

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

Principales magnitudes

GRUPO IBERIA miles de €	3 ^{er} Trimestre (Jul – Sep)			Acumulado (Ene – Sep)		
	2004	2003 (a)	%	2004	2003 (a)	%
Ingresos de explotación	1.292.400	1.225.878	5,4	3.588.989	3.438.582	4,4
Gastos de explotación	1.177.779	1.114.484	5,7	3.425.566	3.307.163	3,6
Resultados de explotación (EBIT)	114.621	111.394	2,9	163.423	131.419	24,4
BAlIAR (EBITDAR)	259.250	237.343	9,2	578.411	527.704	9,6
Resultados netos consolidados	89.274	79.420	12,4	166.620	109.516	52,1
Fondos propios (b)	---	---	---	1.585.046	1.423.244	11,4
Endeudamiento neto de balance (b)	---	---	---	-979.373	-939.627	4,2
Endeudamiento neto ajustado x 8 (b)	---	---	---	1.813.086	1.841.322	-1,5
AKO (millones)	16.053	14.819	8,3	45.359	41.524	9,2
PKT (millones)	12.699	11.846	7,2	34.526	31.285	10,4
Coefficiente de ocupación (%)	79,1	79,9	-0,8 p.	76,1	75,3	0,8 p.
Ingresos de pasaje	927.162	905.608	2,4	2.560.475	2.498.820	2,5
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €)	7,30	7,65	-4,5	7,42	7,99	-7,2
Ingreso de explotación / AKO (cént. €)	8,05	8,27	-2,7	7,91	8,28	-4,5
Coste de explotación / AKO (cént. €)	7,34	7,52	-2,4	7,55	7,96	-5,2
Coste explot. (exc. fuel) / AKO (cént. €)	6,26	6,57	-4,8	6,54	6,96	-6,1

Número de acciones: 931.290.867 a 30-sep-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) Septiembre 2004 v Diciembre 2003. (Ver notas en página 4).

Hechos destacables

- En el tercer trimestre del año Iberia ha conseguido unos resultados netos consolidados de 89,3 millones de euros, mejorando en un 12,4% los del mismo periodo del año anterior.
- La Compañía ha crecido un 8,3% en términos de oferta, con especial incidencia en el sector de largo radio, que es además el que mejor comportamiento ha tenido en ocupación e ingresos unitarios.
- Los ingresos unitarios de explotación se redujeron sólo un 2,7%, frente a una reducción acumulada en los nueve primeros meses del 4,5%. Esta mejora en la tendencia se ha materializado no sólo en los ingresos de pasaje, sino también en los de carga y mantenimiento.
- Los costes unitarios de explotación sufrieron el impacto negativo del alza del precio del combustible, reduciéndose un 2,4% frente al 5,2% de promedio en los nueve primeros meses. Descontando el efecto del combustible, la caída habría significado un 4,8%
- La productividad de los empleados ha seguido mejorando en más del 7% (en términos de AKO/empleado), así como la utilización de flota (un 3,5% en términos de hora/avión/día), conforme a lo previsto en el Plan Director 2003/05.
- Iberia obtendrá a lo largo de 2004 el 60% de los ahorros de costes presupuestados en el Plan Director para finales del año 2005.
- En el conjunto de los nueve primeros meses del año, los resultados netos consolidados mejoraron un 52% respecto al año 2003, reduciéndose al mismo tiempo el nivel de endeudamiento ajustado a pesar de la incorporación de nuevos aviones para la renovación y crecimiento de la flota.

Principales magnitudes (Datos históricos)

GRUPO IBERIA miles de €	3 ^{er} Trimestre (Jul – Sep)			Acumulado (Ene – Sep)		
	2004	2003 (a)	%	2004	2003 (a)	%
Ingresos de explotación	1.292.400	1.229.108	5,1	3.588.989	3.444.620	4,2
Gastos de explotación	1.177.779	1.115.161	5,6	3.425.566	3.309.447	3,5
Resultados de explotación (EBIT)	114.621	113.948	0,6	163.423	135.173	20,9
BAIIAR (EBITDAR)	259.250	240.571	7,8	578.411	533.491	8,4
Resultados netos consolidados	89.274	80.247	11,3	166.620	111.029	50,1
Fondos propios (b)	---	---	---	1.585.046	1.432.760	10,6
Endeudamiento neto de balance (b)	---	---	---	-979.373	-938.503	4,4
Endeudamiento neto ajustado x 8 (b)	---	---	---	1.813.086	1.842.446	-1,6
Ingreso de explotación / AKO (cént. €)	8,05	8,29	-2,9	7,91	8,30	-4,6
Coste de explotación / AKO (cént. €)	7,34	7,53	-2,5	7,55	7,97	-5,2
Coste explot. (exc. fuel) / AKO (cént. €)	6,26	6,58	-4,9	6,54	6,97	-6,2

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

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (no auditada)

miles de €	3 ^{er} Trimestre (Jul – Sep)			Acumulado (Ene – Sep)		
	2004	2003 (a)	%	2004	2003 (a)	%
Resultados de explotación	114.621	111.394	2,9	163.423	131.419	24,4
Ingresos de explotación	1.292.400	1.225.878	5,4	3.588.989	3.438.582	4,4
Importe neto cifra de negocios	1.243.311	1.165.755	6,7	3.435.702	3.277.705	4,8
Ingresos de pasaje (b)	1.013.209	962.141	5,3	2.808.970	2.694.480	4,2
Ingresos de carga	63.923	57.848	10,5	191.756	180.798	6,1
Ingresos de handling	94.220	87.066	8,2	231.708	207.973	11,4
Asistencia técnica a compañías aéreas	31.811	20.419	55,8	80.520	80.645	-0,2
Otros ingresos por servicios y ventas	40.147	38.281	4,9	122.748	113.809	7,9
Otros ingresos de explotación	49.089	60.123	-18,4	153.288	160.877	-4,7
Ingresos por alquileres	2.400	1.900	26,3	5.807	5.434	6,9
Ingresos por comisiones	28.169	34.369	-18,0	84.013	90.301	-7,0
Otros ingresos diversos	18.521	23.854	-22,4	63.468	65.142	-2,6
Gastos de explotación	1.177.779	1.114.484	5,7	3.425.566	3.307.163	3,6
Aprovisionamientos	224.537	182.701	22,9	602.263	548.306	9,8
Combustible de aviones	173.299	140.439	23,4	459.224	415.100	10,6
Repuestos para flota	40.188	31.116	29,2	111.771	100.366	11,4
Material de mayordomía	6.292	6.553	-4,0	17.372	19.661	-11,6
Otros aprovisionamientos	4.758	4.593	3,6	13.896	13.179	5,4
Gastos de personal	361.005	345.706	4,4	1.069.164	1.011.727	5,7
Dotación amortizaciones de inmovilizado	45.962	42.410	8,4	132.958	126.227	5,3
Variación provisiones de tráfico	824	-87	n.s.	3.779	2.784	35,7
Otros gastos de explotación	545.452	543.754	0,3	1.617.404	1.618.119	-0,0
Alquiler de flota (c)	98.668	83.539	18,1	282.030	270.058	4,4
Leasing operativo	86.536	80.645	7,3	261.916	258.435	1,3
Wet lease pasaje	8.372	0	n.a.	8.796	0	n.a.
Alquiler de aviones de carga	3.760	2.895	29,9	11.318	11.623	-2,6
Alquileres varios	21.281	18.132	17,4	57.862	55.888	3,5
Mantenimiento flota (subcontratos)	32.375	25.575	26,6	91.544	83.326	9,9
Gastos comerciales	81.801	111.079	-26,4	261.659	313.455	-16,5
Derechos por tráfico aéreo	108.042	99.987	8,1	311.192	287.307	8,3
Tasas de navegación	68.848	66.954	2,8	201.821	191.191	5,6
Servicio a bordo	17.031	24.686	-31,0	53.733	71.527	-24,9
Sistemas de reservas	31.033	29.149	6,5	103.095	99.288	3,8
Seguros	9.284	12.052	-23,0	27.755	39.234	-29,3
Otros gastos	77.089	72.601	6,2	226.713	206.846	9,6

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).

Resultados financieros	-847	-985	14,0	44	-3.810	101,1
Ingresos financieros	9.412	21.769	-56,8	28.589	41.440	-31,0
Gastos financieros	8.735	22.784	-61,7	27.725	42.432	-34,7
Resultados diferencias de cambio	-1.524	31	n.s.	-821	-2.818	70,9
Resultados sociedades puestas en equivalencia	7.981	7.806	2,2	30.840	21.157	45,8
Amortiz. fondo de comercio de consolidación	-1.653	-1.653	0,0	-4.960	-4.960	0,0
Resultados extraordinarios	-1.921	-2.417	20,5	31.878	11.483	177,6
Ingresos extraordinarios	9.679	10.810	-10,5	106.758	43.443	145,7
Gastos extraordinarios	11.600	13.226	-12,3	74.880	31.960	134,3
Resultados antes de impuestos	118.180	114.146	3,5	221.226	155.290	42,5
Impuestos	-28.907	-34.725	16,8	-54.605	-45.774	-19,3
Resultados netos consolidados	89.274	79.420	12,4	166.620	109.516	52,1
Resultados atribuidos a minoritarios	342	239	43,0	1.663	1.635	1,7
Resultados netos sociedad dominante	88.932	79.181	12,3	164.957	107.881	52,9

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 4/3 el importe correspondiente a los nueve primeros meses del año (271.973 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 362.631 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 septiembre de 2004 el cálculo es el siguiente: 6% de 159.603 miles de € x 8 = 76.609 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 €	Sep – 2004	Dic – 2003 (a)
Activo	5.032.465	4.679.894
Inmovilizado neto	2.503.941	2.417.957
Gastos de establecimiento	212	80
Inmovilizado inmaterial neto	410.102	429.078
Inmovilizado material neto	971.507	918.306
Inmovilizado financiero neto	818.428	766.790
<i>Préstamos Iberbus</i>	<i>159.603</i>	<i>156.810</i>
<i>Bonos Iberbond</i>	<i>31.980</i>	<i>33.150</i>
<i>Otros</i>	<i>626.845</i>	<i>576.830</i>
Deudores operaciones trafico	303.689	303.703
Fondo de comercio de consolidación	93.138	98.098
Gastos a distribuir en varios ejercicios	77.082	85.230
Activo circulante	2.358.307	2.078.609
Existencias netas	95.552	75.858
Deudores netos	757.410	575.716
Acciones propias	32.373	20.066
Inversiones financieras temporales	1.405.936	1.358.019
Tesorería	37.262	17.889
Ajustes por periodificación	29.774	31.061
Pasivo	5.032.465	4.679.894
Fondos propios	1.585.046	1.423.244
Capital social	726.407	716.833
Reservas sociedad dominante	495.998	412.496
Reservas sociedades consolidadas	197.952	151.432
Diferencias de conversión	-268	-284
Resultados atribuibles a la sociedad dominante	164.957	142.767
Socios externos	5.401	8.543
Diferencias negativas de consolidación	1.783	1.494
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	49.011	56.805
Provisiones para riesgos y gastos	1.249.658	1.249.459
Acreedores a largo plazo	430.017	466.497
Emisión de obligaciones y otros valores negociables	27.532	27.532
Deudas con entidades de crédito	386.120	418.518
<i>Principal leasing y otros</i>	<i>337.747</i>	<i>355.877</i>
<i>Intereses leasing</i>	<i>48.373</i>	<i>62.641</i>
Otros acreedores	16.365	20.447
Acreedores a corto plazo	1.711.549	1.473.852
Emisión de obligaciones y otros valores negociables	7.524	22.573
Deudas con entidades de crédito	105.974	46.458
<i>Principal leasing y otros</i>	<i>91.022</i>	<i>30.299</i>
<i>Intereses leasing</i>	<i>14.952</i>	<i>16.159</i>
Otros acreedores	1.592.676	1.404.378
Ajustes por periodificación	5.375	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 consolidado (no auditado)

miles de €	Ene – Sep 2004	Ene – Sep 2003 (*)
Resultados atribuibles a la Sociedad dominante	164.957	108.723
Amortizaciones	132.958	128.261
Provisiones	119.242	68.745
Amortización del Fondo de Comercio	4.960	4.960
Resultados atribuidos a socios externos	1.663	2.306
Participación en Rdos. de sociedades puestas en equivalencia	-30.840	-21.157
Ajustes de ingresos y gastos a distribuir en varios ejercicios	4.174	10.124
Variación del capital circulante	-167.199	-62.807
Cash Flow generado por actividades ordinarias	229.915	239.155
Inversión neta en inmovilizado material e inmaterial	-136.534	-115.189
Inversión neta en inmovilizado financiero	-26.356	-89.120
Cash Flow generado por actividades de inversión	-162.890	-204.309
Pago de dividendos	-29.090	-38.341
Aumento de capital	10.918	0
Movimientos en la deuda financiera	18.232	-42.679
Cash Flow de actividades de financiación	60	-81.020
Cash Flow Neto	67.085	-46.174
Saldo de tesorería y equivalentes al inicio del periodo	1.376.113	1.216.640
Saldo de tesorería y equivalentes al final del periodo	1.443.198	1.170.466

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

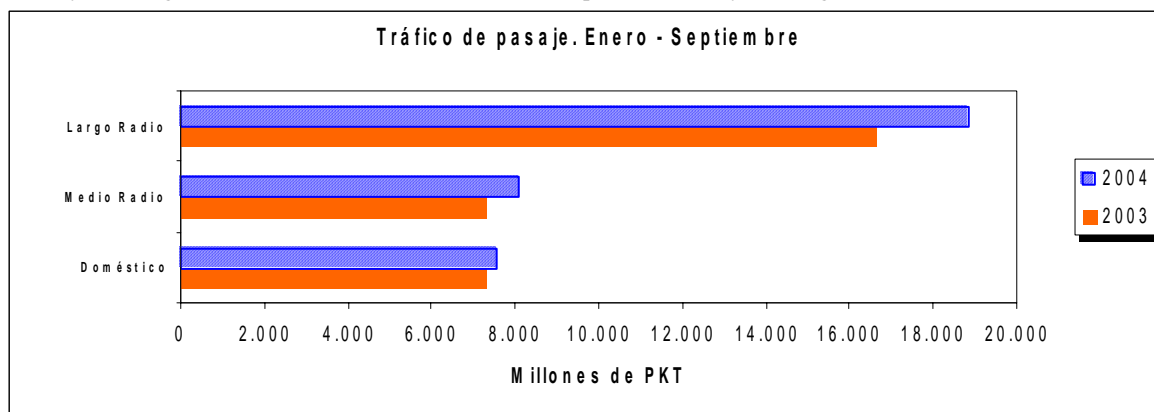
Estadísticas operativas

GRUPO IBERIA (a)	3 ^{er} Trimestre (Jul – Sep)			Acumulado (Ene – Sep)		
	2004	2003	%	2004	2003	%
PASAJE						
Pasajeros (miles)	7.314	7.073	3,4	20.363	19.264	5,7
Doméstico	3.917	3.866	1,3	11.338	10.931	3,7
Medio Radio	2.427	2.289	6,0	6.364	5.906	7,8
Europa	2.306	2.200	4,9	6.071	5.701	6,5
África & Oriente Medio	121	89	35,3	292	205	42,4
Largo Radio	970	918	5,6	2.661	2.426	9,7
AKO (millones)	16.053	14.819	8,3	45.359	41.524	9,2
Doméstico	3.651	3.501	4,3	10.434	9.985	4,5
Medio Radio	4.217	3.807	10,8	11.985	10.831	10,7
Europa	3.826	3.540	8,1	10.975	10.141	8,2
África & Oriente Medio	391	267	46,7	1.010	690	46,4
Largo Radio	8.184	7.511	9,0	22.939	20.708	10,8
PKT (millones)	12.699	11.846	7,2	34.526	31.285	10,4
Doméstico	2.692	2.664	1,0	7.578	7.303	3,8
Medio Radio	3.105	2.852	8,9	8.081	7.317	10,4
Europa	2.817	2.654	6,1	7.404	6.855	8,0
África & Oriente Medio	289	198	45,8	676	462	46,3
Largo Radio	6.902	6.329	9,0	18.867	16.666	13,2
Coefficiente de ocupación (%)	79,1	79,9	-0,8 p.	76,1	75,3	0,8 p.
Doméstico	73,7	76,1	-2,4 p.	72,6	73,1	-0,5 p.
Medio Radio	73,6	74,9	-1,3 p.	67,4	67,6	-0,1 p.
Europa	73,6	75,0	-1,4 p.	67,5	67,6	-0,1 p.
África & Oriente Medio	73,8	74,3	-0,4 p.	67,0	67,0	-0,0 p.
Largo Radio	84,3	84,3	0,1 p.	82,2	80,5	1,8 p.
CARGA						
Toneladas de carga	54.849	49.501	10,8	170.378	150.389	13,3
TKO (millones)	341	325	5,1	1.024	928	10,4
TKT (millones)	237	202	17,5	727	605	20,3
Coefficiente de ocupación (%)	69,5	62,2	7,3 p.	71,0	65,2	5,9 p.
Ingresos de pasaje						
Ingresos (miles de €)	927.162	905.608	2,4	2.560.475	2.498.820	2,5
Ingreso medio / AKO (cént. €)	5,78	6,11	-5,5	5,64	6,02	-6,2
Ingreso medio / PKT (cént. €)	7,30	7,65	-4,5	7,42	7,99	-7,2

(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

GRUPO IBERIA	3 ^{er} Trimestre (Jul – Sep)			Acumulado (Ene – Sep)		
	2004	2003 (a)	%	2004	2003 (a)	%
Ratios unitarios (céntimos de €/ AKO)						
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	8,05	8,27	-2,7	7,91	8,28	-4,5
COSTE DE EXPLOTACIÓN	7,34	7,52	-2,4	7,55	7,96	-5,2
Combustible	1,08	0,95	13,9	1,01	1,00	1,3
Mantenimiento de flota	0,45	0,38	18,2	0,45	0,44	1,3
Repuestos de flota	0,25	0,21	19,2	0,25	0,24	1,9
Mantenimiento (subcontratos)	0,20	0,17	16,9	0,20	0,20	0,6
Personal	2,25	2,33	-3,6	2,36	2,44	-3,3
Alquiler de flota	0,61	0,56	9,0	0,62	0,65	-4,4
Gastos comerciales	0,51	0,75	-32,0	0,58	0,75	-23,6
Derechos por tráfico aéreo	0,67	0,67	-0,3	0,69	0,69	-0,8
Tasas de navegación	0,43	0,45	-5,1	0,44	0,46	-3,4
Servicio a bordo y mayordomía	0,15	0,21	-31,1	0,16	0,22	-28,6
Resto	1,19	1,21	-1,8	1,25	1,31	-4,6
Gasto comercial neto sobre ingresos por tráfico de pasaje y carga (%) (b)	5,0	7,5	-33,8	5,9	7,8	-23,7
Productividad						
Utilización media flota (horas / avión / día)	9,31	9,00	3,5	9,11	8,75	4,1
Plantilla equivalente	25.839	25.580	1,0	25.059	24.764	1,2
AKO / empleado	621	579	7,2	1.810	1.677	7,9
Tierra	826	773	6,8	2.434	2.254	8,0
Tierra (excluido personal de handling)	1.668	1.509	10,5	4.724	4.196	12,6
Horas bloque / tripulante técnico	67,9	64,8	4,8	197,0	185,7	6,1
Horas bloque / tripulante auxiliar	30,2	28,2	7,2	86,8	82,5	5,2

(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)	Septiembre	Diciembre	Septiembre
	2004	2003	2003
Largo radio	28	27	27
Propiedad	3	4	5
Leasing financiero	0	0	0
Leasing operativo	23	23	22
Wet lease	2	0	0
Corto y medio radio	126	122	121
Propiedad	46	43	43
Leasing financiero	13	12	12
Leasing operativo	67	67	66
Wet lease	0	0	0
Total	154	149	148
Propiedad	49	47	48
Leasing financiero	13	12	12
Leasing operativo	90	90	88
Wet lease	2	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 los nueve primeros meses de 2004, el beneficio después de impuestos y minoritarios ascendió a 165 millones de euros, superando en un 52,9% 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).

El beneficio de explotación ascendió a 163,4 millones de euros, mejorando en 32,0 millones de euros respecto al registrado en los nueve primeros meses de 2003, gracias al incremento en el volumen de actividad, un 9,2% en términos de asientos-kilómetro ofertados (AKO), y a la subida del 13,8% en el margen unitario, que se situó en 0,36 céntimos de euro por AKO. El EBITDAR generado ascendió a 578,4 millones de euros y su margen sobre ingresos mejoró en 0,8 puntos porcentuales, elevándose al 16,1%.

Tercer trimestre

Iberia logró un beneficio después de impuestos y de minoritarios de 88,9 millones de euros en el tercer trimestre de 2004, mejorando en un 12,3% el resultado neto del mismo periodo de 2003.

El EBITDAR ascendió a 259,3 millones de euros, un 9,2% por encima del generado en el tercer trimestre del año anterior. El beneficio de explotación se situó en 114,6 millones de euros, un 2,9% superior al del año anterior.

Producción y demanda

Durante los nueve primeros meses de 2004, el sector de transporte aéreo se vio favorecido por una generalizada recuperación de la demanda, especialmente en los vuelos de largo radio, tras dos años de crisis. Según datos publicados por la "Association of European Airlines" (AEA), el número de PKT aumentó un 10,2% con relación al mismo periodo del año anterior, frente a una subida del 7,6% en el número de AKO. La evolución del mercado europeo estuvo caracterizada por el crecimiento del tráfico y la continua expansión de los operadores de bajo coste (OBC). En el caso de los enlaces entre España y Europa, la progresión de los OBC fue muy significativa, superado su capacidad en más del 40% en los nueve primeros meses del año anterior. En referencia al mercado doméstico español, el número de pasajeros aumentó un 9,9% respecto a 2003 (según datos de AENA), si bien el ritmo de crecimiento se ha aminorado en el último trimestre, haciendo visible una creciente sobrecapacidad.

En Iberia el tráfico aumentó un 10,4% con relación al año anterior para el conjunto de la red, frente a un incremento de oferta del 9,2%; así, el coeficiente de ocupación de pasaje mejoró 0,8 puntos, elevándose al 76,1%. Los notables incrementos interanuales de oferta y demanda fueron moderándose debido, en parte, a la gradual recuperación del tráfico que se experimentó a partir de junio de 2003.

En el sector de largo el tráfico creció un 13,2% respecto al año anterior y el coeficiente de ocupación mejoró 1,8 puntos, elevándose hasta el 82,2%, a la vez que mejoraba el *mix* de clases. En el sector de medio radio, el aumento de la capacidad se ajustó al crecimiento de la demanda, con incrementos del 10,7% y del 10,4% respectivamente, de manera que el coeficiente de ocupación permaneció estable, en torno a un 67,5%. De este sector destacó el fuerte crecimiento - en términos relativos - en las rutas de África y Oriente Medio. En el mercado doméstico la oferta se incrementó un 4,5% respecto a los nueve primeros meses del año anterior, mientras que el número de PKT aumentaba un 3,8%; así, el coeficiente de ocupación descendió 0,5 puntos, situándose en el 72,6%.

En el periodo enero-septiembre de 2004, Iberia mejoró su cuota de mercado en toda su red internacional, alcanzando un 17,1 por ciento entre Europa y América Latina, un 0,9 por ciento más que el año anterior, y en el mercado España-Europa mejoró en 1,7 puntos (según MIDT). En referencia a las clases Business, Iberia ganó cuota en los tres mercados (doméstico, España-Europa y Europa-Latinoamérica).

El número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) de carga ascendió a 727 millones en el acumulado de los nueve primeros meses de 2004, de las que un 80% correspondieron a las rutas del Atlántico y más de un 94% fueron transportadas en las bodegas de los aviones de pasaje. Con relación al año anterior, el volumen de carga se incrementó en un 20,3%, creciendo en todas las regiones, mientras que el número de toneladas-kilómetro ofertadas aumentó un 10,4%. El coeficiente de ocupación de carga mejoró 5,9 puntos, elevándose al 71,0%.

Tercer trimestre

El tráfico continuó creciendo en el tercer trimestre de 2004, alcanzando el mayor volumen en la historia de Iberia, tanto en AKO como en PKT. El coeficiente de ocupación se situó en el 79,1% para el conjunto de la red, disminuyendo 0,8 puntos porcentuales debido, fundamentalmente, a la creciente competencia en los mercados doméstico y europeo. El número de pasajeros transportados superó los 7,3 millones, aumentando un 3,4% respecto al año anterior; en esta subida participaron todos los mercados, con incrementos del 1,3% en las rutas domésticas y del 5,9% en los vuelos internacionales.

En el sector doméstico Iberia realizó una gestión de ingresos más selectiva que, aún llevando consigo un descenso del coeficiente de ocupación, logró una recuperación del *yield* respecto a las caídas registradas en el primer semestre. El incremento de oferta fue ligeramente inferior al registrado en el primer semestre. Asimismo, el crecimiento de la demanda se moderó, no sólo en el caso de Iberia sino también en el conjunto del mercado interior. Los mayores crecimientos de capacidad correspondieron a los vuelos interiores de la Península y a los enlaces con las Islas Baleares. En las rutas entre la Península y las Islas Canarias, que continuaron experimentando un fuerte aumento de la competencia, se logró mantener un elevado coeficiente de ocupación, por encima del 82%.

El mayor incremento de oferta volvió a registrarse en el sector de medio radio internacional, principalmente en el área del Mediterráneo. El tráfico subió un 8,9%, de modo que el coeficiente de ocupación disminuyó 1,3 puntos, situándose en el 73,6%. En el competitivo mercado europeo la oferta creció un 8,1%, si bien dos puntos porcentuales se deben a la densificación de la flota; el coeficiente de ocupación en estas rutas disminuyó 1,4 puntos con relación al año anterior. Los vuelos de Oriente Medio y África del Norte y Central mostraron una evolución favorable a lo largo del trimestre, logrando alcanzar un equilibrio en los elevados incrementos de tráfico y capacidad respecto al año anterior, con incrementos de en torno al 46%, tanto en oferta, como en demanda.

En el sector largo radio continuó el crecimiento generalizado del tráfico y mejora del mix de clases, aunque el impacto de varios huracanes en el área del Caribe y sudeste de Estados Unidos afectó a la demanda en el mes de septiembre. En el tercer trimestre, AKO y PKT aumentaron un 9,0% con relación al año anterior, de modo que el coeficiente de ocupación se mantuvo estable en el 84,3%. El nivel de ocupación más elevado correspondió a los vuelos del Atlántico Norte, un 85,7%, donde el incremento de la demanda fue del 4,0%, similar al aumento de oferta. En el Atlántico Medio, el coeficiente de ocupación mejoró 0,7 puntos porcentuales, ascendiendo al 83,3%; el número de PKT creció un 9,9%, frente a un incremento del 9,0% en el número de AKO. En el Atlántico Sur, el tráfico aumentó un 13,3%, subiendo la oferta un 14,5%, de modo que el coeficiente de ocupación quedó situado en el 85,0%. En el mes de julio, Iberia comenzó a operar un vuelo directo entre Madrid y Montevideo (Uruguay), cuya ocupación media se situó por encima del 86%.

Ingresos de explotación

Los ingresos de explotación consolidados subieron un 4,4% en los primeros nueve meses 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). Ese aumento estuvo fundamentalmente sustentado en el crecimiento del volumen de los tráficos de pasaje y carga. Además, destacó el incremento del 11,4% en los ingresos por servicios de handling.

Los ingresos de pasaje totales se incrementaron un 4,2% sobre la cifra del año anterior, ascendiendo a 2.809 millones de euros. Dicho importe recoge: los ingresos generados por los vuelos operados durante los nueve meses, que ascendieron a 2.560,5 millones de euros, un 2,5% superiores a los del mismo periodo de 2003; la cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados (188,6 millones); y, finalmente, los 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 (aplicados desde enero de 2004), alquiler de plazas a otras compañías y otras regularizaciones, cuyo importe conjunto totalizó 59,9 millones de euros.

Los ingresos de pasaje procedentes de los billetes efectivamente volados en los tres primeros trimestres aumentaron en 61,7 millones de euros con relación al año anterior. El incremento del 10,4% en el volumen de tráfico supuso un aumento de 221,4 millones de euros, que fue parcialmente contrarrestado por una reducción del 7,2% en el ingreso medio por PKT (*yield*), que tuvo un efecto negativo de 159,7 millones de euros. Esta disminución del *yield* estuvo motivada fundamentalmente por: la fuerte presión competitiva en el corto y medio radio; la apreciación del euro frente al dólar, responsable de 1,3 puntos porcentuales de la caída del *yield*, y que tuvo un fuerte impacto en los ingresos del sector de largo radio; y el aumento de la longitud de etapa media (un 4,4%) producido por el mayor crecimiento de la oferta en rutas internacionales.

El ingreso unitario de pasaje, incluyendo la totalidad de los conceptos, se situó en 6,19 céntimos de euro por AKO en los nueve primeros meses de 2004, disminuyendo un 4,6% respecto al mismo periodo del año anterior. De haberse mantenido constante el tipo de cambio, la reducción del ingreso unitario habría sido del 3,4%, y los ingresos de pasaje totales habrían subido un 5,5 % con relación al año anterior.

Los ingresos correspondientes a los servicios de handling aumentaron en 23,7 millones de euros con relación a los primeros nueve meses de 2003, debido al incremento de actividad para terceras compañías (un 6,1% en términos de aviones ponderados atendidos), la prestación de servicios complementarios y, en menor medida, la mejora del ingreso unitario.

El importe de “Otros ingresos 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 7,9% respecto al año anterior, elevándose a 122,7 millones de euros. El importe agregado de los “Otros ingresos de explotación” disminuyó un 4,7% motivado principalmente por la reducción de comisiones sobre ingresos de pasaje y sobre ventas de Mundicolor y Viva Tours (marcas que han sido vendidas por Iberia a mediados de 2003 y principios de 2004 respectivamente). Estos ingresos también se vieron afectados por la reducción desde julio de la comisión *interline* de las compañías integradas en **oneworld** (del 9,2% al 2,0%), que igualmente tiene un impacto en los gastos comerciales.

Tercer trimestre

Los ingresos de explotación consolidados aumentaron un 5,4% con relación a la cifra del año anterior, subiendo los ingresos de pasaje un 5,3%. Si comparamos ambos incrementos interanuales con los registrados en el primer semestre (un 3,8% y un 3,7%, respectivamente) se observa una mejora significativa, que fue posible por la mejor evolución del *yield* de pasaje (que compensó el menor crecimiento en el volumen de tráfico), y por el aumento de los ingresos no ligados al tráfico, principalmente los de mantenimiento para terceros.

Los ingresos de pasaje totales ascendieron a 1.013,2 millones de euros en el tercer trimestre de 2004. De ese importe, 927,2 millones corresponden a los ingresos por billetes volados en el periodo, que aumentan en 21,6 millones respecto del año anterior. Los ingresos correspondientes a la cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados ascendieron a 68,2 millones de euros. Adicionalmente, los ingresos de pasaje incluyen ingresos procedentes de los programas de fidelización, “fees” por venta directa en España, alquiler de plazas a otras compañías y regularizaciones, cuyo importe agregado ascendió a 17,8 millones de euros. Así, considerando la totalidad de los ingresos de pasaje, el ingreso unitario se situó en 6,31 céntimos de euro por AKO, disminuyendo un 2,8% respecto al tercer trimestre de 2003.

El importe de los ingresos de pasaje por billetes volados en el trimestre aumentó en un 2,4% con relación al año anterior. El crecimiento del tráfico (un 7,2% en términos de PKT), que produjo una subida de 55,5 millones, fue parcialmente contrarrestada por una reducción del 4,5% en el *yield*, con un impacto de 33,9 millones de euros. En esa disminución del *yield*, que supone una clara mejora frente a la caída del 8,7% sufrida en el primer semestre, influyeron la presión competitiva sobre los precios, el aumento de la etapa media (un 3,7% en el conjunto de la red) y la apreciación del euro frente al dólar. Así, manteniendo constantes los tipos de cambio de monedas, la disminución del *yield* hubiera sido del 3,7%, y el incremento de los ingresos de pasaje vinculados a la actividad del periodo hubiera ascendido a un 3,2% con relación al año anterior.

Las reducciones respecto al año 2003 en los *yield* de pasaje de los tres sectores fueron menores en el tercer trimestre a las registradas en los seis primeros meses. Así, en el largo radio se observó una mejora notable, y excluyendo el efecto negativo de la depreciación del dólar, el *yield* superó ligeramente el nivel del tercer trimestre del año anterior. En el mercado doméstico, donde Iberia desarrolló una política de gestión de ingresos enfocada prioritariamente a la mejora del ingreso unitario, el *yield* fue minorando sus diferencias respecto al año anterior a lo largo del trimestre y – a pesar de la pérdida sufrida en el coeficiente de ocupación – el ingreso unitario por AKO tuvo una reducción ínter anual más pequeña que la registrada en el segundo trimestre. Finalmente, aunque el rápido crecimiento de los operadores de bajo coste en el mercado España-Europa continuó afectando a los precios, el ingreso unitario de este sector también mostró una moderada progresión respecto al retroceso del primer semestre.

Los ingresos de carga aumentaron un 10,5% respecto al tercer trimestre del ejercicio anterior, situándose en 63,9 millones de euros. El incremento en el volumen de carga transportada fue del 17,5% en términos de TKT; y aunque el *yield* de carga, afectado por el crecimiento de la etapa media y la depreciación del dólar, volvió a quedar por debajo del nivel registrado en 2003, su reducción fue muy inferior a la sufrida en el segundo trimestre. Por otro lado, el incremento de actividad fue el principal motivo de la subida del 8,2% en los ingresos de handling, que superaron los 94,2 millones de euros; así, el número de aviones ponderados atendidos de terceras compañías se incrementó un 6,6%.

Los ingresos de mantenimiento subieron un 55,8% respecto al tercer trimestre de 2003, debido principalmente al incremento en las revisiones de motor para terceros, que muestran una clara recuperación de las expectativas en esta línea de negocio. Así, los ingresos por asistencia técnica se situaron en 80,5 millones de euros en el acumulado de los nueve primeros meses de 2004, un importe similar al obtenido en el año anterior, aún siendo perjudicados por la depreciación del dólar.

El importe agregado del resto de los ingresos de explotación se situó en 89,2 millones de euros en el tercer trimestre de 2004, disminuyendo un 9,3% con relación al año anterior, principalmente por una reducción en los ingresos por comisiones, que en parte se debe a la bajada en las comisiones entre compañías de la alianza **oneworld**. En el tercer trimestre de 2004 también se produjo una disminución de los trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado.

Gastos de explotación

En el acumulado de los nueve primeros meses de 2004, los gastos de explotación consolidados subieron un 3,6% con relación al año anterior (en términos homogéneos, sin incluir a Iber-Swiss). El aumento de los costes derivados del incremento de actividad, tanto en tráfico aéreo como en los aeropuertos, y las subidas de precios, muy elevadas en el caso del combustible, fueron parcialmente compensados por los importantes ahorros derivados de la implantación de las medidas contempladas en el Plan Director 2003/05, la política de cobertura de precios de combustible, así como por los favorables efectos de la depreciación del dólar frente al euro. De este modo, el coste de explotación unitario disminuyó un 5,2% respecto al mismo periodo de 2003, situándose en 7,55 céntimos de euro por AKO.

Entre las medidas diseñadas en el Plan Director 2003/05 destaca el nuevo modelo de retribución a las agencias de viaje en España, que ha reducido la comisión básica que Iberia paga a las mismas de un 6,5% a un 3% en el primer semestre de 2004, y a un 2,0% en el segundo semestre. Su implantación en España, junto a la paulatina extensión del nuevo modelo de comercialización a otros mercados internacionales, llevó a una reducción del 16,5% en los gastos comerciales. La relación de gastos comerciales netos (deducidos los ingresos por comisiones) sobre ingresos de tráfico se situó en el 5,9%, disminuyendo en 1,9 puntos porcentuales, y el coste comercial unitario (por AKO) descendió un 23,6% con relación a 2003.

El gasto agregado de los conceptos “Servicio a bordo” y “Material de mayordomía” descendió en 20,1 millones de euros respecto al año anterior, lo que representa una reducción del 22,0%, gracias al nuevo servicio a bordo de pago en la Clase Turista, otra de las medidas de ahorro de costes del Plan Director. El nuevo servicio fue implantado el 1 de marzo en la mayor parte de los vuelos internacionales de medio radio y en todos los domésticos, y a partir del 1 de junio en las rutas a Canarias. El coste unitario del servicio a bordo (incluyendo consumos de mayordomía) disminuyó en un 28,6% con relación a los nueve primeros meses de 2003, situándose en 0,16 céntimos de euro por AKO.

También destacó la reducción del 29,3% registrada en el gasto de los seguros, cuyo importe acumulado disminuyó en 11,5 millones de euros con relación a los nueve primeros meses de 2004, gracias a la renegociación de las primas y, en menor medida, a la depreciación del dólar.

Por el contrario, el gasto por consumo de combustible de aviones se incrementó un 10,6% con relación a 2003. Este aumento estuvo fundamentalmente motivado por la progresiva subida del precio del queroseno en los mercados durante los nueve primeros meses de 2004, cuyo efecto fue parcialmente compensado por: las coberturas de precios realizadas por Iberia; la depreciación del dólar frente al euro; y la reducción del consumo unitario, derivada de la mayor eficiencia de la flota. De esta forma, el coste unitario de combustible sólo aumentó un 1,3%, situándose en 1,01 céntimos de euro por AKO.

Asimismo, el coste unitario de mantenimiento de flota se incrementó un 1,3% con relación al año anterior. El gasto agregado por consumos de repuestos y mantenimiento (servicios subcontratados y dotación para el fondo de grandes reparaciones) ascendió a 203,3 millones de euros, aumentando en 19,6 millones respecto al año anterior, debido principalmente a la realización de trabajos especiales para la flota propia, en particular, modificación de interiores en los aviones de corto y medio radio, y trabajos relacionados con la devolución de aviones en leasing operativo.

Los gastos de personal se situaron en 1.069,2 millones de euros en el acumulado de los nueve primeros meses del año, subiendo un 5,7% con relación al pasado año, debido principalmente a la aplicación de los incrementos salariales acordados (un 3,3% por IPC previsto para 2004, más la consolidación del incremento correspondiente a la Participación por Mejora de Resultados de 2003, junto con la previsión para la del ejercicio 2004), el efecto de los deslizamientos y, en menor medida, al crecimiento de la plantilla, que fue del 1,2%. 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 3,3%, situándose en 2,36 céntimos de euro por AKO.

En el periodo enero-septiembre de 2004, el incremento de la plantilla equivalente del personal de vuelo se limitó a un 1,2%, de modo que la productividad de los pilotos subió un 6,1%, aumentando un 5,2% en el caso de la tripulación de cabina. El incremento de la plantilla media del personal de tierra también fue del 1,2%, y estuvo vinculado al 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 en un 3,0%, y su productividad –medida en AKO por empleado– aumentó en un 12,6% respecto al año anterior.

Los costes correspondientes a tasas de navegación y derechos por tráfico aéreo (que agrupa varios conceptos variables ligados a la operación, como tasas de aterrizaje, de estacionamiento, handling o pasarelas) se incrementaron en un 5,6% y un 8,3% respectivamente, debido a la mayor actividad (un 4,7% en términos de número de despegues) y a la subida de tarifas. No obstante, sus costes unitarios (por AKO) disminuyeron un 3,4 % y un 0,8% respectivamente.

Tercer trimestre

Los gastos de explotación consolidados subieron un 5,7% con relación a 2003, debido principalmente al aumento de actividad y al incremento del precio del combustible. El coste de explotación unitario disminuyó un 2,4%, situándose en 7,34 céntimos de euro por AKO; si excluimos el coste del combustible, la reducción del coste unitario alcanzó un 4,8%.

El gasto de combustible aumentó un 23,4%, situándose en relación con el tercer trimestre del año anterior. Este aumento estuvo motivado principalmente por la excepcional subida del precio del queroseno en dólares en el mercado, que alcanzó su máximo histórico durante el tercer trimestre del año; así, el precio medio en dólares antes de coberturas del trimestre se incrementó en torno al 50% con relación al registrado en 2003. Esa subida del precio fue parcialmente amortiguada por las operaciones de cobertura realizadas por Iberia, el favorable efecto de la depreciación del dólar frente al euro y el descenso del consumo medio gracias a la mayor eficiencia de la flota y al crecimiento de la etapa de vuelo. Con todo ello, el coste unitario de combustible se incrementó en un 13,9%, situándose en 1,08 céntimos de euro por AKO.

El gasto agregado de mantenimiento de flota (consumo de repuestos, subcontratos y dotación para el fondo de grandes reparaciones) ascendió a 72,6 millones de euros, superando en 15,9 millones al gasto registrado en el tercer trimestre del año anterior, debido al fuerte aumento de servicios a terceros y a la ya mencionada realización de trabajos especiales para la flota propia. Los mayores aumentos de gasto se produjeron en el consumo de repuestos de flota de corto y medio radio y de motores, así como en servicios subcontratados para el mantenimiento de motores y flota propios y de terceros. El gasto de mantenimiento neto (de ingresos de asistencia técnica) por AKO se situó en 0,25 céntimos de euro, incrementándose un 3,7% con relación al tercer trimestre de 2003.

Los gastos de personal subieron un 4,4% respecto al año anterior debido a la aplicación de los incrementos salariales acordados, el efecto de los deslizamientos y un pequeño aumento de la plantilla (un 1,0%) ligado principalmente al aumento de la actividad de handling. El coste unitario de personal disminuyó un 3,6%, situándose en 2,25 céntimos de euro por AKO, gracias al aumento de productividad logrado en todos los colectivos.

El importe de las dotaciones se incrementó un 8,4% respecto al tercer trimestre de 2003, debido principalmente a las inversiones realizadas en rotables y reparables de flota y, en menor medida, a las aplicaciones y equipos informáticos.

El gasto por alquiler de flota aumentó en un 18,1% con relación al tercer trimestre del año anterior, debido principalmente al aumento del número de aviones en leasing operativo (dos más a 30 de septiembre respecto a un año antes) y a la contratación de dos aviones B-747 en *wet lease*. La utilización media de la flota mejoró un 3,5% respecto al año anterior.

Los costes comerciales, disminuyeron en 29,3 millones respecto al año anterior, gracias fundamentalmente al desarrollo del nuevo modelo de distribución implantado en España y su progresiva extensión a otros mercados. Dicha diferencia, que representa una reducción del 26,4%, se desglosa en una disminución de los gastos por comisiones e incentivos de 28,0 millones de euros, y de 1,3 millones en gastos de publicidad. La relación de gastos comerciales netos (deducidos los ingresos por comisiones) sobre ingresos de tráfico bajó 2,5 puntos porcentuales, situándose en el 5,0%.

La implantación del nuevo servicio a bordo de pago llevó a una disminución en el gasto agregado de los conceptos "Material de mayordomía" y "Servicios a bordo" del 25,3% con relación al tercer trimestre de 2003, situándose en 23,3 millones de euros. La reducción fue mayor en términos unitarios; así, el coste unitario por pasajero descendió en un 27,8% respecto al año anterior.

Los gastos por derechos por tráfico aéreo (que agrupa varios costes variables ligados a la operación, como tasas de aterrizaje y estacionamiento, handling en el extranjero, limpieza de aviones o alojamiento de las tripulaciones) se elevaron a 108,0 millones de euros, aumentando un 8,1% respecto al periodo julio-septiembre de 2003, debido al incremento de actividad y, en menor medida, a la subida de tarifas, en muchos casos públicas. Así, el coste unitario descendió en un 0,3%.

Resultados financieros, extraordinarios y otros no operativos

En el acumulado de los nueve primeros meses de 2004, el saldo neto financiero (sin diferencias de cambio) se situó en 0,9 millones de euros de beneficios, mejorando en 1,9 millones de euros frente a las pérdidas registradas en el mismo periodo del año anterior. Los ingresos financieros disminuyeron en un 31% y los gastos lo hicieron en una proporción algo mayor (cerca del 35%) motivado por el descenso de los tipos de interés y, sobre todo, por la contabilización en el tercer trimestre de 2003 de partidas no recurrentes; en concreto, se registró 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”), así como unas dotaciones por valor de 14,4 millones de euros para provisionar participaciones en otras empresas (Opodo y Cordiem).

El saldo neto acumulado de las diferencias de cambio mejoró en 2,0 millones de euros con relación al año anterior, reduciendo las pérdidas a 0,8 millones de euros; como en el caso anterior, aunque la mejora en términos netos es pequeña, tanto el volumen de las diferencias de cambio positivas como el de las negativas descendieron de forma significativa con relación a las cifras acumuladas del año anterior.

La participación en los resultados de sociedades puestas en equivalencia aportó un beneficio de 30,8 millones de euros. La mayoría de las compañías participadas mejoraron sus resultados, si bien la mayor parte de aquel aumento de beneficios correspondió a los resultados de Amadeus del primer semestre (las cuentas consolidadas de Iberia del tercer trimestre de 2004 incluyen una estimación de los resultados de Amadeus en dicho trimestre).

El Grupo Iberia obtuvo unos resultados extraordinarios de 31,9 millones de euros de beneficios en el acumulado de los nueve primeros meses de 2004. Los ingresos extraordinarios ascendieron a 106,8 millones de euros, que en su mayor parte proceden de distintas operaciones de venta de inmovilizado: casi 32 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, y de la marca Viva Tours generaron unos ingresos cercanos a los 20 millones de euros; y, finalmente, en torno a 22,6 millones de euros proceden de la venta de simuladores de vuelo a la sociedad “Servicios Instrucción Vuelo” (empresa conjunta de entrenamiento aeronáutico, en la que Iberia tiene participación). Los gastos extraordinarios se situaron en 74,9 millones de euros, destacando: dotaciones destinadas a la ampliación del Expediente de Regulación de Empleo, que totalizaron 32,5 millones de euros; diversos conceptos relacionados con las ventas de participaciones en filiales y bajas de inmovilizado, que en conjunto alcanzan un importe cercano a los 21 millones de euros; y dotaciones para provisionar los gastos relacionados con la devolución de aviones de la flota B-757, y la amortización acelerada de la flota B-747, que alcanzan los 18 millones de euros.

Endeudamiento neto / Capital

Los recursos propios del Grupo Iberia se sitúan en 1.585 millones de euros a 30 de septiembre de 2004, aumentando en 161,8 millones respecto al cierre del ejercicio 2003.

El endeudamiento neto de balance se sitúa en -979,4 millones de euros a 30 de septiembre de 2004, es decir, el saldo disponible supera a la deuda remunerada, y lo hace en mayor medida que al cierre del ejercicio anterior. Mientras la deuda remunerada (sin incluir los intereses del arrendamiento financiero) aumenta en 27,5 millones de euros, elevándose a 463,8 millones de euros, el saldo disponible crece en 67,3 millones, superando los 1.443 millones de euros. El endeudamiento neto ajustado, que incluye la capitalización de los arrendamientos operativos anualizados, se reduce un 1,5% respecto a diciembre de 2003, situándose en 1.813,1 millones de euros. El apalancamiento, medido como endeudamiento neto ajustado sobre recursos totales, disminuye 3,0 puntos porcentuales con relación al 31 de diciembre de 2003, situándose en el 53,4%.

Flota operativa, incorporaciones y bajas

A 30 de septiembre de 2004, la flota operativa del Grupo Iberia comprendía 154 aviones dedicados al transporte de pasajeros y carga, de los cuales 49 estaban en propiedad, 13 en arrendamiento financiero, 90 en arrendamiento operativo y 2 contratados bajo la modalidad de “wet lease”.

Durante el tercer trimestre de 2004, Iberia incorporó a su flota de corto y medio radio dos nuevos aviones del fabricante Airbus: un A-320 en julio, que opera en régimen de propiedad; y un A-319 en agosto, que operará en régimen de arrendamiento operativo; por otra parte, se retiraron dos B-757 (en agosto y septiembre) que se encontraban en régimen de arrendamiento operativo. De este modo, a 30 de septiembre la flota de corto y medio radio de la compañía se compone de 126 aviones; y de 28 aviones la destinada al largo radio, tras la incorporación de dos aviones B-747/400 en régimen de wet lease.

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 poco significativa en los estados consolidados del acumulado del año.

En los nueve primeros meses del ejercicio 2004, el beneficio antes de impuestos de Cacesa se situó en 0,7 millones de euros, mejorando en 0,3 millones de euros respecto al mismo periodo del ejercicio 2003. Por su parte, Savia obtuvo un beneficio antes de impuestos de 8,6 millones de euros, similar al obtenido en el año anterior.

Hechos destacables posteriores al 30 de septiembre y perspectivas

- Desde el 1 octubre Iberia ha reestructurado sus operaciones en Centroamérica, dejando de operar vuelos propios entre su centro de distribución en Miami y distintos países centroamericanos, sustituyéndolos por vuelos directos desde España a Guatemala, San José de Costa Rica y Panamá, y conectando estos tres aeropuertos con el resto de sus destinos de la región mediante vuelos en código compartido operados por otras compañías. El principal motivo de esta decisión es mejorar el servicio al cliente, optimizando asimismo los resultados de la compañía en la región.
- El día 2 de noviembre, el Consejo de Administración de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), en reunión extraordinaria, adjudicó la mayor parte de la Nueva Área Terminal T-4 del aeropuerto de Madrid-Barajas a Iberia y a sus socios de la alianza **oneworld**.
- En el ejercicio 2004, Iberia espera lograr un margen de EBITDAR en torno a un 15,5%, y unos beneficios consolidados antes de extraordinarios e impuestos superiores a los 200 millones de euros.

Madrid, 15 de noviembre de 2004