

Datos de contacto

Subdirección Relaciones con los Accionistas
 Velázquez, 130. Bloque IV. Planta 8
 28006 Madrid (España)
 Teléfono 3491 5877334 Fax 3491 5877043
invesrel@iberia.es

Informe Cuarto Trimestre
Principales magnitudes (no auditado)

GRUPO IBERIA miles de €	4º Trimestre (Oct – Dic)			Acumulado (Ene – Dic)		
	2004	2003 (a)	%	2004	2003 (a)	%
Ingresos de explotación	1.216.420	1.172.209	3,8	4.805.409	4.610.791	4,2
Gastos de explotación	1.176.539	1.146.947	2,6	4.602.105	4.454.110	3,3
Resultados de explotación (EBIT)	39.881	25.262	57,9	203.304	156.681	29,8
BAAIAR (EBITDAR)	188.525	166.264	13,4	766.936	693.968	10,5
Resultados netos consolidados	53.368	34.856	53,1	219.988	144.372	52,4
Fondos propios (b)	---	---	---	1.645.786	1.423.244	15,6
Endeudamiento neto de balance (b)	---	---	---	-1.152.889	-939.627	22,7
Endeudamiento neto ajustado x 8 (b)	---	---	---	1.697.211	1.841.322	-7,8
AKO (millones)	15.700	14.621	7,4	61.058	56.145	8,8
PKT (millones)	11.398	10.815	5,4	45.924	42.100	9,1
Coefficiente de ocupación (%)	72,6	74,0	-1,4 p.	75,2	75,0	0,2 p.
Ingresos de pasaje	871.665	857.973	1,6	3.432.140	3.356.794	2,2
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €)	7,65	7,93	-3,6	7,47	7,97	-6,3
Ingreso de explotación / AKO (cént. €)	7,75	8,02	-3,4	7,87	8,21	-4,2
Coste de explotación / AKO (cént. €)	7,49	7,84	-4,5	7,54	7,93	-5,0
Coste explot. (exc. fuel) / AKO (cént. €)	6,26	6,88	-9,0	6,47	6,94	-6,8

Número de acciones: 937.467.468 a 31-dic-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) Diciembre 2004 v Diciembre 2003. (Ver notas en página 4).

Hechos destacables

- Iberia consiguió unos beneficios netos consolidados de 220 millones de euros en el ejercicio 2004, mejorando en más de un 50% los registrados en el año anterior.
- El coeficiente de ocupación se elevó al 75,2% (record en la historia de la compañía), con un crecimiento de la oferta del 8,8%, destacando el desarrollo de la red internacional.
- El ingreso de explotación unitario disminuyó un 4,2% respecto a 2003 debido a la reducción del ingreso medio de pasaje (-6,3%), si bien ambos mostraron una línea de recuperación a lo largo del ejercicio.
- Iberia logró disminuir el coste de explotación unitario (por AKO) en un 5,0% con relación a 2003, a pesar del impacto negativo del alza del precio del combustible. Descontando el gasto del combustible, el coste unitario bajó un 6,8% respecto al año anterior, teniendo una evolución positiva a lo largo del ejercicio, gracias a los ahorros crecientes generados por la implantación de las medidas establecidas en el Plan Director 2003/05.
- La productividad de los empleados mejoró en un 7,7% (en términos de AKO/empleado), subiendo la utilización de flota en un 3,9% (en términos de hora/avión/día), conforme a las líneas estratégicas del Plan Director 2003/05.
- El endeudamiento neto ajustado, que incluye la capitalización de los arrendamientos operativos anualizados, se reduce un 7,8% respecto a diciembre de 2003, a pesar de la inversión realizada en la renovación y ampliación de la flota.
- La acción de Iberia tuvo una revalorización del 11,8% en 2004. Además, se incorporó al índice Dow Jones Stoxx de sostenibilidad, que significa un importante reconocimiento de su compromiso social, económico y medioambiental.
- El beneficio neto consolidado del cuarto trimestre ascendió a 53,4 millones de euros, subiendo un 53% en relación al mismo periodo del ejercicio anterior. Los costes unitarios continuaron disminuyendo un 4,5%, 9% ex fuel.

Principales magnitudes (Datos históricos) (no auditado)

GRUPO IBERIA miles de €	4º Trimestre (Oct – Dic)			Acumulado (Ene – Dic)		
	2004	2003 (a)	%	2004	2003 (a)	%
Ingresos de explotación	1.216.420	1.174.708	3,6	4.805.409	4.619.329	4,0
Gastos de explotación	1.176.539	1.149.201	2,4	4.602.105	4.458.648	3,2
Resultados de explotación (EBIT)	39.881	25.507	56,4	203.304	160.680	26,5
BAIAR (EBITDAR)	188.525	167.181	12,8	766.936	700.673	9,5
Resultados netos consolidados	53.368	34.823	53,3	219.988	145.852	50,8
Fondos propios (b)	---	---	---	1.645.786	1.432.760	14,9
Endeudamiento neto de balance (b)	---	---	---	-1.152.889	-938.503	22,8
Endeudamiento neto ajustado x 8 (b)	---	---	---	1.697.211	1.842.446	-7,9
Ingreso de explotación / AKO (cént. €)	7,75	8,03	-3,6	7,87	8,23	-4,3
Coste de explotación / AKO (cént. €)	7,49	7,86	-4,7	7,54	7,94	-5,1
Coste explot. (exc. fuel) / AKO (cént. €)	6,26	6,89	-9,2	6,47	6,95	-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) Diciembre 2004 v Diciembre 2003. (Ver notas en página 4).

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (no auditada)

miles de €	4º Trimestre (Oct – Dic)			Acumulado (Ene – Dic)		
	2004	2003 (a)	%	2004	2003 (a)	%
Resultados de explotación	39.881	25.262	57,9	203.304	156.681	29,8
Ingresos de explotación	1.216.420	1.172.209	3,8	4.805.409	4.610.791	4,2
Importe neto cifra de negocios	1.165.964	1.116.128	4,5	4.601.665	4.393.833	4,7
Ingresos de pasaje (b)	948.830	920.957	3,0	3.757.800	3.615.437	3,9
Ingresos de carga	69.874	74.059	-5,7	261.630	254.857	2,7
Ingresos de handling	70.726	63.163	12,0	302.435	271.136	11,5
Asistencia técnica a compañías aéreas	31.915	23.351	36,7	112.435	103.997	8,1
Otros ingresos por servicios y ventas	44.618	34.598	29,0	167.366	148.407	12,8
Otros ingresos de explotación	50.456	56.081	-10,0	203.744	216.958	-6,1
Ingresos por alquileres	4.274	3.312	29,0	10.080	8.746	15,3
Ingresos por comisiones	27.393	30.642	-10,6	111.407	120.943	-7,9
Otros ingresos diversos	18.789	22.127	-15,1	82.257	87.269	-5,7
Gastos de explotación	1.176.539	1.146.947	2,6	4.602.105	4.454.110	3,3
Aprovisionamientos	249.683	184.650	35,2	851.945	732.956	16,2
Combustible de aviones	194.294	141.741	37,1	653.518	556.841	17,4
Repuestos para flota	43.163	30.406	42,0	154.934	130.772	18,5
Material de mayordomía	5.322	7.314	-27,2	22.694	26.975	-15,9
Otros aprovisionamientos	6.904	5.189	33,1	20.800	18.368	13,2
Gastos de personal	354.159	354.434	-0,1	1.423.323	1.366.161	4,2
Dotación amortizaciones de inmovilizado	46.269	41.903	10,4	179.227	168.130	6,6
Variación provisiones de tráfico	1.556	3.504	-55,6	5.335	6.288	-15,2
Otros gastos de explotación	524.872	562.456	-6,7	2.142.276	2.180.575	-1,8
Alquiler de flota (c)	102.375	99.100	3,3	384.405	369.157	4,1
Leasing operativo	91.647	94.750	-3,3	353.563	353.185	0,1
Wet lease pasaje	6.729	0	--	15.525	0	--
Alquiler de aviones de carga	3.999	4.350	-8,1	15.317	15.973	-4,1
Alquileres varios	20.498	18.840	8,8	78.360	74.728	4,9
Mantenimiento flota (subcontratos)	25.619	21.381	19,8	117.163	104.708	11,9
Gastos comerciales	80.841	124.354	-35,0	342.499	437.809	-21,8
Derechos por tráfico aéreo	104.618	97.104	7,7	415.810	384.410	8,2
Tasas de navegación	68.712	66.402	3,5	270.533	257.593	5,0
Servicio a bordo	15.234	22.728	-33,0	68.967	94.255	-26,8
Sistemas de reservas	27.252	28.876	-5,6	130.347	128.164	1,7
Seguros	8.829	11.571	-23,7	36.584	50.805	-28,0
Otros gastos	70.895	72.101	-1,7	297.608	278.946	6,7

n.a.: no aplicable.

- (a) Iberia, L.A.E. vendió su participación en el capital de Iber-Swiss Catering, S.A., de modo que esta compañía dejó de formar parte del perímetro de consolidación de Iberia a partir de enero de 2004. Para que la comparación ínter anual sea homogénea y resulte más significativa, las cifras del año 2003 han sido recalculadas, excluyendo a Iber-Swiss Catering, S.A. del Grupo.
- (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).

miles de €	4º Trimestre (Oct – Dic)			Acumulado (Ene – Dic)		
	2004	2003 (a)	%	2004	2003 (a)	%
Resultados financieros	20.786	581	n.s.	20.830	-3.229	n.s.
Ingresos financieros	13.535	12.235	10,6	42.124	53.676	-21,5
Gastos financieros	8.978	7.766	15,6	36.703	50.198	-26,9
Resultados diferencias de cambio	16.229	-3.888	n.s.	15.408	-6.706	n.s.
Resultados sociedades puestas en equivalencia	16.222	12.741	27,3	47.063	33.898	38,8
Amortiz. fondo de comercio de consolidación	-1.653	-1.653	0,0	-6.613	-6.613	0,0
Resultados extraordinarios	-13.229	6.819	-294,0	18.649	18.302	1,9
Ingresos extraordinarios	100.098	59.106	69,4	206.856	102.549	101,7
Gastos extraordinarios	113.327	52.287	116,7	188.207	84.247	123,4
Resultados antes de impuestos	62.006	43.749	41,7	283.232	199.039	42,3
Impuestos	-8.639	-8.893	2,9	-63.244	-54.667	-15,7
Resultados netos consolidados	53.368	34.856	53,1	219.988	144.372	52,4
Resultados atribuidos a minoritarios	-77	-31	-152,7	1.586	1.605	-1,1
Resultados netos sociedad dominante	53.445	34.886	53,2	218.401	142.767	53,0

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 368.984 miles de euros en 2004 y a 361.171 miles de euros en 2003. 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 diciembre de 2004 el cálculo es el siguiente: 6% de 145.400 miles de € x 8 = 69.792 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 €	Dic – 2004	Dic – 2003 (a)
Activo	4.890.425	4.679.894
Inmovilizado neto	2.442.174	2.417.957
Gastos de establecimiento	279	80
Inmovilizado inmaterial neto	400.722	429.078
Inmovilizado material neto	1.013.412	918.306
Inmovilizado financiero neto	748.011	766.790
<i>Préstamos Iberbus</i>	145.400	156.810
<i>Bonos Iberbond</i>	31.980	33.150
<i>Otros</i>	570.631	576.830
Deudores operaciones trafico	279.750	303.703
Fondo de comercio de consolidación	91.484	98.098
Gastos a distribuir en varios ejercicios	69.350	85.230
Activo circulante	2.287.417	2.078.609
Existencias netas	87.419	75.858
Deudores netos	600.526	575.716
Acciones propias	31.961	20.066
Inversiones financieras temporales	1.515.670	1.358.019
Tesorería	30.888	17.889
Ajustes por periodificación	20.953	31.061
Pasivo	4.890.425	4.679.894
Fondos propios	1.645.786	1.423.244
Capital social	731.225	716.833
Reservas sociedad dominante	498.530	412.496
Reservas sociedades consolidadas	197.953	151.432
Diferencias de conversión	-323	-284
Resultados atribuibles a la sociedad dominante	218.401	142.767
Socios externos	5.323	8.543
Diferencias negativas de consolidación	998	1.494
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	25.705	56.805
Provisiones para riesgos y gastos	1.278.730	1.249.459
Acreedores a largo plazo	423.390	466.497
Emisión de obligaciones y otros valores negociables	27.532	27.532
Deudas con entidades de crédito	379.053	418.518
<i>Principal leasing y otros</i>	331.835	355.877
<i>Intereses leasing</i>	47.218	62.641
Otros acreedores	16.805	20.447
Acreedores a corto plazo	1.510.493	1.473.852
Emisión de obligaciones y otros valores negociables	0	22.573
Deudas con entidades de crédito	49.201	46.458
<i>Principal leasing y otros</i>	34.302	30.299
<i>Intereses leasing</i>	14.899	16.159
Otros acreedores	1.458.167	1.404.378
Ajustes por periodificación	3.125	443

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

Estado de origen y aplicación de fondos consolidado (no auditado)

Miles de Euros	Dic – 2004
E.O.A.F. APLICACIÓN DE FONDOS	
VARIACIÓN GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	-15.880
VARIACIÓN GASTOS DE ESTABLECIMIENTO Y FORMALIZACIÓN DEUDAS	199
INVERSIÓN EN INMOVILIZADO	670.592
VARIACIÓN EN PARTICIPACION SOCIEDADES DEL GRUPO	-6.118
DIVIDENDOS	29.089
CANCELACIÓN/TRASPASO DEUDA	244.559
APLICACIÓN PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	244.500
VARIACIÓN CAPITAL CIRCULANTE NETO	152.337
APLICACIONES. TOTALES	1.319.278
E.O.A.F. ORIGEN DE FONDOS	
AUTOFINANCIACIÓN BRUTA	696.359
APORTACIÓN A FONDOS PROPIOS	21.957
VARIACIÓN INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	-31.100
DESINVERSIÓN (V.C.N. INMOVILIZADO MATERIAL/INMATERIAL)	116.336
DESINVERSIÓN (V.C.N. INMOVILIZADO FINANCIERO)	326.051
OBTENCIÓN PASIVO REMUNERADO	181.622
OTROS AJUSTES A RESULTADOS	8.053
ORIGEN DE FONDOS. TOTALES	1.319.278

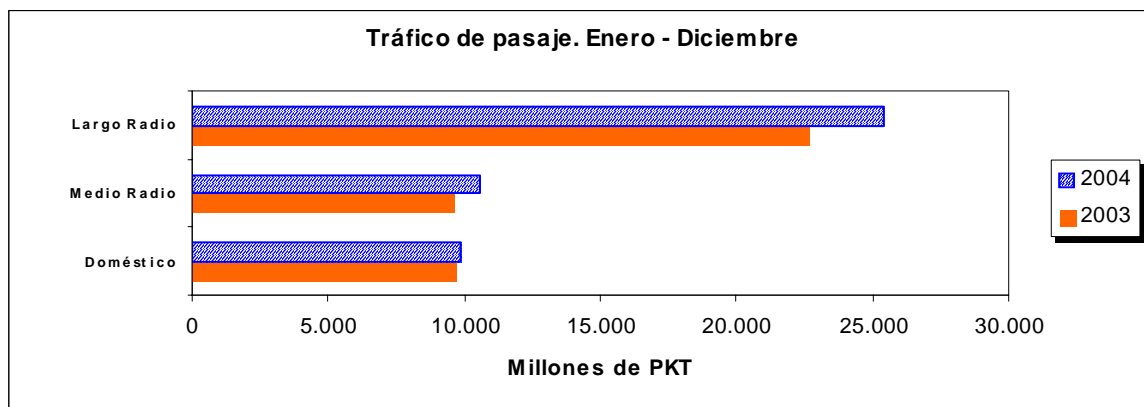
Estadísticas operativas

GRUPO IBERIA (a)	4º Trimestre (Oct – Dic)			Acumulado (Ene – Dic)		
	2004	2003	%	2004	2003	%
PASAJE						
Pasajeros (miles)	6.329	6.350	-0,3	26.692	25.613	4,2
Doméstico	3.536	3.650	-3,1	14.874	14.581	2,0
Medio Radio	1.944	1.850	5,1	8.307	7.756	7,1
Europa	1.838	1.774	3,6	7.909	7.475	5,8
África & Oriente Medio	106	76	38,5	398	282	41,3
Largo Radio	849	850	-0,0	3.511	3.276	7,1
AKO (millones)	15.700	14.621	7,4	61.058	56.145	8,8
Doméstico	3.396	3.337	1,8	13.831	13.323	3,8
Medio Radio	4.075	3.791	7,5	16.060	14.622	9,8
Europa	3.675	3.507	4,8	14.650	13.648	7,3
África & Oriente Medio	400	285	40,5	1.410	974	44,7
Largo Radio	8.229	7.492	9,8	31.168	28.200	10,5
PKT (millones)	11.398	10.815	5,4	45.924	42.100	9,1
Doméstico	2.305	2.416	-4,6	9.883	9.718	1,7
Medio Radio	2.514	2.338	7,5	10.595	9.655	9,7
Europa	2.257	2.161	4,4	9.661	9.016	7,2
África & Oriente Medio	257	177	45,6	933	639	46,1
Largo Radio	6.579	6.062	8,5	25.446	22.727	12,0
Coefficiente de ocupación (%)	72,6	74,0	-1,4 p.	75,2	75,0	0,2 p.
Doméstico	67,9	72,4	-4,5 p.	71,5	72,9	-1,5 p.
Medio Radio	61,7	61,7	0,0 p.	66,0	66,0	-0,1 p.
Europa	61,4	61,6	-0,2 p.	65,9	66,1	-0,1 p.
África & Oriente Medio	64,3	62,0	2,3 p.	66,2	65,5	0,7 p.
Largo Radio	80,0	80,9	-1,0 p.	81,6	80,6	1,0 p.
CARGA						
Toneladas de carga	67.764	63.070	7,4	238.142	213.459	11,6
TKO (millones)	382	341	11,8	1.406	1.269	10,8
TKT (millones)	306	264	16,1	1.033	868	19,0
Coefficiente de ocupación (%)	80,1	77,2	2,9 p.	73,5	68,4	5,1 p.
Ingresos de pasaje						
Ingresos (miles de €)	871.665	857.973	1,6	3.432.140	3.356.794	2,2
Ingreso medio / AKO (cént. €)	5,55	5,87	-5,4	5,62	5,98	-6,0
Ingreso medio / PKT (cént. €)	7,65	7,93	-3,6	7,47	7,97	-6,3

(a) Estadísticas de tráfico comercial de Iberia, L.A.E.

AKO: Asientos-kilómetro ofertados; PKT: Pasajeros-kilómetro transportados; TKO: Toneladas-kilómetro ofertadas; TKT: Toneladas-kilómetro 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 (no auditado)

GRUPO IBERIA	4º Trimestre (Oct – Dic)			Acumulado (Ene – Dic)		
	2004	2003 (a)	%	2004	2003 (a)	%
Ratios unitarios (céntimos de €/ AKO)						
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	7,75	8,02	-3,4	7,87	8,21	-4,2
COSTE DE EXPLOTACIÓN	7,49	7,84	-4,5	7,54	7,93	-5,0
Combustible	1,24	0,97	27,7	1,07	0,99	7,9
Mantenimiento de flota	0,44	0,35	23,7	0,45	0,42	6,3
Repuestos de flota	0,27	0,21	32,2	0,25	0,23	8,9
Mantenimiento (subcontratos)	0,16	0,15	11,6	0,19	0,19	2,9
Personal	2,26	2,42	-6,9	2,33	2,43	-4,2
Alquiler de flota	0,65	0,68	-3,8	0,63	0,66	-4,2
Gastos comerciales	0,51	0,85	-39,5	0,56	0,78	-28,1
Derechos por tráfico aéreo	0,67	0,66	0,3	0,68	0,68	-0,5
Tasas de navegación	0,44	0,45	-3,6	0,44	0,46	-3,4
Servicio a bordo y mayordomía	0,13	0,21	-36,3	0,15	0,22	-30,5
Resto	1,16	1,24	-6,8	1,23	1,29	-5,2
Gasto comercial neto sobre ingresos por tráfico de pasaje y carga (%) (b)	5,2	9,4	-44,3	5,7	8,2	-29,8
Productividad						
Utilización media flota (horas / avión / día)	9,15	8,89	2,9	9,12	8,78	3,9
Plantilla equivalente	24.783	24.698	0,3	24.993	24.748	1,0
AKO / empleado	633	592	7,0	2.443	2.269	7,7
Tierra	855	802	6,5	3.288	3.056	7,6
Tierra (excluido personal de handling)	1.643	1.507	9,0	6.365	5.702	11,6
Horas bloque / tripulante técnico	66,6	64,4	3,4	263,7	250,1	5,4
Horas bloque / tripulante auxiliar	29,7	27,6	7,6	116,5	110,1	5,8

(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)	Diciembre	Septiembre	Diciembre
	2004	2004	2003
Largo radio	29	28	27
Propiedad	2	3	4
Leasing financiero	0	0	0
Leasing operativo	25	23	23
Wet lease	2	2	0
Corto y medio radio	125	126	122
Propiedad	46	46	43
Leasing financiero	12	13	12
Leasing operativo	67	67	67
Wet lease	0	0	0
Total	154	154	149
Propiedad	48	49	47
Leasing financiero	12	13	12
Leasing operativo	92	90	90
Wet lease	2	2	0

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

Comportamiento operativo y financiero

Resultados

En el ejercicio 2004, Iberia logró unos beneficios consolidados antes de impuestos de 283,2 millones de euros, superando en 84,2 millones (un 42,3%) a los obtenidos en el año anterior (estableciendo la comparación en términos homogéneos, tras ajustar el periodo base a la salida de Iber-Swiss Catering del Grupo), siendo los segundos mejores resultados en la historia de la compañía.

El beneficio de explotación ascendió a 203,3 millones de euros, subiendo un 29,8% respecto al año anterior, gracias al crecimiento de la actividad de la compañía (un 8,8% en términos de oferta de pasaje) y a la mejora del margen operativo unitario, que se incrementó un 19,3% con relación a 2003 debido, principalmente, al significativo avance en la reducción de los costes producido por la implantación de las medidas diseñadas en el Plan Director 2003/05 y, en menor medida, por el efecto neto positivo de la depreciación del dólar frente al euro.

El EBITDAR generado durante el ejercicio ascendió a 766,9 millones de euros, aumentando un 10,5% respecto a 2003, y su margen sobre ingresos se elevó al 16,0%, mejorando en 0,9 puntos porcentuales con relación al año anterior.

También contribuyeron a la consecución de mayores beneficios tanto los resultados financieros como la participación en los resultados de compañías puestas en equivalencia, mejorando su saldo agregado en 35,3 millones de euros con relación a 2003.

Los beneficios consolidados después de impuestos y minoritarios ascendieron a 218,4 millones de euros en 2004, aumentando en un 53% respecto al año anterior. Esta cifra representa un margen sobre los ingresos de explotación del 4,5%, mejorando en 1,4 puntos porcentuales con relación al ejercicio 2003.

Cuarto trimestre

Iberia consiguió unos beneficios netos consolidados de 53,4 millones de euros en el último trimestre de 2004, mejorando en un 53,1% el resultado correspondiente al mismo periodo de 2003 (en términos homogéneos).

En un trimestre castigado por los elevados precios del queroseno de aviación en los mercados internacionales, el beneficio de explotación ascendió a 39,9 millones de euros, subiendo un 58% respecto al mismo periodo del año anterior, gracias fundamentalmente a que los crecientes ahorros de gasto obtenidos con el progresivo desarrollo de las acciones fijadas en el Plan Director contrarrestaron el fuerte incremento del gasto de combustible (un 37,1%), de modo que el coste de explotación unitario disminuyó un 4,5% respecto al cuarto trimestre de 2003, alcanzando una reducción del 9,0% si excluimos el combustible. Además, los ingresos operativos se incrementaron en un 3,8% respecto a 2003.

El saldo neto de las diferencias de cambio mejoró en torno a 20 millones de euros respecto al cuarto trimestre de 2003 debido principalmente a la realización positiva de parte de las coberturas de tipo de cambio asociadas a financiación de flota. Por el contrario, una diferencia negativa de similar cuantía se registró en los resultados extraordinarios del trimestre, que incluyeron entre otros conceptos dotaciones destinadas a la extensión del Expediente de Regulación de Empleo (cuya prorrogación ha sido autorizada hasta finales de 2007).

En el cuarto trimestre de 2004, los beneficios antes de impuestos se incrementaron en un 41,7% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, alcanzando los 62 millones de euros. Esta cifra representa un margen sobre los ingresos operativos del 5,1%, 1,4 puntos por encima del margen correspondiente al último trimestre de 2003.

Producción y demanda

El tráfico aéreo mundial registró un crecimiento elevado (en torno a un 14%) durante 2004, continuando la tendencia que había iniciado en los últimos meses del año anterior, que le llevó a superar los niveles alcanzados en el año 2000, antes del inicio de la depresión que sufrió el sector. Parte de ese crecimiento se explica por la recuperación de la demanda después de la fuerte caída sufrida en 2003 a causa de la guerra de Irak y de la epidemia del SARS (Síndrome Respiratorio Agudo Severo). El tráfico de las compañías europeas de red aumentó un 9% respecto a 2003 (según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas-AEA), un incremento algo inferior al obtenido por las compañías americanas y asiáticas, debido al menor crecimiento de las principales economías europeas y a la fuerte competencia que les plantearon los operadores de bajo coste europeos.

Iberia volvió a incrementar su producción de forma notable en 2004, tras el necesario paréntesis realizado durante la crisis del sector aéreo. Así, el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO) aumentó un 8,8% con relación a 2003, situándose por encima de los 61.000 millones y superando la cifra récord del año 2001. El tráfico, en términos de pasajeros-kilómetro transportados (PKT), se incrementó un 9,1% en el conjunto de la red, creciendo un 11,3% en los vuelos internacionales. El coeficiente de ocupación de pasaje subió al 75,2%, mejorando el ya elevado nivel del año anterior, lo que supuso alcanzar el nivel de ocupación anual más alto en la historia de la compañía. El número de pasajeros transportados fue de 26,7 millones, aumentando un 4,2% con relación a 2003; este incremento es inferior al registrado en el número de PKT, debido a un crecimiento del 4,7% en la etapa media de pasaje, a causa de la mayor progresión en las rutas intercontinentales.

En el sector de largo radio, el coeficiente de ocupación mejoró en un punto porcentual respecto al año anterior, hasta situarse en el 81,6%. El crecimiento de la demanda alcanzó un 12,0%, frente a un incremento del 10,5% en el volumen de capacidad, a la vez que mejoraba el *mix* de clases. La respuesta de la demanda al importante aumento de oferta fue especialmente positiva en las rutas de América del Sur, donde subió un 20,9%.

Desde el 1 octubre Iberia ha reestructurado sus operaciones en Centroamérica, con la finalidad de mejorar el servicio al cliente y los resultados de la compañía en este mercado. Se dejaron de operar vuelos propios entre su centro de distribución en Miami y distintos países centroamericanos, sustituyéndolos por vuelos directos desde Madrid a Guatemala, San José de Costa Rica y Panamá, y conectando estos tres aeropuertos con el resto de los destinos de la región mediante vuelos en código compartido operados por otras compañías.

En el sector de medio radio, el aumento de la capacidad se ajustó al crecimiento de la demanda, con incrementos del 9,8% y del 9,7% respectivamente, de manera que el coeficiente de ocupación permaneció estable en el 66,0%. El tráfico se incrementó un 7,2% respecto a 2003 en los vuelos entre España y otros países de Europa (que suponen el 91% de la oferta de la compañía en este sector), mercados caracterizados por la fuerte competencia y el rápido crecimiento de los operadores de bajo coste. Destacó el fuerte crecimiento -más de un 46% en términos de PKT- en las rutas de África y Oriente Medio, un mercado todavía minoritario para la compañía, con el objetivo de diversificar la producción y crecer en mercados menos maduros.

El número de AKO se incrementó un 3,8% en el conjunto del sector doméstico, donde la compañía realizó una redistribución de la oferta con el objetivo de mejorar la rentabilidad de la red. Así, a lo largo del ejercicio 2004 fue aumentando gradualmente la capacidad en los vuelos de la Península, a la vez que se reducía su crecimiento en los enlaces con las Islas Canarias, que llegaron a registrar una reducción de oferta del 5,9% en el último trimestre de 2004. El coeficiente de ocupación del sector doméstico se situó en el 71,5% en 2004, disminuyendo 1,5 puntos respecto al año anterior y registrando una tendencia descendente a lo largo del ejercicio. Los motivos principales fueron: en primer lugar, la fuerte competencia existente; el desarrollo gradual de una política de gestión de ingresos más selectiva, enfocada prioritariamente a la mejora del ingreso medio por PKT; y la mencionada redistribución de oferta, que hizo disminuir progresivamente la participación de las rutas de Canarias, que tienen un coeficiente de ocupación más alto que el de los vuelos de la Península.

El número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) de carga aumentó en un 19%, ascendiendo a 1.033 millones en 2004, de las que un 80% correspondieron a las rutas del Atlántico, y un 94% fueron transportadas en las bodegas de los aviones de pasaje. El coeficiente de ocupación de carga mejoró 5,1 puntos, elevándose al 73,5%.

Ingresos de explotación

Los ingresos de explotación consolidados se situaron en 4.805,4 millones de euros en el ejercicio 2004, subiendo un 4,2% con relación al año anterior en términos homogéneos (es decir, excluyendo a Iber-Swiss de las cuentas del Grupo en 2003). Un 78,2% de aquella cifra correspondió a los ingresos de pasaje, que aumentaron en un 3,9% respecto al ejercicio 2003, impulsados por el notable crecimiento del tráfico. El desarrollo de otras actividades llevó a un incremento del 5,2% en el importe agregado del resto de los ingresos operativos, que alcanzó los 1.047,6 millones de euros en 2004, destacando el buen comportamiento de los servicios de handling a terceros.

Los ingresos de pasaje ascendieron a 3.757,8 millones de euros, superando en 142,4 millones a la cifra del año anterior. De aquel importe, 3.432,1 millones de euros corresponden a los ingresos por billetes volados en el periodo, que se situaron 75,3 millones de euros por encima del importe de 2003. También están incluidos los ingresos por cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados, los ingresos procedentes de los programas de fidelización, "*fees*" por venta directa en España (cuyo primer año de aplicación fue 2004), alquiler de plazas a otras compañías y regularizaciones, cuyo importe agregado ascendió a 325,7 millones de euros en 2004, registrando un aumento de 67,1 millones de euros respecto al ejercicio 2003.

El importe de los ingresos de pasaje por billetes volados en el ejercicio aumentó un 2,2% con relación al año anterior. El incremento del volumen de tráfico (un 9,1%) supuso un aumento de 249,4 millones de euros, que fue parcialmente contrarrestado por una reducción del 6,3% en el ingreso medio por PKT (*yield*), que tuvo un efecto negativo de 174,1 millones de euros en el conjunto de la red. Los motivos principales de esta disminución del *yield* fueron: la fuerte presión competitiva, sobre todo en el mercado doméstico y, especialmente, en los vuelos entre España y Europa, donde el rápido crecimiento de los operadores de bajo coste afectó sensiblemente a los precios; el aumento de la longitud de la etapa media de pasaje (un 4,7%) por el mayor crecimiento de la oferta en las rutas intercontinentales; y la depreciación del dólar frente al euro, que perjudicó en mayor medida a los ingresos del sector de largo radio. De haberse mantenido constantes los tipos de cambio de monedas, la disminución del *yield* hubiera sido del 5,1%, y el aumento de los ingresos de pasaje vinculados a la actividad del periodo hubiera sido superior en un 3,5% con relación al año anterior.

No obstante, el *yield* del conjunto de la red, que había sufrido un descenso del 8,7% en el primer semestre de 2004, mejoró progresivamente su comportamiento a lo largo de la segunda mitad del año, quedando limitada la reducción al 3,6% en el último trimestre, gracias principalmente al desarrollo gradual de una gestión de ingresos más selectiva en el sector doméstico.

En el sector de largo radio, el *yield* disminuyó un 3,8%, debido principalmente al impacto de la apreciación del euro, aumentando los ingresos de pasaje un 7,7% respecto a 2003, hasta alcanzar los 1.106,9 millones de euros, gracias al crecimiento de la demanda, que respondió favorablemente al aumento de capacidad. En Europa, la disminución del ingreso medio por PKT (un 7,1%) fue compensada por el crecimiento del volumen de tráfico, de modo que los ingresos subieron un 0,9% respecto a 2003, elevándose a 1.063,1 millones de euros. También se intensificó la competencia en el mercado doméstico, donde el *yield* disminuyó un 2,7% con relación al ejercicio anterior, y los ingresos de pasaje descendieron un 1,0%, situándose en 1.262,2 millones de euros.

Los ingresos de carga ascendieron a 261,6 millones de euros en 2004, subiendo un 2,7% respecto a 2003, debido al fuerte incremento del tráfico (un 19%), cuyo efecto fue parcialmente compensado por la reducción del *yield* de carga, que descendió un 11,6%, perjudicado por los mismos factores (competencia, depreciación del dólar y crecimiento de etapa) que afectaron al ingreso medio de pasaje.

Los ingresos generados por los servicios de handling en los aeropuertos alcanzaron la cifra de 302,4 millones de euros, lo que significa un incremento del 11,5% con relación al año anterior, debido al crecimiento de la actividad para terceras compañías (un 7,9% en términos de aviones ponderados atendidos), la prestación de nuevos servicios complementarios y la subida del precio unitario.

El ingreso de explotación unitario (por AKO) disminuyó un 4,2% con relación al año anterior, debido principalmente al descenso del *yield* de pasaje. No obstante, tuvo una evolución positiva a lo largo del ejercicio; la compañía logró limitar la diferencia inter-anual a un 3,0% en el segundo semestre de 2004, frente a un descenso del 5,4% registrado en la primera mitad del ejercicio.

Cuarto trimestre

Los ingresos de explotación consolidados aumentaron un 3,8% con relación al cuarto trimestre de 2003, ascendiendo a 1.216,4 millones de euros. Los ingresos de pasaje totales subieron un 3,0%, situándose en 948,8 millones de euros; mientras que el importe agregado del resto de los ingresos operativos se elevó a 267,6 millones de euros, tras registrar un incremento del 6,5% respecto al año anterior, destacando el avance conseguido en los ingresos por servicios de mantenimiento (un 36,7%) fundamentalmente producido por el aumento de actividad en el taller de motores.

Los ingresos de pasaje por billetes volados en el cuarto trimestre de 2004 se situaron en 871,7 millones de euros, superando en 13,7 millones a los obtenidos en el mismo periodo del ejercicio anterior. El incremento en el volumen de tráfico (un 5,4%) hizo aumentar los ingresos en 28 millones de euros; un poco más de la mitad de esta subida fue contrarrestada por una disminución del 3,6% en el ingreso medio por PKT. El resto de los conceptos incluidos en los ingresos de pasaje totalizaron un importe de 77,1 millones de euros en el cuarto trimestre de 2004, superando en 14,2 millones al contabilizado en el mismo periodo del año anterior, debido principalmente a una mayor recuperación de anticipos de clientes y a los ingresos derivados de “*fees*” por venta directa en España.

En comparación a las variaciones registradas en los ingresos de pasaje de los trimestres anteriores, el menor ritmo de crecimiento del tráfico fue parcialmente compensado por la ya mencionada recuperación del *yield*. A lo largo del año 2004 el *yield* del sector doméstico fue minorando paulatinamente sus diferencias respecto al año anterior, hasta registrar un incremento del 3,6% en el último trimestre, gracias al desarrollo gradual de una política orientada a la mejora del ingreso medio, aunque esto dificultase mantener el elevado nivel de ocupación alcanzado en el año anterior. Además, en el cuarto trimestre de 2004, el *yield* del sector de largo radio consiguió alcanzar el nivel del año anterior, pese al impacto de la depreciación del dólar y al importante crecimiento de la etapa media de pasaje en esta red (un 8,6%). Por el contrario, el *yield* de Europa descendió un 7,4%, debido principalmente a la fuerte presión competitiva en los mercados y, en menor medida, al aumento de la etapa media de pasaje.

Gastos de explotación

Los gastos de explotación se situaron en 4.602,1 millones de euros en 2004, aumentando un 3,3% con relación al año anterior (en términos homogéneos, excluyendo a Iber-Swiss del Grupo en 2003). La importante subida del precio del combustible y el crecimiento de la actividad de la compañía, tanto aérea (un 8,8%, medida en AKO) como de handling y mantenimiento a terceros, fueron las causas fundamentales del incremento de los costes, que también se vieron impulsados por el aumento de determinadas tasas aeroportuarias. El impacto de estos factores fue compensado por los ahorros derivados de la implantación de las acciones establecidas en el Plan Director 2003/05, destacando las relacionadas con el nuevo servicio a bordo en clase turista en los vuelos de corto y medio radio, la mejora de la productividad de la plantilla, la reducción de las primas de los seguros de aviación y el nuevo modelo de retribución a las agencias. Además, tuvieron un efecto favorable la devaluación del dólar y la bajada de los tipos de interés.

El gasto de combustible se incrementó un 17,4% respecto a 2003, alcanzando los 653,5 millones de euros en el ejercicio 2004, cifra que representa un 14,2% del total de los gastos de explotación del Grupo Iberia (1,7 puntos porcentuales más que su peso en el año anterior). Los motivos de ese aumento fueron el crecimiento de la actividad aérea y, sobre todo, la escalada del precio del petróleo y sus productos refinados en los mercados durante 2004. Así, antes de coberturas, el precio medio anual en dólares del queroseno de aviación se incrementó más de un 30% con relación a 2003. Las coberturas de precios realizadas por la compañía, que redujeron el gasto de combustible en 80,7 millones de euros en el ejercicio 2004, junto a la depreciación del dólar y la reducción del consumo unitario, permitieron compensar parte del aumento generado por la subida del precio. Así, el coste unitario del combustible se situó en 1,07 céntimos de euro por AKO, subiendo un 7,9% respecto al año anterior.

El gasto anual de mantenimiento de flota (que incluye consumos de repuestos, servicios subcontratados y dotación para el fondo de grandes reparaciones) ascendió a 272,1 millones de euros, subiendo un 15,5% respecto a 2003. Si excluimos el aumento de producción, el incremento del coste unitario de mantenimiento (por AKO) fue del 6,3%, debido a los siguientes motivos: la realización de trabajos especiales para la flota propia, en particular, los relativos a modificación de interiores en los aviones de corto y medio radio, y los relacionados con la devolución de aviones, en el marco del plan de renovación de flota; el aumento de los trabajos realizados para terceros, que también tienen su reflejo en los ingresos de asistencia técnica, teniendo un mayor impacto en el último trimestre del año; y, finalmente, la reclasificación en este concepto de las reservas de mantenimiento de los Boeing B-747/300 a pagar al arrendador, que se incluían en alquiler de aviones en 2003.

Los gastos de personal se situaron en 1.423,3 millones de euros en el año 2004, subiendo un 4,2% con relación al año anterior, debido principalmente a la aplicación de los incrementos salariales acordados (subida del IPC real para 2004, más la consolidación del incremento correspondiente a la Participación por Mejora de Resultados de 2003, junto con la paga por mejora de resultados de 2004), el efecto de los deslizamientos y, en menor medida, al crecimiento de la plantilla, que fue del 1,0%. Una parte del aumento del gasto generado por dichos factores fue compensado con la mejora del *mix* salarial propiciada por el desarrollo del Expediente de Regulación de Empleo (ERE).

El coste unitario de personal disminuyó un 4,2% respecto a 2003, gracias fundamentalmente al aumento de la productividad en todos los colectivos. En el ejercicio de 2004 la plantilla equivalente del personal de vuelo se incrementó en un 0,7%, subiendo la productividad -medida en horas bloque por tripulante- de pilotos y tripulantes de cabina de pasajeros en un 5,4% y un 5,8% respectivamente. El incremento de la plantilla media del personal de tierra fue del 1,1%, motivado principalmente por el aumento de actividad para terceros en el área de handling. Si excluimos al personal de handling, la plantilla equivalente del resto del colectivo de tierra disminuyó un 2,6% con relación al año anterior, aumentando su productividad -medida en AKO por empleado- en un 11,6%.

Otra de las líneas estratégicas del Plan Director es el aumento de la utilización de los activos. Así, en el año 2004 la utilización media del conjunto de la flota se incrementó en un 3,9% respecto a 2003, alcanzando 9,12 horas bloque por avión y día, con una subida del 7,3% en la flota propia de largo radio. Además, durante 2004 se iniciaron los trabajos para aumentar el número de asientos por avión, manteniendo la distancia entre ellos, en la flota de corto y medio radio, de modo que a finales de 2004 ya habían sido modificados 50 aviones.

En el ejercicio 2004 destacó el descenso registrado en los gastos comerciales, que se situaron en 342,5 millones de euros, tras disminuir en 95,3 millones de euros (un 21,8%) respecto al año anterior. La causa principal de este logro fue la implantación del nuevo modelo de retribución a las agencias de viaje en España, que bajó la comisión básica que Iberia paga a las mismas a un 3% en el primer semestre, y a un 2% en el segundo semestre (frente al 6,5% pagado durante el año 2003). Otras medidas que contribuyeron a reducir los costes comerciales fueron: la paulatina extensión de la política de reducción de comisiones a otros países; el acuerdo interlínea entre compañías de **oneworld**; y el crecimiento de la facturación a través de los sistemas de venta directa (Iberia.com y Serviberia).

La relación de gastos comerciales netos (deducidos los ingresos por comisiones) sobre ingresos de tráfico se situó en el 5,7%, disminuyendo en 2,5 puntos porcentuales respecto a 2003; y el coste comercial unitario (por AKO) descendió un 28,1% con relación a 2003.

En 2004, el gasto agregado de los conceptos “Servicio a bordo” y “Material de mayordomía” descendió en 29,6 millones de euros respecto al año anterior, lo que representa una reducción del 24,4%, gracias fundamentalmente al nuevo servicio a bordo “a la carta”, otra de las medidas de ahorro de costes del Plan Director, que fue implantado el 1 de marzo en la clase turista de la mayor parte de los vuelos internacionales de medio radio (los que tienen una duración inferior a tres horas) y en todos los domésticos (a partir del 1 de junio en las rutas a Canarias). Adicionalmente, la aplicación del contrato global de catering firmado con Gate Gourmet y la renegociación de otros contratos de suministros también redujeron el gasto del servicio a bordo, cuyo coste unitario (por AKO) disminuyó en un 30,5% con relación al año anterior.

Finalmente, también se logró una importante disminución en el gasto de los seguros, que descendió un 28% respecto al ejercicio anterior gracias principalmente a la renegociación del coste de las primas.

El coste operativo unitario del Grupo Iberia se situó en 7,54 céntimos de euro por AKO, disminuyendo un 5,0% con relación a 2003; si excluimos el gasto del combustible en ambos ejercicios, la disminución del coste unitario alcanza un 6,8%, que supone un significativo avance en el objetivo de reducción del coste unitario fijado en el Plan Director.

Cuarto trimestre

Los gastos de explotación consolidados ascendieron a 1.176,5 millones de euros en el último trimestre de 2004, aumentando un 2,6% con relación al mismo periodo de 2003. Los crecientes ahorros derivados de la implantación de las medidas contempladas en el Plan Director compensaron parte de los aumentos de costes generados por el crecimiento de la actividad y, sobre todo, por la fuerte subida del precio del combustible, que alcanzó su máximo histórico en el mes de octubre.

El gasto de combustible aumentó en 52,6 millones de euros en el cuarto trimestre de 2004, lo que representa un 37,1% respecto al mismo periodo del año anterior, a pesar del favorable efecto de las coberturas de precios y de la depreciación del dólar. En términos unitarios, el coste del combustible se elevó a 1,24 céntimos de euro por AKO, aumentando un 27,7% con relación a 2003.

Por el contrario, los costes unitarios de algunos conceptos relacionados con las principales acciones de ahorro del Plan Director registraron descensos importantes en el último trimestre del año: el coste comercial unitario disminuyó en un 39,5% respecto al año anterior, mientras que el coste del servicio a bordo (incluyendo consumos de mayordomía) unitario descendía en un 36,3%. Así, el coste de explotación unitario disminuyó un 4,5% respecto al cuarto trimestre de 2003, situándose en 7,49 céntimos de euro por AKO; si excluimos el coste del combustible, la bajada del coste unitario alcanzó un 9,0%, que es la mayor reducción trimestral conseguida durante el año 2004.

Resultados financieros, extraordinarios y otros no operativos

El saldo neto financiero se situó en 20,8 millones de euros de beneficios en el ejercicio 2004, superando en más de 24 millones al resultado del año anterior, debido principalmente a una mejora de 22,1 millones de euros registrada en el saldo neto de las diferencias de cambio, que se produjo fundamentalmente en el último trimestre, motivado, en parte, por la realización positiva de coberturas al finalizar el año asociadas a la financiación de flota. En el acumulado anual, el resultado positivo de las diferencias de cambio ascendió a 15,4 millones de euros.

Los ingresos financieros ascendieron a 42,1 millones de euros, disminuyendo un 21,5% respecto al año precedente, mientras que los gastos financieros lo hicieron en una proporción mayor, un 26,9%, situándose en 36,7 millones de euros en 2004. En ambos casos tuvo relevancia la contabilización de partidas no recurrentes en el año 2003: en los ingresos financieros se había registrado una plusvalía bruta de 11,5 millones de euros (correspondiente a la venta de la participación de Iberia en “Tiempo Libre” y de las marcas “Mundicolor”); y en los gastos, se habían realizado dotaciones por valor de 16,2 millones de euros (para provisionar las participaciones en las empresas Opodo y Cordiem).

El saldo neto de la participación en los resultados de sociedades puestas en equivalencia ascendió a 47,1 millones de euros en 2004, mejorando en 13,2 millones con relación al año anterior. En esta partida se recoge fundamentalmente la participación de Iberia en Amadeus, que volvió a incrementar sus beneficios en este último año.

Los resultados extraordinarios se situaron en 18,6 millones de beneficios en el año 2004, una cifra ligeramente superior a la registrada en el ejercicio anterior. Los ingresos extraordinarios ascendieron a 206,9 millones de euros, siendo los conceptos más relevantes los siguientes: más de 34 millones de euros corresponden a ventas de distintos edificios y locales; las ventas de las participaciones en las sociedades Iber-Swiss Catering y Viva Tours, junto a la marca Viva Tours, generaron unos ingresos superiores a los 34,6 millones de euros; alrededor de 22,6 millones de euros proceden de la venta de simuladores de vuelo a la sociedad Servicios Instrucción Vuelo; y la recuperación de ingresos diferidos, por casi 25 millones de euros. Los gastos extraordinarios, que superaron los 188 millones de euros en 2004, incluyen una dotación de casi 106 millones de euros destinada a actualizar los fondos del Expediente de Regulación de Empleo de Iberia y a su prórroga y ampliación durante 2004; también recogen otros gastos y amortizaciones relacionadas con el plan de renovación de flota (principalmente derivadas de la devolución de aviones B-757 y la retirada de los B-747).

Endeudamiento neto / Capital

Los fondos propios ascienden a 1.645,8 millones de euros al 31 de diciembre de 2004, aumentando en 222,5 millones de euros respecto a la cifra del cierre del ejercicio anterior (en términos homogéneos), como consecuencia del aumento de todas las reservas, de la mejora obtenida en el resultado del ejercicio respecto a 2003 y, en menor medida, del aumento de capital de la compañía, derivado de sucesivas emisiones de acciones ordinarias ligadas al desarrollo del plan de opciones sobre acciones de los empleados.

El endeudamiento neto de balance mejora notablemente, situándose en -1.152,9 millones de euros al 31 de diciembre de 2004, frente a -939,6 millones de euros al cierre del ejercicio 2003. En ambos casos, el saldo de las cuentas financieras del activo circulante supera a las deudas con entidades de crédito, excluidos los intereses de los arrendamientos financieros. Al finalizar el ejercicio 2004, el saldo disponible (inversiones financieras temporales y tesorería) asciende a 1.546,6 millones de euros, aumentando en 170,7 millones de euros respecto al cierre de 2003. La deuda remunerada (sin incluir los intereses pendientes de pago del arrendamiento financiero) se sitúa en 393,7 millones de euros a 31 de diciembre de 2004, descendiendo en 42,6 millones de euros respecto al saldo registrado a finales de 2003.

El endeudamiento neto ajustado, que incluye la capitalización de los arrendamientos operativos anualizados, se reduce un 7,8% respecto a diciembre de 2003, situándose en 1.697,2 millones de euros, a pesar de la incorporación de nueva flota en régimen de leasing operativo. Esta reducción es debida básicamente al efecto positivo de la gestión de divisa y tipo de interés en las rentas. El apalancamiento, medido como endeudamiento neto ajustado sobre recursos totales, disminuye 5,6 puntos porcentuales con relación al 31 de diciembre de 2003, situándose en el 50,8%.

En diciembre de 2004 Iberia completó una operación de financiación (IBERBOND 2004) de hasta 20 aviones de corto y medio radio a través de una estructura mixta de bonos titulizados, deuda bancaria y equity japonés.

Flota operativa, incorporaciones y bajas

A 31 de diciembre de 2004, la flota operativa de Iberia comprendía 154 aviones dedicados al transporte de pasajeros y carga, cinco más que al finalizar el año anterior. La flota de corto y medio radio estaba compuesta por 125, y la de largo radio por 29 aeronaves.

Durante el ejercicio la compañía continuó desarrollando el plan de renovación y ampliación de su flota. Con los dos nuevos aviones (un A-321 y un A-319) que llegaron en diciembre, Iberia incorporó un total de nueve aviones Airbus a su flota de corto y medio radio: cuatro A-320, tres A-321 y dos A-319. Asimismo, la compañía incorporó a su flota de largo radio tres A-340/600 en el cuarto trimestre de 2004; y, desde el mes de julio, han operado dos Boeing B-747 en régimen de *wet lease*.

A lo largo del año fueron retirados dos A-320 y cuatro B-757 que operaban en régimen de arrendamiento operativo (de los seis, tres fueron retirados en el último trimestre de 2004). También fueron retirados de operación tres B-747 en régimen de propiedad (dos de ellos durante el cuarto trimestre del año).

Sociedades del Grupo

El perímetro de consolidación del Grupo Iberia ha sido modificado respecto al cierre del ejercicio 2003. En abril de 2004, el Servicio de Defensa de la Competencia, autorizó la adquisición por parte de Gate Gourmet International del 70% del capital social de Iber-Swiss Catering, S.A. que pertenecía a Iberia. En consecuencia, dicha sociedad dejó de formar parte del grupo de sociedades que consolidan por integración global. Por otra parte, Binter Finance se ha incorporado al mismo. La inclusión de esta última sociedad, que está encargada de ejercer las funciones propias de la tesorería internacional de Iberia, tiene una incidencia muy poco relevante en los estados consolidados del ejercicio 2004.

El beneficio antes de impuestos de Cacesa se situó en 1,3 millones de euros en 2004, mejorando en 0,2 millones de euros respecto al mismo periodo del ejercicio 2003. Por su parte, Savia obtuvo un beneficio antes de impuestos de 7,6 millones de euros en 2004, 0,3 millones de euros menos que en el año anterior.

Iberia y CAE, compañía especializada en la fabricación de tecnologías avanzadas de simulación y control y en servicios integrados de formación, constituyeron una empresa conjunta de entrenamiento aeronáutico, Sociedad de Instrucción de Vuelo, S.L. en febrero de 2004, fruto del acuerdo previo alcanzado en octubre de 2003. La compañía inició sus operaciones en mayo de 2004.

A principios de enero, los accionistas de referencia de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (Iberia, Air France y Lufthansa) acordaron un periodo de negociación en exclusiva con el consorcio formado por BC Partners y Cinven, que les había presentado una propuesta para formular conjuntamente, a través de una sociedad de nueva creación, una Oferta Pública de Adquisición (OPA) del 100% de las acciones Clase A de Amadeus GTD, a un precio de 7,35 euros por acción.

En enero de 2005, el Consejo de Administración de la compañía aprobó el inicio de las negociaciones para, en su caso, proceder a la venta de la participación del 66% en Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A. (SAVIA) al otro propietario de la filial (Amadeus GTD).

Madrid, 28 de febrero de 2005