue similar), permitiendo alcanzar elevados coeficientes de ocupación, que constituyeron niveles récord en la historia de la compañía para los meses de enero, febrero y junio.

Los tres sectores participaron tanto en la progresión de la demanda como en la subida del nivel de ocupación. Los vuelos de largo radio mantuvieron un buen comportamiento a lo largo de los seis meses, aumentando el tráfico un 15,8% respecto al año anterior, con mejora del *mix* de clases, a la vez que el coeficiente de ocupación subía 2,8 puntos, hasta situarse en el 81,1%.

Iberia transportó 490 millones de toneladas-kilómetro (TKTs) de carga durante el primer semestre de 2004, de las que más de un 94% fueron transportadas en las bodegas de los aviones de pasaje. Con relación al año anterior, el tráfico de carga se incrementó en un 21,6%, mientras que el número de toneladas-kilómetro ofertadas aumentó un 13,2%, mejorando el coeficiente de ocupación de carga 5,0 puntos, hasta alcanzar el 71,8%. El crecimiento de la demanda fue notable durante los seis meses, produciéndose los mayores aumentos en los vuelos del Atlántico Medio y Sur.

Segundo trimestre

Para el conjunto de vuelos operados por Iberia, el número de PKTs aumentó un 11,3% en el acumulado abril-junio, frente a un incremento de la oferta del 9,1%, mejorando el coeficiente de ocupación en 1,5 puntos respecto al año anterior, elevándose al 75,3%. El tráfico internacional creció un 13,7%, destacando la mejora obtenida en el coeficiente de ocupación de los vuelos de largo radio, más de 4 puntos con relación a 2003.

Iberia transportó 3,9 millones de pasajeros en el mercado doméstico, lo que representa un incremento del 4,2% respecto al segundo trimestre del año anterior. La oferta creció un 5,1% y el número de PKTs lo hizo en un 3,6%, de modo que el coeficiente de ocupación disminuyó 1,0 puntos, situándose en el 73,5%. Desde el mes de marzo se ha producido una intensificación de la competencia, sobre todo en los enlaces entre la Península y las Islas Canarias. Este factor, junto a unas condiciones climatológicas adversas y los efectos derivados de los atentados del 11 de marzo, redujeron el crecimiento de la demanda a un 0,6% en el mes de abril, mostrando una línea ascendente en mayo y junio.

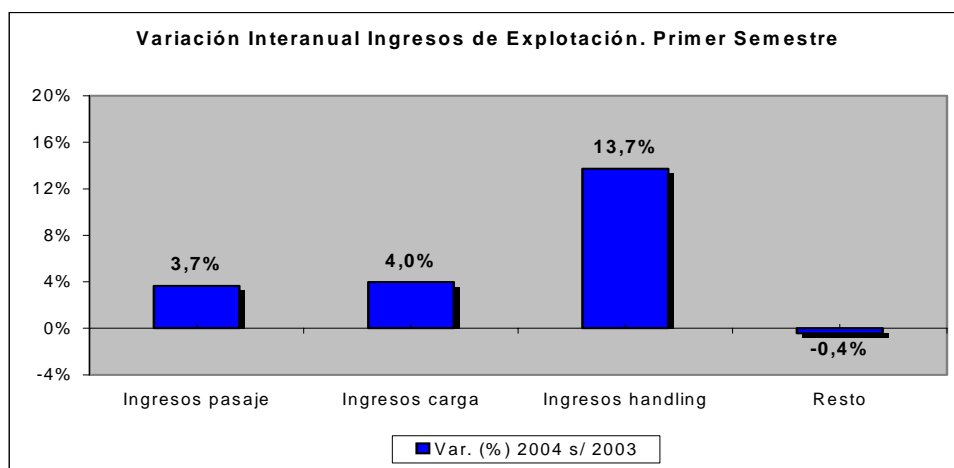
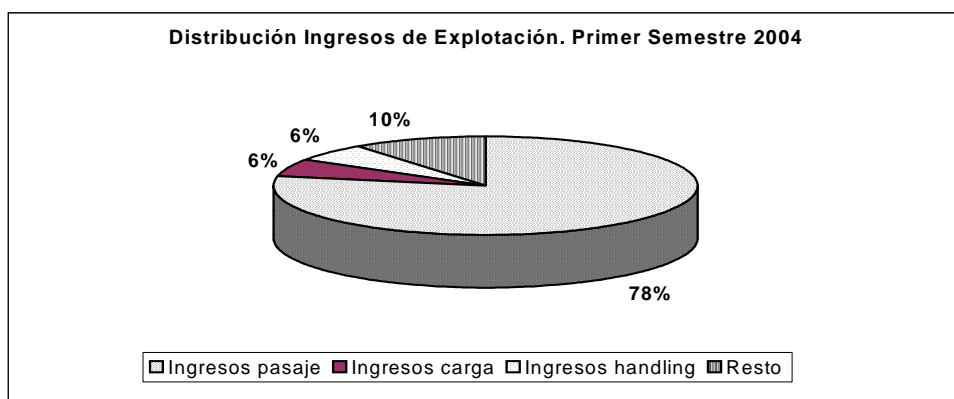
En el sector de medio radio internacional, el tráfico aumentó un 12,8%, frente a una subida del 14,4% en el número de AKOs, situándose el coeficiente de ocupación en el 68,5%, 1,0 puntos por debajo del año anterior. En los vuelos de Europa, oferta y demanda crecieron un 11,8% y un 11,0% respectivamente, de modo que el coeficiente de ocupación disminuyó 0,5 puntos respecto al segundo 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 43% en PKTs y casi un 56% en AKOs), con el objetivo de diversificar la producción y crecer en mercados menos maduros, que habían sido perjudicados por la guerra de Irak durante el año anterior.

En referencia a la operación de largo radio, el coeficiente de ocupación mejoró 4,1 puntos con relación al segundo trimestre de 2003, elevándose hasta el 79,9%; el número de AKOs aumentó un 8,3%, subiendo el tráfico un 14,2%, registrándose crecimientos en casi todos los mercados. El menor incremento de capacidad correspondió a los vuelos del Atlántico Medio, un 3,0%, donde los acertados cambios en el programa – con reducción de oferta en Cuba y notables aumentos en Venezuela y México – condujeron a una mejora de 4,2 puntos en el coeficiente de ocupación, que se situó por encima del 80%. En el Atlántico Norte, el número de PKTs creció un 18,8%, superando en 4,5 puntos porcentuales al incremento registrado en el número de AKOs, de modo que el coeficiente de ocupación mejoró 3,1 puntos, situándose por encima del 81%. En el Atlántico Sur, el coeficiente de ocupación ascendió 5,6 puntos hasta alcanzar el 78,3%, registrándose una subida de la demanda del 20,5%, frente a un incremento de capacidad próximo al 12%.

En el mes de abril de 2004 comenzaron a ser operativos los acuerdos de código compartido y de viajeros frecuentes entre Iberia y Mexicana de Aviación, firmados el pasado mes de enero, que amplían la red de destinos de ambas compañías y mejoran el servicio ofrecido a sus clientes.

Ingresos de explotación

Los ingresos de explotación consolidados subieron un 3,8% en el primer semestre de 2004 con relación al año anterior en términos homogéneos (es decir, excluyendo de las cuentas del Grupo a la compañía Iber-Swiss en 2003). Los ingresos por transporte de pasaje y carga, que representan casi un 84% del total, aumentaron en 68,3 millones de euros. Destacó el incremento de los ingresos por servicios de handling, que superaron en 16,6 millones de euros a la cifra del año anterior, de modo que su peso alcanza un 6% de los ingresos de explotación.



Los ingresos de pasaje totales ascendieron a 1.795,8 millones de euros, superando en un 3,7% a la cifra del año anterior. Dicho importe recoge: los ingresos generados por los vuelos operados durante el semestre, que se situaron en 1.633,3 millones de euros; la cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados, que fue de 120,4 millones (similar a la cifra del año 2003); así como regularizaciones y otros ingresos procedentes de los programas de fidelización (principalmente Iberia-Plus y los de otras compañías de oneworld), “fees” por venta directa y otros servicios relacionados con la emisión del billete en España, junto al alquiler de plazas a otras compañías, cuyo importe totalizó 42,1 millones de euros.

Los ingresos de pasaje correspondientes a los billetes efectivamente volados durante el primer semestre de 2004 aumentaron un 2,5% con relación al año anterior. El incremento del 12,3% en el volumen de tráfico (en términos de PKTs), derivado del crecimiento de la oferta y la mejora del coeficiente de ocupación, supuso un aumento de 165,9 millones de euros, que fue parcialmente contrarrestado por una reducción del 8,7% en el ingreso medio por PKT (*yield*), que tuvo un efecto negativo de 125,8 millones de euros. Esta disminución del *yield* estuvo motivada por la ampliación de ofertas y campañas promocionales en respuesta a la fuerte presión competitiva en el corto y medio radio, especialmente en Europa, la apreciación del euro frente a otras monedas, principalmente el dólar, que tuvo su mayor impacto en el ingreso unitario de los vuelos de largo radio; y el aumento de la longitud de etapa media (un 4,9%) derivado del mayor crecimiento de la oferta en rutas intercontinentales.

El ingreso unitario de pasaje, incluyendo la totalidad de los conceptos, se situó en 6,13 céntimos de euro por AKO, bajando un 5,5% respecto al primer semestre de 2003. De haberse mantenido constantes los tipos de cambio de moneda, los ingresos de pasaje habrían subido un 5,2% con relación al año anterior, y la reducción del ingreso unitario de pasaje habría sido del 4,1%.

Los ingresos de carga crecieron un 4,0% con relación al año anterior. El incremento en el número toneladas de mercancía y correo transportadas por Iberia (un 14,5%) fue en su mayor parte contrarrestado por la reducción del ingreso medio, que se vio muy perjudicado por el crecimiento de la etapa media de carga (un 6,2%) y por la apreciación del euro. Otras partidas menores incluidas en este epígrafe, como la facturación de equipajes, mostraron un buen comportamiento.

Los ingresos correspondientes a los servicios de handling se incrementaron un 13,7% respecto al primer semestre de 2003, debido al aumento de actividad para terceras compañías (un 8,7% en términos de aviones ponderados atendidos) y, en menor medida, a la mejora del ingreso unitario de los servicios prestados.

Los ingresos por asistencia técnica se situaron en 48,7 millones de euros, disminuyendo en 11,5 millones con relación a 2003. Esa reducción está causada por el retraso en la contratación de los trabajos para el Ministerio de Defensa, y por un ligero descenso en la producción para terceros (revisiones de motores y de avión), influyendo también de forma negativa la depreciación del dólar.

El importe de otros ingresos generados por servicios y ventas (facturación del sistema de reservas, servicios en terminales de carga, tasas de combustible y de seguridad, entre otros conceptos) tuvo un incremento del 9,4% respecto al año anterior, elevándose a 82,6 millones de euros. El importe agregado de los "Otros ingresos de explotación" ascendió a 104,2 millones de euros, subiendo un 3,4%, destacando un aumento de 4 millones registrado en los trabajos de fabricación aeronáutica realizados por Iberia para su inmovilizado.

Segundo trimestre

Los ingresos de explotación consolidados aumentaron en 39,3 millones de euros, un 3,4% con relación a la cifra del año anterior. Los ingresos de pasaje y carga se incrementaron un 3,3% gracias al apreciable incremento en el volumen de tráfico. El aumento neto en el resto de los ingresos de explotación, cuyo importe agregado ascendió a 198,4 millones de euros, fue del 3,5% respecto al año anterior, destacando – como ya ocurrió en el primer trimestre – el crecimiento de los ingresos de handling.

Los ingresos de pasaje totales ascendieron a 947,3 millones de euros, subiendo un 3,2% con relación al mismo periodo de 2003. De ese importe, 860,4 millones corresponden a los ingresos por billetes volados en el periodo, que se incrementaron en un 1,6% respecto al segundo trimestre del año anterior. Este aumento de ingresos (13,5 millones de euros) fue impulsado por el crecimiento del tráfico (un 11,3% en términos de PKTs), que produjo una subida de 82,8 millones, que fue parcialmente contrarrestada por una reducción del 8,7% en el *yield*, con un impacto de 69,3 millones de euros. La fuerte competencia existente en la mayor parte de los mercados y el aumento de la etapa media (un 4,2% en el conjunto de la red) fueron los principales motivos de la disminución del ingreso medio. También tuvo una influencia negativa la apreciación del euro frente a otras monedas, principalmente el dólar, si bien su incidencia fue menor que en el primer trimestre; así, manteniendo constantes los tipos de cambio de moneda, la disminución del *yield* hubiera sido del 7,7%, y el incremento de los ingresos de pasaje vinculados a la actividad del periodo hubiera ascendido a un 2,7% con relación al año anterior.

Los ingresos correspondientes a la cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados ascendieron a 63,4 millones de euros, situándose 4,9 millones por encima del importe registrado en el segundo trimestre de 2003. Adicionalmente, los ingresos de pasaje incluyen regularizaciones y otros ingresos de menor cuantía, cuyo importe agregado ascendió a 23,5 millones de euros, superando en 11,2 millones de euros el importe correspondiente al año anterior, en parte motivado por los "fees" por ventas directas y otros servicios relacionados con la emisión del billete (de acuerdo al nuevo modelo de distribución en España). Así, considerando la totalidad de los ingresos de pasaje, el ingreso unitario se situó en 6,43 céntimos de euro por AKO, bajando un 5,4% respecto al segundo trimestre de 2003.

Los ingresos de carga aumentaron un 5,2% respecto al año anterior, situándose en 63,2 millones de euros. El notable incremento del tráfico (un 24,5% en términos de TKTs para el conjunto de la red) estuvo acompañado por una disminución del ingreso medio, que se vio afectado por el crecimiento de la etapa media de carga y por la apreciación del euro.

Los ingresos de handling subieron un 11,1%, elevándose a 78,3 millones de euros, gracias principalmente al aumento de actividad para terceras compañías (un 6,3% en términos de aviones ponderados atendidos) y a un moderado incremento del ingreso unitario en los servicios prestados.

Gastos de explotación

En el primer semestre de 2004, los gastos de explotación consolidados subieron un 2,5% con relación al año anterior (en términos homogéneos, sin incluir a Iber-Swiss). Los aumentos de costes vinculados al incremento de actividad (un 9,7% en términos de AKOs) y las subidas de precios, muy elevada en el caso del combustible, fueron parcialmente compensados por el favorable efecto de la depreciación del dólar frente al euro y por los ahorros derivados de la implantación de las medidas de reducción de gastos contempladas en el Plan Director 2003/05. Entre estas últimas, destacan el nuevo modelo de retribución a las agencias de viaje en España, junto al nuevo servicio a bordo de pago en la Clase Turista en la mayor parte de las rutas de corto y medio radio. También cabe resaltar la contribución de la política de cobertura de precios de combustible, así como la renegociación de las primas de seguros.

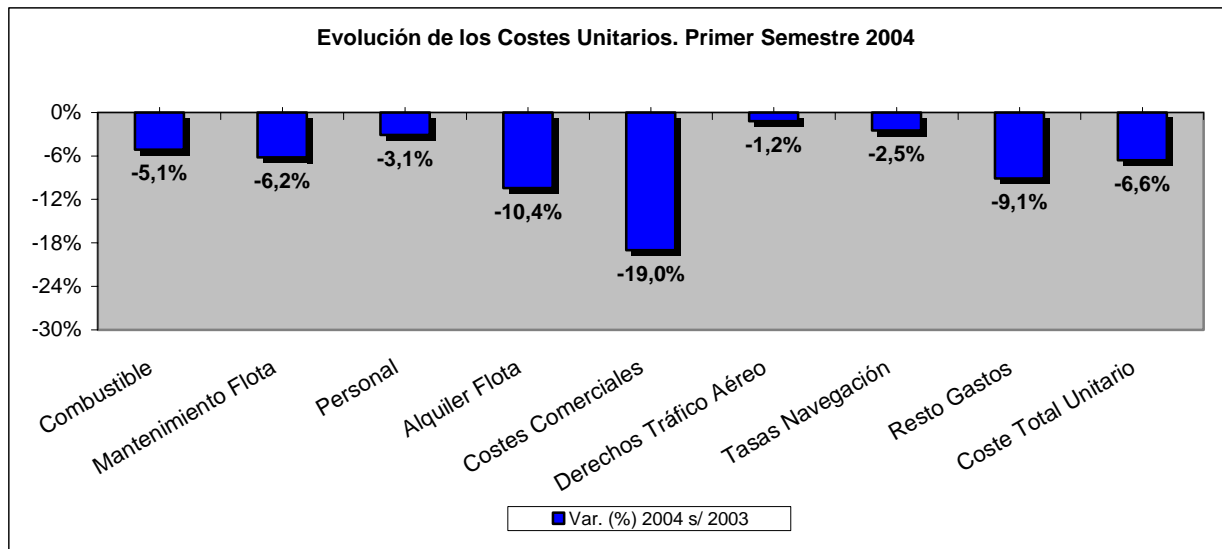
El importe de los gastos comerciales disminuyó en 22,5 millones de euros, un 11,1% con relación al año anterior debido principalmente, a la mencionada implantación del nuevo modelo de distribución en España, vigente desde el 1 de enero, que ha reducido la comisión básica que Iberia paga a las agencias de un 6,5% a un 3% en el primer semestre (ha bajado a un 2% en el segundo semestre); así como a su paulatina extensión a otros mercados internacionales. La relación de gastos comerciales netos (deducidos los ingresos por comisiones) sobre ingresos de tráfico disminuyó en 1,5 puntos porcentuales, situándose en el 6,4% en el primer semestre de 2004. El coste comercial unitario (por AKO) descendió un 19% con relación al año anterior.

El gasto agregado de los conceptos “Servicio a bordo” y “Material de mayordomía” descendió en 12,2 millones de euros respecto al año anterior, lo que representa una reducción del 20,3% en el semestre, gracias al nuevo servicio a bordo de pago en Clase Turista, implantado desde el 1 de marzo de 2004 en la mayor parte de los vuelos internacionales de medio radio y en todos los domésticos, excepto en las rutas a Canarias, donde se puso en marcha el 1 de junio. El coste unitario del servicio a bordo (incluyendo consumos de mayordomía) disminuyó en más de un 25% con relación al primer semestre de 2003, situándose en 3,66 euros por pasajero.

Otro concepto de gasto que registró una notable reducción fueron los seguros, cuyo coste disminuyó un 32% gracias a la negociación de las primas de los seguros producida a finales de 2003 y, en menor medida, a la depreciación del dólar.

Por el contrario, el gasto por consumo de combustible de aviones aumentó en 11,3 millones de euros, 4,1% con relación a 2003, debido al incremento de actividad y, sobre todo, a la subida del precio del queroseno en los mercados, que se ha movido en unos niveles altos durante el semestre, especialmente en el segundo trimestre. El aumento de costes generado por estos dos factores fue parcialmente compensado por las coberturas de precios de Iberia, la reducción del consumo unitario (derivada de la modernización de la flota) y la depreciación del dólar frente al euro. Así, a pesar del incremento del precio en dólares, el coste unitario de combustible disminuyó un 5,1%, situándose en 0,98 céntimos de euro por AKO.

Los gastos de personal se situaron en 708,2 millones de euros en el acumulado del semestre, registrando un incremento del 6,3% con relación al año anterior. A un aumento de plantilla del 1,3%, ligado al incremento de actividad en handling, se sumó la aplicación de los incrementos salariales acordados (un 3,2% por IPC previsto para 2004, más la consolidación del incremento correspondiente a “Participación por Mejora de Resultados de 2003”, junto a una previsión de pagas por “Participación en Beneficios” y “Participación por Mejora de Resultados” en el ejercicio 2004), y el efecto de los deslizamientos. La mejora del *mix* salarial propiciada por el desarrollo del Expediente de Regulación de Empleo compensó parcialmente aquellas subidas. Gracias al significativo incremento de la productividad, el coste unitario de personal disminuyó un 3,1%, situándose en 2,42 céntimos de euro por AKO.



Segundo trimestre

Los gastos de explotación consolidados ascendieron subieron un 3,2% con relación a 2003. El coste de explotación unitario disminuyó en un 5,4%, situándose en 7,69 céntimos de euro por AKO, a pesar del fuerte incremento en los precios de combustible.

El gasto de combustible aumentó un 13,2%, situándose 17,5 millones de euros por encima del importe correspondiente al segundo trimestre del año anterior, debido al aumento de actividad y, sobre todo, a la fuerte subida del precio del queroseno en dólares en el mercado (en torno a un 30%), que -en parte- fue amortiguada por las coberturas de precio realizadas por Iberia. Los aumentos de gasto por volumen y precio fueron parcialmente compensados por el favorable efecto de la depreciación del dólar frente al euro y por el descenso del consumo medio gracias a la mayor eficiencia de la flota. Con todo ello, el coste unitario de combustible se incrementó en un 3,8%, situándose en 1,02 céntimos de euro por AKO.

El gasto agregado de mantenimiento de flota (consumo de repuestos, subcontratos y dotación para el fondo de grandes reparaciones) se elevó a 64,1 millones de euros, aumentando un 3,6% respecto al año anterior; en términos unitarios (por AKO), el coste de mantenimiento por dichos conceptos disminuyó un 5,0%.

El importe de "Otros aprovisionamientos" (que incluye repuestos de equipos de tierra, impresos y papelería, material de seguridad y otras partidas diversas) registró un incremento significativo en términos porcentuales, situándose en 5 millones de euros, tras aumentar casi 1 millón respecto al mismo trimestre del año anterior. Esta subida se debe principalmente a la coincidencia de compras puntuales excepcionalmente producidas en el trimestre; así, en el acumulado del primer semestre, el incremento se reduce a un 6,4%.

Los gastos de personal ascendieron a 356,0 millones de euros, superando en un 5,7% el coste correspondiente al segundo trimestre de 2003, debido a la aplicación de los incrementos salariales acordados, el efecto de los deslizamientos y un pequeño aumento de la plantilla ligado principalmente al aumento del handling a terceros. El coste unitario de personal disminuyó un 3,1%, situándose en 2,41 céntimos de euro por AKO, gracias al notable aumento de productividad logrado en todos los colectivos.

En el periodo abril-junio de 2004, el incremento de la plantilla equivalente del Grupo Iberia fue del 1,1% con relación al año anterior, registrándose ligeras subidas en los tres colectivos (1,0% en tierra, 1,4% en técnicos de vuelo, 2,2% en el caso de los tripulantes de cabina), muy inferiores al aumento de la actividad aérea. En el caso del personal de tierra, el aumento se localizó en el área de handling, donde el incremento de plantilla fue del 6,3%, en línea con el incremento de la actividad en los aeropuertos. Si excluimos al personal de handling, la plantilla equivalente del resto del colectivo de tierra disminuyó en un 3,5%, y su productividad aumentó en un 13,0%. Asimismo, la productividad de los colectivos de vuelo (medida en horas bloque comerciales por empleado equivalente) mejoró respecto al año anterior: un 8,8% en el caso de los tripulantes técnicos y un 6,6% en el caso de los tripulantes auxiliares.

El importe de las dotaciones a las amortizaciones se situó en 44,0 millones de euros, incrementándose en un 4,5% respecto al segundo trimestre de 2003, debido principalmente a las inversiones realizadas en aplicaciones y equipos informáticos y, en menor medida, en rotables y reparables de flota.

Aunque el número de aviones de pasaje arrendados aumentó, el gasto por alquiler de flota disminuyó en un 4,0% con relación al segundo trimestre del año anterior, gracias a la bajada de los tipos de interés, a la apreciación del euro frente al dólar y, en menor medida, a una reducción en la contratación de aviones cargueros. La utilización media de la flota mejoró un 6,3%, contribuyendo a alcanzar una reducción del 12% en el coste de alquiler unitario.

Los costes comerciales se situaron en 91,9 millones de euros en el segundo trimestre de 2004, disminuyendo en 10,6 millones respecto al año anterior, gracias al desarrollo del nuevo modelo de distribución implantado en España y su paulatina extensión a otros mercados. Dicha diferencia, que representa una reducción del 10,4%, se desglosa en una disminución de los gastos por comisiones e incentivos de 12,1 millones de euros, y en un aumento de 1,5 millones en gastos de publicidad (por acuerdos de patrocinio del Forum Barcelona y Xacobeo 2004, entre otros). La relación de gastos comerciales netos (deducidos los ingresos por comisiones) sobre ingresos de tráfico bajó 1,2 puntos porcentuales, situándose en el 6,2%.

En el acumulado abril-junio de 2004, el gasto agregado de los conceptos “Material de mayordomía” y “Servicios a bordo” disminuyó en un 27,8% respecto a 2003, situándose en 21,8 millones de euros. Esta reducción se consiguió gracias al ya comentado desarrollo del nuevo servicio a bordo de pago y contrasta con el aumento registrado en el número de pasajeros (un 6,8%), de modo que el coste unitario por pasajero descendió en un 32,4%.

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 en el extranjero o pasarelas) se incrementaron en un 8,2% y un 8,9%, respectivamente, debido al incremento de actividad (un 4,8% en términos de número de despegues) y a la subida de tarifas, la mayor parte de ellas públicas. No obstante, sus costes unitarios (por AKO) disminuyeron ligeramente.

El importe de “Otros gastos”, que incluye partidas de diversa naturaleza, ascendió a 76,9 millones de euros, subiendo 7,2 millones con relación al segundo trimestre de 2003. Los mayores aumentos de gasto se produjeron en mantenimiento de equipos tierra (que este año ha sido subcontratado), transportes y gastos de mecanización e informática.

Resultados financieros, extraordinarios y otros no operativos

En el acumulado de los seis primeros meses de 2004, los resultados financieros se situaron en 0,9 millones de euros de beneficios, frente a unas pérdidas de 2,8 millones de euros en el mismo periodo del año anterior. Esta diferencia de 3,7 millones de euros se debe, principalmente, a la mejora de los resultados netos por diferencias de cambio. Los ingresos y gastos financieros disminuyeron ligeramente con relación a 2003, debido a la reducción de los tipos de interés.

La participación en los resultados de sociedades puestas en equivalencia aportó un beneficio de 22,9 millones de euros, situándose 9,5 millones por encima del saldo neto del año anterior, debido principalmente al aumento de los beneficios de Amadeus. Las cuentas consolidadas de Iberia del segundo trimestre de 2004 incluyen una estimación de los resultados de Amadeus en dicho trimestre, al no disponer de los resultados reales.

El Grupo Iberia obtuvo unos beneficios extraordinarios de 33,8 millones de euros en el primer semestre de 2004, frente a los 13,9 millones de beneficios registrados en el año anterior.

Los ingresos extraordinarios ascendieron a 97,1 millones de euros en el acumulado de los seis primeros meses de 2004, que en su mayor parte proceden de distintas operaciones de venta de inmovilizado, así, destacan las ventas de edificios y locales por valor de 30,2 millones de euros; ventas de la marca y la participación en Viva Tours, que dio lugar a 15 millones de euros; venta de la participación en Iber-Swiss Catering, que generó una plusvalía neta de 12,7 millones de euros; y, finalmente, una plusvalía neta de 9,9 millones de euros producida en el mes de junio procedente de la venta de simuladores de vuelo a la sociedad “Servicios Instrucción Vuelo” (empresa conjunta de entrenamiento aeronáutico, en la que Iberia tiene una participación ligeramente inferior al 20%).

Los gastos extraordinarios se situaron en 63,3 millones de euros, destacando la inclusión de provisiones destinadas a la ampliación del Expediente de Regulación de Empleo (que totalizan 28,5 millones de euros), junto a dotaciones para la amortización acelerada de la flota B-747 y para la provisión de gastos relacionados con la devolución de los aviones B-757.

Endeudamiento neto / Capital

Los recursos propios del Grupo Iberia se sitúan en 1.499,3 millones de euros a 30 de junio de 2004, 76,0 millones por encima de la cifra a cierre del ejercicio 2003.

El endeudamiento neto de balance continúa siendo negativo (es decir, el saldo disponible supera a la deuda remunerada) y su importe se sitúa en -1.022,7 millones de euros a 30 de junio de 2004. La deuda remunerada recogida en balance, sin incluir los intereses del arrendamiento financiero, se sitúa en 457,6 millones de euros, superando en 21,3 millones de euros al saldo registrado a 31 de diciembre de 2003. El disponible sobrepasa los 1.480 millones de euros, situándose 104,4 millones por encima del saldo correspondiente al balance de cierre del ejercicio anterior. El endeudamiento neto ajustado, que incluye la capitalización de los arrendamientos operativos, disminuye en un 5,7% respecto a diciembre de 2003, situándose en 1.737 millones de euros. El apalancamiento, medido como endeudamiento neto ajustado sobre recursos totales, se reduce en 2,7 puntos porcentuales con relación al 31 de diciembre de 2003, bajando a un 53,7%.

El 24 de junio, el Consejo de Administración de Iberia acordó aumentar el capital social de la compañía en un importe de 4,79 millones de euros mediante la emisión y puesta en circulación de 6.146.324 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.

Flota operativa, incorporaciones y bajas

A 30 de junio de 2004, la flota operativa del Grupo Iberia comprendía 153 aviones, de los cuales 48 estaban en propiedad, 13 en arrendamiento financiero, 91 en arrendamiento operativo y 1 bajo la modalidad de “*wet lease*”.

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

En el mes de junio, Iberia incorporó a su flota de corto y medio radio un nuevo avión Airbus A-320 (el tercero en lo que va de año), que operará en régimen de arrendamiento financiero. En este mismo mes, se retiró un A-320 que se encontraba en régimen de arrendamiento operativo. Así, la compañía sigue contando con cincuenta y ocho aviones de este modelo.

Sociedades del Grupo

El perímetro de consolidación del Grupo Iberia ha sido modificado en 2004 respecto al cierre del ejercicio anterior. Así, Iber-Swiss Catering dejó de formar parte del grupo de sociedades que consolidan por integración global, mientras que Binter Finance se ha incorporado al mismo. Ambos hechos han tenido una incidencia muy poco significativa en los estados consolidados del semestre.

En los seis primeros meses del ejercicio 2004, el beneficio antes de impuestos de Cacesa se situó en 0,6 millones de euros, mejorando en 0,1 millones de euros respecto al mismo periodo del ejercicio 2003. Por su parte, Savia obtuvo un beneficio antes de impuestos de 6,9 millones de euros, frente a los 7,3 millones de euros obtenidos durante el primer semestre del año anterior.

Madrid, 28 de julio de 2004