



2004

Informe Anual

IBERIA



Índice

CARTA DEL PRESIDENTE

4

IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.

Información Legal

Estados Financieros

- Balances de situación a 31 de diciembre de 2004 y 2003
- Cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2004 y 2003

Memoria

- Actividad de la Sociedad
- Bases de presentación de las cuentas anuales
- Distribución de resultados
- Normas de valoración
- Inmovilizaciones inmateriales
- Inmovilizaciones materiales
- Inmovilizaciones financieras
- Acciones propias
- Existencias
- Deudores
- Inversiones financieras temporales
- Fondos propios
- Provisiones para riesgos y gastos
- Deudas con entidades de crédito
- Emisión de obligaciones convertibles
- Gestión de riesgos financieros
- Saldos y transacciones con empresas del Grupo y asociadas
- Situación fiscal
- Ingresos y gastos
- Retribuciones y otras prestaciones al Consejo de Administración
- Detalle de participaciones en sociedades con actividades similares y realización por cuenta propia o ajena de actividades similares por parte de Administradores
- Información sobre medio ambiente
- Cuadros de financiación de los ejercicios 2004 y 2003

Informe de Gestión

- Principales parámetros
- Hechos relevantes
- Evolución operativa de las áreas de gestión
- Recursos
- Evolución financiera
- La acción de IBERIA

Órganos de Gobierno

GRUPO IBERIA

7	Información Legal	113
11	Estados Financieros Consolidados	117
12	- Balances de situación a 31 de diciembre de 2004 y 2003	118
14	- Cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2004 y 2003	120
17		
18	Memoria Consolidada	123
18	- Actividad de la Sociedad dominante y del Grupo	124
18	- Sociedades del Grupo	124
18	- Sociedades asociadas	126
24	- Bases de presentación de las cuentas anuales consolidadas	128
26	- Distribución de resultados de la Sociedad dominante	129
33	- Normas de valoración	129
39	- Inmovilizaciones inmateriales	135
39	- Inmovilizaciones materiales	136
40	- Inmovilizaciones financieras	144
42	- Acciones propias de la sociedad dominante	149
43	- Existencias	149
44	- Inversiones financieras temporales	149
44	- Fondos propios	150
47	- Socios externos	153
48	- Provisiones para riesgos y gastos	154
48	- Deudas con entidades de crédito	155
51	- Emisión de obligaciones convertibles	156
51	- Gestión de riesgos financieros	156
54	- Situación fiscal	159
54	- Ingresos y gastos	162
54	- Aportaciones de las sociedades del Grupo y asociadas a los resultados consolidados	164
55	- Retribuciones y otras prestaciones al Consejo de Administración	165
56	- Detalle de participaciones en sociedades con actividades similares y realización por cuenta propia o ajena de actividades similares por parte de Administradores	166
59	- Información sobre medio ambiente	166
60	- Transición a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF)	167
61		
93	Informe de Gestión Consolidado	169
96	- Principales parámetros	170
106	- Hechos relevantes	171
109	- Evolución de los negocios	181
	- Recursos	191
	- Evolución financiera	194



Estimado accionista:

En un negocio como el transporte aéreo, que vive un periodo de cambios radicales y competencia sin precedentes, presentarles los resultados del ejercicio 2004 anunciando que hemos conseguido unos beneficios netos de 220 millones de euros, un 50,8 por ciento superiores a los del año anterior y el segundo más alto de la historia de la compañía; que el saldo de caja disponible supera a la deuda remunerada a corto en 1.187 millones de euros, un 27 por ciento más que el año precedente; que el margen de EBITDAR se situó en el 16 por ciento, 0,8 puntos más que en 2003; y que seguimos siendo una de las empresas de red más rentables del sector, es un motivo de gran satisfacción.

No ha sido tarea fácil. En los últimos años, el hilo conductor que ha guiado a Iberia ha sido el de anticiparse a los cambios inevitables, tratar de entender lo que quieren los clientes y ofrecérselo, y eso ha sido también lo que ha marcado nuestro proceder en 2004. Se han hecho muchos esfuerzos para lograrlo, dirigidos a reducir costes y a controlar riesgos por un lado, y a mejorar el servicio al cliente por otro.

Uno de los aspectos que más ha condicionado el ejercicio, no sólo en Iberia sino en todo el sector, ha sido el precio del petróleo, que ha alcanzado cifras récord en la historia, por encima de los 52 dólares barril en determinados momentos, y cuyo precio medio para el conjunto del año se situó en 36,5 dólares barril. En el caso de Iberia, gracias a las políticas de cobertura negociadas, hemos pagado el equivalente a 31,5 dólares como media, lo que ha supuesto un ahorro de 81 millones de euros al cabo del año; pese a ello, y a la favorable cotización del euro frente al dólar, el gasto por combustible ha aumentado un 17,4 por ciento con relación al ejercicio anterior.

La cobertura de riesgos, como el ejemplo anterior del precio del combustible, es una de las prioridades del plan director actualmente en vigor, pero no la única. La reducción de los costes unitarios de explotación ha sido y sigue siendo también básica, y es la razón que hay detrás de algunas de las medidas más relevantes adoptadas en este ejercicio, como el cambio en el sistema de retribución a las agencias de viaje y en el servicio a bordo en los vuelos de corto y medio radio.

El 1 de enero de 2004 entró en vigor el nuevo modelo de retribución a las agencias de viaje en España, que supone una reducción escalonada de las comisiones desde el 6,5 por ciento en 2003 hasta situarse en el 1 por ciento a partir de julio de 2005. Gracias a esta medida, no sólo hemos conseguido unos ahorros de más de 74 millones de euros en 2004, que superarán los 100 millones en 2005, sino que estamos en posición de competir más eficazmente con las nuevas operadoras, cuyos gastos de distribución eran tradicionalmente mucho más bajos que los de Iberia.

También el nuevo modelo de servicio a bordo, implantado en marzo de 2004, supone una decisión importante destinada a acercar nuestros costes a los de las compañías con las que competimos en los vuelos europeos. Desde entonces, las comidas y bebidas de los vuelos de duración inferior a las tres horas no están incluidas en el precio del billete, por lo que el cliente sólo paga por lo que consume. Esta medida conjuga el ahorro de costes y por tanto la mayor facilidad para disponer de tarifas competitivas, con la posibilidad de ofrecer un servicio más personalizado y de mayor calidad al cliente.

Son sólo dos ejemplos pero no las únicas medidas que, a lo largo de 2004, han estado encaminadas a recortar el diferencial de costes con nuestros competidores y a mejorar el servicio al cliente. En el primer caso, debo también mencionar la productividad del personal, que ha aumentado un 7,7 por ciento en 2004, y que debe seguir mejorando en 2005; o la utilización de los aviones, con una mejora del 7,3 por ciento en los de largo radio y del 2,5 por ciento en los de corto. Estas y otras medidas explican que la compañía redujera sus costes de explotación unitarios en un 5,1 por ciento (que habría sido del 7 por ciento sin el combustible) y que supera a la caída de los ingresos unitarios, que se situó en un 4,3 por ciento. Pese a la positiva trayectoria de estos

indicadores, la compañía se ha fijado como uno de los principales objetivos para los ejercicios próximos continuar mejorando la utilización de los recursos, tanto humanos como materiales, a lo que no es ajeno el proceso de renovación de flota y de reducción de modelos de aviones en las que está inmersa Iberia.

2004 también fue un ejercicio importante en nuestra consolidación como empresa líder entre Europa y América Latina, pese a que la fusión de Air France y KLM supuso que temporalmente nos arrebataran ese liderazgo, liderazgo que estamos recuperando. El inicio de vuelos a Montevideo, la inauguración de las rutas directas a Guatemala, Costa Rica y Panamá, mejorando sensiblemente el servicio que antes se ofrecía vía Miami, junto con la firma de acuerdos de códigos compartidos con varias compañías latinoamericanas para la distribución de tráfico localmente, como TACA, Mexicana de Aviación o Avianca, supuso un fuerte impulso a la posición de Iberia en este mercado.

En estas rutas, Iberia mejoró su cuota de mercado tanto en el tráfico total como en el de negocios, alcanzando un 17,2 y un 18,8 por ciento en cada uno de ellos, 0,9 y 0,4 puntos porcentuales más que el año anterior respectivamente y ampliando el diferencial con nuestros competidores. En este sentido, el lanzamiento de la nueva clase Business Plus para las rutas de largo radio, previsto para mayo de 2005, representa una fuerte apuesta por la calidad y por este tipo de clientes, que valora la densa red de Iberia, la amplitud de frecuencias y vuelos directos, y la comodidad y los servicios añadidos que conlleva la nueva clase. La remodelación del interior de los aviones Airbus A340 para incluir la nueva clase, en la que Iberia invertirá 100 millones de euros, se llevará a cabo a lo largo de todo el año.

Precisamente es largo radio en el sector que más ha crecido la compañía en 2004, tanto en oferta como en demanda, un 10,5 y un 12,0 respectivamente en asientos-kilómetro ofertados y en pasajeros-kilómetro transportados, frente a un 8,8 y un 9,1 en el conjunto de la red. En esta red de largo radio se ha conseguido una ocupación media anual cercana al 82 por ciento, jamás antes conseguida en Iberia. En total Iberia transportó 27 millones de pasajeros, un 4,2 por ciento más, y la ocupación se situó en 75,2 por ciento, 0,2 puntos porcentuales más, la más alta de la compañía.

Una vez cerrado el ejercicio 2004 de manera satisfactoria, el año 2005 se presenta también lleno de novedades y desafíos, tanto dentro de la compañía como en el entorno.

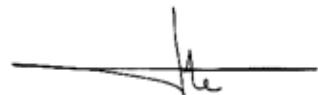
El modelo de transporte aéreo comercial conocido hasta ahora está en plena transformación, no sólo en España sino en el mundo entero. En Iberia tenemos claro que se acabó el tiempo de las empresas estáticas, que anteponen su modelo de empresa a lo que sus clientes esperan y eligen. Y con esta idea de competir y estar dónde y cómo el cliente prefiera, a lo largo de 2005 vamos a diseñar el nuevo Plan Director para el periodo 2006-2008 con el fin de que, al igual que sucedió con el vigente, podamos ir por delante de los inevitables cambios e intentar seguir siendo líderes en nuestro sector, tanto en beneficios como en innovación.

Paralelamente, en 2005 tendremos que afrontar varios retos de envergadura, como prepararnos para la transición a la nueva área terminal de Barajas, donde Iberia va a trasladar todas sus operaciones previsiblemente a principios de 2006. Esto supone rediseñar todos los procedimientos de trabajo, revisar la programación de vuelos y el sistema de interconexiones, así como un intenso plan de formación y de comunicación a los empleados, clientes, proveedores y socios. El fuerte gasto que tendremos que asumir con este motivo se tendrá que ver compensado con la posibilidad de crecer y de construir una red de vuelos y conexiones mucho más eficiente, servicios especiales para los mejores clientes, utilización de nuevas tecnologías que permitan mejorar la atención al cliente y reducir costes, entre otros.

En 2005 empezaremos a ver también los frutos de la explotación conjunta de rutas con British Airways, dentro del acuerdo marco aprobado por las autoridades europeas de la competencia, y que desde enero afecta a las rutas que unen Londres Heathrow con Madrid y Barcelona. También durante el ejercicio 2005 volveremos a utilizar más ampliamente mecanismos de flexibilidad en la operación, como el wet lease, tanto en corto como en largo radio, y proseguiremos con la renovación de la flota.

También los negocios de mantenimiento y handling afrontarán oportunidades y retos. En el primer caso, proseguirá su política de ampliación de la cartera de clientes y de maximización en la utilización de la capacidad de las instalaciones, ya impulsada con fuerza en 2004, y el handling tendrá que hacer frente probablemente a los distintos concursos que se convocarán en los aeropuertos españoles, en los que aspira a renovar las licencias que tiene en la actualidad.

En definitiva, 2004 ha sido un año donde, a pesar de la fuerte competencia y las dificultades, hemos seguido mejorando nuestros resultados. Con esta misma voluntad de mejorar nuestra eficiencia y hacer frente a todos los retos afrontamos 2005.



Fernando Conte
Presidente de Iberia



Información Legal

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Ejercicio 2004

8

Deloitte.

Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1
Torre Picasso
28020 Madrid
España

Tel.: +34 915 14 50 00
Fax: +34 915 14 51 80
+34 915 56 74 30
www.deloitte.es

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES

A los Accionistas de
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.:

Hemos auditado las cuentas anuales de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 2004 y la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

Los Administradores presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación, de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación, además de las cifras del ejercicio 2004, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2004. Con fecha 7 de abril de 2004 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 2003 en el que expresamos una opinión sin salvedades.

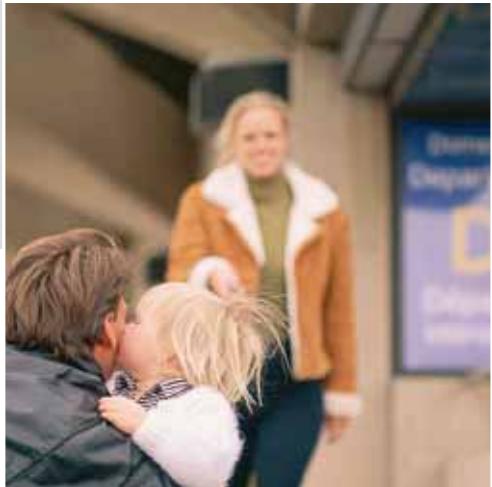
De acuerdo con la legislación mercantil vigente, la Sociedad como cabecera de grupo está obligada, al cumplir determinados requisitos, a formular separadamente cuentas anuales consolidadas sobre las que, con esta misma fecha, hemos emitido nuestro informe de auditoría, en el que expresamos una opinión similar a la expresada en el párrafo siguiente. El efecto de la consolidación en comparación con las cuentas anuales individuales se detalla en la Nota 4-c de la memoria adjunta.

En nuestra opinión, las cuentas anuales del ejercicio 2004 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. al 31 de diciembre de 2004 y de los resultados de sus operaciones y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con principios y normas contables generalmente aceptados que, excepto por el cambio de criterio, con el que estamos de acuerdo, indicado en la Nota 4-g de la memoria adjunta, guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.

El informe de gestión adjunto del ejercicio 2004 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación de la Sociedad, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2004. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo, y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la Sociedad.

DELOITTE, S.L.
Inscrita en el R.O.A.C. nº S0692

Luis de la Mora
1 de abril de 2005



Estados Financieros

IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.

Balances de situación a 31 de diciembre de 2004 y 2003

ACTIVO	Miles de euros	
	Ejercicio 2004	Ejercicio 2003
INMOVILIZADO:		
Gastos de establecimiento	278	78
Inmovilizaciones inmateriales (Nota 5)	391.993	423.428
Inmovilizaciones materiales (Nota 6)	1.053.833	965.489
Flota aérea:		
Coste	1.715.813	1.509.972
Amortizaciones y provisiones	(1.047.631)	(921.375)
	668.182	588.597
Otro inmovilizado material:		
Coste	1.044.077	1.021.424
Amortizaciones y provisiones	(658.426)	(644.532)
	385.651	376.892
Inmovilizaciones financieras (Nota 7):	542.481	645.644
Participaciones en empresas del Grupo y asociadas	134.187	121.696
Créditos a empresas del Grupo y asociadas	25.623	25.623
Cartera de valores a largo plazo	102.655	114.736
Otros créditos	198.565	168.598
Depósitos y fianzas a largo plazo	298.170	398.082
Provisiones	(216.719)	(183.091)
Deudores a largo plazo (Nota 18)	279.750	303.689
Total inmovilizado	2.268.335	2.338.328
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 5)	69.141	85.107
ACTIVO CIRCULANTE:		
Acciones propias (Nota 8)	31.961	20.066
Existencias (Nota 9)	86.938	75.719
Empresas del Grupo, deudores (Nota 17)	24.664	26.511
Deudores (Nota 10)	560.702	529.319
Inversiones financieras temporales (Nota 11)	1.509.649	1.347.108
Tesorería	15.001	14.814
Ajustes por periodificación	20.918	31.034
Total activo circulante	2.249.833	2.044.571
TOTAL ACTIVO	4.587.309	4.468.006

Las Notas 1 a 23 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación a 31 de diciembre de 2004.

PASIVO	Miles de euros	
	Ejercicio 2004	Ejercicio 2003
FONDOS PROPIOS (Nota 12):		
Capital social	731.225	716.833
Prima de emisión	106.501	98.937
Reserva de revalorización	38	38
Reserva legal	86.247	75.671
Reservas voluntarias	272.416	216.418
Reserva para acciones propias	31.961	20.066
Reserva de fusión	165	165
Diferencias por ajuste del capital a euros	1.201	1.201
Beneficios del ejercicio	185.096	105.762
Total fondos propios	1.414.850	1.235.091
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	25.748	56.841
Provisiones para riesgos y gastos (Nota 13):		
Provisiones para pensiones	30.420	36.395
Provisiones para obligaciones con el personal	516.377	487.529
Provisión para grandes reparaciones	76.192	104.906
Provisión para responsabilidades	617.755	618.661
Total provisiones para riesgos y gastos	1.240.744	1.247.491
ACREDORES A LARGO PLAZO:		
Emisión de obligaciones convertibles (Nota 15)	18.354	27.532
Deudas con entidades de crédito (Nota 14)	375.112	418.518
Otras deudas	3.572	3.236
Total acreedores a largo plazo	397.038	449.286
ACREDORES A CORTO PLAZO:		
Emisión de obligaciones convertibles (Nota 15)	9.178	22.573
Deudas con entidades de crédito (Nota 14)	45.981	46.458
Deudas con empresas del Grupo y asociadas (Nota 17)	14.332	11.643
Acreedores comerciales:	1.122.523	1.096.306
Anticipos de clientes (Nota 4-g)	358.186	413.854
Deudas por compras o prestación de servicios	764.337	682.452
Remuneraciones pendientes de pago	159.836	148.102
Otras deudas no comerciales (Nota 18)	156.673	153.773
Ajustes por periodificación	406	442
Total acreedores a corto plazo	1.508.929	1.479.297
TOTAL PASIVO	4.587.309	4.468.006

IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.

Cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2004 y 2003

DEBE	Ejercicio 2004	Miles de euros Ejercicio 2003
GASTOS:		
Aprovisionamientos (Nota 19)	849.592	737.012
Gastos de personal (Nota 19)	1.411.807	1.355.716
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado (Notas 5 y 6)	183.158	173.382
Variación de las provisiones de tráfico	4.874	592
Otros gastos de explotación (Nota 19)	2.103.594	2.144.905
	4.553.025	4.411.607
Beneficios de explotación	186.592	139.161
Gastos financieros y asimilados (Notas 13 y 14)	35.644	34.018
Variación de las provisiones de inversiones financieras (Nota 7)	1.053	16.166
Diferencias negativas de cambio	86.841	106.691
	123.538	156.875
Resultados financieros positivos	31.164	7.152
Beneficios de las actividades ordinarias	217.756	146.313
Variación de las provisiones de inmovilizado (Nota 7)	(1.085)	1.576
Pérdidas procedentes del inmovilizado inmaterial, material y cartera de control (Nota 6)	9.731	22.653
Gastos extraordinarios (Nota 19)	169.782	57.331
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	608	1.173
	179.036	82.733
Resultados extraordinarios positivos	24.682	2.482
Beneficios antes de impuestos	242.438	148.795
Impuesto sobre Sociedades (Nota 18)	57.342	43.033
Beneficios del ejercicio	185.096	105.762

HABER**Ejercicio 2004****Ejercicio 2003**

Miles de euros

INGRESOS:

Importe neto de la cifra de negocios (Nota 19)	4.523.894	4.321.560
Otros ingresos de explotación (Nota 19)	215.723	229.208

4.739.617 4.550.768

Ingresos de participaciones en capital (Nota 7)	11.523	11.381
Otros intereses e ingresos asimilados (Notas 7 y 11)	40.821	52.632
Diferencias positivas de cambio	102.358	100.014

154.702 164.027

Beneficios en enajenación de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control (Nota 19)	95.272	22.124
Beneficios por operaciones con acciones propias (Nota 8)	8.991	8.347
Ingresos extraordinarios (Nota 19)	58.030	35.007
Ingresos y beneficios de otros ejercicios (Nota 19)	41.425	19.737

203.718 85.215



Memoria



1. ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es una sociedad dedicada principalmente al transporte aéreo de pasajeros y mercancías y que desarrolla, adicionalmente, otras actividades complementarias entre las que destacan por su importancia, las de handling y de mantenimiento de aeronaves, así como la de distribución a través de su participación financiera en "Amadeus Group", propietaria de la central de reservas Amadeus.

Como transportista de pasajeros y mercancías es un operador con una amplia red, atendiendo a tres mercados fundamentales: España, Europa y América.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es miembro de pleno derecho del "megacarrier" oneworld, uno de los grupos aéreos más importantes del mundo, que permite la globalización de su actividad de transporte aéreo.

El domicilio social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está situado en Madrid, y desde abril de 2001 las acciones de la Sociedad cotizan en el mercado de valores.

2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

Imagen fiel

Las cuentas anuales del ejercicio 2004 han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad, y se presentan de acuerdo con el Plan General de Contabilidad y demás normativa aplicable, de forma que muestran la imagen fiel de su patrimonio y de su situación financiera a 31 de diciembre de 2004 así como de los resultados y de los recursos obtenidos y

aplicados durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha. Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por los Administradores de la Sociedad, se someterán a la aprobación de la Junta General Ordinaria de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

3. DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS

La propuesta de distribución de los beneficios del ejercicio 2004 formulada por los Administradores de la Sociedad para ser sometida a la aprobación de la Junta General de Accionistas, consiste en destinar 18.510 miles de € a reserva legal, 0,05 € por acción a dividendos y el resto a reservas voluntarias.

4. NORMAS DE VALORACIÓN

Las principales normas de valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de las cuentas anuales del ejercicio 2004, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad, son las siguientes:

a) Inmovilizado inmaterial

Los bienes adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se incorporan al inmovilizado inmaterial por el coste de adquisición del bien, reflejándose en el pasivo la deuda total por las cuotas de arrendamiento más el importe de la opción de compra. Los gastos financieros de la operación, se incluyen en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación y se imputan a los resultados de cada ejercicio de acuerdo con un criterio financiero.

Los bienes adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se amortizan aplicando idénticos criterios que los empleados para elementos de similar naturaleza del inmovilizado material.

Hasta el ejercicio 2003, la Sociedad venía aplicando lo dispuesto en la Orden Ministerial de 18 de diciembre de 2001, en virtud de la cual corregía el coste de adquisición y la amortización acumulada de la flota adquirida, en el ejercicio y durante los cuatro anteriores, tanto en régimen de arrendamiento financiero como en propiedad, en las diferencias producidas al aplicar a la financiación específica de estas aeronaves nominada en moneda extranjera los tipos oficiales de cambio vigentes al cierre del ejercicio.

En 2004 estas diferencias de valoración se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias, dado que su impacto no es relevante.

El coste de adquisición de la flota en arrendamiento financiero que figura en el balance de situación a 31 de diciembre de 2004 adjunto está minorado en 6.597 miles de € por el efecto de la activación de las diferencias de valoración acumuladas.

Las aplicaciones informáticas se valoran a precio de adquisición o coste de producción y se amortizan a partir de su entrada en explotación siguiendo el método lineal considerando una vida útil estimada de cinco años.

La propiedad industrial, materializada en los derechos de uso de marcas varias, se valora a precio de adquisición y se amortiza siguiendo el método lineal en un periodo de diez años.

b) Inmovilizado material

El inmovilizado material se valora a su coste de adquisición actualizado al amparo de diversas disposiciones legales entre las que se encuentra el Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio.

A 31 de diciembre de 2004 el coste de adquisición de la flota aérea en propiedad incluye diferencias de cambio acumuladas por un importe total de 77.377 miles de €, aproximadamente (véase Nota 4-a).

La Sociedad amortiza su inmovilizado material siguiendo el método lineal, distribuyendo el coste amortizable entre los años de vida útil estimada.

Los años de vida útil estimada para los distintos elementos del inmovilizado material son los siguientes:

	Años
Flota aérea:	
Célula (a)	22
Componentes	4-7
Edificios y otras construcciones	20-50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	10-15
Elementos de transporte terrestre	7-10
Mobiliario y enseres	10
Equipos para proceso de información	4-7
Repuestos rotables	18
Repuestos reparables	8-10
Simuladores de vuelo	12-14

(a) Excepto para el modelo MD-87, cuyo coste total, incluyendo célula y componentes, se amortiza en 20 años y para los aviones adquiridos a Aviación y Comercio, S.A. que, por tratarse de elementos usados, son amortizados en 12 años (MD-88) y 10 años (MD-87).

Hasta el presente ejercicio, la Sociedad ha seguido el procedimiento de constituir una provisión en función de una estimación del coste de mantenimiento total a incurrir por grandes reparaciones, imputando dicho coste a resultados linealmente en el periodo que transcurre entre dos grandes reparaciones sucesivas, independientemente de que las aeronaves correspondientes fuesen operadas en régimen de propiedad o de arrendamiento operativo (alquiler del avión sin tripulación durante un periodo determinado).

Para los aviones en propiedad, excepto para la flota MD, la Sociedad, con objeto de homogeneizar al máximo posible el tratamiento de estos conceptos entre Plan General de Contabilidad español y Normas Internacionales, ha procedido, a 31 de diciembre de 2004, a separar del coste de las aeronaves el coste correspondiente a los elementos que serán reemplazados en la siguiente gran reparación, determinando el valor neto contable de estos componentes y reclasificando, en consecuencia, la provisión para grandes reparaciones correspondiente a estas aeronaves en el epígrafe "Provisiones" del inmovilizado material o inmaterial, según el caso, (Notas 5, 6 y 13), sin que haya tenido impactos patrimoniales significativos.

El valor neto de estos componentes se amortizará a partir de 2005 en los años que resten hasta su sustitución, considerando una vida útil entre 4 y 7 años.

En aquellos bienes sujetos al régimen de concesión administrativa temporal en que los años de vida útil exceden el periodo por el que la Sociedad tiene otorgada la concesión, el bien correspondiente se amortiza en el periodo concesional.

El valor residual de los repuestos rotables (aque-lllos asignados de forma específica a tipos o familias de aeronaves) se estima en un porcentaje de entre el 10 y el 20% del coste de adquisición, dependiendo del tipo de flota a la que están asignados. En el resto de los repuestos de flota (reparables) el valor residual se estima en un 10% del coste de adquisición. La Sociedad amortiza íntegramente el coste de adquisición del resto de los elementos del inmovilizado material.

Con objeto de reconocer las minusvalías correspondientes por la obsolescencia de los repuestos, la Sociedad tiene constituida una provisión para depreciación de los mismos cuyo saldo a 31 de diciembre de 2004 asciende a 2.560 miles de €.

Adicionalmente, la Sociedad constituye provisiones de carácter reversible con objeto de adecuar el valor neto contable de la flota en posición de venta a su valor estimado de realización en función de las cotizaciones actuales del mercado de aeronaves usadas.

Las mejoras de la flota aérea que representan un aumento de su capacidad o eficiencia o un alargamiento de su vida útil se incorporan al coste de adquisición del avión.

Los costes de reparación y mantenimiento, tanto de motores como de la célula y demás componentes del avión, se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren.

c) Inmovilizaciones financieras e inversiones financieras temporales

Las participaciones en el capital de otras sociedades, ya sean empresas del Grupo, Asociadas u otras participaciones en títulos de renta variable, generalmente acciones sin cotización oficial, se presentan en el balance de situación valoradas a coste de adquisición o a valor de mercado si éste fuera menor. El valor de mercado se determina como el valor teórico contable de la participación a la fecha de cierre del ejercicio corregido, en su caso, por el importe de las plusvalías tácitas existentes en el momento de la compra que subsisten en el de la valoración posterior.

Con objeto de reconocer las minusvalías producidas por la diferencia entre el coste de adquisición y el valor de mercado de las participaciones se dotan las correspondientes provisiones.

No obstante lo anterior, el coste de adquisición de las participaciones en el capital social de las sociedades Iberbus (véase Nota 7) no se corrige en función de su valor de mercado debido a que, en virtud de los acuerdos adoptados, el otro socio participe en las mismas, Airbus Industrie Financial Services, garantiza a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. la recuperación íntegra de la inversión realizada.

El efecto de la aplicación de criterios de consolidación sobre las cuentas anuales de la Sociedad del ejercicio 2004 supondría un aumento de los activos, resultados y reservas de 266.288, 33.306 y 197.609 miles de €, respectivamente.

Los créditos a empresas del Grupo y Asociadas y otros préstamos y créditos concedidos figuran registrados por los importes entregados pendientes de reembolso. La Sociedad tiene constituidas provisiones, calculadas atendiendo a la probabilidad de recuperación de la deuda en función de su antigüedad y de la solvencia del deudor, para hacer frente a los riesgos de incobrabilidad.

Los depósitos y fianzas constituidos se registran por los importes entregados. Dichos depósitos incluyen los importes entregados, de acuerdo con lo previsto en los contratos de adquisición de nuevos aviones, que son susceptibles de reembolso en el momento de entrega del avión (véase Nota 7).

La Sociedad coloca sus excedentes temporales de tesorería, generalmente, en activos financieros a corto plazo que figuran registrados por los importes efectivamente desembolsados. Los intereses asociados a estas operaciones se registran como ingreso a medida que se devengan, y aquellos que al cierre del ejercicio están pendientes de vencimiento se presentan en el balance de situación incrementando el saldo del epígrafe "Inversiones financieras temporales".

d) Acciones propias

Las acciones propias se valoran a su precio de adquisición, que es inferior al de la cotización media del último trimestre del ejercicio y a la de cierre del mismo.

e) Transacciones y saldos en moneda extranjera

Las transacciones en moneda extranjera y los créditos y débitos resultantes de las mismas se registran por su contravalor en euros a la fecha en que se realiza la operación.

A 31 de diciembre de cada año, los saldos de las cuentas a cobrar o a pagar en moneda extranjera se valoran al tipo de cambio en vigor a dicha fecha, excepto el saldo correspondiente al pasivo por documentos de tráfico pendientes de utilizar que, de acuerdo con la práctica habitual de las compañías aéreas, se refleja en el balance de situación al tipo de cambio del mes de la venta, fijado por la International Air Transport Association (IATA). El tipo de cambio IATA de cada mes corresponde al tipo de cambio medio de los últimos cinco días hábiles previos al día 20 del mes anterior.

Las diferencias de valoración resultantes de la comparación entre el tipo oficial de cambio al cierre del ejercicio y el tipo al que figuran registradas las cuentas a cobrar o a pagar en moneda extranjera se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias, si son en contra de la Sociedad, en el epígrafe "Diferencias negativas de cambio" o bien, si son a favor de la Sociedad, se difieren hasta el vencimiento del crédito o débito correspondiente, imputándose al epígrafe "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación, salvo que durante el ejercicio o ejercicios anteriores se hayan imputado diferencias negativas de cambio originadas por la misma divisa en, al menos, el mismo importe.

Las diferencias de cambio que se producen en el momento del cobro o pago de los créditos y de las deudas en moneda extranjera se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias en los epígrafes "Diferencias positivas de cambio" o "Diferencias negativas de cambio", dependiendo de si son a favor o en contra de la Sociedad, respectivamente.

f) Existencias

Las existencias, fundamentalmente material aeronáutico y combustible, se valoran al precio medio de adquisición, registrándose las correspondientes provisiones por depreciación.

Con objeto de reconocer las minusvalías originadas por la obsolescencia y lenta rotación de determi-

nados materiales almacenados, la Sociedad tiene constituidas las provisiones correspondientes.

g) Ingresos y gastos

Los ingresos y gastos se imputan en función del criterio del devengo, es decir, cuando se produce la corriente real de bienes y servicios que los mismos representan, con independencia del momento en que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

La venta de billetes, así como la de los documentos de tráfico por carga y otros servicios, se registran, inicialmente, con abono al epígrafe "Anticipos de clientes" del balance de situación. El saldo de este epígrafe representa la estimación del pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de 2004 y pendientes de utilizar a dicha fecha. Los correspondientes ingresos por estos conceptos se reconocen en el momento de realizarse el transporte o servicio.

Eventualmente, la Sociedad realiza operaciones de venta de aeronaves para continuar operándolas en régimen de arrendamiento operativo. Hasta el presente ejercicio, las plusvalías obtenidas de tales operaciones se imputaban a la cuenta de pérdidas y ganancias linealmente durante el periodo por el que se concertaba el contrato de alquiler, recogiendo el epígrafe de "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación, los beneficios obtenidos en este tipo de operaciones pendientes de ser imputados a resultados.

Ante la próxima adopción de las Normas Internacionales de Contabilidad y con el fin de homogeneizar al máximo posible los criterios de contabilización de las cuentas anuales individuales y consolidadas, los Administradores de la Sociedad han optado por imputar a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 los beneficios obtenidos en ejercicios anteriores por operaciones de venta y posterior arrendamiento operativo de aeronaves, que hasta 2003 se habían diferido y venían reconociéndose como tales durante el periodo de duración del correspondiente contrato de arrendamiento con el fin de correlacionarlos con los gastos derivados de las cuotas de arrendamiento. Consecuentemente, a partir de 2004 la

Sociedad registra estos beneficios en el ejercicio en que se producen sin proceder a su diferimiento.

En consecuencia, la Sociedad ha registrado 24.575 miles de € en el epígrafe "Ingresos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 adjunta para imputar a resultados los beneficios que se encontraban diferidos en el epígrafe "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" (véase Nota 19-d).

La Sociedad tiene en vigor la tarjeta "Iberia Plus", cuyo objeto es una promoción permanente basada en la obtención de puntos por el titular cada vez que realiza determinados vuelos, utiliza ciertos servicios hoteleros y de alquiler de automóviles o realiza compras con una tarjeta de crédito adscrita al programa. Los puntos pueden ser canjeados por billetes gratuitos u otros servicios de las compañías adscritas al programa. El balance de situación a 31 de diciembre de 2004 adjunto incluye una provisión de 61.030 miles de € por este concepto en el epígrafe "Deudas por compras o prestaciones de servicios", de acuerdo con la estimación de la valoración, al precio de redención establecido, de los puntos acumulados pendientes de utilizar a dicha fecha.

h) Obligaciones con el personal

De acuerdo con los convenios colectivos vigentes, en el momento en que el personal de vuelo cumple los 60 años de edad cesa en su actividad, pasando a situación de reserva y manteniendo su relación laboral hasta la edad de jubilación reglamentaria. La Sociedad sigue la práctica de reconocer los costes del personal en situación de reserva especial a lo largo de la vida activa del trabajador, de acuerdo con los estudios actuariales correspondientes.

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos- Provisiones para obligaciones con el personal" del balance de situación adjunto a 31 de diciembre de 2004 incluye los pasivos devengados por este concepto.

Por otra parte, los convenios colectivos vigentes prevén la posibilidad de que el personal de vuelo, que cumpla determinadas condiciones, se retire anticipadamente (excedencia especial) quedando obligada la Sociedad a retribuir en determinadas cantidades a este personal hasta la edad de jubilación reglamenta-

ria. La Sociedad dota con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en el que se produce esta eventualidad el importe necesario, calculado actuarialemente, para complementar el fondo ya constituido por reserva especial, con el fin de hacer frente a los compromisos de pago futuros con los trabajadores correspondientes. En la actualidad están acogidos a este beneficio 201 trabajadores.

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos- Provisiones para pensiones" incluye los pasivos por este concepto.

Los estudios actuariales empleados en los cálculos de los conceptos antes señalados se han realizado por expertos independientes siguiendo el método de la unidad de crédito proyectado y empleando un tipo de interés técnico del 3,5% y tasas de supervivencia PERM/F-2000 P, asumiendo una evolución del índice de precios al consumo del 2% anual.

i) Montepío de Previsión Social Loreto

El Montepío de Previsión Social Loreto tiene por objeto fundamental el pago de pensiones de jubilación a sus afiliados (entre los que se encuentran los empleados de la Sociedad), así como otras prestaciones sociales en determinadas circunstancias (fallecimiento e incapacidad laboral permanente).

En virtud de los convenios colectivos vigentes, la Sociedad aporta junto con sus empleados las cuotas reglamentarias que en los mismos se establecen (aportaciones definidas). De acuerdo con los estatutos del Montepío, la responsabilidad económica de la Sociedad se limita al pago de las cuotas que reglamentariamente se establezcan.

En el ejercicio 2004, las aportaciones de la Sociedad han ascendido a 22.075 miles de €, y se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 adjunta.

j) Provisión para responsabilidades

En el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación, la Sociedad registra el importe estimado para hacer frente a responsabilidades probables o ciertas, nacidas de acciones judiciales y litigios en curso y a indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada, así como a ava-

les u otras garantías similares otorgadas por la Sociedad. La dotación a estas provisiones se efectúa en el momento en que se origina la responsabilidad o se tiene conocimiento de la misma. En este epígrafe se incluyen, adicionalmente, las provisiones por los costes estimados, de acuerdo con estudios actuariales realizados por expertos independientes con las mismas hipótesis señaladas en la Nota 4-h, del plan de bajas puesto en marcha en 1999 y desarrollado en 2000 y 2001 y del Expediente de Regulación de Empleo autorizado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales el 26 de diciembre de 2001 y desarrollado a partir del ejercicio 2002. Dicho Expediente de Regulación de Empleo, que inicialmente finalizaba el 31 de diciembre de 2002, fue ampliado con la autorización del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales inicialmente hasta el 31 de diciembre de 2004 y, posteriormente, con fecha 16 de diciembre de 2004, hasta el 31 de diciembre de 2007 para los colectivos de tierra, tripulantes de cabina de pasajeros y oficiales técnicos de a bordo hasta el límite de la plantilla objetivo estructural de cada colectivo.

k) Impuesto sobre Sociedades

El Impuesto sobre Sociedades del ejercicio se calcula en función del resultado económico antes de impuestos, aumentado o disminuido, según corresponda, por las diferencias permanentes con el resultado fiscal, entendiendo éste como la base imponible del citado impuesto, y minorado por las bonificaciones y deducciones en la cuota, sin considerar las retenciones y los pagos a cuenta.

l) Futuros y otros instrumentos similares

La Sociedad utiliza estos instrumentos en las operaciones de cobertura de sus posiciones patrimoniales así como de sus flujos de cobros y pagos futuros. Únicamente realiza operaciones "no genuinas" de cobertura, que son aquéllas que se contratan entre dos partes que fijan en cada caso los términos contractuales de las operaciones convenidas entre ellas (véase Nota 16).

Las diferencias de cotización de futuros e instrumentos similares que se pongan de manifiesto a lo largo de la vida de los mismos se contabilizan del siguiente modo:

1. En las operaciones de cobertura de tipos de cambio relacionados con posiciones patrimoniales, éstas se actualizan a la fecha de cierre de cada ejercicio considerando los beneficios o quebrantos generados que se registran en los epígrafes "Diferencias positivas de cambio" o "Diferencias negativas de cambio" de la cuenta de pérdidas y ganancias.
2. En el resto de operaciones de tipo de cambio y las correspondientes a tipo de interés y precios de combustible, el registro de las diferencias de cotización se realiza en la cuenta de pérdidas y ganancias cuando se produce la cancelación o liquidación final de las operaciones de futuro o de instrumentos similares.

m) Actividades con incidencia en el medio ambiente

En general, se consideran actividades medioambientales aquéllas cuyo propósito sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales son valoradas a su coste de adquisición y activadas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren siguiendo los criterios descritos en el apartado b) de esta misma Nota.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen, en su caso, en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago.

n) Clasificación de las deudas

En el balance de situación se clasifican a corto plazo las deudas con vencimiento igual o anterior a doce meses, y a largo plazo cuando su vencimiento es posterior a dicho periodo.



5. INMOVILIZACIONES INMATERIALES

El movimiento durante el ejercicio 2004 de las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial y de su correspondiente amortización acumulada ha sido el siguiente:

Inmovilizado inmaterial	31-12-03	Adiciones y dotaciones	Bajas	Traspasos a inmovilizado material	Traspasos de provisión para grandes reparaciones (Notas 4-b y 13)	31-12-04
Coste:						
Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero	442.276	2.150	(985)	(2.218)	-	441.223
Aplicaciones informáticas	87.114	14.501	(738)	-	-	100.877
Propiedad industrial	551	-	-	-	-	551
Derechos de traspaso y otros	394	-	-	-	-	394
	530.335	16.651	(1.723)	(2.218)		543.045
Amortizaciones:						
Derechos sobre bienes en rég. de arrendamiento financiero	(64.556)	(21.695)	-	1.081	-	(85.170)
Aplicaciones informáticas	(41.821)	(16.221)	685	-	-	(57.357)
Propiedad industrial	(136)	(56)	-	-	-	(192)
Derechos de traspaso y otros	(394)	-	-	-	-	(394)
	(106.907)	(37.972)	685	1.081		(143.113)
Provisiones:						
Valor neto	423.428	(21.321)	(1.038)	(1.137)	(7.939)	391.993

A 31 de diciembre de 2004, el coste de los bienes totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado inmaterial asciende a 18.183 miles de €, según el siguiente detalle:

	Miles de euros
Derechos de traspaso	394
Aplicaciones informáticas	17.789
Total	18.183

Las adiciones al epígrafe "Aplicaciones informáticas" del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a inversiones en proyectos de integración de sistemas y nuevos desarrollos.

Durante el ejercicio 2004 la Sociedad ha procedido a la venta de las marcas "Viva Tours" de su propiedad. Los beneficios generados por esta operación ascienden a 15 millones de €, registrados en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado y cartera de control" de la cuenta de pérdidas y ganancias de 2004 (véase Nota 19-c).

Asimismo, en el ejercicio 2004 se han ejercido las opciones de compra de ciertos equipos para procesos de información fundamentalmente, habiendo, por tanto, reclasificado a inmovilizaciones materiales los valores de coste y amortización correspondientes (Véase Nota 6).

Las características generales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes a 31 de diciembre de 2004, cuyos costes financieros están en algunos casos referenciados a tipos de interés variable, y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:

	Miles de euros
Precio de contado del inmovilizado adquirido	449.733
Importe de las cuotas pagadas:	
En años anteriores	122.677
En el ejercicio	42.770
Importe de las cuotas pendientes a 31 de diciembre (Nota 14)	161.643 (a)
Importe de las opciones de compra (Nota 14)	235.276 (a)

(a) Estos importes incluyen 56.903 miles de € correspondientes a intereses pendientes de devengo cuya contrapartida se incluye en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación a 31 de diciembre de 2004 adjunto.

El calendario de vencimientos de las cuotas de contratos de arrendamiento financiero pendientes de pago a 31 de diciembre de 2004, incluyendo el importe de las opciones de compra, es el siguiente:

	Miles de euros
Cuotas con vencimiento en:	
2005	40.023
2006	33.447
2007	156.762
2008	33.327
2009-2013	133.360
	396.919

6. INMOVILIZACIONES MATERIALES

El movimiento durante el ejercicio 2004 en las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada y provisiones ha sido el siguiente:

Coste	31-12-03	Adiciones	Retiros	Otros traspasos	Diferencias de cambio	Miles de euros 31-12-04
Flota aérea	1.509.972	208.768	(124.299)	121.372	-	1.715.813
Otro inmovilizado material:						
Terrenos	2.520	-	(2)	-	-	2.518
Edificios y otras construcciones	158.910	55	(3.983)	1.664	-	156.646
Maquinaria, instalaciones y utilaje	394.077	21.682	(4.813)	3.502	-	414.448
Elementos de transporte	25.765	3.254	(165)	-	-	28.854
Mobiliario y enseres	19.391	561	(1.401)	1	-	18.552
Equipos para proceso de información	87.569	11.189	(1.996)	2.074	-	98.836
Repuestos para inmovilizado	258.531	101.191	(67.307)	-	-	292.415
Simuladores de vuelo	64.816	7.168	(61.941)	1.058	-	11.101
Inmovilizado en curso	9.845	36.432	(13.435)	(9.992)	(2.143)	20.707
	1.021.424	181.532	(155.043)	(1.693)	(2.143)	1.044.077
 Amortizaciones y provisiones						
	31-12-03	Dotaciones	Retiros	Traspasos de provisión para grandes reparaciones (Notas 4-b y 13)	Otros traspasos	Miles de euros 31-12-04
Amortizaciones:						
Flota aérea	871.808	85.898	(1.544)	-	-	956.162
Otro inmovilizado material:						
Edificios y otras construcciones	107.383	3.673	(893)	-	-	110.163
Maquinaria, instalaciones y utilaje	284.622	19.761	(4.574)	-	78	299.887
Elementos de transporte	16.044	2.990	(162)	-	-	18.872
Mobiliario y enseres	13.454	993	(1.294)	-	1	13.154
Equipos para proceso de información	54.386	12.109	(1.967)	-	1.002	65.530
Repuestos para inmovilizado	123.565	18.480	(2.591)	-	-	139.454
Simuladores de vuelo	42.461	1.243	(34.948)	-	-	8.756
	641.915	59.249	(46.429)	-	1.081	655.816
Provisiones:						
Flota aérea	49.567	16.099	-	25.803 (a)	-	91.469
Otro inmovilizado material	2.617	-	(7)	-	-	2.610

(a) Incluye 18.206 miles de € asignados a la flota B-747 que se encuentra en proceso de retiro o enajenación (véase apartado "Provisiones" en esta misma nota) y 7.597 miles de € correspondientes a elementos y componentes de flotas operativas que serán reemplazados en la siguiente gran reparación (véase Nota 4-b).



Las columnas de "Otros traspasos" reflejadas en los movimientos anteriores incluyen, fundamentalmente, por una parte los procedentes del inmovilizado inmaterial (véase Nota 5) y, por otra, los importes provenientes del inmovilizado financiero correspondientes a anticipos entregados a cuenta y que finalmente han sido aplicados al pago de aviones adquiridos en propiedad durante el ejercicio (véase Nota 7).

Flota aérea

Adiciones del periodo

Las principales adiciones del periodo quedan resumidas a continuación:

	Miles de euros
Adiciones de flota aérea	170.402
Adiciones de motores	7.002
Remodelaciones	31.364
208.768	

Durante el ejercicio 2004, la Sociedad ha adquirido un avión A-320 y un avión A-340/600 por importe de 123.773 miles de €. Posteriormente ha procedido a su venta por importe de 119.365 miles de € y alquiler en régimen de arrendamiento operativo. El valor neto contable de estas aeronaves en el momento de su enajenación ascendía a 122.376 miles de €.

Por otra parte, la Sociedad ha adquirido un avión A-320 y un avión A-340/600 por un importe total de 126.084 miles de €. En febrero de 2005 se ha procedido a la venta y posterior arrendamiento operativo de la aeronave A-340/600 y a finales de marzo de 2005 está prevista la venta y posterior arrendamiento operativo del avión A-320.

Los contratos de adquisición de estos cuatro aviones habían dado lugar a la entrega de anticipos por importe de 80.470 miles de €.

Traspasos del periodo

Los principales traspasos del periodo quedan resumidos a continuación:

	Miles de euros
Depósitos flota aérea	114.929
Depósitos motores	4.924
De inmovilizado en curso	1.519
121.372	

En virtud del acuerdo firmado con Airbus en ejercicios anteriores, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha recibido un avión A-320 en sustitución de otra aeronave similar. Como resultado de esta operación la Sociedad ha procedido a traspasar del epígrafe "Depósitos y fianzas a largo plazo" al epígrafe "Inmovilizaciones materiales-Flota aérea" un importe de 34.459 miles de €. En enero de 2005 esta aeronave ha sido vendida y posteriormente alquilada en régimen de arrendamiento operativo.

Provisiones

Con objeto de reconocer las posibles minusvalías derivadas de las bajas de flota aérea previstas en un futuro próximo, la Sociedad ha dotado las correspondientes provisiones por depreciación para adecuar el valor neto contable de estos aviones a su valor estimado de realización. Las dotaciones registradas y las aplicaciones habidas en el ejercicio 2004 han sido las siguientes:



Provisiones	Saldo a 31-12-03	Dotaciones (Nota 19-i)	Traspasos (Nota 13)	Miles de euros Saldo a 31-12-04
Flota:				
B-747	47.100	6.000	18.206	71.306
B-757	-	8.000	-	8.000
Otras flotas no operativas	2.467	2.099	-	4.566
	49.567	16.099	18.206	83.872

A 31 de diciembre de 2004 la Sociedad ha procedido a traspasar la provisión para grandes reparaciones registrada a dicha fecha para la flota B-747 al epígrafe de "Provisiones", dado que dicha flota se encuentra en proceso de retiro o enajenación. El valor neto contable de estas flotas, una vez minorado por las provisiones constituidas, asciende a un total de 18.768 miles de €.

Compromisos y otras garantías sobre flota

La Sociedad viene utilizando tres aviones en régimen de arrendamiento financiero (un A-320 y dos A-321) y quince aviones en régimen de arrendamiento operativo (siete A-320 y ocho B-757) cuyas rentas garantizan junto con los propios aviones el reembolso de una emisión de bonos en el mercado europeo realizada por el arrendador en el ejercicio 2000 por importe de 496.473 miles de €.

La Sociedad está inmersa en un plan de renovación de su flota estructurado bajo dos contratos firmados con Airbus Industrie (Airbus) en 1998 y 2002, con sucesivas modificaciones posteriores, para las familias A-320 y A-340, respectivamente, así como bajo un contrato firmado con International Lease Finance Corporation en 2003.

Los aviones pendientes de entregar a 31 de diciembre de 2004 y el año previsto de incorporación de los mismos, según los acuerdos alcanzados, se detallan a continuación:

Aviones en firme

Tipo de avión	2005	2006	Total
A-319	1 (b)	-	1
A-320	5	2	7
A-321	6 (a)	-	6
A-340/600	4 (b)	3	7
	16	5	21

(a) Un avión A-321 se encuentra operando en régimen chárter desde febrero de 2005.

(b) Un avión A-340/600 y el avión A-319 han entrado en régimen de arrendamiento operativo en enero y febrero de 2005, respectivamente.

Aviones en opción

Tipo de avión	2006	2007	Total
A-319	5	-	5
A-320	2	-	2
A-321	6	-	6
A-340/600	-	2	2
	13	2	15

De acuerdo con los precios básicos establecidos en los contratos, el coste total de los aviones comprometidos en firme pendientes de entrega a 31 de diciembre de 2004 asciende a 1.460 millones de €, de los que 936 millones de € corresponden a la flota A-340 y 524 millones de € a la familia A-320.

Flota operativa

A continuación se resume la flota operativa de la Sociedad a 31 de diciembre de 2004:

Tipo de avión	En propiedad	En arrendamiento financiero	En arrendamiento operativo	En wet lease (b)	En interim chárter (c)	Total
B-747	1 (a)	-	2	2	-	5
B-757	1	-	12	-	-	13
A-319	-	-	6	-	-	6
A-320	12	10	35	-	1	58
A-321	-	2	7	-	1	10
A-340/300	-	-	18	-	-	18
A-340/600	1	-	5	-	-	6
MD-87	19	-	5	-	-	24
MD-88	13	-	1	-	-	14
	47	12	91	2	2	154

(a) No incluye cuatro aviones que se encuentran parados a 31 de diciembre de 2004 a la espera de proceder a su venta o achatarramiento. El valor neto contable de estos aviones, una vez deducidas las provisiones dotadas, es cero.

(b) Modalidad de alquiler que incluye flota, tripulación, mantenimiento y seguro.

(c) Aeronaves propiedad del fabricante que la Sociedad opera y que serán adquiridos en régimen de propiedad o arrendamiento operativo en el corto plazo.

Con fecha 24 de diciembre de 2004, en el mercado europeo se ha producido una emisión de bonos por un volumen de 148.490 miles de dólares y 120.300 miles de €, bonos garantizados por veinte aviones, para los que a su vez la Sociedad garantiza su utilización en régimen de alquiler operativo o arrendamiento financiero. A 31 de diciembre de 2004 la Sociedad ha suscrito contratos de arrendamiento operativo para la utilización de un avión A-320, un avión A-321 y dos aviones A-319, relacionados con esta emisión.

Flota en arrendamiento operativo, wet lease e interim chárter

En el ejercicio 2004 se han incorporado en régimen de arrendamiento operativo dos aviones A-319, un avión A-320, dos aviones A-321 y dos aviones A-340/600. Asimismo, se ha procedido a la devolución de dos aviones A-320 y cuatro aviones B-757, cuyos contratos de arrendamiento vencían en 2004.

Por otra parte, la Sociedad opera dos aviones B-747 en régimen de wet lease y un avión A-320 y un avión A-321 se encuentran provisionalmente en régimen de interim chárter. Respecto a estas dos últimas aeronaves, en enero de 2005 la Sociedad ha procedido a su adquisición y posterior venta y arrendamiento operativo.

Flota Boeing

• B-757

A 31 de diciembre de 2004, la Sociedad tiene alquilados a diferentes sociedades (una por avión) doce aviones B-757. Los contratos de arrendamiento vencían en el ejercicio 2005. Al final del periodo de arrendamiento se devolverán los aviones al arrendador. En noviembre de 2004 IBERIA ha acordado con International Lease Finance Corporation la extensión del arrendamiento de cuatro de estas aeronaves hasta 2006 con posibilidad de una ampliación adicional de la duración del arrendamiento por un año más.

Los contratos de arrendamiento determinan la necesidad de realizar una serie de revisiones sobre los motores y otros elementos de estos aviones previas a su devolución. Para cubrir el coste de las citadas reparaciones la Sociedad mantiene registrada una provisión por importe de 37.756 miles de € en el epígrafe "Provisiones para responsabilidades", de los que 31.000 miles de € corresponden a dotaciones del ejercicio. Esta provisión incluye asimismo los gastos correspondientes a cinco aviones MD-87 cuya devolución está prevista al término de los contratos en 2005.

• B-747

A 31 de diciembre de 2004, la Sociedad mantiene suscritos contratos de arrendamiento operativo sobre dos aviones B-747 con Air Atlanta, S.A. Los vencimientos de los citados contratos están fijados en 2005 (con una opción de extensión del arrendamiento por 9 meses adicionales) y la Sociedad garantiza el buen fin de la operación mediante un depósito de 881 miles de € (véase Nota 7).

Adicionalmente, la Sociedad ha arrendado dos aeronaves en régimen de wet lease (alquiler del avión con tripulación, mantenimiento y seguro). Los contratos de arrendamiento vencen en 2006 y contemplan la terminación anticipada a partir del 19º mes de alquiler, así como la extensión de los mismos por 12 o 24 meses.

Flota Airbus

• A-340/600

A 31 de diciembre de 2004, la Sociedad opera cinco aviones A-340/600 en régimen de arrendamiento operativo alquilados a distintas sociedades y cuyos contratos tienen vencimiento entre los ejercicios 2015 y 2016. En los ejercicios comprendidos entre 2013 y 2016 los contratos contemplan la opción de compra de dichos aviones, o bien la devolución de los mismos.

• A-340/300

A 31 de diciembre de 2004, la Sociedad opera con dieciocho aviones A-340/300 en régimen de arrendamiento operativo. De éstos, cuatro aviones están arrendados por períodos de nueve años, situándose el vencimiento de los contratos respectivos entre 2009 y 2010. Finalizados dichos períodos, la Sociedad puede optar por adquirir los aviones por unos importes preestablecidos o devolver los mismos al arrendador. Los contratos de otros tres aviones vencen en los ejercicios 2014 (dos aviones) y 2015 (un avión). Finalizado el periodo de arrendamiento, la Sociedad puede optar por adquirir los aviones por unos importes preestablecidos o devolver los mismos al arrendador; en el contrato con vencimiento en 2015 la opción de compra puede ser ejercida, bien a la finalización del periodo, o bien dos años antes de la misma.

Los once aviones restantes están arrendados a sendas sociedades denominadas "Iberbus" (véase Nota 7) en las que participa la Sociedad junto con Airbus Industrie Financial Services. Las condiciones fundamentales de los contratos de arrendamiento correspondientes a estos aviones quedan resumidas a continuación:

Iberbus relacionada (a)	Vencimiento original	Primera extensión
Concha, Ltd (b)	2003	2008
Rosalía, Ltd.	2003	2008
Chacel, Ltd.	2003	2008
Arenal, Ltd.	2003	2008
Teresa, Ltd.	2004	2009
Emilia, Ltd.	2004	2009
Agustina, Ltd.	2005	2010
Beatriz, Ltd. (d)	2005	2010
Juana Inés, Ltd. (c)	2006	-
María de Molina, Ltd. (c)	2007	-
María Pita, Ltd. (c)	2007	-

(a) Al finalizar los arrendamientos, la Sociedad puede optar por devolver los aviones o adquirirlos.

(b) A la entrega de una aeronave A-340/600 en 2006, la Sociedad puede extender el arrendamiento por 3 años adicionales a los de la primera extensión, a cambio de un Crédito acordado con Airbus.

(c) A la entrega de tres aeronaves A-340/600 (una en 2005 y dos en 2006), la Sociedad puede extender el arrendamiento por 5 años adicionales, a cambio de un Crédito acordado con Airbus.

(d) Extensión hasta 2010 en proceso de negociación.

• A-319, A-320 y A-321

A 31 de diciembre la Sociedad está operando siete aviones A-321, treinta y cinco aviones A-320 y seis aviones A-319, en régimen de arrendamiento operativo siendo las características principales de estos contratos las siguientes:

1. Hay doce aviones A-320 y cuatro aviones A-319 que se están arrendando en virtud del contrato firmado con International Lease Finance Corporation. Los contratos de arrendamiento de los aviones A-320 tienen vencimientos en 2005 (un avión) y 2006 (once aviones). Al vencimiento del periodo de

arrendamiento, la Sociedad puede optar por dos prórrogas adicionales de uno o cinco años, sin que entre ambas superen seis años de arrendamiento adicional o bien, proceder a la devolución del avión. Por su parte, los contratos de arrendamiento de los aviones A-319 tienen sus vencimientos en 2008 (dos aviones) y 2009 (dos aviones), fechas en las que la Sociedad procederá a la devolución de los mismos.

Como consecuencia de la firma de este contrato la Sociedad ha realizado depósitos en garantía del buen fin de la operación por importe de 9.911 miles de € que se encuentran registrados en el epígrafe "Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo" del balance de situación a 31 de diciembre de 2004 adjunto (véase Nota 7).

2. Hay nueve aviones A-320 arrendados según contratos con vencimientos comprendidos entre 2012 y 2014, al término de los cuales la Sociedad devolverá los aviones al arrendador. No obstante, la Sociedad puede optar por ejercer la opción de compra de los aviones por un valor predeterminado en los contratos en unas fechas establecidas: 30 de septiembre de 2007 (un avión), 30 de marzo de 2008 (dos aviones), 30 de septiembre de 2009 (cuatro aviones) y 15 de septiembre de 2011 (dos aviones).
3. Los contratos correspondientes a seis A-320 vencen en 2006 (tres aviones) y 2007 (tres aviones). Al vencimiento, la Sociedad puede prorrogar los contratos por cinco años más notificándolo doce meses antes de la finalización del periodo de arrendamiento original o bien, proceder a la devolución del avión.
4. Hay seis aviones A-320 arrendados de acuerdo con contratos con los siguientes vencimientos: un avión en 2006, tres aviones en 2007 y dos aviones en 2008. A la finalización del periodo de arrendamiento la Sociedad únicamente tiene la opción de devolverlos al arrendador.
5. Hay tres aviones A-321 arrendados cuyos contratos tienen vencimientos comprendidos entre 2013 y 2018. Estos contratos establecen la posibilidad de ejercer la opción de compra antes del vencimiento definitivo de los mismos (en 2012 para dos de los aviones y en 2013 para el restante); en caso

de no ejercerla en las fechas establecidas, la Sociedad procederá a la devolución del avión al vencimiento.

6. Hay un avión A-320 arrendado a Cygnus Aviation, cuyo contrato de arrendamiento vence en 2015. El contrato de arrendamiento establece una opción de compra del avión en 2014.
7. Hay dos aviones A-321 cuyos contratos de arrendamiento vencen en el ejercicio 2016 y establecen sendas opciones de compra en los ejercicios 2012 y 2013.
8. Hay dos aviones A-319, un avión A-320 y un avión A-321 cuyos contratos de arrendamiento vencen en 2019, existiendo una opción de compra de los mismos en 2014 y una opción de terminación anticipada en 2015.
9. Hay un avión A-321 cuyo contrato de arrendamiento vence en 2017, existiendo una opción de compra en 2014.

• MD-87

A 31 de diciembre de 2004, la Sociedad está operando mediante contratos de arrendamiento operativo cinco aviones MD-87. Los contratos firmados tienen una duración de 96 meses (vencen en 2005), al término de los cuales la Sociedad podrá ejercer la opción de compra señalada en el contrato o devolver los aviones.

• MD-88

A 31 de diciembre de 2004 la Sociedad está operando un avión en arrendamiento operativo. Dicho arrendamiento vence el 31 de marzo de 2005, fecha en la que se procederá a la devolución del avión.

Gastos de arrendamiento

Las rentas devengadas durante 2004 por los contratos de arrendamiento operativo de aeronaves han ascendido a 319.926 miles de €, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias (véase Nota 19-h). El importe total aproximado de las cuotas futuras a pagar derivadas de los contratos de arrendamiento operativo de estos aviones, clasificado por años de vencimiento se detalla a continuación:

Ejercicio	Millones de euros
2005	331
2006	247
2007	195
2008	166
2009 a 2019	773
	1.712 (*)

(*) Equivalen a 2.334 millones de dólares a tipo de cambio de cierre del ejercicio. La fluctuación de los tipos de cambio sobre estas rentas está parcialmente cubierta con productos derivados (véase Nota 16).

No es voluntad de los Administradores de la Sociedad en el momento de formulación de estas cuentas anuales ejercitar las opciones de compra que existen sobre los elementos de flota que a 31 de diciembre de 2004 están siendo operados en régimen de arrendamiento operativo.

Acuerdos posteriores sobre flota

A finales de febrero la Sociedad ha firmado con Airbus Industrie un acuerdo para la adquisición de hasta 79 aviones de la familia A320, 30 aviones en firme y 49 aviones en opción, para la renovación de parte de su flota de corto y medio radio. El periodo de incorporación de estas aeronaves se sitúa entre 2006 y 2011.

Otro inmovilizado material

Los edificios e instalaciones construidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en aeropuertos nacionales, presentan un valor neto contable a 31 de diciembre de 2004 de 22.876 miles de €. Las concesiones correspondientes a estos bienes vencen entre los ejercicios 2005 y 2009.

Con fecha 26 de febrero de 2004, la Sociedad ha procedido a la venta de un edificio situado en Barcelona por importe de 30.800 miles de €. La plusvalía obtenida, por importe de 28.599 miles de €, ha sido registrada en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 adjunta (véase Nota 19-c).

Las incorporaciones de repuestos a la flota aérea durante 2004 han dado lugar a retiros en esta partida del inmovilizado por un valor neto contable de 58.255 miles de €, que se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias a través del epígrafe "Aprovisionamientos" (véase Nota 19-f).

El movimiento de la cuenta "Inmovilizado en curso" del detalle anterior incluye retiros por importe de 9.475 miles de € correspondientes a acondicionamiento de interiores de aeronaves operadas en régimen de arrendamiento operativo que han sido recuperados del arrendador.

Ley de Actualización Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio

El 31 de diciembre de 1996, la Sociedad actualizó su inmovilizado material al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, con pago de un gravamen único del 3%. Con anterioridad, la Sociedad se había acogido a otras leyes de actualización. Los elementos actualizados presentan un valor neto contable de 13.444 miles de € a 31 de diciembre de 2004 y los efectos sobre las amortizaciones no son significativos.

La plusvalía resultante de la actualización, neta del gravamen único del 3%, fue abonada a la cuenta "Reserva de revalorización". Como contrapartida de la plusvalía se utilizaron las cuentas correspondientes a los elementos patrimoniales actualizados, sin variar el importe de la amortización acumulada contabilizada. Con fecha 22 de enero de 1998, la Administración tributaria comprobó y aceptó el saldo de la reserva de revalorización, por lo que, de acuerdo con la legislación vigente, se acordó la aplicación de la mencionada reserva a la compensación de pérdidas de ejercicios anteriores.

Elementos totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2004, el coste de los bienes totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado material asciende a 317.765 miles de €, según el siguiente detalle:

	Miles de euros
Construcciones	59.076
Maquinaria, instalaciones y utillaje	174.545
Mobiliario y enseres	8.985
Equipos para proceso de información	38.045
Simuladores de vuelo	8.549
Elementos de transporte	5.659
Flota aérea	22.906
Total	317.765

Cobertura de seguros

La Sociedad mantiene suscritas diferentes pólizas de seguro sobre los elementos del inmovilizado material e inmaterial, que cubren suficientemente el valor neto contable de los mismos a 31 de diciembre de 2004. Asimismo, la Sociedad mantiene suscritas diferentes pólizas de seguro sobre la flota aérea arrendada a terceros, de acuerdo con las condiciones establecidas en los respectivos contratos de arrendamiento.

7. INMOVILIZACIONES FINANCIERAS

Participaciones en empresas del Grupo y asociadas

Los movimientos habidos durante el ejercicio 2004 en el epígrafe "Participaciones en empresas del Grupo y asociadas", así como en su correspondiente provisión, han sido los siguientes:

Empresas del Grupo y asociadas	Coste	Provisión
Saldo a 31-12-03	121.696	(96.048)
Adiciones o dotaciones	805	(39)
Salidas	(7.560)	4.274
Traspasos	19.246	(19.246)
Saldo a 31-12-04	134.187	(111.059)

Durante el ejercicio 2004 la Sociedad ha vendido sus participaciones en Iber-Swiss Catering, S.A. y Touroperador Viva Tours, S.A. por 23.359 miles de € y 1.864 miles de €. Los beneficios generados en estas operaciones por importes de 18.900 y 1.042 miles de €, respectivamente, se presentan en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado y cartera de control" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 adjunta (véase Nota 19-c).

Por otra parte, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. suscribió en marzo de 2004 una participación del 60% en la constitución de Serpista, S.A. por importe de 42 miles de €. Posteriormente, procedió a la venta de un 21% del capital de dicha sociedad obteniendo un beneficio de 1.774 miles de €. Finalmente, en octubre, suscribió, en la proporción correspondiente a su participación en ese momento (39%), una ampliación de capital realizada por Serpista, S.A. por un importe total de 429 miles de €.

Como consecuencia de la toma de participación por parte de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. en Opodo, Ltd., esta última sociedad ha pasado a ser empresa asociada procediéndose al traspaso del coste y la provisión correspondiente a esta participación del epígrafe "Cartera de valores a largo plazo" al de "Participaciones en empresas del Grupo y Asociadas".

La información relacionada con las empresas del Grupo y asociadas más representativas a 31 de diciembre de 2004, obtenida de sus cuentas anuales auditadas, pendientes de aprobación por las respectivas Juntas Generales de Accionistas, o de estados financieros provisionales en los casos de "Amadeus Group", Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. y Opodo, Ltd. se presenta a continuación:

Razón Social Dirección Objeto Social	Participación directa e indirecta	Coste	Provisión	Capital	Reservas	Beneficios /Pérdidas		Dividendos percibidos	Miles de euros
						Total	Extraord.		
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	75,00	670	-	192	2.557	821	(17)	265	
Centro de Carga Aérea Parcela 2 p.5 nave 6; Madrid Transporte de mercancías									
Cargosur, S.A. (a)	100,00	8.685	(3.607)	6.058	(1.047)	74	100	-	
Velázquez, 130; Madrid Transporte aéreo de mercancías									
Amadeus Global Travel Distribution, S.A.	33,80 (b)	9.902	-	23.044	824.518	216.367	36.210	6.603	
Salvador de Madariaga, 1; Madrid Gestión y explotación de un sistema automatizado de reservas									
Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. (SAVIA)	77,49 (b)	198	-	301	10.608	4.955	(798)	3.314	
Velázquez, 130; Madrid Servicios informáticos aplicables al sector de viajes y turismo									
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. (IBERIA-CARDS)	40,00	4.038	-	6.000	2.409	2.727	-	-	
Velázquez, 94; Madrid Emisión y gestión de medios de pago									
Opodo, Ltd.	22,79 (c)	19.246	(18.867)	272.444	(225.967)	(37.205)	-	-	
Five Chancey Lane Cliffords INN Londres Sistema de pago directo y colectivo entre compañías aéreas									

(a) La información financiera relacionada hace referencia a sus cuentas anuales individuales, puesto que esta sociedad, que participa a 31 de diciembre de 2004 en Campos Velázquez, S.A. y Viva, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A., no presenta cuentas anuales consolidadas por estar dispensada al consolidar las tres sociedades en el Grupo IBERIA.

(b) Los derechos económicos correspondientes a "Amadeus Group" y "Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A." ascienden a 18,28% y 72,22%, respectivamente.

(c) Incluye una participación directa del 4,08% e indirecta a través de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. del 18,71%.

Venezolana Internacional de Aviación, S.A. está en proceso de liquidación y la Sociedad no dispone de estados financieros recientes de la mencionada sociedad. Los riesgos relacionados con Venezolana Internacional de Aviación, S.A., que comprenden el coste de la participación por importe de 88.446 miles de € y créditos por importe de 25.623 miles de €, registrados estos últimos en el epígrafe "Créditos a empresas del Grupo y Asociadas" del balance de situación adjunto, se encuentran provisionados a 31 de diciembre de 2004.

Al cierre del ejercicio 2004, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene un preacuerdo de venta de su participación en Sistemas Automatizados Agencias

de Viaje, S.A. así como de las marcas "SAVIA" de su propiedad. La formalización de este acuerdo en el correspondiente contrato de compra venta estaba pendiente del resultado de determinados trabajos para fijar las condiciones definitivas de la operación. El contrato definitivo de venta se ha formalizado en marzo de 2005.

Cartera de valores a largo plazo

El detalle de los movimientos registrados en este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2004 adjunto, junto con el de sus correspondientes provisiones se detalla a continuación:

	Participación a 31-12-04	Saldo a 31-12-03	Adiciones	Retiros	Traspasos	Miles de euros Saldo a 31-12-04
Títulos de renta fija:						
Iberbond PLC 1999	-	33.150	-	-	(1.170)	31.980
Deuda Pública	-	757	-	(513)	-	244
Títulos de renta variable:						
Interinvest, S.A.	0,1438	30.244	-	-	-	30.244
Sociedades Iberbus	(a)	24.930	-	-	-	24.930
Opodo, Ltd.	-	19.246	1.524	(1.524)	(19.246)	-
Adquira España, S.A. (c)	10,00	3.583	-	-	-	3.583
Cordiem	(b)	2.352	-	-	-	2.352
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,9	-	8.853	-	-	8.853
Otros	-	474	-	(5)	-	469
Total coste	114.736	10.377	(2.042)	(20.416)	102.655	
Provisiones	(53.662)	(1.053)		-	19.246	(35.469)

(a) Los porcentajes de participación en estas sociedades oscilan entre un 40 y un 45,45%.

(b) 1,86% en el capital social de Cordiem LLC y 2,07% en el capital social de Cordiem, Inc. Esta inversión se encuentra totalmente provisionada a 31 de diciembre de 2004.

(c) Inversión provisionada por importe de 2.769 miles de €.



Títulos de renta fija

Los bonos emitidos por Iberbond PLC y suscritos por la Sociedad financian parcialmente la adquisición por terceros de seis aviones A-320 que están operados en régimen de arrendamiento financiero por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y devengán un tipo de interés del 5,90% anual que se liquida semestralmente. El principal se amortiza anualmente, con un periodo de carencia de tres años, a razón de un 3% del principal, hasta el último vencimiento, el 1 de septiembre de 2007, en que se amortizará el 85% restante.

Los intereses devengados durante el ejercicio 2004 ascienden a 1.924 miles de € y se han regis-

trado en el epígrafe "Otros intereses e ingresos asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta.

Títulos de renta variable

La participación de la Sociedad en el capital social de Interinvest, S.A. (accionista mayoritario de Aerolíneas Argentinas, S.A.) está totalmente provisionada.

La información relacionada con las sociedades Iberbus, sociedades propietarias de la mayor parte de los aviones A-340/300 operados por la Sociedad (véase Nota 6) a 31 de diciembre de 2004, obtenida de sus estados financieros provisionales, es la siguiente:

Empresas del Grupo y Asociadas	Dirección	Participación directa	Miles de euros			
			Coste	Capital	Reservas	Beneficios (Pérdidas) ordinarios
Iberbus Concha, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.029	5.033	(1.822)	(347)
Iberbus Rosalía, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.056	4.995	(3.275)	(334)
Iberbus Chacel, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.283	5.533	(5.094)	52
Iberbus Arenal, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.362	5.660	(7.627)	(588)
Iberbus Teresa, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.504	5.118	(1.765)	64
Iberbus Emilia, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.497	5.140	(1.877)	113
Iberbus Agustina, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.587	5.143	(359)	(58)
Iberbus Beatriz, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.556	5.159	(252)	(105)
Iberbus Juana Inés, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	45,45	1.896	3.077	(4.247)	(634)
Iberbus María de Molina, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	45,45	1.983	3.236	(4.744)	(626)
Iberbus María Pita, Ltd	George's Dock House, IFSC; Dublín	45,45	2.177	3.406	(4.647)	(638)
			24.930			

El accionista mayoritario de estas sociedades, Airbus Industrie Financial Services, garantiza a Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. la recuperación de la totalidad de su inversión financiera y crediticia en las sociedades Iberbus, motivo por el cual no se dotan provisiones en relación con las participaciones de las mencionadas sociedades.



Otros créditos

El movimiento de este epígrafe del balance de situación es el siguiente:

	Saldo a 31-12-03	Altas	Diferencias de cambio (*)	Bajas/ Traspasos	Saldo a 31-12-04	Miles de euros
Créditos a sociedades Iberbus	156.810	-	(11.410)	-	145.400	
Créditos a Aerolíneas Argentinas, S.A.	3.789	35.949	-	(2.928)	36.810	
Otros créditos	7.999	8.509	-	(153)	16.355	
Total coste	168.598	44.458	(11.410)	(3.081)	198.565	
Provisiones	(7.758)	-	-	-	(36.810)	(44.568)

(*) Registradas en el epígrafe "Diferencias negativas de cambio" de la cuenta de pérdidas y ganancias y compensadas con las operaciones de cobertura (Nota 16).

Durante el ejercicio 2004 la Sociedad ha cancelado contra las provisiones constituidas el 60% de los saldos a su favor correspondientes a la quita acordada en el convenio de acreedores de Aerolíneas Argentinas, S.A. A 31 de diciembre de 2004 los saldos remanentes con Aerolíneas Argentinas, S.A. ascienden a 42.198 miles de €, de los que 1.243 miles de € corresponden a préstamos, 5.006 miles de € al importe neto de los saldos derivados de operaciones comerciales y 35.949 miles de € a la subrogación en un préstamo con garantía hipotecaria sobre dos aviones B-747 otorgado por Banesto, S.A., por un importe de 43 millones de dólares USA y cuya devolución estaba garantizada por la Sociedad.

Adicionalmente, la Sociedad tiene concedida una garantía en dólares USA en relación con Aerolíneas Argentinas, S.A. por importe de 6 millones de dólares.

Para hacer frente a las posibles insolvencias y responsabilidades que pudieran derivarse de las operaciones antes descritas, la Sociedad tiene constituidas provisiones por 45.502 miles de €.

La Sociedad tiene concedido un préstamo a cada una de las sociedades Iberbus en las que participa. El principal oscila, según el caso, entre 11.049 y 22.101 miles de dólares USA. Estos préstamos están concedidos a un plazo igual al de duración del contrato de arrendamiento operativo del correspondiente avión A-340/300, y a tipos de interés que oscilan entre el 4% y el 6% anual, produciéndose su amortización de una sola vez al vencimiento, que, según el caso, se sitúa entre 2006 y 2010.

El importe pendiente de reembolso por este concepto clasificado por años de vencimiento se detalla a continuación:

Vencimiento en	Miles de euros
2006	8.112
2007	17.511
2008	60.837
2009	29.407
2010	29.533
Total	145.400

Depósitos y fianzas a largo plazo

En el ejercicio 2004 el movimiento de las partidas que componen este epígrafe del balance de situación es el siguiente:

Concepto	Saldo a 31-12-03	Adiciones	Retiros	Traspasos	Diferencias de cambio	Miles de euros Saldo a 31-12-04
Depósito Aerolíneas Argentinas, S.A.	48.030	-	(35.852)	-	(12.178)	-
Depósitos por adquisición de flota (Nota 6)	307.367	143.988	(63.096)	(134.386)	(17.944)	235.929
Depósito Obligaciones Convertibles (Nota 15)	27.532	-	-	(9.178)	-	18.354
Diferencias de cambio por operaciones de cobertura	-	-	-	17.653	-	17.653
Depósitos y fianzas operación de aviones en dry y wet lease (Nota 6)	1.462	12.105	-	-	(1.192)	12.375
Depósitos y fianzas operación aviones ILFC (Nota 6)	9.897	798	-	-	(784)	9.911
Otros	3.794	780	(477)	-	(149)	3.948
	398.082	157.671	(99.425)	(125.911)	(32.247)	298.170

Las cantidades incluidas en "Depósitos por adquisición de flota" corresponden a los importes entregados a cuenta de la adquisición de aviones que son susceptibles de reembolso.

El saldo a 31 de diciembre de 2004 de la cuenta "Depósitos por adquisición de flota" incluye los siguientes importes:

Tipo de avión	Miles de euros	
	Aviones en firme	Aviones en Opción/Derecho
A-319	5.935	991
A-320	52.505	1.542
A-321	52.352	1.652
A-340	109.620	2.570
	220.412	6.755

Esta cuenta incluye, igualmente, anticipos a cuenta de la adquisición de motores por importe de 8.762 miles de €.

Por su parte, la columna de "Traspasos" incluye las siguientes partidas:

Miles de euros
Traspasos a inmovilizado material (Nota 6)
Traspasos de inmovilizado en curso (Nota 6)
Traspasos a Inversiones Financieras Temporales (a)
Total

(a) Corresponde a depósitos por aviones que a 31 de diciembre de 2004 están operando con contrato en "interim chárter" (Nota 11).

Las diferencias de cambio por operaciones de cobertura corresponden al saldo neto resultante de la valoración a 31 de diciembre de 2004 de las operaciones de cobertura sobre posiciones patrimoniales a largo plazo (véase Nota 16).

8. ACCIONES PROPIAS

El movimiento del ejercicio en el epígrafe "Acciones propias" del balance de situación a 31 de diciembre de 2004 adjunto es el siguiente:

	Miles de euros
Saldo a 31 de diciembre de 2003	20.066
Altas	25.263
Bajas	(13.368)
Saldo a 31 de diciembre de 2004	31.961

Las acciones propias en poder de la Sociedad a 31 de diciembre de 2004 representan el 1,78% del capital social y totalizan 16.669.560 acciones, con un valor nominal global de 13.002 miles de €, y un precio medio de adquisición de 1,92 € por acción. El saldo de la cuenta "Reserva para acciones propias" a 31 de diciembre de 2004 cubre en su totalidad el valor neto contable de aquéllas, por importe de 31.961 miles de €.

La venta de acciones propias durante 2004, único concepto incluido en el capítulo de bajas del cuadro anterior, ha originado beneficios por importe de 8.991 miles de €, que han sido registrados en el epígrafe "Beneficios en operaciones con acciones propias" de la cuenta de pérdidas y ganancias.

9. EXISTENCIAS

El detalle de este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2004 es el siguiente:

	Miles de euros
Materias primas y otros aprovisionamientos	97.086
Existencias comerciales	671
Productos en curso y semiterminados	6.139
Anticipos a proveedores	2.982
Provisiones	(19.940)
Total	86.938

10. DEUDORES

La composición del epígrafe "Deudores" del balance de situación a 31 de diciembre de 2004 adjunto, es la siguiente:

	Miles de euros
Agencias de pasaje y carga	196.723
Otros clientes por venta y prestación de servicios	105.639
Hacienda Pública deudora (Nota 18)	75.613
Organismos públicos	60.853
Deudores varios	60.728
Compañías aéreas	29.532
Clientes en delegaciones	23.488
Tarjetas de crédito	15.096
Deudores de dudoso cobro	23.739
Provisiones	(30.709)
	560.702

11. INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES

El desglose de este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2004 adjunto es el siguiente:

	Miles de euros
Activos financieros a corto plazo	1.411.249
Depósitos por aviones en interim chárter	65.862
Intereses a cobrar no vencidos	11.244
Depósitos obligaciones convertibles (Nota 15)	9.178
Diferencias de cambio por operaciones de cobertura	1.208
Bonos Iberbond (Nota 7)	1.170
Créditos a Aerolíneas Argentinas, S.A. (Nota 7)	382
Otros depósitos y fianzas a corto plazo	6.805
Otras inversiones financieras temporales	2.551
	1.509.649



La rentabilidad media de las cantidades colocadas en activos financieros a corto plazo, fundamentalmente en Eurodepósitos, Europagarés e Imposiciones a plazo fijo se ha situado, durante el ejercicio 2004, en el 2,23%.

Los depósitos por aviones en interim chárter corresponden a los importes entregados al fabricante de las aeronaves por aviones que provisionalmente están operando con un contrato de "interim chárter" (estas aeronaves son propiedad del fabricante a 31 de diciembre de 2004) y que en los próximos meses serán operados en régimen de propiedad o de arrendamiento operativo, recu-

perando en dicho momento la Sociedad las cantidades entregadas.

Las diferencias de cambio por operaciones de cobertura corresponden al saldo neto resultante de la valoración a 31 de diciembre de 2004 de las operaciones de cobertura sobre posiciones patrimoniales a corto plazo (véase Nota 16).

12. FONDOS PROPIOS

El movimiento habido en los fondos propios de la Sociedad en el ejercicio 2004 ha sido el siguiente:

Concepto	Capital suscrito	Prima de emisión	Reserva de revalorización	Reserva legal	Reservas voluntarias	Reservas acciones propias	Reservas de fusión	Ajuste del capital	Beneficios a euros	Miles de euros
Saldo a 31 de diciembre de 2003	716.833	98.937	38	75.671	216.418	20.066	165	1.201	105.762	-
Distribución del resultado de 2003	-	-	-	10.576	67.893	-	-	-	(105.762)	27.293
Ampliaciones de capital	14.392	7.564	-	-	-	-	-	-	-	-
Reserva para acciones propias	-	-	-	-	(11.895)	11.895	-	-	-	-
Resultado del ejercicio 2004	-	-	-	-	-	-	-	-	185.096	-
Saldo a 31 de diciembre de 2004	731.225	106.501	38	86.247	272.416	31.961	165	1.201	185.096	-

En cualquier evaluación del patrimonio de la Sociedad a 31 de diciembre de 2004, el valor de las acciones propias debería deducirse de la cifra de fondos propios mostrada en el balance de situación adjunto.

Capital social

La Sociedad puso en marcha durante 2001 un plan de opciones sobre acciones dirigido a todos sus empleados. De acuerdo con las condiciones establecidas, una vez concluido el periodo de renuncia, el número de opciones aceptadas finalmente ascendió a 25.291.842, por las que los empleados desembolsaron en concepto de pago a cuenta 0,30 € por opción. El precio de ejercicio de la opción se estableció en 1,19 €, y los empleados podían canjear el 25% de las opciones suscritas en la proporción de una por una en el ejercicio 2003, y el 75% restante por partes iguales en cada una de las siguientes fechas: 3 de febrero de 2004, 3 de junio de 2004 y 3 de octubre de 2004. Llegada cada una de las fechas de ejercicio, los empleados podían optar por posponer el ejercicio de su derecho acumulándolo, siempre que el valor de cotización de la acción en dicha fecha fuese inferior al precio de ejercicio, perdiéndolo en caso contrario.

Para hacer frente a los compromisos adquiridos con los empleados en relación con el plan de opciones sobre acciones descrito, la Sociedad procedió durante 2002 a emitir obligaciones convertibles en acciones.

De acuerdo con las fechas de amortización establecidas, los titulares de las obligaciones convertibles han solicitado en 2004 la conversión de 18.450.574 obligaciones convertibles en 18.450.574 acciones ordinarias de la Sociedad. En consecuencia, la Sociedad ha procedido en 2004 a aumentar su capital social en un importe de 14.392 miles de €, mediante la emisión y puesta en circulación de 18.450.574 acciones ordinarias de 0,78 € de valor nominal con una prima de emisión de 0,41 € por acción.

Por otra parte, titulares de 518.308 obligaciones convertibles no han procedido a solicitar la conversión, y en consecuencia, se han amortizado anticipadamente las obligaciones suscritas al precio de emisión de las mismas (1,19 €).

A 31 de diciembre de 2004, el capital social estaba compuesto por 937.467.468 acciones de 0,78 € de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsa-

das representadas mediante anotaciones en cuenta. A 31 de diciembre de 2004, los accionistas de la Sociedad eran los siguientes:

	Número de acciones	%
BA & AA Holdings, B.V.	91.296.204	9,74
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	91.294.482	9,74
Banco Bilbao Vizcaya		
Argentaria, S.A.	69.209.157	7,38
Compañía de Distribución Integral Logista, S.A.	61.164.780	6,52
Sociedad Estatal de Participaciones Industriales	49.212.526	5,25
Corporación Financiera de Galicia, S.A.	32.404.254	3,46
El Corte Inglés, S.A.	27.387.215	2,92
Otros, incluido personal	515.498.850	54,99
Total	937.467.468	100,00

Con fecha 6 de junio de 2002, la Junta General de Accionistas procedió a la aprobación de un plan de opciones sobre acciones de la Sociedad para Administradores Ejecutivos, determinados Directivos y otro personal de estructura, para ser instrumentado mediante la emisión de obligaciones convertibles en acciones de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Para hacer frente a este nuevo plan de opciones, la Sociedad procedió a emitir en el ejercicio 2003 obligaciones convertibles en acciones; el precio de ejercicio de las opciones quedó establecido en 1,62 €, de acuerdo con las condiciones fijadas por la Junta General de Accionistas (Nota 15). Las 16.995.400 opciones suscritas podrán ser canjeadas en diversas fechas comprendidas entre el 26 de abril de 2005 y el 25 de abril de 2008. Adicionalmente, la Sociedad ha aprobado un Plan de un millón de opciones sobre acciones dirigido al Presidente del Consejo.

Prima de emisión

El texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas permite expresamente la utilización del saldo de la prima de emisión para ampliar el capital y no establece restricción específica alguna en cuanto a la disponibilidad de dicho saldo.



Reserva legal

De acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, debe destinarse una cifra igual al 10% del beneficio del ejercicio a la reserva legal, hasta que ésta alcance, al menos, el 20% del capital social.

La reserva legal podrá utilizarse para aumentar el capital en la parte de su saldo que exceda el 10% del capital ya aumentado. Salvo para la finalidad mencionada anteriormente, y mientras no supere el 20% del capital social, esta reserva sólo podrá destinarse a la compensación de pérdidas y siempre que no existan otras reservas disponibles suficientes para este fin.

Diferencia por ajuste del capital a euros

Como consecuencia de la redenominación del capital social a euros aprobada por el Consejo de Administración en 1999, se generó una diferencia por redondeo que obligó a reducir el capital social y a generar una reserva de carácter indisponible de acuerdo con la legislación vigente.

13. PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS

El movimiento registrado en el ejercicio 2004 en este epígrafe del balance de situación adjunto ha sido el siguiente:

	Saldo a 31-12-03	Adiciones o dota- ciones	Aplica- ciones	Traspasos	Recupe- raciones	Saldo a 31-12-04	Miles de euros
Provisiones para pensiones (Nota 4-h)	36.395	3.220	(10.196)	1.001	-	30.420	
Provisiones para obligaciones con el personal (Nota 4-h)	487.529	67.731	(13.172)	(25.711)	-	516.377	
Provisión para grandes reparaciones (Nota 4-b)	104.906	24.582	(13.054)	(33.742)	(6.500)	76.192	
Provisión para responsabilidades (Nota 4-j)	618.661	151.997	(129.872)	(12.100)	(10.931)	617.755	
	1.247.491	247.530	(166.294)	(70.552)	(17.431)	1.240.744	

Las adiciones a los epígrafes "Provisiones para pensiones" y "Provisiones para obligaciones con el personal" se corresponden con los devengos de 2004 del coste de personal y rendimientos financieros de los fondo (véase Nota 4-h), y se recogen en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 en los epígrafes "Gastos de personal" por importes de 1.946 miles de € y 50.667 miles de €, respectivamente y "Gastos financieros y asimilados" por importes de 1.274 miles de € y 17.064 miles de €, respectivamente.

Los traspasos de la "Provisión para grandes reparaciones" se desglosan como sigue:

	Miles de euros
Traspasos a:	
Inmovilizado Inmaterial (Nota 5)	7.939
Inmovilizado Material (Nota 6)	25.803
Total	33.742

El saldo a 31 de diciembre de 2004 del epígrafe "Provisión para responsabilidades" incluye 393.883 miles de € correspondientes al importe estimado de acuerdo con los estudios actuariales realizados por expertos independientes de los pagos futuros para atender los compromisos asumidos con el personal jubilado anticipadamente de acuerdo con las condiciones previstas en el plan de rejuvenecimiento de plantilla puesto en marcha en 2000 (788 personas a 31 de diciembre de 2004) y el expediente de regulación de empleo voluntario aprobado en 2001 (3.919 empleados).

Las dotaciones efectuadas para cubrir los pasivos derivados de la extensión y actualización del Expediente de Regulación de Empleo en el ejercicio 2004 han ascendido a 105.752 miles de € (véase Nota 19-i). Durante 2004 se han acogido al Expediente de Regulación de Empleo 831 empleados.

El importe restante de las dotaciones a la provisión para responsabilidades del ejercicio 2004, que también se han registrado con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta (véase Nota 19-i), corresponde al importe previsto para hacer frente a reparaciones no previstas de motores de aeronaves en arrendamiento operativo (véase Nota 6) y a otras responsabilidades probables de diversa naturaleza.

Por su parte, las aplicaciones corresponden, fundamentalmente y entre otros conceptos, a pagos efectuados durante el ejercicio 2004 derivados de los planes de bajas descritos anteriormente y otros pagos; y las recuperaciones se derivan, fundamentalmente, de determinados litigios resueltos finalmente a favor de la Sociedad.

14. DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO

La composición de las deudas con entidades de crédito de la Sociedad a 31 de diciembre de 2004, correspondientes a préstamos y operaciones en arrendamiento financiero (véase Nota 5), de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

Deuda	Divisa	Deudas con vencimiento en					Años siguientes
		2005	2006	2007	2008	2009	
En euros:							
Principal		29.169	23.692	148.263	32.930	40.778	55.152
Intereses		16.767	13.719	12.722	4.620	2.665	4.053
En divisa:							
Principal	Dólar USA	-	-	-	-	-	27.079
Intereses	Dólar USA	45	53	53	53	53	9.227
		45.981	37.464	161.038	37.603	43.496	95.511



La Sociedad tiene contratadas líneas de crédito cuyo límite asciende a 260 millones de €. El disponible a 31 de diciembre de 2004 asciende a 259.650 miles de €.

Durante 2004, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 4,45% para los préstamos en euros y del 3,88%, para los préstamos en moneda extranjera, estando varios de ellos referenciados al Euribor o Libor, respectivamente.

15. EMISIÓN DE OBLIGACIONES CONVERTIBLES

Tal como se describe en la Nota 12, la Sociedad procedió en el ejercicio 2003 a la emisión de obligaciones convertibles en acciones, en la proporción de una por una, de 1,62 € de valor nominal cada una, por un importe total de 27.532 miles de €, registrada en los epígrafes "Acreedores a largo plazo-Emisión de obligaciones convertibles" y "Acreedores a corto plazo-Emisión de obligaciones convertibles" en función de su vencimiento.

Las principales características de esta emisión de obligaciones son las siguientes:

1. Tipo de interés: Euribor a tres meses más un diferencial.
2. Vencimientos: 26 de abril de 2005, 10 de septiembre de 2005, 10 de marzo de 2006, 10 de septiembre de 2006, 10 de marzo de 2007, 10 de septiembre de 2007, 25 de abril de 2008.
3. Garantías: La Sociedad ha constituido un depósito indisponible por un importe equivalente a la suscripción realizada (véanse Notas 7 y 11).

16. GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS

Con la finalidad de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio de combustible en sus resultados, IBERIA mantiene un programa de gestión de estos riesgos a medio plazo, de acuerdo con las directrices marcadas y el horizonte temporal previsto en el Plan Director.

Riesgo tipo de cambio

Coberturas de posiciones de balance a 31 de diciembre de 2004:

Subyacente	Divisa	Importe (MM Divisa)	Tipo de cobertura	Nominal (MM Divisa)
Préstamo a Sociedades Iberbus	USD	198	Cross Currency Swap	198
Anticipos Flota y Motores	USD	315	Cross Currency Swap	231
			Fx Forward	84
Fianzas	USD	30	Cross Currency Swap	30
Interim chárter/Aviones	USD	239	Fx Forward	239
Total	USD	782		782

Coberturas de flujos a 31 de diciembre de 2004:

Subyacente	Divisa	Importe (MM Divisa)	Tipo de cobertura	Nominal (MM Divisa)				
				2005	2006	2007	2008	2009
Gastos en divisa	USD	(920)	Cross Currency Swaps	177	177	158	105	79
			Opciones:					
			USD Call vendidas	(15)	-	-	-	-
			USD Call compradas	40	-	-	-	-
			USD Put vendidas	43	-	-	-	-
			Fx Forward	568	-	-	-	-
Ingresos en divisa	GBP	95	Opciones:					
			GBP Call vendidas	(23)	-	-	-	-
			GBP Put compradas	(18)	-	-	-	-
			GBP Put vendidas	4	-	-	-	-
			Fx Forward	(19)	-	-	-	-
	CHF	104	Cross Currency Swaps	(12)	-	-	-	-
			Fx Forward	(34)	-	-	-	-
Entrada flota	USD	(352)	Opciones:					
			USD Call vendidas	(40)	-	-	-	-
			USD Call compradas	257	109	-	-	-
			USD Put vendidas	277	109	-	-	-
			Fx Forward	75	-	-	-	-

Los precios medios de las estructuras flexibles de opciones son los siguientes: USD Put vendidas 1,2518 USD/EUR, USD Call compradas 1,1719 USD/EUR, y USD Call vendidas 1,1690 USD/EUR. Por su parte, el precio medio de las opciones GBP Call vendidas es 0,6596 GBP/EUR, de las GBP Put compradas es 0,6885 GBP/EUR, y de las GBP Put vendidas es 0,7165 GBP/EUR. Los Fx Forward de compra

de USD están contratados a un tipo de cambio medio 1,3045 USD/EUR, los de venta de GBP a un tipo medio de 0,6983 GBP/EUR y los de venta de CHF a un tipo medio de 1,5106 CHF/EUR.

Riesgo de tipo de interés

Coberturas posiciones de balance a 31 de diciembre de 2004:

Importe (M Divisa)	IBERIA	IBERIA	Nominal a 31-12-04*	Nominal a 31-12-05*	Nominal a 31-12-06*	Nominal a 31-12-07*	Nominal a 31-12-08*
Cross Currency Swaps							
De flotante a flotante	Recibe EUR	Paga USD	459.264	157.824	146.774	122.922	40.056

*Los importes figuran en la divisa en la que la Sociedad paga.

Importe (M Divisa) Instrumento	Divisa	Nominal a 31-12-04	Nominal a 31-12-05	Nominal a 31-12-06
Interest Rate Swaps				
De fijo a flotante (1)	EUR	56.282	51.261	49.141

(1) IBERIA paga t/i flotante y recibe t/i fijo.

Coberturas de flujos a 31 de diciembre de 2004

Importe (M Divisa) Instrumento	IBERIA	IBERIA	Nominal a 31-12-04*	Nominal a 31-12-05*	Nominal a 31-12-06*	Nominal a 31-12-07*	Nominal a 31-12-08*
Cross Currency Swaps:							
De fijo a flotante	Recibe USD	Paga EUR	57.636	-	-	-	-
De flotante a fijo	Recibe USD	Paga EUR	674.952	582.277	538.130	317.658	201.244
	Recibe EUR	Paga CHF	90.621	-	-	-	-
De flotante a flotante	Recibe USD	Paga EUR	856.024	597.368	473.641	332.747	162.636
	Recibe USD	Paga CHF	113.043	-	-	-	-
	Recibe EUR	Paga CHF	75.522	-	-	-	-
De fijo a fijo	Recibe USD	Paga EUR	185.068	175.640	164.374	33.601	30.140

(*) Los importes figuran en la divisa en la que IBERIA paga.

Importe (M Divisa) Instrumento	Divisa	Nominal a 31-12-04	Nominal a 31-12-05	Nominal a 31-12-06
Interest Rate Swaps:				
De flotante a fijo (1)	USD	369.428	146.244	137.981
De fijo a flotante (2)	EUR	154.241	-	-
Interest Rate Swap + Collar:				
De flotante a flotante	USD	96.120	87.840	-

(1) IBERIA paga t/i fijo y recibe t/i flotante.

(2) IBERIA paga t/i flotante y recibe t/i fijo.

Los tipos de interés fijos medios de las coberturas de tipo de interés son: euro 3,78%, dólar 3,37% y franco suizo 2,43%.

Por otro lado, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene concertadas operaciones de intercambio de tipo de interés realizadas en el marco interno de

las estructuras de Leasing Operativo Japonés (JOL) por un importe nocional de 578 millones de dólares a 31 de diciembre de 2004.

Riesgo de combustible

Subyacente	Commodity	Volumen (Tm)	Cobertura	Nominal (Tm)
Consumo de combustible de aviación (Tm)	JET Kero CIF-NWE	2.237.309	Swaps	1.350.000

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha mantenido hasta la fecha la política de cubrir directamente el precio del queroseno, y emplea para ello una combinación de herramientas financieras. Las coberturas vivas a 31 de diciembre de 2004 permiten a la Sociedad fijar, para el volumen cubierto, un precio promedio equivalente del Brent en 37,5 dólares por barril para el primer semestre del año 2005 y de 42 dólares por barril para el segundo semestre del mismo año.

17. SALDOS Y TRANSACCIONES CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS

La composición de los saldos deudores y acreedores con empresas del Grupo IBERIA y asociadas a 31 de diciembre de 2004 es la siguiente:

Sociedad	Saldos deudores a corto plazo	Saldos acreedores a corto plazo	Miles de euros
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	-	2.267	
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	6.811	415	
Iberia Tecnología, S.A.	115	1.082	
Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.	1.543	307	
Cargosur, S.A.	-	2.455	
Amadeus Group	4.435	-	
Binter Finance, B.V.	8.676	-	
Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (a)	-	2.473	
Iberamérica Aerospace LLC	3.028	18	
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	1	4.281	
Otros	55	1.034	
	24.664	14.332	

(a) La Sociedad tiene registrado un saldo deudor a corto plazo por un importe de 29.302 miles de € con Venezolana Internacional de Aviación, S.A. que se encuentra totalmente provisionado.

Las principales operaciones efectuadas por la Sociedad con empresas del Grupo y asociadas durante el ejercicio 2004 son las siguientes:

Sociedad	Servicios prestados	Ingresos financieros y dividendos	Servicios recibidos	Miles de euros
				Gastos financieros
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	18.397	265	2.572	-
Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.	12.049	3.314	229	-
Amadeus Group	31.042	6.604	111.333	-
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	97	-	3.460	-
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	90	136	31.322	-
Binter Finance, B.V.	38	-	272	-
Otras	143	204	-	100



“Amadeus Group” factura a la Sociedad por las reservas de billetes efectuadas en su sistema y, adicionalmente, la Sociedad percibe una comisión por cada billete emitido por ella a través de dicho sistema.

Los servicios prestados a SAVIA corresponden, fundamentalmente, al canon por la licencia de explotación de la marca, servicios informáticos y alquileres.

Por su parte, los servicios prestados a Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. corresponden a transporte de carga.

18. SITUACIÓN FISCAL

Los epígrafes “Deudores” y “Otras deudas no comerciales” del balance de situación a 31 de diciembre de 2004 adjunto incluyen los saldos deudores y acreedores, respectivamente, con Administraciones Públicas y cuya composición es la siguiente:

	Miles de euros
Saldos deudores (Nota 10):	
Impuesto anticipado	37.193
Haciendas Públicas extranjeras deudoras	2.610
Hacienda Pública deudora por el Impuesto sobre el Valor Añadido	1.409
Hacienda Pública deudora por otros conceptos	34.401
	75.613
Saldos acreedores:	
Hacienda Pública acreedora por el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	29.884
Hacienda Pública acreedora por tasas de salida y seguridad de Aeropuertos	22.202
Haciendas Públicas extranjeras acreedoras	26.506
Seguridad Social acreedora	41.369
Otros saldos acreedores	660
	120.621

El Impuesto sobre Sociedades se calcula en función del resultado económico o contable, que no necesariamente ha de coincidir con el resultado fiscal, entendido éste como la base imponible del impuesto.

Desde el 1 de enero de 2002 la Sociedad tributa (como sociedad dominante) bajo el régimen de consolidación fiscal recogido en el Capítulo VII del Título VII del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D. Legislativo 2/2004 de 5 de marzo).

La conciliación del resultado contable del ejercicio 2004 con la base imponible del Impuesto de Sociedades es como sigue:



	Aumento	Disminución	Importe
Beneficio contable del ejercicio (antes de impuestos)			242.438
Diferencias permanentes	913	(1.267)	(354)
Diferencias temporales:			
Con origen en el ejercicio	206.872 (a)	(1.367)	205.505
Con origen en ejercicios anteriores	74	(227.286) (b)	(227.212)
Base imponible (resultado fiscal)	-	-	220.377

(a) Este importe corresponde, en su mayor parte, a dotaciones de provisiones para pensiones y otras obligaciones con el personal, así como beneficios diferidos por créditos memorándum.

(b) Este importe corresponde, fundamentalmente, a aplicaciones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores para pensiones y otras obligaciones con el personal, así como de otras provisiones para riesgos y gastos y la aplicación de beneficios por créditos memorándum.

El importe registrado en el epígrafe "Impuesto sobre Sociedades" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 adjunta corresponde a:

Pérdida/(Beneficios)	Miles de euros
Aplicación del tipo impositivo del 35% a los beneficios contables ajustados por las diferencias permanentes	84.729
Más/(Menos):	
Deducciones en la cuota	(27.761)
Regularización Impuesto sobre Sociedades 2003	(7.504)
Otros	7.878
Impuesto sobre Sociedades	57.342

Las regularizaciones al Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2003 corresponden fundamentalmente a determinadas deducciones no contabilizadas en la previsión del impuesto. El epígrafe "Otros" incluye, fundamentalmente, la regularización de los impuestos anticipados cuyo periodo de recuperación estimado excede los 10 años de acuerdo con las normas contables españolas.

Los créditos y débitos impositivos se han registrado, en función de su fecha de recuperación, en los epígrafes "Deudores", "Deudores a largo plazo" y "Otras deudas" del balance de situación a 31 de diciembre de 2004 adjunto y ofrecen el siguiente detalle:

	Miles de euros					
	Deudores			Otras deudas		
	A corto plazo	A largo plazo	Total	A corto plazo	A largo plazo	Total
Diferencias temporales originadas en el ejercicio	-	64.527	64.527	-	478	478
Diferencias temporales pendientes de aplicar originadas en ejercicios anteriores	37.193	215.223	252.416	-	2.205	2.205
Total	37.193	279.750 (*)	316.943	-	2.683	2.683

(*) Corresponde fundamentalmente a impuestos anticipados derivados de las provisiones dotadas para atender a las obligaciones con el personal y otras provisiones.

El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a largo plazo a 31 de diciembre de 2004 es el siguiente:

Año de recuperación	Miles de euros
2006	42.300
2007	42.300
2008 y siguientes	195.150
	279.750

Los Administradores de la Sociedad estiman que la totalidad de estos créditos se recuperarán en un plazo no superior a diez años.

La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar las inversiones y las aportaciones a mutualidades. La Sociedad se ha acogido a determinados beneficios fiscales por dichos concep-

tos, teniendo previsto aplicar deducciones por importe de 3.701 miles de € en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2004.

La Sociedad ha previsto aplicar en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2004 deducciones por doble imposición interna e internacional por importe de 7.080 miles de €.

Durante el ejercicio 2004, la Sociedad ha reinvertido 124.869 miles de € correspondientes al importe obtenido en la venta de activos generando una deducción de 16.980 miles de €. En los últimos ejercicios los importes reinvertidos y las deducciones correspondientes son los siguientes:

	Miles de euros	
	Reinversión	Deducción
2001	13.818	1.224
2002	72.794	4.423
2003	31.516	4.822
2004	124.869	16.980

Como consecuencia de sucesivas inspecciones, las autoridades tributarias incoaron determinadas actas, firmadas en disconformidad y recurridas por la Sociedad, correspondientes a los ejercicios 1993 a 1997 (principalmente Impuesto sobre el Valor Añadido y retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas).

Asimismo, la Sociedad ha recurrido las actas incoadas en relación con el Arancel de Aduanas correspondiente a 1998 (segundo semestre), 1999 y 2000 (cinco primeros meses).

Igualmente, en relación con Aviación y Comercio, S.A. (entidad absorbida por la Sociedad en el ejercicio 2000) están pendientes de resolución los recursos planteados ante las actas levantadas por la inspección sobre las liquidaciones presentadas respecto a algunos impuestos de los ejercicios 1989 y 1990, 1993 y 1994, 1996, 1997 y 1998.

Los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que de la resolución de los distintos recursos antes mencionados se deriven pasivos adicionales a los registrados en las cuentas anuales del ejercicio 2004.

Asimismo, en relación con los ejercicios sujetos a una eventual inspección, 2000 a 2004 para el Impuesto sobre Sociedades, y 2001 a 2004 para el resto de impuestos aplicables a la Sociedad, los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que se incurra en riesgos con impacto significativo en las cuentas anuales.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 93 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D. Legislativo 4/2004 de 5 de marzo), se hace constar que la información relativa a la fusión de la Sociedad con Aviación y Comercio, S.A. se incluyó en la Nota 19 de la Memoria correspondiente al ejercicio 2000. En el presente ejercicio se ha efectuado una aportación no dineraria a Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L. respecto de la cual, y conforme al artículo 84 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, se ha renunciado a parte de los beneficios fiscales.

19. INGRESOS Y GASTOS

a) Importe neto de la cifra de negocios

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a la actividad de la Sociedad en el ejercicio 2004 es como sigue:

Por actividades	Miles de euros
	2004
Ingresos por pasaje (a)	3.757.803
Ingresos por carga	240.284
Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuerto)	302.435
Asistencia técnica a compañías aéreas	112.435
Otros ingresos	110.937
	4.523.894

(a) Incluye otros ingresos (recuperación de billetes pendientes de utilización, acuerdos comerciales, etc.) por importe de 325.663 miles de € en 2004.

La Sociedad es el primer operador en territorio nacional de servicios de handling en virtud de la adjudicación del contrato a través de concurso público convocado en su día por Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea. El vencimiento de dicho contrato tuvo lugar en marzo de 2003, estando pendiente la convocatoria de un nuevo concurso público por parte de Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea.

La distribución por redes de los ingresos por pasaje es la siguiente:

Red	Millones de euros
	2004
Doméstico	1.262
Medio radio	1.063
Largo radio	1.107
	3.432

b) Otros ingresos de explotación

El desglose por conceptos de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 adjunta es como sigue:

Conceptos	Miles de euros
	2004
Ingresaos por comisiones	111.407
Ingresaos por cánones	8.476
Ingresaos por alquileres	10.423
Imputación de ingresos diferidos	19.950
Otros ingresos diversos	65.467
	215.723

Los ingresos por comisiones recogen fundamentalmente las comisiones cobradas por la venta de billetes volados por otras compañías aéreas, las comisiones resultantes del acuerdo de franquicia con Air Nostrum y las comisiones obtenidas por los acuerdos firmados con Mundicolor y Touroperador Viva Tours, S.A.

c) Beneficios en enajenación de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control

La composición del saldo del epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado y cartera de control" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 adjunta, es la siguiente:

	Miles de euros
Enajenación de edificio en Barcelona (Nota 6)	28.599
Enajenación Iber-Swiss Catering, S.A. y Touroperador Viva Tours, S.A. (Nota 7)	19.942
Enajenación marca Viva Tours (Nota 5)	15.000
Enajenación otro inmovilizado material (simuladores de vuelo)	21.338
Otros	10.393
	95.272

d) Ingresos extraordinarios

La composición del saldo del epígrafe "Ingresos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 adjunta, es la siguiente:

	Miles de euros
Aplicación ingresos a distribuir en varios ejercicios (Nota 4-g)	24.575
Recuperación de provisiones para responsabilidades (Nota 13)	10.931
Recuperación de Provisión para Grandes Reparaciones (Nota 13)	6.500
Recuperación otras provisiones	8.000
Otros	8.024
	58.030

La cuenta "Recuperación otras provisiones" incluye el ingreso derivado de ajustar el pasivo originado por la valoración a 31 de diciembre de 2004 de los puntos de la tarjeta "Iberia Plus" pendientes de redención.

e) Ingresos y beneficios de otros ejercicios

Como consecuencia de la próxima puesta en explotación de nuevos sistemas de información para la gestión de los billetes vendidos pendientes de utilización, la Sociedad ha realizado una estimación de los saldos por anticipos de clientes por billetes y documentos de tráfico que estaban pendientes de regularización por diferentes motivos, procediendo a su reconocimiento como ingresos en 2004 en este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias junto con otros importes de menor cuantía.

f) Aprovisionamientos

El epígrafe "Aprovisionamientos" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 adjunta, presenta la siguiente composición:

Conceptos	Miles de euros
	2004
Combustible de aviones	653.518
Repuestos para la flota aérea	154.932
Material de mayordomía	22.694
Otros aprovisionamientos	18.448
	849.592

La línea "Repuestos para la flota aérea" incluye los inicialmente registrados en el inmovilizado, que han sido incorporados, en sustitución de otros, a los aviones correspondientes durante el ejercicio y cuyo valor neto contable en el momento de su incorporación se reconoce como gasto bajo este epígrafe en la cuenta de pérdidas y ganancias.

El gasto por combustible en el ejercicio 2004 ha ascendido a 730.030 miles de €. Las operaciones de futuros relacionadas han disminuido este gasto en 76.512 miles de €.

g) Plantilla y gastos de personal

La composición del saldo del epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 adjunta, es la siguiente:

	Miles de euros
	2004
Sueldos, salarios y asimilados	1.068.678
Cargas sociales	343.129
	1.411.807

El número de empleados, medido en términos de plantilla media, por categoría profesional durante el ejercicio 2004, ha sido el siguiente:

Número de empleados 2004	
Tierra:	
Grupo Superior de Gestores y Técnicos	1.281
Cuerpo General Administrativo	6.541
Otros	10.434
	18.256
Vuelo:	
Pilotos	1.929
Oficiales técnicos de vuelo	70
Tripulantes de cabina de pasajeros	4.422
	6.421
	24.677

h) Otros gastos de explotación

La composición de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 adjunta, es la siguiente:

	Miles de euros
	2004
Gastos comerciales	342.406
Alquiler flota aérea (Nota 6):	
Dry lease (a)	348.017
Wet lease (a)	15.525
Carga	15.317
Otros	5.545
Servicios de tráfico aéreo	359.145
Gastos de escala	41.162
Gastos de incidencias	16.895
Tasas de navegación	270.533
Mantenimiento de flota aérea (b)	117.163
Otro mantenimiento	33.667
Gastos sistema de reservas	130.347
Servicios a bordo	68.967
Otros alquileres (c)	71.856
Otros (d)	267.049
	2.103.594

(a) El gasto por alquiler de la flota ha ascendido en el ejercicio 2004 a 319.926 miles de €. Las operaciones por coberturas de tipo de interés y de tipo de cambio relacionadas han dado lugar a un incremento de este gasto por importe de 43.616 miles de €.

(b) Incluye los gastos de mantenimiento subcontratados y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones.

(c) Incluye los gastos de alquiler de bodegas que ascienden a 3.950 miles de €.

(d) Los honorarios relativos a servicios de auditoría de cuentas prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades del Grupo por el auditor principal, así como por otras entidades vinculadas al mismo durante el ejercicio 2004 han ascendido a 407 miles de €.

Por otra parte, los honorarios relativos a otros servicios profesionales prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades del grupo por el auditor principal y por otras entidades vinculadas al mismo ascendieron en el ejercicio 2004 a 230 miles de €.



i) Gastos extraordinarios

La composición del saldo del epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 adjunta, es la siguiente:

	Miles de euros
Dotaciones por ampliación del Expediente de Regulación de Empleo (Nota 13)	105.752
Provisiones flota (Nota 6)	16.099
Dotaciones a la provisión para responsabilidades (Nota 13)	43.582
Otros gastos extraordinarios	4.349
Total	169.782

20. RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

El importe de las remuneraciones devengadas por todos los conceptos en el curso del ejercicio 2004 por los miembros del Consejo de Administración presenta el siguiente detalle.

	Miles de euros
Retribuciones Consejo	
Asignación fija	660
Compensación económica por asistencia a sesiones	516
Retribuciones en especie	53
Total retribuciones	1.229

Por otra parte, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha incurrido en gastos relacionados con el desempeño de las funciones de sus administradores no ejecutivos por importe de 10 miles de €.

Adicionalmente, la retribución a los Administradores Ejecutivos en el ejercicio 2004 presenta el siguiente detalle:

	Miles de euros
Administradores Ejecutivos	
Retribuciones fijas	1.002
Retribuciones variables	576
Retribuciones en especie	98

El importe correspondiente a Seguridad Social, seguros y otros gastos registrados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. derivados de las actividades desarrolladas por los Administradores Ejecutivos ha ascendido a 464 miles de €.

Durante el ejercicio 2004 no se ha concedido anticipo o crédito alguno a los miembros del Consejo de Administración, no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.

21. DETALLE DE PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES CON ACTIVIDADES SIMILARES Y REALIZACIÓN POR CUENTA PROPIA O AJENA DE ACTIVIDADES SIMILARES POR PARTE DE ADMINISTRADORES

De conformidad con lo establecido en el artículo 127 ter. 4 de la Ley de Sociedades Anónimas, introducido por la Ley 26/2003, de 17 de julio, por la que se modifica la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, y el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, con el fin de reforzar la transparencia de las sociedades anónimas cotizadas, se indica a continuación la realización por cuenta propia o ajena, de actividades realizadas por los distintos miembros del Consejo de Administración, del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.:

Nombre	Actividad	Tipo de régimen	Sociedad	Cargo/Función
Roger Maynard	Transporte aéreo	Cuenta ajena	British Airways	Director de Alianzas e Inversiones
	Transporte aéreo	Cuenta ajena	British Airways Citiexpress	Chairman
Lord Garel-Jones	Handling	Cuenta ajena	Acciona	Consejero

Asimismo, y de acuerdo con el texto mencionado anteriormente, se indica que el único miembro del Consejo de Administración que participa en el capital de sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es D. Roger Maynard que posee 4.545 acciones de British Airways.

Por último, los miembros del Consejo de Administración (o personas que actúen por su cuenta), no han realizado ni con Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ni con otras sociedades del Grupo IBERIA, operaciones ajenas al tráfico ordinario de las sociedades ni operaciones en condiciones distintas a las habituales del mercado.

22. INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

En el marco de su política ambiental, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha continuado desarrollando durante 2004 diversas actividades y proyectos con el fin de garantizar una correcta gestión de sus principales impactos sobre el entorno derivados del conjunto de la actividad de transporte aéreo.

A lo largo del ejercicio 2004 la Sociedad ha incurrido en gastos de naturaleza medioambiental por importe de 2.773 miles de €, según el siguiente detalle:

	Miles de euros
Reparaciones, conservación y transportes medioambientales	1.041
Servicios técnicos ambientales	550
Patrocinio, publicaciones y otros gastos medioambientales	124
Gastos de personal asociados a gestión ambiental	869
Tributos medioambientales	189
Total	2.773

Por otra parte, los activos de naturaleza medioambiental, que incluyen depuradoras, almacenes de residuos peligrosos, sistemas de filtros y recarga de gases, infraestructuras para la recirculación de aguas, entre otros, presentan un coste de adquisición de 50.622 miles de € y una amortización acumulada de 20.498 miles de € a 31 de diciembre de 2004.

En lo referente a la flota, la compañía mantiene una política de renovación de flota, en la que el medio ambiente es un aspecto relevante a tener en cuenta (minimización del impacto acústico y atmosférico). En este sentido, la Sociedad continúa incorporando nuevos modelos que reducen el consumo de combustible en torno al 20% frente a aviones de generaciones anteriores. Así, en 2004 se incorporaron tres aviones de la flota A-340/600 para el largo radio y se han retirado dos B-747; los restantes B-747 dejarán de operar a lo largo del ejercicio 2005 y en lo referente al medio radio, se adquirieron tres A-321 y dos A-319, retirando también cuatro B-757.

En cuanto a las operaciones tierra, la certificación del Sistema de Gestión Ambiental ISO 14001:1996 en la actividad de mantenimiento de aeronaves llevada a cabo en las instalaciones de Madrid es la principal novedad del ejercicio.

Por lo que respecta a las posibles contingencias que en materia medioambiental pudieran producirse, la Sociedad considera que éstas se encuentran suficientemente cubiertas con las pólizas de seguro de responsabilidad civil que tiene suscritas, así como con las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada.

23. CUADROS DE FINANCIACIÓN DE LOS EJERCICIOS 2004 Y 2003

A continuación, se presentan los cuadros de financiación de la Sociedad correspondientes a los ejercicios 2004 y 2003:

APLICACIONES	Miles de euros	
	2004	2003
Gastos de establecimiento	238	81
Adquisiciones de inmovilizado:		
Inmovilizaciones inmateriales	16.651	25.616
Inmovilizaciones materiales	332.037	204.426
Inmovilizaciones financieras en empresas del Grupo y asociadas	805	802
Otras inversiones financieras	178.658	228.570
Gastos a distribuir en varios ejercicios	11.669	2.401
Dividendos efectivos	27.293	35.608
Cancelación o traspaso a corto plazo de deudas a largo plazo:		
Préstamos	44.145	47.502
De otras deudas	20	5.885
Provisión para grandes reparaciones	-	5.912
Provisiones para pensiones	10.196	10.861
Provisiones para obligaciones con el personal	13.172	13.453
Provisión para responsabilidades	115.180	70.836
Total aplicaciones	750.064	651.953
Exceso de orígenes sobre aplicaciones (aumento del capital circulante)	175.630	112.147

ORÍGENES	Miles de euros	
	2004	2003
Recursos procedentes de las operaciones	559.153	536.551
Ampliación de capital	21.956	5.388
Deudas a largo plazo:		
De otras empresas	3.336	3.511
Enajenación de inmovilizaciones materiales e inmateriales	226.959	168.500
Enajenación de inmovilizaciones financieras	25.221	14.579
Cancelación anticipada o traspaso a corto plazo de otras inversiones financieras:		
Otras inversiones financieras	82.233	31.014
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.384	4.209
Impuesto diferido a largo plazo	452	348
Total orígenes	925.694	764.100
Exceso de aplicaciones sobre orígenes (disminución del capital circulante)	-	-

VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE	Miles de euros			
	2004	Disminución	2003	Disminución
	Aumento		Aumento	
Acciones propias	11.895	-	-	11.830
Existencias	11.219	-	-	13.295
Deudores	29.536	-	10.050	-
Acreedores a corto plazo	-	29.632	-	21.680
Inversiones financieras temporales	162.541	-	148.737	-
Tesorería	187	-	5.191	-
Ajustes por periodificación activos	-	10.116	-	5.026
Total	215.378	39.748	163.978	51.831
Variación del capital circulante	175.630	-	112.147	-



La conciliación entre los resultados contables y los recursos procedentes de las operaciones es la siguiente:

	Miles de euros	
	2004	2003
Beneficio contable	185.096	105.762
Más/(Menos):		
Dotaciones a las amortizaciones y provisiones de inmovilizado	199.228	202.549
Dotaciones a las provisiones para riesgos y gastos	247.530	151.284
Gastos derivados de intereses diferidos y de gastos amortizables	27.067	30.924
Crédito impositivo recuperable a largo plazo	23.939	47.878
Diferencias de cambio netas, procedentes del largo plazo	33.622	5.968
Diferencias de cambio netas, por actualización del inmovilizado	-	72.666
Ingresos derivados de ingresos diferidos	(45.296)	(17.613)
Resultados netos en la enajenación de inmovilizado	(81.541)	(11.014)
Recuperación de excesos de provisiones y amortizaciones	(30.492)	(51.853)
	559.153	536.551



Informe de Gestión

PRINCIPALES PARÁMETROS

IBERIA	2004	2003	% s/a.a.
Resultados (millones de euros)			
Ingresos de explotación	4.739,6	4.550,8	4,1
BAIIAR (EBITDAR)	754,2	681,7	10,6
Resultados de explotación	186,6	139,2	34,1
Resultados antes de impuestos	242,4	148,8	62,9
Resultados netos del ejercicio	185,1	105,8	75,0
Resultados netos por acción (cént. de euros) (1)	19,74	11,51	71,5
Dividendos por acción (cént. de euros) (1)	5,0	3,0	66,7
Tráfico de pasajeros: producción e ingresos			
AKO (millones)	61.058	56.145	8,8
PKT (millones)	45.924	42.100	9,1
Coeficiente de ocupación (%)	75,2	75,0	0,2 p.
Ingresos de pasaje (millones de euros)	3.432,1	3.356,8	2,2
Ingreso medio por PKT (cént. de euros)	7,47	7,97	(6,3)
Magnitudes y ratios financieros			
Fondos propios (millones de euros)	1.414,9	1.235,1	14,6
Endeudamiento neto de balance (millones de euros) (2)	(1.138,1)	(925,6)	23,0
Margen EBITDAR (%)	15,9	15,0	0,9 p.
Margen resultado de explotación (%)	3,9	3,1	0,8 p.
Margen resultado neto del ejercicio (%)	3,9	2,3	1,6 p.
Ingresa explotación por AKO (cént. de euros)	7,76	8,11	(4,3)
Coste explotación por AKO (cént. de euros)	7,46	7,86	(5,1)
Coste explotación ex-fuel por AKO (cént. de euros)	6,39	6,87	(7,0)
Recursos			
Plantilla media equivalente	24.677	24.441	1,0
Productividad (miles de AKO por empleado)	2.474	2.297	7,7
Flota operativa a 31 de diciembre	154	149	3,4
Utilización de la flota propia (H.B. por avión y día)	9,10	8,78	3,6
GRUPO IBERIA			
Resultados (millones de euros)			
Ingresos de explotación	4.805,4	4.619,3	4,0
BAIIAR (EBITDAR)	766,9	700,7	9,4
Resultados de explotación	203,3	160,7	26,5
Resultados antes de impuestos	283,2	201,7	40,4
Resultados consolidados del ejercicio	220,0	145,9	50,8
Resultados atribuidos a la Sociedad dominante	218,4	143,6	52,1
Magnitudes y ratios financieros			
Fondos propios (millones de euros)	1.645,8	1.432,8	14,9
Endeudamiento neto de balance (millones de euros) (2)	(1.162,3)	(938,5)	23,8
Margen EBITDAR (%)	16,0	15,2	0,8 p.
Margen resultado de explotación (%)	4,2	3,5	0,7 p.
Margen resultados consolidados (%)	4,6	3,2	1,4 p.

(1) Número de acciones a 31 de diciembre: 937.467.468 en 2004; 919.016.894 en 2003.

(2) Importe en negativo significa disponibilidades líquidas superiores a la deuda remunerada (sin incluir los intereses del arrendamiento financiero).

1. HECHOS RELEVANTES

IBERIA registró unos beneficios consolidados de 220 millones de € en el ejercicio 2004, superando en un 50,8% los beneficios del año anterior. El margen de EBITDAR se situó en el 16%, mejorando en 0,8 puntos al del año anterior.

En paralelo con las exigentes actuaciones de reducción de costes, la compañía continuó desarrollando acciones orientadas a la mejora del servicio al cliente, destacando la inversión de recursos en el plan de renovación de la flota de IBERIA, y en el nuevo diseño de la clase Business Plus en el largo radio. Además, su incorporación al índice Dow Jones Stoxx de sostenibilidad en el año 2004 es un reconocimiento de su destacado compromiso social, económico y medioambiental.

A nivel mundial, el sector del transporte aéreo registró un crecimiento generalizado del tráfico durante 2004, que fue especialmente elevado en el caso de las compañías de Medio y Lejano Oriente. Según datos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) en vuelos regulares en todo el mundo aumentó un 14% con relación al ejercicio anterior; si bien, una parte de este crecimiento se explica por la recuperación de la demanda después de la caída sufrida en 2003 a causa de la guerra de Irak y el SARS. El incremento del tráfico de las compañías europeas de red fue algo menor, un 9% respecto a 2003 según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), debido al reducido crecimiento de las principales economías europeas y a la fuerte competencia que plantearon las compañías norteamericanas, asiáticas y, sobre todo, los operadores de bajo coste europeos.

A pesar del crecimiento de la demanda, el sector aéreo –en su conjunto– registró una pérdida global en torno a los 4.800 millones de dólares en el año 2004, según las últimas estimaciones de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA). El motivo fundamental de estas nuevas pérdidas del sector fue la escalada del precio del petróleo, que no pudo ser contrarrestada por una reducción del 2,5% en el agregado del resto de los costes unitarios, excluyendo los relativos al combustible. Además,

como en los últimos años, se ha registrado una disminución generalizada de los ingresos medios por pasajero, debido a la fuerte competencia.

En este difícil entorno, los importantes avances realizados durante 2004 en la implantación de las medidas contempladas en el Plan Director 2003/05, permitieron que el beneficio después de impuestos de la compañía IBERIA mejorase en un 75% con relación al ejercicio 2003, situándose en 185,1 millones de €.

En 2004, IBERIA volvió a incrementar su producción de forma notable, tras el necesario paréntesis de los dos años anteriores por la crisis del sector aéreo. Así, el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO) aumentó en un 8,8% respecto al año anterior, situándose por encima de los 61.000 millones, lo que también supone superar la cifra récord del año 2001. El incremento del tráfico, en términos de PKT, alcanzó el 9,1% con relación a 2003 (en línea con el conjunto de la AEA), de modo que el coeficiente de ocupación de pasaje alcanzó el 75,2%, mejorando ligeramente el ya elevado nivel del año anterior. La compañía transportó cerca de 26,7 millones de pasajeros durante 2004.

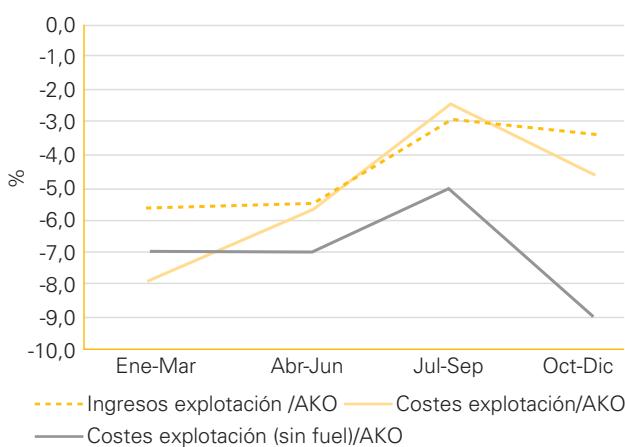
El Grupo IBERIA incrementó sus ingresos de explotación en un 4,0% respecto a 2003. El aumento de ingresos generado por el notable crecimiento del tráfico y el buen comportamiento de los negocios de handling y mantenimiento fue parcialmente compensado por la reducción del ingreso medio, tanto en pasaje como en carga. En particular, el ingreso medio por PKT disminuyó en un 6,3% respecto a 2003, debido a la fuerte competencia existente en el sector, especialmente en Europa, y a la depreciación del dólar frente al euro.

El fuerte incremento en el precio del queroseno de aviación, que llegó a alcanzar récords históricos en el último trimestre de 2004, fue la causa principal de un aumento del 17,4% en los gastos de combustible de la compañía, a pesar de que una parte significativa del impacto fue amortiguada por la política de coberturas y por la depreciación del dólar, que también fue beneficiosa en otros costes. No obstante, el aumento de los gastos de explotación quedó limitado a un 3,2% respecto al año anterior, gracias fundamentalmente a la implantación de las medidas diseñadas en

el Plan Director, entre las que destacan, por su mayor contribución al resultado, el nuevo modelo de distribución en España y el rediseño del servicio a bordo.

IBERIA logró disminuir el coste de explotación unitario (por AKO) en un 5,1% con relación a 2003, superando la reducción registrada en el ingreso de explotación unitario, que fue del 4,3%. El coste de explotación unitario, excluido el combustible, descendió un 7,0% respecto al año anterior, teniendo una evolución positiva a lo largo del ejercicio, gracias a la progresiva implantación de las medidas del Plan Director. En el siguiente gráfico se observa que la mayor reducción del coste unitario, excluido el combustible, se alcanza en el último trimestre (un 9,0%); además, en el segundo semestre de 2004, la compañía logró estrechar la diferencia interanual en el ingreso de explotación unitario, mejorando frente a la caída registrada en la primera mitad del ejercicio.

Variación trimestral 2004/2003
Ingresos y costes unitarios de IBERIA



En suma, en el ejercicio 2004 el beneficio de explotación del Grupo IBERIA ascendió a 203,3 millones de €, mejorando en un 26,5% con relación al resultado de 2003, continuando asimismo con el afianzamiento de su sólida posición financiera. A 31 de diciembre de 2004 sus fondos propios superan en

casi un 15% a los del cierre anterior; y el endeudamiento neto de balance continúa siendo negativo, superando el saldo disponible a la deuda remunerada (sin incluir los intereses del arrendamiento financiero) en más de 1.162 millones de €, mejorando cerca de un 24% con relación al saldo del ejercicio 2003.

Gestión de riesgos

IBERIA continúa desarrollando un programa de gestión global de sus Riesgos no Operativos, con el fin de limitar el potencial impacto de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio del combustible de aviación en los resultados de la compañía.

El año 2004 se ha caracterizado por un fuerte aumento de los precios del petróleo, habiendo alcanzado, en varias ocasiones, los máximos históricos tanto del precio del crudo como de sus productos refinados, como es el caso del queroseno de aviación.

Así, se comenzó el año con precios en el entorno de los 30 dólares por barril (\$/bbl), para ir subiendo, sobre todo a partir del mes de mayo, hasta valores superiores, en algún momento a 45 \$/bbl en el mes de agosto y llegar hasta el máximo histórico, superior a 52 \$/bbl, alcanzado en el mes de octubre. Desde entonces, los precios corrigieron hasta llegar a fin de año al entorno de los 40 \$/bbl.

En este entorno de precios históricamente altos, la política de cobertura de precios de IBERIA ha sido especialmente efectiva y ha ayudado a amortiguar, de manera muy notable, el impacto de la subida del precio del queroseno. En el acumulado de los doce meses de 2004, las coberturas de combustible realizadas por IBERIA permitieron aminorar el gasto de combustible en cerca de 81 millones de €.

IBERIA estuvo cubierta en un 60% la primera parte del año y en un 80% en la segunda parte del año a niveles muy inferiores a los de mercado. Esta cobertura, junto con un tipo de cambio favorable, ha permitido que el impacto en el gasto de combustible se haya visto reducido de forma muy importante y que se haya conseguido mantener un coste unitario de combustible por AKO de entre los más bajos de las líneas aéreas europeas.

Cumplimiento del Plan Director

El objetivo del Plan Director 2003/05 es reducir los costes operativos y aumentar la utilización de los recursos, dotando de instrumentos de flexibilidad a la compañía, para hacer frente a una creciente competencia en los mercados. IBERIA realizó una revisión del mencionado Plan, que había sido elaborado en 2002, en el primer semestre de 2003, con la finalidad de potenciar sus líneas estratégicas y anticipar la puesta en marcha de algunas iniciativas. Durante el año 2004 se avanzó de forma significativa en la implantación de las medidas más relevantes del Plan Director.

El 1 de enero de 2004 entró en vigor el "Nuevo Modelo de Retribución a las Agencias de Viaje en España", que contempla una reducción escalonada de la comisión básica que IBERIA paga a las agencias en España, hasta situarse en el 1% a partir de julio de 2005. Así, la comisión básica que IBERIA pagó durante 2004 fue del 3% en el primer semestre y del 2% en el segundo, frente a una comisión del 6,5% correspondiente al ejercicio 2003. El ahorro de gastos comerciales que supuso la aplicación del Nuevo Modelo en España significó haber alcanzado ya más de dos terceras partes del ahorro previsto en el Plan Director por esta medida para el año 2005.

El modelo de comisiones reducidas se ha extendido en el extranjero, de modo que IBERIA, a lo largo de 2004, también pudo disminuir la comisión básica a agencias en varios países: Reino Unido e Irlanda, Italia, Alemania, Portugal y países de Centroamérica, entre otros. Asimismo, a partir de septiembre de 2004 entró en vigor un nuevo acuerdo interlínea entre las compañías integradas en oneworld, que reduce las comisiones sobre ventas realizadas por los miembros de esta alianza. Adicionalmente, continuó el crecimiento de las ventas a través de los nuevos canales de IBERIA (Iberia.com y Serviberia).

Con todo ello, en el ejercicio 2004 la relación de gastos comerciales netos (incluida la publicidad y deducidos los ingresos por comisiones) sobre los ingresos de tráfico de IBERIA disminuyó en 2,5 puntos porcentuales, situándose en el 5,8%.

Otra de las iniciativas importantes del Plan Director es el cambio en el modelo de servicio a

bordo en los vuelos de corto y medio radio. A partir del 1 de marzo de 2004 se puso en marcha un nuevo servicio de pago "a la carta" en la clase turista de todos los vuelos domésticos y del sector de medio radio internacional que no tengan una duración superior a las tres horas (en el caso de los enlaces a Canarias, la fecha de implantación fue el 1 de junio).

El nuevo modelo de servicio a bordo en clase turista ha permitido una importante reducción de los gastos de comidas, artículos de mayordomía y handling de mayordomía, además de una simplificación del servicio y la correspondiente reducción en la dotación de tripulantes de cabina de pasajeros.

Durante el ejercicio 2004, IBERIA desarrolló diversas medidas para aumentar la utilización de los activos, otra de las líneas estratégicas del Plan Director. En la flota de largo radio se incrementó el número de horas bloque por avión y día en un 7,3% respecto a 2003, y se aceleró el proceso de sustitución de los Boeing B-747. En la flota de corto y medio radio, la utilización –medida en horas bloque– se incrementó en un 2,5%; y, además, se iniciaron los trabajos para aumentar el número de asientos por avión, manteniendo la distancia entre ellos, en los modelos A-320 (un 8% más de asientos respecto a la configuración anterior), A-321 (un 4,3%), A-319 (un 4,8%) y MD-87 (un 6,4%). A finales de 2004, un total de 50 aeronaves ya habían sido densificadas; y los trabajos continuarán durante el primer semestre del año 2005, aprovechando el calendario de revisiones de mantenimiento, hasta completar la optimización de asientos en todos los aviones Airbus que componen la flota de IBERIA.

En referencia al aumento de la productividad del personal, en el año 2004 el número de AKO por empleado superó en un 7,7% al dato del año anterior, con un incremento de sólo el 1% en la plantilla media equivalente de IBERIA, que se debió fundamentalmente a la contratación de personal en el área de handling para hacer frente al aumento de la actividad para terceros. Si excluimos el personal de handling, el incremento de la productividad del personal de tierra fue del 11,8% respecto a 2003.

La compañía ha comenzado a negociar los nuevos Convenios Colectivos de su personal. La Dirección de IBERIA considera que la mejora de la

productividad de su plantilla es un objetivo irrenunciable y prioritario para los próximos años.

El Plan Director 2003/05 contempla distintas actuaciones en otras áreas, con la finalidad de alcanzar ahorros adicionales de entre 110 y 120 millones de € en el año 2005. Durante 2004 destacó la reducción en los gastos de seguros, un 28% respecto al año anterior. Igualmente, se realizaron importantes avances en el área de mantenimiento, gracias a los acuerdos alcanzados sobre flexibilidad laboral, aumento de la productividad y nuevos procedimientos para el despacho de aviones.

El objetivo del Plan Director es lograr que el coste de explotación unitario del año 2005 sea entre un 10% y un 12% inferior al del año 2002, si bien dicha disminución se calculó de acuerdo con un precio del petróleo a 24,5 dólares por barril. El coste unitario de IBERIA en el ejercicio 2004 se situó en 7,46 céntimos de € por AKO, lo que supone haber alcanzado una reducción del 6,2% con relación al ejercicio 2002, o un 8,1% si excluimos el gasto de combustible en ambos períodos.

Mejora de la calidad

Los dos objetivos prioritarios establecidos en el Plan Director 2003/05 son mantener una adecuada rentabilidad y mejorar la calidad. Este último compromiso se ha materializado en el desarrollo de un Plan de Mejora Global de la Calidad del Servicio, cuyas actuaciones se enfocan a dos aspectos fundamentales: la atención al cliente y la puntualidad.

El año 2004 fue clave en la implantación y puesta en funcionamiento de la filosofía CRM (Customer Relationship Management) en IBERIA. El principal logro del proyecto CRM es que proporciona en tiempo real los medios y la información necesaria a los empleados de IBERIA para que puedan reconocer el valor de cada cliente en todos los puntos de contacto con la compañía, lo que permite mejorar el servicio prestado, teniendo un impacto positivo en la rentabilidad. La puesta en explotación del CRM fue complementada con un plan de formación dirigido a casi 9.000 trabajadores de la compañía que tienen relación directa con los clientes.

Con la finalidad de mejorar la atención al cliente, IBERIA puso en marcha otras iniciativas: la gestión centralizada de todas las comunicaciones de los clientes, a través del Centro de Atención al Cliente; incorporación de nuevas funcionalidades y servicios en la página comercial de la compañía en Internet (Iberia.com), y en el centro de información telefónica (Serviberia); extensión del uso del billete electrónico a nuevos destinos, así como en los itinerarios que combinan vuelos de IBERIA y de otras compañías de la alianza oneworld; o máquinas de autofacturación en los aeropuertos.

De forma particular, el Grupo IBERIA continúa potenciando la relación con sus clientes de "alto valor". Así, IBERIA ha lanzado la nueva clase Business Plus en las rutas intercontinentales, en la que va a invertir más de 100 millones de € para mejorar de modo significativo todos los elementos que conforman el servicio a bordo. La compañía también ha mejorado el servicio en la clase Business del sector de medio radio internacional: a partir de marzo de 2004 se mejoró el servicio gastronómico (que continúa siendo gratuito y de reconocida calidad); y desde finales de año se dejó de comercializar el asiento central de cada fila, para ofrecer más comodidad y espacio a los clientes.

Por otra parte, IBERIA incorporó nuevas compañías al programa de fidelización Iberia Plus, que a finales de 2004 contaba con más de dos millones veintiséis mil titulares, lo que supone un incremento superior al 20% con relación al año anterior.

La puntualidad de los vuelos es uno de los factores que más incide en el grado de satisfacción del cliente. Por ello, a principios de 2003 IBERIA creó el Comité de Puntualidad, en el que están representadas todas las áreas involucradas en la operación, para prevenir los retrasos, identificar sus causas y emprender las acciones necesarias para su corrección. Durante el año 2004, dicho Comité ha seguido realizando un seguimiento constante del cumplimiento del programa de acuerdo al horario previsto. En paralelo, se puso en marcha un Plan Integral de Mejora de la Puntualidad, que contempla la realización de más de cuarenta proyectos, que han supuesto la revisión de todos los procedimientos y elementos que pueden incidir en el objetivo común de mejorar la

puntualidad. Gracias a estas acciones, la puntualidad de la compañía en 2004 (un 82,2%) se mantuvo en niveles altos.

El compromiso del Grupo IBERIA con el objetivo de mejora de la calidad está orientado a todas sus actividades y para favorecer su consecución se han implantado sistemas de gestión de Calidad ISO 9001:2000 en diversas áreas de la compañía, concretamente en Carga, Sistemas, Material, Operaciones, así como en Aeropuertos (handling de pasajeros y rampa) donde existe un sistema integrado de calidad y medio ambiente, con certificaciones ISO 9001 e ISO 14001. A lo largo de 2004 estas áreas superaron las auditorías internas y externas necesarias para mantener las correspondientes certificaciones. Además, la compañía ha continuado trabajando para completar la certificación de todas sus actividades clave.

Racionalización de la red de vuelos

Uno de los hechos más importantes del año 2004 fue el cierre del centro de distribución de tráfico de Miami, que había sido utilizado por IBERIA en virtud de los acuerdos de Quinta Libertad suscritos entre España y Estados Unidos.

Hasta el pasado mes de septiembre, IBERIA operaba dos vuelos diarios en la ruta trasatlántica Madrid-Miami con aviones de fuselaje ancho. En Miami tenía basados cuatro aviones más pequeños (Airbus A-319) con sus respectivas tripulaciones, que realizaban la distribución del tráfico a distintos países de Centroamérica, y recogían el aporte de tráfico desde los mismos.

Los estrictos controles de seguridad instaurados en los aeropuertos estadounidenses a raíz de los atentados del 11 de septiembre, así como la exigencia de visados para entrar en los Estados Unidos, como destino o en tránsito, y el coste de los mismos, habían deteriorado de forma significativa la percepción del producto por parte de los clientes, especialmente de los procedentes de los países centroamericanos. Esta situación fue la causa primordial de la clausura del *hub* de Miami. Además, la compañía entendió que ya había suficiente demanda para incrementar el número de enlaces directos entre Europa y Centroamérica, siendo compatible la decisión con la

apuesta estratégica de IBERIA por estos mercados, y con su firme compromiso con la calidad.

A partir del 1 de octubre de 2004, IBERIA comenzó a realizar vuelos directos desde Madrid a Guatemala, San José de Costa Rica y Panamá con aviones A-340, en sustitución de los vuelos en conexión vía Miami que operaba con la flota A-319; y los enlaces con otros destinos centroamericanos (Cancún, Managua, San Pedro Sula y San Salvador) empezaron a ser operados por compañías de la región (Mexicana de Aviación y TACA), con las que IBERIA ha establecido acuerdos de código compartido. La compañía española mantiene un vuelo directo diario en la ruta entre Madrid y Miami, desde donde sus clientes también pueden enlazar con otros destinos de Norteamérica conectando con los vuelos de American Airlines.

Esta reestructuración mejora el servicio al cliente, ofrece vuelos directos a tres de las principales ciudades de Centroamérica, y más fáciles y numerosas conexiones al resto de los destinos, mejorando sensiblemente las alternativas que existían anteriormente en el mercado. Además, permite optimizar los resultados de IBERIA en la región.

En referencia al sector de medio radio, IBERIA incrementó en un 45% su oferta en las rutas de África y Oriente Medio, que todavía es un mercado minoritario para la compañía, con el objetivo de diversificar la producción y crecer en mercados menos maduros que los europeos.

A lo largo del ejercicio 2004, con el objetivo de mejorar la rentabilidad de la red, IBERIA también redistribuyó su oferta doméstica, aumentando gradualmente la capacidad en los vuelos de la Península, a la vez que se reducía el crecimiento en los enlaces con las Islas Canarias, donde los competidores habían generado una creciente sobrecapacidad.

A finales de 2004, la red comercial de IBERIA, incluyendo los vuelos operados por su franquiciada Air Nostrum, cubría un total de 98 destinos distribuidos en 38 países.

Acuerdo con British Airways

En diciembre de 2004, IBERIA y British Airways firmaron un acuerdo para desarrollar conjuntamente

sus rutas entre Londres Heathrow, Madrid y Barcelona. El acuerdo contempla la explotación conjunta de estas rutas troncales, compartiendo beneficios, a partir del 1 de enero de 2005.

El acuerdo está amparado por la exención antimonopolio que había otorgado previamente la Comisión Europea a la alianza entre ambas compañías, que les permite llevar a cabo planes de desarrollo conjunto de red, coordinación de capacidades y precios, ventas y cuentas de explotación conjunta.

Los clientes de ambas compañías disfrutarán de más posibilidades de elección y mayor flexibilidad en cuanto a horarios y servicios. Asimismo, se beneficiarán de mejores conexiones en dichos aeropuertos, que les facilitarán el acceso a más destinos. IBERIA y British Airways, que también son socios en la alianza aérea **oneworld**, esperan obtener una racionalización en sus servicios y costes. El acuerdo supone un paso adelante en el fortalecimiento de la relación entre ambas compañías, que seguirán estudiando nuevas vías de cooperación que les permita enfrentar los retos de forma más efectiva en el futuro.

Adicionalmente, IBERIA y British Airways han ampliado sus acuerdos de código compartido, que contemplaban un total de 65 rutas distintas (incluidas las operadas por sus franquicias) a finales de 2004.

Otros acuerdos comerciales

IBERIA tiene acuerdos de código compartido con otros socios de la alianza aérea **oneworld**: American Airlines, Lan Chile, Finnair y, desde el mes de julio de 2004, Cathay Pacific Airways. Este nuevo acuerdo contempla las rutas que conectan Hong Kong con Madrid y Barcelona vía Amsterdam y Londres Heathrow.

Además, IBERIA mantiene Frequent Flyer Agreements (acuerdos sobre viajeros frecuentes) con la totalidad de las compañías que integran **oneworld**.

Los clientes de IBERIA también pueden beneficiarse de los acuerdos comerciales alcanzados con algunas compañías aéreas que no pertenecen a **oneworld**. Así, IBERIA y Mexicana de Aviación firmaron un acuerdo de códigos compartidos y otro sobre viajeros frecuentes en enero de 2004, que han sido operativos desde el 15 de abril de 2004. Mediante

estos acuerdos, se amplían los destinos de ambas compañías y los pasajeros miembros de los respectivos programas de fidelización podrán obtener y redimir puntos en los servicios operados por cualquiera de las dos compañías. Por otro lado, estos acuerdos han contribuido a reforzar la posición de IBERIA en el tráfico entre Europa y América Central.

Según ese acuerdo de códigos compartidos, los enlaces entre México D.F. y Monterrey, Guadalajara, Puerto Vallarta, Veracruz, Cancún y Acapulco operados por Mexicana son comercializados con código de IBERIA. Desde octubre de 2004, Mexicana también opera con código de IBERIA la ruta entre Miami y Cancún. En reciprocidad, diez rutas operadas por IBERIA (enlaces entre los aeropuertos de Madrid y Barcelona, Bilbao, Oviedo, Sevilla, Valencia, Vigo, París, Milán, Roma y México, D.F.) incorporan el código de Mexicana.

IBERIA y TACA (Transportes Aéreos de Centroamérica) firmaron en agosto de 2004 un relevante acuerdo de códigos compartidos y distribución de tráfico. El acuerdo, que entró en vigor el 1 de octubre, permite a la compañía española distribuir y captar tráfico de distintos destinos de América Central a los que no vuela directamente, que son enlazados por vuelos operados por la compañía centroamericana, con una oferta de asientos adecuada en estos destinos.

En concreto, IBERIA opera tres vuelos directos a la región, que llegan diariamente a San José de Costa Rica, y tres veces por semana a Guatemala y Panamá. Desde San José y Guatemala los viajeros podrán conectar con los vuelos de TACA, comercializados con código de IBERIA, para viajar hacia las ciudades de Managua (Nicaragua), San Pedro Sula (Honduras) y San Salvador (El Salvador). Además, el acuerdo también contempla los vuelos que enlazan esos destinos centroamericanos con Miami y La Habana. Así, este nuevo programa multiplica las conexiones y ofrece a los clientes de IBERIA la posibilidad de viajar entre Europa y las principales ciudades de América Central todos los días de la semana.

En el año 2004, IBERIA firmó nuevos acuerdos de código compartido con otras compañías y amplió el número de destinos en otros existentes. Cabe destacar el acuerdo iniciado en el mes de septiembre con la compañía colombiana Avianca; y la importante

ampliación de rutas, también desde el mes de septiembre, del acuerdo existente con Royal Air Maroc.

Durante 2004, IBERIA y la compañía aérea regional Air Nostrum continuaron desarrollando el acuerdo de franquicia que les ha unido comercialmente desde 1997. Iberia Regional Air Nostrum siguió ampliando su oferta europea, aumentando frecuencias y abriendo nuevas rutas, tales como los enlaces de Oviedo con Bruselas y París, los de Vigo y Valladolid con París, o las rutas Mallorca-Niza y Madrid-Manchester. En el mercado doméstico también se incorporaron nuevas rutas: Barcelona-Albacete, Barcelona-Badajoz, Albacete-Mallorca, Málaga-Oviedo, Vigo-Sevilla, Oviedo-Sevilla y Málaga-Santiago de Compostela. En octubre de 2004, la Asociación de Aerolíneas Regionales Europeas (ERA) concedió a la compañía Air Nostrum la Palma de Oro, importante distinción que reconoce la capacidad para mantener un nivel de excelencia sostenido en el tiempo.

Nuevas tecnologías

El Grupo IBERIA continúa aplicando las nuevas tecnologías a su negocio con el fin de mejorar el servicio y reducir los costes.

Así, IBERIA siguió fomentando el uso del billete electrónico o "ciberticket", una iniciativa orientada a ofrecer una mayor comodidad a los clientes. Es una modalidad de billete cuyos cupones de vuelo constituyen un registro electrónico residente en una base de datos, que sustituye al clásico billete de papel. Al no ser necesario llevar físicamente el billete, la reserva y emisión se pueden realizar simultáneamente a través de una llamada telefónica, ofrece la posibilidad de cambiar el billete sin desplazarse y elimina el riesgo de pérdida. El ciberticket es la modalidad utilizada mayoritariamente por los clientes en Iberia.com y Serviberia.

A lo largo de 2004 la compañía incorporó nuevos destinos internacionales donde es posible utilizar el billete electrónico (Montevideo, Dublín, Tel Aviv y Zurich, entre otros), de modo que a finales de año era posible su uso en todas las rutas domésticas (excepto el Puente Aéreo) así como en los vuelos de IBERIA desde cualquier punto de España a destinos de trein-

ta y cuatro países. En el ejercicio 2004 fueron emitidos más de cinco millones ochocientos mil billetes electrónicos, superando en un 72% a la cifra del año anterior, y ya representan un 36,3% del total de billetes emitidos. En las ventas con origen en España del año 2004, los "cibertickets" representaron el 40% del total de los billetes emitidos.

Lograr un aprovechamiento óptimo del uso de Internet es otra de las líneas estratégicas seguidas de forma permanente por el Grupo IBERIA.

A través de Iberia.com, la página web de la compañía, el cliente puede obtener información sobre vuelos, tarifas y plazas libres; efectuar su propia reserva y adquisición del billete, y solicitar, si así lo decide, el billete electrónico. Durante el año 2004, la compañía continuó incorporando nuevas funcionalidades a la página web, complementando su oferta de vuelos con la comercialización de productos no aéreos (plazas hoteleras, seguros de viaje, alquiler de coches) mediante acuerdos de marketing. En 2004, la cifra de ventas de billetes en Iberia.com ascendió a 206,5 millones de €, casi un 32% más que en 2003.

A través de Iberia.com se puede acceder a la página web corporativa de IBERIA, que lanzó una nueva versión en 2004, con el fin de ofrecer más transparencia en todo lo que concierne a la empresa. La nueva web corporativa ofrece una amplia información del Grupo IBERIA (principales cifras, historia, flota...), un apartado sobre el compromiso social de la empresa, y otro dedicado al Empleo; así como las últimas noticias de prensa relacionadas con la aerolínea; también incluye el acceso a una página específica para los inversores y accionistas, que ha sido igualmente renovada. La nueva versión aporta más información, dispuesta de una forma clara y organizada, con un atractivo diseño que facilita la navegación a los usuarios.

Otros ejemplos de aprovechamiento de las nuevas tecnologías son las máquinas de autofacturación para los clientes que viajan sin equipaje; el sistema de facturación y control del Puente Aéreo, en el que el cliente obtiene el billete y la tarjeta de embarque en un mismo documento y de forma inmediata; los servicios de comunicación aire-tierra por satélite; o el sistema de información a través de mensajes cortos a móviles.

Renovación de flota

El Grupo IBERIA ha continuado desarrollando el Plan de Renovación de Flota, que permite disponer de una flota más moderna y homogénea, que mejora la calidad del servicio a los clientes y tiene menores costes operativos, siendo más silenciosa y menos contaminante.

En enero de 2003, el Consejo de Administración de la compañía aprobó la sustitución de la flota Boeing B-747 por nuevos aviones A-340/600. Este modelo, con cuatro reactores y un alcance de vuelo de 13.900 kilómetros, es la versión más larga de la familia A-340, disponiendo de 342 asientos en su actual configuración, frente a los 249 asientos de la versión A-340/300, de la que IBERIA tiene 18 unidades.

A 31 de diciembre de 2004, el Grupo IBERIA ya operaba seis aviones A-340/600, habiéndose incorporado tres de ellos durante el último trimestre. Cuando en 2005 se complete la retirada de los aviones B-747, después de haber acelerado el proceso, IBERIA tendrá un único tipo de flota de largo radio, el Airbus A-340, lo que facilitará aumentar la utilización de los aviones y la productividad de las tripulaciones. De acuerdo a los contratos firmados con International Lease Finance Corporation (ILFC) y Airbus, la compañía tiene previsto recibir otros cuatro A-340/600 a lo largo de 2005 (uno de ellos se incorporó el 27 de enero) y tres más en 2006.

Desde junio de 2003, IBERIA opera únicamente con tres tipos de flota (familia A-320, MD-87/88 y B-757) en el corto y medio radio, frente a los siete existentes antes de iniciarse el Plan de Renovación en 1998. A finales de 2004, el Grupo IBERIA operaba un total de 125 aviones en el corto y medio radio, de los que 74 pertenecían a la familia Airbus A-320. Durante el pasado año se incorporaron a esta flota nueve aviones nuevos: cuatro A-320, tres A-321 y dos A-319.

IBERIA ha iniciado las negociaciones con los fabricantes Boeing y Airbus para llegar a un acuerdo que le permita realizar una amplia renovación de su flota de corto y medio alcance. En los próximos meses se decidirá la incorporación de más de 70 nuevos aviones para sustituir a las flotas Boeing B-757 y McDonnell Douglas MD-87 y MD-88, así como a las unidades más "antiguas" del modelo Airbus A-320,

aquellas que fueron incorporadas a principios de la década de los noventa. Con esta renovación, IBERIA dispondrá de una de las flotas más modernas y eficientes del mercado.

Actuaciones sobre participadas

IBERIA continuó realizando una gestión activa de su cartera, de acuerdo con la estrategia definida en el Plan Director 2003/05, con el objetivo de vender aquellas participaciones en sociedades que no están directamente vinculadas a su negocio principal de transporte aéreo, y que no se consideran estratégicas para el desarrollo del Grupo, o bien de externalizar algunas funciones para mejorar la eficiencia en el empleo de los recursos.

Durante el cuarto trimestre de 2004, IBERIA, Air France y Lufthansa, accionistas de referencia de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (Amadeus GTD) recibieron distintas ofertas de varios inversores financieros interesados en participar en el capital de la compañía multinacional que gestiona uno de los principales sistemas de distribución global de reservas del mundo. Los tres accionistas de referencia de Amadeus GTD llevaron a cabo un proceso de selección, que culminó a principios de enero de 2005 con la decisión de negociar en exclusividad con el consorcio formado por las compañías de capital riesgo 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 € por acción. A partir del 12 de enero, los tres accionistas de referencia iniciaron las negociaciones con BC Partners y Cinven para acordar los términos y condiciones de la OPA.

A 31 de diciembre de 2004, IBERIA tenía el 18,28% de las acciones Clase A de Amadeus GTD. La operación propuesta le permitiría generar plusvalías en el primer semestre de 2005, una vez la OPA fuese aprobada y cerrada, y simultáneamente mantener una participación de referencia en el capital de la nueva sociedad.

Adicionalmente, el Consejo de Administración de IBERIA, en su sesión celebrada el 27 de enero de

2005, ha aprobado iniciar las negociaciones y proceder, en su caso, a la venta del 66% de la filial Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A. (SAVIA) a Amadeus GTD por un importe de 82,5 millones de €, que será ajustado en función de la deuda neta y del fondo de maniobra a la fecha de cierre de la operación, la cual queda sujeta al cumplimiento de los requisitos legales y autorizaciones administrativas pertinentes. IBERIA no considera estratégica su participación en esta filial, mientras que Amadeus GTD, que ya poseía el 34% de SAVIA, ha venido desarrollando la política de adquirir la totalidad del capital de sus compañías de marketing nacionales. Esta misma práctica fue llevada a cabo en ejercicios anteriores con la compañía equivalente a SAVIA en los mercados franceses y alemanes, entre otros.

En febrero de 2004, 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. (SIV) fruto del acuerdo previo alcanzado en octubre de 2003. IBERIA tiene una participación algo inferior al 20% en SIV, y CAE, que gestiona la nueva sociedad, el restante 80% del capital. IBERIA y CAE aportaron los activos que tenían en sus respectivos centros de instrucción de La Muñoz y Alcalá de Henares. A través de SIV, IBERIA va a disponer en todo momento de la tecnología más avanzada para continuar siendo una compañía de referencia en la formación y entrenamiento de sus tripulaciones, a la vez que mejorará la rentabilidad y eficiencia de los activos implicados.

En el mes de abril de 2004, el Servicio de Defensa de la Competencia, dependiente del Ministerio de Economía, autorizó la adquisición por parte de Gate Gourmet International del 70% del capital social de Iber-Swiss Catering, S.A. que pertenecía a IBERIA. En diciembre de 2003, IBERIA y Gate Gourmet (titular del restante 30% del capital de Iber-Swiss) habían llegado a un acuerdo de compraventa por valor de 23,4 millones de €. Dicho acuerdo contempla, además de la venta de acciones, un contrato de servicios por el cual Gate Gourmet International proveerá a IBERIA de los servicios generales de catering en todo el mundo por un periodo de siete años.

En particular, el acuerdo contempla la cooperación de ambas compañías en el conjunto de actividades relacionadas con el desarrollo del nuevo modelo de servicio a bordo de pago que IBERIA ha introducido en algunos de sus vuelos de corto y medio radio a partir de marzo de 2004.

Asimismo, en febrero de 2004 el Servicio de Defensa de la Competencia aprobó la operación de venta por parte de IBERIA de su participación en Touroperador Viva Tours, S.A. y de la marca "Viva Tours" a Iberojet, conforme al acuerdo alcanzado entre ambas compañías, ascendiendo el importe de la venta a 16,9 millones de €.

Nueva Área Terminal

El día 2 de noviembre de 2004, el Consejo de Administración de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) decidió, en reunión extraordinaria, ubicar a IBERIA y sus socios de la alianza aérea oneworld en la Nueva Área Terminal (NAT), que integra el Edificio Terminal T-4 y el Edificio Satélite T-4S, del aeropuerto de Madrid-Barajas. También serán ubicadas en las nuevas instalaciones Air Nostrum (franquiciada de IBERIA) y otras compañías aéreas no pertenecientes a ninguna alianza.

La adjudicación de espacios por terminales acordada responde a criterios técnicos, como son la consideración de la cuota de mercado de cada compañía en el aeropuerto, así como de las relaciones comerciales que las unen.

AENA ha buscado un equilibrio en la utilización inicial de la capacidad de las distintas terminales del aeropuerto, así como reservar un espacio adecuado para posibilitar el crecimiento del número de operaciones de todas las compañías durante los próximos años, así como la ampliación de sus alianzas. Otros objetivos son: el fomento de la operativa *hub* tanto en las terminales 1, 2 y 3 (Star Alliance y SkyTeam) como en la NAT (oneworld); la minimización de las conexiones entre áreas terminales y de los tiempos de conexión, al operar las principales compañías en la misma área que sus aliadas; y garantizar una calidad de servicio adecuada y equivalente en ambas Áreas Terminales.

La adjudicación de la NAT a IBERIA y sus socios de oneworld permite que puedan desarrollar sus estrategias de crecimiento sin restricciones, disponiendo –a partir de 2006– del espacio y los medios adecuados para operar de forma eficiente y ofrecer un servicio de calidad.

Responsabilidad Corporativa

El Grupo IBERIA mantiene un firme compromiso con la protección ambiental y la acción social dentro del marco establecido en la Política de Responsabilidad Corporativa.

IBERIA basa su estrategia de acción social en apoyar a entidades que desarrollan proyectos de ayuda social a través de la prestación de sus servicios habituales. La compañía lleva a cabo acciones en colaboración con sus empleados, donde destaca la labor realizada por la ONG Mano a Mano, por la Asociación de Empleados Padres de Minusválidos (APMIB), y por la Fundación Tutelar APMIB; apoya a instituciones a través de acuerdos de patrocinio; promueve la involucración de sus clientes; y cuenta también con la colaboración de sus proveedores.

El Grupo IBERIA desarrolla una política global de gestión ambiental que contempla todas sus actividades, tanto en tierra como en vuelo. En el transporte aéreo, el plan de renovación de flota es un elemento básico para minimizar el impacto ambiental. Durante 2004, IBERIA continuó sustituyendo los aviones B-757 por nuevos aviones Airbus destinados al medio radio; igualmente, fueron retirados tres B-747, incorporándose tres nuevos Airbus A-340/600. Estas aeronaves, al incorporar los últimos avances tecnológicos, reducen el consumo de combustible y el ruido.

En el año 2004, IBERIA entró a formar parte del índice de sostenibilidad Dow Jones Stoxx, que agrupa a las 167 empresas europeas con mejores prácticas en el terreno económico, social y ambiental.

En la Memoria de Gobierno Corporativo se desarrolla con más detalle el contenido de este apartado.

2. EVOLUCIÓN OPERATIVA DE LAS ÁREAS DE GESTIÓN

2.1. Transporte

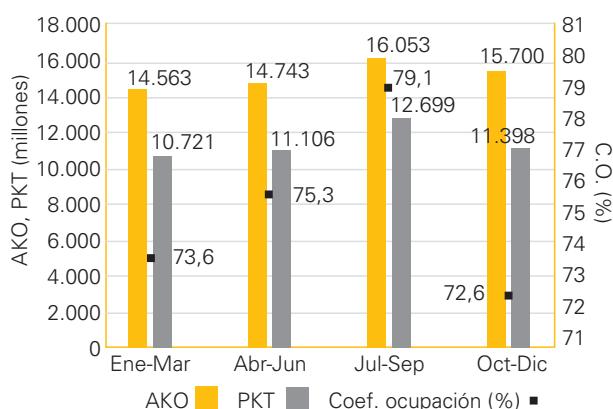
2.1.1. Oferta y tráfico de pasajeros

El tráfico aéreo mundial registró un importante crecimiento durante 2004, confirmando la tendencia que había iniciado en los últimos meses del año anterior, superando los niveles alcanzados en el año 2000. Según las estadísticas de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), en el año 2004 la demanda internacional de pasaje aumentó un 15,3% respecto al año anterior, frente a un incremento de la oferta del 12,1%, situándose el coeficiente de ocupación en el 74,2%. La debilidad del periodo base, muy perjudicado por la guerra de Irak y los efectos de la epidemia SARS (Síndrome Respiratorio Agudo Severo), explica un tercio, aproximadamente, de ese fuerte incremento interanual del tráfico, que fue estimulado por el crecimiento económico y la reducción de precios en muchos mercados.

En 2004, el crecimiento de actividad de las compañías europeas fue algo inferior al experimentado por las compañías norteamericanas y asiáticas; según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), el tráfico regular internacional del conjunto de sus socios aumentó un 9,8% con relación a 2003; y si incluimos el tráfico doméstico, que sólo aumentó un 0,9%, el incremento en el número total de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) por la AEA durante 2004 se situó en el 9,0%.

IBERIA logró aumentar su tráfico en un 9,1% en el año 2004, con un incremento de capacidad, en términos de asientos-kilómetro ofertados (AKO), del 8,8% respecto al año precedente. De este modo, la compañía mejoró el coeficiente de ocupación de pasaje en 0,2 puntos porcentuales, alcanzando el 75,2%. Destacó el buen comportamiento del tráfico internacional, en especial de los vuelos intercontinentales, que creció un 11,3% en su conjunto.

Tráfico de pasajeros. Evolución trimestral durante 2004



IBERIA registró los mayores incrementos de oferta y demanda en el primer trimestre del año: un 10,4% y un 13,4%, respectivamente, con relación al año anterior, considerando el volumen agregado de toda la red. Esas tasas de crecimiento fueron moderándose en los siguientes trimestres debido, en parte, a la recuperación gradual que había experimentado el tráfico a lo largo de 2003. No obstante, en los meses de julio y agosto de 2004, IBERIA batió consecutivamente el récord mensual de volumen de oferta y demanda de la historia de la compañía.

A lo largo de 2004, IBERIA fue ajustando su oferta a la evolución de la demanda en los distintos mercados. En el acumulado anual, la compañía superó los 61.000 millones de AKO en el conjunto de su operación, aumentando la oferta respecto al año anterior en los tres sectores: un 10,5% en la red de largo radio, un 9,8% en el sector medio radio internacional, y un 3,8% en el doméstico.

Más de la mitad del aumento total de oferta, en términos absolutos, correspondió a las rutas de Latinoamérica. Particularmente notable fue el incremento de capacidad realizado en América del Sur (19,5%), donde IBERIA inauguró un nuevo vuelo directo entre España y Uruguay en el mes de julio. También fue significativo el incremento de oferta realizado en los destinos de América Central (9,3%), especialmente en México, Perú, República Dominicana y Venezuela.

Desde el 1 octubre, IBERIA reestructuró sus operaciones en Centroamérica, con la finalidad de mejorar el servicio al cliente y los resultados de la compañía en la región. Así, 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.

Dicha reestructuración y el fuerte incremento de capacidad en el Atlántico Sur, llevó a un aumento de la etapa media de pasaje en el sector de largo radio en 2004, superando en un 4,5% a la del año anterior. Además, el mayor crecimiento de la actividad en los vuelos intercontinentales provocó un aumento del 4,7% en la etapa media de pasaje del conjunto de la red, que alcanzó los 1.720 kilómetros.

En el año 2004 más del 84% de la oferta de IBERIA en el sector de medio radio internacional correspondió a los vuelos entre España y otros países de la Unión Europea, un mercado caracterizado por la fuerte competencia y el rápido crecimiento de los operadores de bajo coste. En estas rutas, el incremento de oferta fue del 6,7%, y se realizó, principalmente, mediante el aumento de frecuencias a diversos destinos como Berlín, Bruselas, París, Roma o Milán; adicionalmente, la compañía inauguró los vuelos directos Barcelona-Lisboa y Málaga-Milán. Durante el año la compañía ha ido adecuando su oferta para adaptarla a la evolución de los distintos mercados.

Durante 2004 IBERIA realizó un importante aumento de oferta, en términos relativos, en los vuelos de Oriente Medio y África del Norte y Central. La compañía comenzó a operar algunos enlaces nuevos, tales como Madrid-Marrakech, Madrid-Lagos, Madrid-El Cairo (en vuelo directo) o Barcelona-Casablanca, y aumentó el número de frecuencias a otros destinos. Este incremento de oferta tuvo como finalidad diversificar la producción y crecer en mercados emergentes, que se habían visto perjudicados por la guerra de Irak durante 2003. La respuesta de la demanda fue mejorando gradualmente a lo largo del segundo semestre, llegando a mejorar el coeficiente de ocupación en el acumulado del año (0,7 puntos por

encima del nivel registrado en 2003), a pesar del fuerte incremento de la oferta (un 45%).

La densificación de parte de los aviones de la flota de medio radio a lo largo de 2004 generó un pequeño porcentaje del incremento de oferta registrado en el sector de medio radio.

En el sector doméstico, IBERIA aumentó su oferta principalmente en las rutas que unen Madrid y Barcelona con otros destinos de la Península; también aumentó la oferta a las Islas Baleares, principalmente en la temporada de verano. Se reforzaron los enlaces con Oviedo, Palma de Mallorca, Málaga, Sevilla o Valencia, y se comenzó a operar la ruta Vigo-Valencia.

A lo largo de 2004, los incrementos de capacidad respecto al año precedente en los enlaces entre la Península y las Islas Canarias fueron disminuyendo progresivamente, llegando a registrar una reducción del 5,9% en el número de AKO del último trimestre. Esta redistribución obedece al objetivo de optimizar la rentabilidad de la red, tras el fuerte incremento de oferta de los competidores en las rutas a Canarias y las tensiones derivadas sobre los ingresos unitarios.

La distribución por sectores de los AKO es la siguiente:

AKO (millones)	2004	2003	Dif. s/a.a.	Var. % s/a.a.
Madrid-Barcelona	1.985	1.937	48	2,5
Península-Canarias	5.104	5.010	94	1,9
Madrid-Península (*)	3.181	3.008	173	5,8
Resto doméstico	3.561	3.368	193	5,7
Doméstico	13.831	13.323	508	3,8
África y Oriente Medio	1.410	974	436	44,8
Países U.E.	13.542	12.687	855	6,7
Otros países europeos	1.107	961	146	15,2
Medio radio	16.059	14.622	1.437	9,8
América Norte	6.745	6.511	234	3,6
América Centro	14.608	13.369	1.239	9,3
América Sur	8.741	7.312	1.429	19,5
África Sur y resto	1.074	1.008	66	6,5
Largo radio	31.168	28.200	2.968	10,5
Total IBERIA	61.058	56.145	4.913	8,8

(*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.

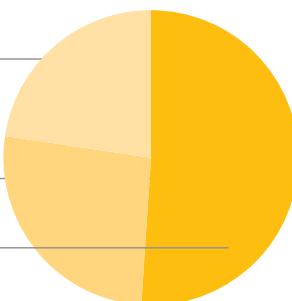
Distribución de AKO en 2004

Doméstico 22,7%

Medio radio 26,3%

Largo radio 51,0%

TOTAL: 61.058 millones



IBERIA y la compañía aérea regional Air Nostrum continuaron desarrollando el acuerdo de franquicia que les ha unido comercialmente desde 1997. Así, Iberia Regional Air Nostrum siguió ampliando su oferta doméstica y europea mediante el aumento de frecuencias y la apertura de nuevas rutas, como los enlaces Niza-Mallorca, Oviedo-París, Manchester-Madrid, Barcelona-Albacete y Barcelona-Badajoz; también incorporó nuevas rutas en fines de semana, como Albacete-Mallorca, Málaga-Oviedo y Málaga-Santiago. Además, la compañía regional también operó vuelos adicionales en los períodos vacacionales e incrementó el número de frecuencias en las rutas que enlazan Málaga con Bilbao, Melilla y Valencia y las que unen Bilbao con Alicante, Santiago de Compostela y Sevilla.

A finales de 2004, la red comercial de IBERIA, incluyendo los vuelos operados por su franquiciada Air Nostrum, cubría treinta y cinco destinos nacionales, cuarenta y dos de medio radio internacional y veintiuno de largo radio.

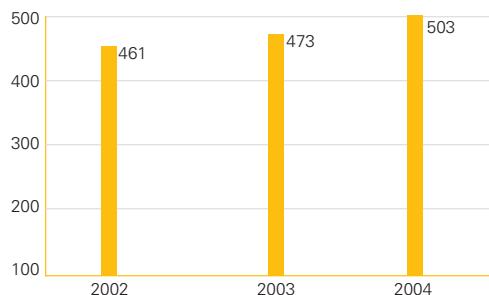
Además, a lo largo del ejercicio 2004 IBERIA continuó desarrollando los acuerdos de código compartido firmados con otras compañías con anterioridad, que le permiten ampliar el número de destinos ofrecidos a sus clientes. Así, se incorporaron nuevas rutas en los acuerdos con British Airways y GB Airways, hasta alcanzar un total de 65 enlaces distintos. También se ampliaron vuelos en los acuerdos

con Royal Air Maroc, Royal Jordanian y SN Brussels. Además, IBERIA firmó nuevos acuerdos de código compartido con Avianca, Cathay Pacific, Mexicana de Aviación y TACA, entre otras compañías.

La producción propia de IBERIA, medida en términos de horas bloque, superó en un 6,5% a la del año 2003. Destaca la vuelta a la utilización de aviones contratados en régimen de wet lease con objeto de permitir flexibilizar la producción en caso de necesidad.

Horas bloque flota de pasaje	2004	2003	Dif. s/a.a.	Var. % s/a.a.
Flota propia	499.069	472.855	26.214	5,5
Wet lease	4.389	-	4.389	-
Otros alquileres	5	12	(7)	(58,3)
IBERIA	503.463	472.867	30.596	6,5

Evolución horas bloque (miles)



El número de pasajeros transportados por IBERIA en el conjunto de su red aumentó un 4,2% con relación a 2003, incremento inferior al registrado en el número de PKT debido al crecimiento de la etapa media de pasaje. El incremento alcanzó el 7,1% en los vuelos internacionales, siendo del 2,0% en los vuelos domésticos.

El número total de pasajeros transportados bajo código IB, es decir, incluyendo también a los transportados en vuelos de la franquicia Iberia Regional Air Nostrum, ascendió a 30,1 millones en 2004.

La distribución por sectores de los pasajeros transportados por la compañía IBERIA fue la siguiente:

Pasajeros (miles)	2004	2003	Dif. s/a.a.	Var. % s/a.a.
Madrid-Barcelona	2.793	2.793	0	0,0
Península-Canarias	2.228	2.213	15	0,7
Madrid-Península (*)	5.293	5.129	164	3,2
Resto doméstico	4.560	4.446	114	2,6
Doméstico	14.874	14.581	293	2,0
África y Oriente Medio	398	281	116	41,1
Países U.E.	7.333	6.977	356	5,1
Otros países europeos	576	498	78	15,7
Medio radio	8.307	7.756	551	7,1
América Norte	833	784	49	6,3
América Centro	1.793	1.745	48	2,8
América Sur	776	644	132	20,5
África Sur y resto	109	103	6	5,8
Largo radio	3.511	3.276	235	7,2
Total IBERIA	26.692	25.613	1.079	4,2

(*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.

Respecto al año 2003, el número de PKT aumentó un 11,3% en el agregado de los vuelos internacionales, y un 1,7% en el sector doméstico. En este caso el incremento es inferior al registrado en el número de pasajeros debido al menor crecimiento en los enlaces con Canarias, que tienen una etapa media más larga.

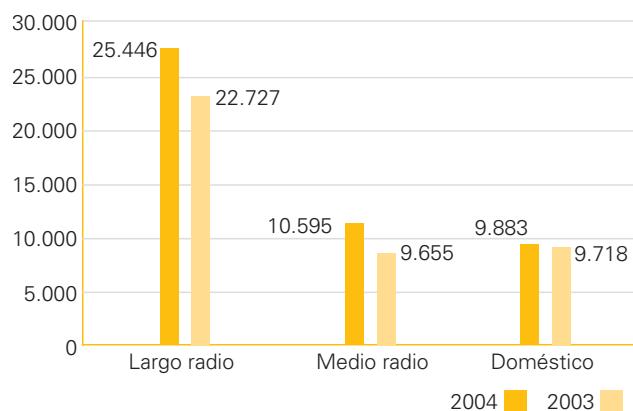
En el sector de largo radio el comportamiento de la demanda fue bueno, creciendo un 12,0% y mejorando el mix de clases. El fuerte incremento de oferta en América del Sur obtuvo una respuesta muy positiva del tráfico (20,9%). IBERIA también consiguió notables aumentos de la demanda en Centroamérica, África y Oriente Medio y en destinos europeos de países no pertenecientes a la Unión Europea.

La distribución de los PKT queda reflejada en la siguiente tabla:

Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	2004	2003	Dif. Var % s/a.a.	Var % s/a.a.
Madrid-Barcelona	1.346	1.346	0	0,0
Península-Canarias	3.930	3.908	22	0,6
Madrid-Península (*)	2.121	2.061	60	2,9
Resto doméstico	2.486	2.403	83	3,5
Doméstico	9.883	9.718	165	1,7
África y Oriente Medio	933	639	294	46,0
Países U.E.	8.988	8.448	540	6,4
Otros países europeos	673	568	105	18,5
Medio radio	10.595	9.655	940	9,7
América Norte	5.470	5.242	228	4,3
América Centro	11.720	10.549	1.171	11,1
América Sur	7.378	6.105	1.273	20,9
África Sur y resto	878	831	47	5,7
Largo radio	25.446	22.727	2.719	12,0
Total IBERIA	45.924	42.100	3.824	9,1

(*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.

Pasajeros-kilómetro transportados (en millones)



En el ejercicio 2004, IBERIA alcanzó un coeficiente de ocupación de pasaje del 75,2% en el conjunto de los vuelos operados, el nivel más alto en la historia de la compañía, superando en 0,2 puntos porcentuales al del año precedente.

Coeficiente de ocupación (%)	2004	2003	Dif. (**) s/a.a.
Madrid-Barcelona	67,8	69,5	(1,7)
Península-Canarias	77,0	78,0	(1,0)
Madrid-Península (*)	66,7	68,5	(1,8)
Resto doméstico	69,8	71,4	(1,6)
Doméstico	71,5	72,9	(1,5)
África y Oriente Medio	66,2	65,5	0,7
Países U.E.	66,4	66,6	(0,2)
Otros países europeos	60,8	59,1	1,8
Medio radio	66,0	66,0	(0,1)
América Norte	81,1	80,5	0,6
América Centro	80,2	78,9	1,3
América Sur	84,4	83,5	0,9
África Sur y resto	81,7	82,4	(0,7)
Largo radio	81,6	80,6	1,0
Total IBERIA	75,2	75,0	0,2

(*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.

(**) Las diferencias en puntos porcentuales parecen no cuadrar debido al redondeo.

El coeficiente de ocupación del sector de largo radio fue el que registró un mayor avance en el conjunto de 2004, mejorando en un punto porcentual respecto al año anterior, hasta situarse en el 81,6%. En América Centro y América del Sur la subida fue de 1,3 puntos y 0,9 puntos porcentuales respectivamente.

Las diferencias mensuales registradas respecto al año 2003 en el coeficiente de ocupación del sector de medio radio dibujaron una trayectoria ascendente durante el último trimestre, logrando alcanzar en el acumulado anual el mismo coeficiente del ejercicio anterior, el 66%.

En el agregado de los vuelos internacionales, el coeficiente de ocupación mejoró 0,7 puntos, subiendo hasta el 76,3%. Por el contrario, el coeficiente de ocupación en el sector doméstico siguió una tendencia negativa a lo largo del ejercicio 2004. Los motivos principales fueron la fuerte competencia y el desarrollo gradual de una política de gestión de ingresos más selectiva, enfocada prioritariamente a la mejora del ingreso medio por PKT. Además, la redistribución de oferta realizada por IBERIA, disminuyendo la participación de las rutas a las Islas Canarias que tienen un coeficiente de ocupación más alto que el de los vuelos de la Península, también influyó en la reducción del coeficiente de ocupación en el conjunto del sector doméstico.

2.1.2. Ingresos de tráfico de pasajeros

Durante los últimos años, las compañías aéreas, sobre todo en Europa y Norteamérica, han sufrido una continua disminución de sus ingresos unitarios debido a la fuerte competencia existente en muchos mercados.

En este contexto, el ingreso medio por PKT (*yield*) de IBERIA en 2004 experimentó una bajada del 6,3% con relación al año precedente. Esta disminución estuvo principalmente motivada por: la fuerte presión competitiva en el sector doméstico y en el medio radio; la apreciación del euro frente al dólar, que perjudicó sensiblemente a los ingresos del sector de largo radio; y, finalmente, el aumento de la longitud de la etapa media de pasaje, que afectó al conjunto de la red por el mayor crecimiento de la oferta en las rutas intercontinentales.

En los dos primeros trimestres del ejercicio, el *yield* disminuyó en un 8,7% y mejoró progresivamente su comportamiento a lo largo de la segunda mitad de 2004, quedando limitada la reducción al 3,6% en el último trimestre.

A partir del segundo trimestre de 2004, IBERIA realizó una gestión de ingresos más selectiva en el sector doméstico que, aún llevando consigo un descenso del coeficiente de ocupación, logró corregir gradualmente la caída del *yield* respecto a 2003. Gracias a dicha gestión y a las modificaciones realizadas en la oferta, el *yield* del sector doméstico se incrementó en los meses de noviembre y diciembre respecto a los correspondientes niveles del año precedente.

En el sector de medio radio, IBERIA realizó diversas ampliaciones de ofertas y campañas promocionales para hacer frente a la fuerte presión competitiva en Europa, especialmente por la acelerada penetración de los operadores de bajo coste en España, y para estimular la demanda en las nuevas rutas abiertas.

El desglose por sectores del ingreso medio por PKT (o *yield*) durante 2004, y su comparación con el año 2003, es el siguiente:

Ingresaos por PKT (cént. euros)	2004	2003	Dif. s/a.a.	Var. % s/a.a.
Doméstico	12,77	13,12	(0,35)	(2,7)
Medio radio	10,03	10,91	(0,88)	(8,1)
Largo radio	4,35	4,52	(0,17)	(3,8)
Total IBERIA	7,47	7,97	(0,50)	(6,3)

El ingreso medio por AKO correspondiente al conjunto de la red de la compañía descendió un 6,0% respecto a 2003, debido principalmente a la reducción del *yield*. El siguiente cuadro muestra el desglose por sectores del ingreso medio por AKO:

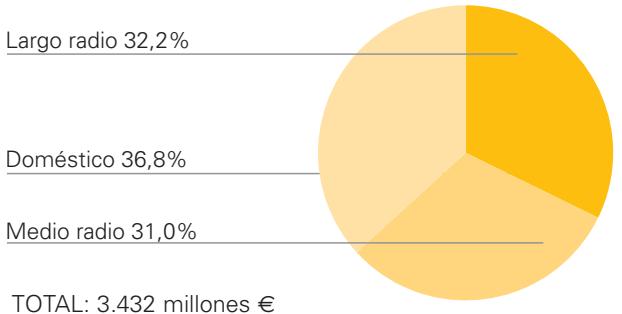
Ingresaos por AKO (cént. euros)	2004	2003	Dif. s/a.a.	Var. % s/a.a.
Doméstico	9,13	9,57	(0,44)	(4,6)
Medio radio	6,62	7,20	(0,58)	(8,1)
Largo radio	3,55	3,65	(0,10)	(2,7)
Total IBERIA	5,62	5,98	(0,36)	(6,0)

En el ejercicio 2004, los ingresos por tráfico de pasaje de IBERIA aumentaron un 2,2% respecto al año anterior. Los ingresos de pasaje registraron incrementos del 7,7% y del 0,9% en los sectores de largo radio y medio radio internacional, respectivamente, descendiendo un 1,0% en el sector doméstico.

La distribución por sectores de los ingresos por tráfico de pasajeros fue la siguiente:

Ingresaos por pasaje (millones euros)	2004	2003	Dif. s/a.a.	Var. % s/a.a.
Doméstico	1.262,2	1.275,3	(13,1)	(1,0)
Medio radio	1.063,0	1.053,4	9,6	0,9
Largo radio	1.106,9	1.028,1	78,8	7,7
Total IBERIA	3.432,1	3.356,8	75,3	2,2

Distribución ingresos en 2004



2.1.3. Carga

El tráfico aéreo de carga tuvo, a nivel mundial, un buen comportamiento durante 2004, favorecido por la fase de crecimiento de la economía y del comercio internacional, prolongando la recuperación que se había iniciado en el último trimestre de 2003. Según datos publicados por la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), el tráfico de carga en el mundo, medido en términos de toneladas-kilómetro transportadas (TKT), se incrementó un 13,4% con relación al año anterior.

La actividad de transporte de mercancía y correo de Iberia Carga registró un importante crecimiento a lo largo de 2004; así, para el conjunto del ejercicio, el número de TKT aumentó un 19,0% respecto al año anterior, superando la cifra de 1.033 millones, de los que un 94% fueron transportadas en las bodegas de los aviones de IBERIA. Un 80% de ese volumen de tráfico correspondió a los vuelos del Atlántico, localizándose los mayores incrementos en América del Sur.

Iberia Carga continuó utilizando La Habana como plataforma de tránsitos hacia México y otros países de Centroamérica, si bien el puente hacia estos últimos destinos se ha reducido desde el pasado mes de octubre, debido al establecimiento de los vuelos directos desde Madrid a los países de Centroamérica.

El ingreso unitario por TKT (o *yield* de carga) disminuyó un 11,6% respecto a 2003 debido a la depreciación del dólar frente al euro (alrededor de una cuarta parte de sus ingresos de tráfico están referidos a la moneda americana), la fuerte competencia en precios, el aumento del tráfico de red (con origen en Europa y menor *yield*), y el significativo crecimiento de la etapa media de carga (un 6,7%). En consecuencia, el incremento de los ingresos por transporte de mercancía y correo quedó limitado a un 5,2%, situándose en 232,7 millones de €.

Los ingresos procedentes de los diversos servicios prestados en las terminales de carga se situaron en 25,8 millones de €, subiendo un 16,6% respecto

a 2003, debido principalmente al crecimiento de la actividad de handling de carga para terceros. Además, la productividad en las terminales de carga nacionales, medida en número de toneladas por empleado, creció un 8,9% respecto a 2003.

En septiembre de 2004, Iberia Carga lanzó un producto de fidelización, Bonus. Los clientes (expedidores de mercancía, transitarios y agentes) adheridos a este programa obtienen puntos en función del destino de los envíos y del volumen de carga anual confiada a la compañía. A su vez, los puntos obtenidos, son canjeables por billetes de avión gratis en las clases de negocios de IBERIA.

Durante 2004, Iberia Carga renovó la Certificación de Calidad según la norma ISO 9001:2000 de AENOR, que había obtenido en julio de 2003, cumpliendo todos los objetivos de calidad fijados para el conjunto del año.

IBERIA fue elegida mejor compañía aérea en el transporte de carga de mercancías entre Italia y América Latina por A.N.A.M.A, Asociación Nacional de Agentes de Mercancías Aéreas.

Los principales parámetros de actividad son los siguientes:

IBERIA CARGA	2004	2003	Dif. s/a.a.	Var % s/a.a.
TKO (millones)	1.405,8	1.269,3	136,5	10,8
Bodegas	1.274,4	1.151,6	122,8	10,7
Cargueros	131,4	117,7	13,7	11,6
TKT (millones)	1.033,2	868,2	165,0	19,0
Bodegas	972,6	813,6	159,0	19,5
Cargueros	60,6	54,6	6,0	11,0
Coeficiente de ocupación (%)	73,5	68,4	5,1	7,5
Bodegas	76,3	70,6	5,7	8,1
Cargueros	46,1	46,4	(0,3)	(0,6)
Ing. medio TKT (cént. de €/ TKT)	22,52	25,47	(2,9)	(11,6)
Ingresos de carga (millones de €)	232,7	221,1	11,6	5,2
Plantilla equivalente (núm. personas)	1.090	1.079	11	1,0

2.2. Handling

En el año 2004, esta unidad de negocio incrementó su producción, medida en aviones ponderados atendidos, un 6% con relación al año anterior, en un escenario de generalizado crecimiento del tráfico aéreo. La actividad para terceras compañías aumentó en 17.950 aviones ponderados, lo que representa una subida del 7,9% respecto al año 2003; mientras que la actividad para la propia IBERIA creció en más de 9.100 aviones ponderados, lo que supone un incremento del 4,0%.

Durante 2004 se incorporaron a la cartera de clientes varias compañías: Lan Chile, Channel Expres, Lan Ecuador, Tuy Airlines, Air Madrid y Cargolux, entre otras.

Los ingresos de explotación, incluyendo la facturación interna al negocio de "Línea Aérea", ascendieron a 582,9 millones de € en 2004, aumentando en 52 millones respecto al año anterior. Esto representa un incremento del 9,8%, conseguido, principalmente, gracias al crecimiento de la actividad y a la facturación de un mayor número de servicios complementarios, y a la adecuación de los precios.

La plantilla media anual aumentó en 457 empleados equivalentes respecto al año 2003, lo que supone un incremento del 5,4%, que se explica por el mayor número de aviones atendidos, el regreso de subrogaciones producidas en algunos aeropuertos, así como por la realización de nuevos servicios, en parte derivados del incremento de medidas de seguridad. El personal eventual, tras aumentar en 325 personas equivalentes, representaba un 20% de la plantilla de Iberia Handling en el ejercicio 2004; mientras que la plantilla fija (incluyendo el personal a tiempo parcial) se incrementó en 132 empleados equivalentes.

La productividad mejoró, disminuyendo las horas hombre por avión ponderado atendido, pasando de 32,09 en el 2003 a 31,91 en el 2004. Esta reducción

se vio favorecida por una distribución del tráfico que permitió gestionar mejor los recursos humanos.

Se implantaron nuevas iniciativas que han mejorado todos los parámetros de calidad de Iberia Handling: puntualidad, tiempo de espera en facturación y tiempo de entrega de equipajes. Se incorporó un sistema de reconciliación de equipajes (BRS) en el aeropuerto de Barajas, que permite localizar de forma rápida el equipaje del pasajero, reduciendo el coste y mejorando la seguridad.

Asimismo, se continuó con la expansión del sistema de facturación a través de máquinas de autofacturación, llegando a tener un total de 69 máquinas en los aeropuertos nacionales a finales de 2004. Por otra parte, se contrató el proyecto "Easy Checkin", que permite realizar el checkin a nuestras compañías clientes en su propio sistema.

Se ha producido la apertura de la escala Albacete, en la que se presta el servicio de handling de pasajeros.

El siguiente cuadro refleja los principales parámetros de actividad de Iberia Handling:

IBERIA HANDLING	2004	2003	Dif. %	Var. %
	s/a.a.	s/a.a.		
Aviones ponderados atendidos (miles)	482,0	454,9	27,1	6,0
Ingresos handling a terceros (millones de €)	301,7	270,0	31,7	11,7
Ingresos de explot. (millones de €)	582,9	530,8	52,1	9,8
Ingresos explotación/avión pond. (€)	1.209,3	1.166,7	42,6	3,7
Productividad (horas tot. / avión pond.) (*)	31,91	32,09	(0,18)	(0,6)
Plantilla equivalente (núm. personas)	8.980	8.523	457	5,4

(*) Horas totales de mano de obra por avión ponderado. Variación negativa significa aumento de la productividad.

2.3. Mantenimiento

La Dirección de Material de IBERIA (Iberia Mantenimiento) es la responsable del mantenimiento de los aviones de la compañía, y también presta servicios de asistencia técnica a terceros, entre los que se encuentran operadores aéreos nacionales e internacionales, fabricantes y arrendadores de aviones.

Las actividades de mantenimiento de aviones aumentaron en 2004, alcanzando la cifra de 114 revisiones mayores de tipo "C, D, E y IL". Los trabajos realizados a otras compañías aéreas representaron el 12,9%.

Se completaron con éxito las tareas de mantenimiento inherentes a la devolución de cuatro aviones Boeing B-757 y dos Airbus A-320 alquilados por IBERIA, cuyo periodo de arrendamiento finalizaba durante el pasado año.

La incorporación del nuevo producto Business Plus en la flota de largo recorrido representa un gran reto para la Dirección de Material, especialmente para la Unidad de Ingeniería de Interiores y para los Talleres de Mantenimiento, encargados de determinar las especificaciones técnicas y de garantizar el correcto funcionamiento y mantenimiento de las nuevas butacas, más sofisticadas que las anteriores.

En el Taller de Motores, la producción ascendió a 122 unidades, habiéndose realizado las primeras reparaciones del CF34, último motor incorporado en la lista de capacidades. El 29,5% de los trabajos correspondieron a motores de terceros. Cabe destacar los primeros trabajos de APU 131-9A, por ser también de reciente incorporación en la capacitación técnica.

En referencia al mantenimiento en línea, debe destacarse que, de acuerdo con lo previsto en el Plan Director, en febrero de 2004 se comenzó a aplicar el servicio de "mantenimiento a requerimiento", simpli-

ficándose las inspecciones de tránsito de los programas de mantenimiento, en conformidad a lo estipulado por los fabricantes de aviones Airbus y Boeing.

La actividad de mantenimiento para otras compañías aéreas se incrementó en el año 2004, en particular durante el segundo semestre, contribuyendo a mejorar la utilización de las instalaciones y de los recursos invertidos. Así, los ingresos de explotación externos de Iberia Mantenimiento se incrementaron casi un 9% con relación a los obtenidos en el ejercicio anterior.

En un entorno de fuerte competencia, Iberia Mantenimiento aumentó el número de clientes a los que presta servicios, destacando la firma de contratos con Air Jamaica, Air India, Arkia Israeli Airlines, Armenian, Avianca, AWAS, Bouillioun Aviations Services, China Southern Airlines, HMY Airways, Luxor Air, Meridiana, MK Airlines, Snecma y Sosoliso Airlines.

Asimismo, se consolidaron las relaciones comerciales y los acuerdos con Air Luxor, Air Nostrum, Atlas International, British Airways, Cameroon Airlines, Cebu Pacific Air, Channel Express, Free Bird Airlines, Fly Air, GAMCO, General Electric, Gulf Air, Hola Airlines, Iberworld, Iran Air, LTE Volar Airlines, LTU, Olympic Airways, Onur Air, Rolls Royce, Royal Nepal Airlines, Spanair, Syrian Arab Airlines, TAP Air Portugal, Transmeridian Airlines, Triton Aviation International, Turkmenistan Airlines, Varig, Yemenia y otros clientes hasta un total aproximado de cien.

Con relación a los servicios prestados a la Marina y el Ejército del Aire, se firmó un contrato de pintura para el avión P3 Orión del Ala 11, una inspección "CSCI2" para un B-707 y se realizaron mejoras en el sistema de combustible de tres Hércules C130.

Asimismo, se ganaron varios concursos: uno, para la transformación de dos B-707 a configuración "todo pasaje de alta densidad" e instalación del sistema Quick Change "Carga-Pasaje", que permite gran versatilidad a los aviones; otro, para prestar servicios de soporte completo a los equipos de calibración de ayudas a la navegación instalados en dos Falcon 20; y, finalmente, para la reparación y cumplimentación de boletines a un B-707 y a un Falcon 20.

Iberia Mantenimiento continuó dando soporte completo a toda la flota de Transporte de Personalidades de Estado, que implica a aviones A-310 y Falcon 900, se revisaron cuatro motores Pegasus de los Harriers y numerosos componentes, y se actualizaron los bancos de prueba de motores que la Armada española mantiene en Rota.

La Dirección de Material ha mostrado una alta capacidad para acometer cambios en los sistemas de producción y organizativos, a fin de contribuir a la mejora de la productividad, la reducción de costes y la fiabilidad de la flota, como lo demuestra la superación con éxito de la fase de implantación del "SAP R/3 Aerospace & Defense".

En referencia a las certificaciones, el pasado mes de diciembre la Dirección de Material de IBERIA recibió de AENOR la Certificación ISO 14000 de Gestión Medioambiental, para la Zona Industrial de La Muñoz. En septiembre, se recibió la certificación PECAL 2120 del Ministerio de Defensa, una vez realizada la transición desde la anterior normativa PECAL 120. Durante 2004 también se produjo un aumento de capacidades aprobadas bajo el Certificado EASA 145, para incluir, entre otros, el mantenimiento de motores CF34 (en ala y en taller, para clientes como Air Nostrum) y de Aviones Falcon 900.

Respecto del año anterior, se han mantenido las certificaciones que ya poseía la Dirección de Material, obteniéndose nuevas certificaciones de las Autoridades Aeronaúticas de nuestros clientes, aumentando hasta un total de 20 certificados.

La siguiente tabla muestra la evolución de los ingresos y la plantilla:

IBERIA MANTENIMIENTO	2004	2003	Dif.	Var. %
	s/a.a.	s/a.a.		
Ingresos explotación externos (mill. €)	122,4	112,5	9,9	8,8
Ingresos asistencia técnica a terceros (mill. €)	112,4	104,0	8,4	8,1
Plantilla equivalente (núm. personas)	3.912	3.898	14	0,4

2.4. Sistemas

Durante el año 2004, la Dirección de Sistemas participó en distintos proyectos en colaboración con otras áreas de IBERIA. Por su relevancia económica futura, cabe destacar, en primer lugar, la puesta en marcha del desarrollo de un Sistema Integrado de Gestión de la Producción, proyecto ICARO, cuyo objetivo es optimizar la funcionalidad de la gestión de tripulantes, así como implantar la función de seguimiento (tracking) de la planificación.

El área de Relación con el Cliente, una de las más activas en los últimos años, centró su línea de actuación en potenciar el uso de las nuevas herramientas de relación con el cliente y técnicas de marketing. Así, se realizaron inversiones adicionales en el sistema CRM (Customer Relationship Management), que entró en explotación en la última parte de 2003, para dotarlo de nuevas funcionalidades, soportar nuevas campañas y mejorar la estructura de sus bases de datos. También se incorporaron mejoras funcionales a la página web comercial de IBERIA. Asimismo, se puso en explotación la adaptación de estos dos sistemas para la relación con PYMES, apoyándose en los denominados proyectos BRM (portal corporativo que permite la gestión y tratamiento centralizado del colectivo de PYMES inscritas al programa). Finalmente, ha sido iniciado el proyecto para la implantación del nuevo sistema de Gestión de Reclamaciones de Pasaje y Equipaje, que se pondrá en explotación el próximo año.

En el área de Comercial, se realizaron algunos desarrollos necesarios para dotar a los módulos de PROS (Gestión de Ingresos) de las funcionalidades no

cubiertas por la herramienta, quedando pendientes nuevas ampliaciones funcionales para 2005. Por otro lado, la implantación del proyecto SIVAPLUS, que implicó un rediseño técnico en los módulos del Programa de Vuelos y horarios, otorga facilidades a la Dirección del Programa para gestionar las rotaciones de aviones y mantener el horario, realizar la gestión de slots, y obtener datos estadísticos tanto de oferta como de producción.

En el área de Carga se incrementó el número de agentes conectados al e-cargo; se implantó en Europa el sistema de relación y fidelización de clientes, Bonus; en los sistemas de gestión operacional se ha extendido a toda la red el AVCD (Administración Venta Carga en Delegaciones); se finalizó el sistema de gestión de calidad; y se avanzó en el desarrollo del sistema de Revenue Management.

En el área de Mantenimiento finalizó la fase de implantación del proyecto IMAGINA, que ha supuesto la mecanización integrada de todo el sistema de información y gestión del área, basado en un ERP (SAP R/3).

En el área de Control y Administración, se inició el desarrollo del módulo de enlace de Oracle Financials con la tesorería doméstica, proyecto que concluirá en 2005. En paralelo, se va a realizar el despliegue del sistema Oracle Financials en Delegaciones, de forma que las delegaciones y escalas se conecten al sistema central. Por otra parte, se han adaptado los sistemas contables a los requerimientos de las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

En referencia al nuevo proyecto "Revenue Accounting", una vez terminada la fase de diseño, el proyecto se encuentra en fase de construcción, cuya finalización está prevista para finales de 2005. Dentro de este mismo proyecto se va a abordar el diseño del módulo de Administración de Ventas Delegaciones, que sustituirá al sistema MOVES vigente.

En el área de Comunicación y Servicios al empleado, el proyecto más significativo de 2004 fue el denominado "Acceso en Casa", para dar entrada a los empleados de IBERIA desde su domicilio, hotel o cibercafé, entre otros, a la Intranet de la compañía: Ibpróxima. Este acceso se hizo efectivo en mayo, y desde entonces, el número de usuarios ha tenido un crecimiento espectacular, pasando de 7.000 antes de

mayo a casi 17.000 al finalizar el año, con un máximo de 300.000 páginas visitadas, cuando antes de este proyecto los máximos alcanzados fueron 90.000. Este proyecto permitió integrar también en un único portal, Ibpersonas, numerosos servicios a los empleados que antes estaban distribuidos entre el Portal del Empleado y el Portal del Tripulante. Ibpróxima se ha convertido en lugar de encuentro de todos los empleados, donde la compañía les facilita información, servicios y herramientas de trabajo, con la finalidad de lograr una mayor implicación de todos.

En el área de Sistemas se finalizó el proyecto de "Control de la Facturación de la Telefonía", que ha supuesto implantar un sistema de información que permite mejorar la gestión de todos los datos sobre la facturación de telefonía de diferentes proveedores externos, elaborando una serie de servicios y productos. El nuevo sistema permite unificar la gestión de la facturación de telefonía fija y móvil; y, por otra parte, genera ficheros de imputación contable de la facturación para su carga en el sistema de contabilidad de la compañía. Durante el año fueron instalados 1.080 PCs desktop y 490 portátiles. Además, se realizó un esfuerzo importante para ampliar la base instalada de Servidores de Aplicación, Gestión de Contenidos y Servidores Web para cumplir con los requerimientos que demandaban aplicaciones corporativas estratégicas como BRM, WEB Corporativa, o Ibpersonas.

El pasado mes de diciembre la Dirección de Sistemas de IBERIA obtuvo de AENOR la Certificación de Calidad según la Norma ISO 9001:2000 en las áreas de Instalaciones y Mantenimiento, Soporte e Infraestructura, y Arquitectura, Servidores y Red; pertenecientes todas ellas a la Subdirección de Producción de la compañía. Con ello se completa la certificación del conjunto de la actividad de la Dirección de Sistemas, que ya la había obtenido previamente para el desarrollo de sistemas de información, el centro de proceso de datos, la venta de servicios y las compras informáticas.

2.5. Desarrollo de proyectos

2.5.1. Mapa de Riesgos

Durante el año 2004, la Dirección de IBERIA trabajó en colaboración con la firma KPMG en el esta-

blecimiento del Mapa de Riesgos de la compañía, dando respuesta al acuerdo adoptado en ese sentido por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento del Consejo de Administración, y cumpliendo con la reglamentación de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) en lo relativo a transparencia, seguridad y buen gobierno de las sociedades cotizadas. La validación del Mapa de Riesgos es el primer paso para desarrollar un sistema de gestión de riesgos, que ha sido puesto en marcha en febrero de 2005. Una gestión eficaz de los riesgos de una organización facilita la consecución de los objetivos fijados.

La evaluación de riesgos implica identificar los procesos clave de cada área de negocio y sus riesgos asociados, en el marco global de la estrategia y objetivos de la empresa, y diseñar el mapa de riesgos de cada proceso. De esta forma, se obtendrá un mayor conocimiento de los riesgos existentes, una racionalización de los recursos, una reducción de costes, una mayor facilidad en la implementación de nuevos controles y una gestión proactiva de la empresa.

A lo largo de 2004, con la ayuda de la consultora mencionada, la compañía ha ido validando el mapa de riesgos de IBERIA. Para ello, fue realizando entrevistas a los directores de primer nivel de cada una de las áreas de negocio de la compañía, con el fin de concretar los retos estratégicos del área y poder identificar sus riesgos asociados. Además, fue posible la identificación de los controles clave necesarios para mitigar cada uno de los riesgos del área, y la valoración de su fortaleza con el fin de priorizar los riesgos.

Se establecieron una serie de criterios para evaluar la magnitud (bajo, moderado, significativo o catastrófico) y la probabilidad (improbable, moderado, probable, cierto) del impacto de cada uno de los riesgos que pueden afectar a la compañía. Asimismo, se definieron unos horizontes temporales (largo plazo, medio, corto o inminente) para evaluar el ámbito temporal de ocurrencia de cada riesgo identificado.

Finalmente, se presentó el trabajo realizado a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, y a continuación se puso en marcha el proceso de diseño de planes de contingencia para minimizar el impacto de los principales riesgos evaluados.

2.5.2. Calidad del servicio

Lograr la satisfacción del cliente es un compromiso fundamental asumido por IBERIA, que se ha materializado en el desarrollo de un plan de mejora global de la calidad del servicio. A continuación se describen algunas de las principales iniciativas relacionadas con este objetivo estratégico.

CRM

La calidad del servicio al cliente y la diferenciación son elementos clave para el éxito en el entorno competitivo actual. De acuerdo con esta idea, IBERIA puso en marcha el proyecto CRM ("Customer Relationship Management") en el año 2001. El año 2004 se puede considerar clave en la implantación y puesta en funcionamiento de la filosofía CRM en IBERIA.

Los principales conceptos desarrollados durante el proyecto inicial se vieron materializados en dicho ejercicio, y hoy podemos decir que la práctica totalidad de nuestros puntos de contacto nacional (Serviberia, aeropuertos, oficinas de ventas) y gran parte de los internacionales disponen de los medios que les permiten identificar a nuestros mejores clientes y, de esta forma, poderles ofrecer de forma homogeneizada los servicios y beneficios personalizados que en cada caso se decidan.

La implantación de tecnología y procedimientos fue acompañada de un ambicioso programa de formación actitudinal por el que han pasado casi 9.000 empleados, de los colectivos de tierra y vuelo.

Un factor fundamental e imprescindible en todo este proceso es la identificación y conocimiento previo de nuestros clientes, por lo que se hizo un esfuerzo muy importante en ampliar el número de clientes adheridos al Programa IB Plus. Como consecuencia de ello, durante el año 2004 se incorporaron más de 350.000 clientes al programa.

La solidez de este soporte ha permitido implantar criterios de actuación diferenciada y, sobre todo, ha posibilitado la realización de acciones de Marketing Relacional cuyo fin último es la fidelización de nuestros clientes y la mejora de sus ratios de ingresos para IBERIA.

De esta forma, durante el año 2004 se realizaron más de 65.000 acciones de gestión por valor en nuestros mostradores de facturación. Estas acciones consistieron en ofrecer *upgrading* o accesos a salas vip gratuitos a determinados clientes, que, por sus características, fueron considerados merecedores de estas distinciones.

Otra línea de actuación fue la realización de eventos a los que han sido invitados clientes considerados de alto valor y especial interés para IBERIA. Estos eventos consistieron principalmente en acciones exclusivas de carácter cultural, deportivo y gastronómico, teniendo una aceptación muy positiva por parte de nuestros clientes. Durante el año 2004 se realizaron 35 eventos a los que asistieron casi 1.100 clientes.

Por último, la realización de campañas de marketing relacional supuso que más de 600.000 clientes distintos recibieran algún tipo de atención individualizada durante el año 2004, conteniendo propuestas exclusivas para incentivar su consumo con IBERIA, de acuerdo a las características de su perfil.

Al finalizar del ejercicio 2004, la inversión acumulada en el proyecto ascendía a 15,6 millones de €. Para el ejercicio 2005 está planificada una inversión de 1,3 millones, destinada básicamente a la integración con otros sistemas de información y gestión a cuyos calendarios de desarrollo se ha acoplado el proyecto, y a la optimización de los procesos de gestión de clientes en áreas concretas de servicio.

Centro de atención al Cliente

Otro aspecto importante en el proceso de mejora de la atención al cliente lo constituye la gestión centralizada e integrada de las comunicaciones de todos los clientes de la red de IBERIA. En el Centro de Atención al Cliente (CAC) y el Centro de Atención Telefónica de Equipajes (CAT), que trabajan en estrecha colaboración, son procesadas de forma sistemática todas las sugerencias, quejas y resto de comunicaciones de los clientes con independencia del canal empleado (teléfono, carta, e-mail,...) y de su lugar de procedencia. Desde el Centro de Atención se responde a todas ellas de forma homogénea y consistente, con unos tiempos de respuesta cada vez más reducidos. Además, un tratamiento sistematizado de toda la información permite detectar los aspectos de

los servicios que los clientes consideran mejorables, desarrollando a continuación planes para su corrección y mejora.

IBERIA continuó siendo la compañía europea de red con mejores indicadores de calidad en referencia a las pérdidas de equipajes en sus respectivos *hubs*. En el aeropuerto de Madrid-Barajas, IBERIA registró 17 pérdidas de equipajes por cada mil pasajeros en el año 2004, cifra muy inferior a la de cualquiera de sus principales competidores en sus respectivos *hubs*. Para el conjunto de la red de vuelos, el número total de expedientes (por demora, extravío o deterioro del equipaje) dividido por el número de pasajeros, arroja un resultado de 11,43 expedientes por cada mil pasajeros en 2004, lo que supone una reducción del 3,2% con relación al año precedente.

Nueva clase Business Plus

IBERIA ha diseñado una nueva clase de negocios para las rutas intercontinentales, bautizada como Business Plus, que supone la mejora y unificación de las actuales Business Intercontinental y First Class. La nueva clase será comercializada a partir de abril de 2005, si bien algunos pasajeros ya han podido estrenarla, porque los tres nuevos aviones Airbus A-340/600 que la compañía recibió del fabricante durante el último trimestre de 2004 ya vinieron con los nuevos equipos instalados.

La compañía va a invertir más de 100 millones de € para dotar a todos sus aviones de la flota Airbus A-340 con la clase Business Plus. Los 21 Airbus A-340 que operaba IBERIA a finales de 2004 serán modificados de forma progresiva a lo largo del año 2005; y los aviones de largo radio que se incorporarán dentro del plan de renovación de flota ya vendrán equipados de fábrica con la configuración y prestaciones de la nueva clase.

IBERIA ha revisado todos los elementos que conforman el servicio a bordo para definir la nueva clase de negocio. Los clientes de la clase Business Plus disfrutan de más privacidad y tranquilidad a bordo, al contar con más espacio propio, pues la separación entre filas es superior al metro y medio, disponiendo de un panel separador y luz individual graduable en intensidad. También ganan comodidad, gracias a las nuevas butacas ergonómicas, especial-

mente diseñadas para la compañía, que se convierten en camas, con una longitud de 1,90 y una anchura de 66 centímetros. Los nuevos asientos cuentan con todas las funcionalidades que ofrece la última tecnología: masaje lumbar adaptable, reposacabezas ajustable, reposabrazos abatibles, reposapiernas extensible y un sistema de programación que permite adaptar las prestaciones al cliente, e incluso memorizar su posición preferida.

El cambio de butacas se complementa con la renovación completa del diseño y materiales, como tapicería, mantas, almohadas y otros complementos. Los clientes disponen de una zona snack-bar permanente. Asimismo, la nueva clase está equipada con los más modernos sistemas de comunicación y entretenimiento para los pasajeros: existen 26 canales de vídeo y 15 canales de audio, con la posibilidad de juegos interactivos, con una pantalla individual más grande. Los clientes de la Business Plus dispondrán de teléfono individual, conexión para ordenador, correo electrónico y mensajes cortos a móviles, tanto en emisión como en recepción, entre otras prestaciones disponibles.

A mediados del año próximo, coincidiendo con la paulatina implantación de la nueva clase Business Plus para los vuelos intercontinentales, todo el personal de IBERIA en contacto con los clientes estrenará nuevos uniformes.

Atención preferente a clientes de alto valor

Durante el año 2004, IBERIA ha realizado otras acciones dirigidas a mejorar el servicio prestado a los mejores clientes, en reconocimiento del valor que aportan al negocio. Así, se dotó de un mayor nivel de confort a la clase Business en los vuelos de medio radio internacional, dejando de comercializar el asiento central de cada fila. También se ha mejorado el servicio de cátering en todas las clases Business.

Por otra parte, IBERIA inauguró en 2004 un servicio de duchas para sus clientes de las clases de negocios, Iberia Plus Platino, Iberia Plus Oro y Club Fiesta que hagan tránsito en Madrid procedentes de un vuelo intercontinental. La compañía ha establecido acuerdos con otros socios para que sus mejores

clientes tengan acceso, en condiciones ventajosas, a otras instalaciones y servicios del aeropuerto de Barajas (Centro de Reuniones y Negocios, peluquería...).

Además, el Centro de Atención al Cliente realiza un tratamiento proactivo de las incidencias que afectan a clientes de alto valor, con el que la compañía pretende adelantarse a su queja o reclamación. Los titulares de las tarjetas Iberia Plus Platino e Iberia Plus Oro también disponen de un área específica del centro de atención telefónica (Serviberia) que les presta un servicio exclusivo.

Iberia Plus

El programa Iberia Plus está diseñado para presar una atención especial y premiar a los clientes habituales del Grupo IBERIA. Los titulares de la tarjeta Iberia Plus acumulan puntos al volar con IBERIA o al utilizar los servicios de las empresas participantes en el programa, que luego se pueden canjear por vuelos u otros servicios. Existen cuatro tipos de tarjetas (Iberia Plus Clásica, Plata, Oro y Platino), todas ellas de carácter personal y gratuito, que se conceden en función de los puntos acumulados, añadiendo cada una de ellas beneficios sobre la anterior.

Las compañías aéreas asociadas al programa son, además de IBERIA, todos los miembros de la alianza oneworld (American Airlines, British Airways, Aer Lingus, Cathay Pacific, Finnair, Lanchile y Qantas), junto a Air Nostrum, Binter Canarias, Swiss, SN Brussels y, desde abril de 2004, Mexicana de Aviación. También están asociadas al programa importantes cadenas hoteleras (Paradores de Turismo, NH Hoteles, Grupo Sol...), las principales empresas de alquiler de coches y varias compañías de distintos sectores (Iberia Cards, American Express y Telefónica, entre otras). Además, Repsol, CAMPSA y Petronor se sumaron al programa durante el pasado ejercicio.

A finales de 2004, el programa contaba con más de dos millones veintiséis mil titulares registrados, lo que supone un incremento superior al 20% respecto al año anterior, y se mantiene entre los programas aéreos de fidelización más importantes del mundo.

Puntualidad

A principios de 2003, IBERIA puso en marcha el Plan Integral de Mejora de la Puntualidad. Durante el ejercicio 2004, el Comité que coordina este Plan continuó realizando un seguimiento permanente de la puntualidad de los vuelos, intentando prevenir los posibles retrasos y analizando las causas de los mismos.

En el año 2004 la puntualidad media se situó en el 82,2%. Existen una serie de causas, principalmente externas, que imposibilitaron alcanzar la elevada cota de 2003 (el 83,8%): la creciente congestión de tráfico en los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, los dos centros de distribución de la compañía; una meteorología más adversa y ocasionalmente virulenta (varios huracanes en el Caribe en septiembre y octubre); y, finalmente, un significativo incremento en la utilización de los aviones, lo que permite ofrecer más vuelos y frecuencias a nuestros clientes. El Comité de Puntualidad y todas las áreas implicadas de la compañía continúan buscando nuevas iniciativas que permitan mejorar los procedimientos y la coordinación de las operaciones.

Índices de Calidad

IBERIA cuenta con varios mecanismos de control y seguimiento de la calidad, tanto de los parámetros del servicio como del nivel de satisfacción de sus clientes.

A través de la medición de los índices NCO (Nivel de Calidad Obtenida) se supervisa el cumplimiento de los estándares de calidad de prestación del servicio establecidos por la compañía. Para ello se controla el proceso global de atención al cliente, tanto en tierra como en vuelo, abarcando desde la solicitud de información y la reserva de billetes, hasta la gestión de las quejas y reclamaciones.

Para determinar la percepción del cliente respecto al cumplimiento de sus expectativas (Nivel de Calidad Percibida, NCP) durante el pasado año se realizaron más de 18.000 encuestas, repartidas en dos oleadas, dirigidas a los clientes al final del viaje, sobre 30 atributos básicos del proceso de servicio.

Por otro lado, los Sistemas de Calidad certificados según la Norma ISO 9001:2000 incluyen indicadores de calidad específicos relacionados con los procesos de las distintas actividades que se controlan internamente con la periodicidad adecuada.

Certificados ISO

El Grupo IBERIA mantiene un compromiso con el objetivo de mejora de la calidad en todas sus actividades, y para favorecer su consecución se han implantado sistemas de gestión de Calidad ISO 9001:2000 en diversas áreas de la compañía, concretamente en Carga, Sistemas, Material, Operaciones, así como en Aeropuertos (handling de pasajeros y rampa) donde existe un sistema integrado de calidad y medio ambiente, con certificaciones ISO 9001 e ISO 14001. A lo largo de 2004 estas áreas de la compañía superaron las auditorías internas y externas necesarias para mantener las correspondientes certificaciones.

Además, IBERIA siguió trabajando para completar la certificación de sus actividades clave. Así, en diciembre, la Dirección de Material recibió de AENOR el certificado ISO 14001:1996 de Gestión Medioambiental, para la zona industrial de La Muñoz (Barajas-Madrid).

También el pasado mes de diciembre la Dirección de Sistemas completó su certificación ISO 9001:2000 incluyendo las áreas de Instalaciones y Mantenimiento, Soporte e Infraestructura, Arquitectura y Servidores y Red, pertenecientes a su Subdirección de Producción.

Finalmente, y también en diciembre de 2004, la Subdirección de Infraestructura de IBERIA obtuvo de AENOR la certificación ISO 9001:2000, para sus actividades de gestión de los servicios de mantenimiento de edificios e instalaciones, residuos, energía eléctrica y gasóleo, en las instalaciones de Barajas, La Muñoz y área urbana de Madrid.

Cabe destacar que con el fin de facilitar la gestión de estos sistemas, IBERIA ha desarrollado una importante aplicación informática en entorno web, denominada SIGDOC, que permite gestionar a través de la red de una forma sencilla, rápida y eficaz los requerimientos exigidos por las correspondientes normas.

2.5.3. Canales de distribución directa

Iberia.com

La compañía había lanzado una nueva versión de la plataforma Iberia.com en el año 2003, que mejoró los diferentes procesos de reserva, compra e información online, y puso a disposición de los clientes

nuevos productos, haciendo posible una relación más individualizada mediante reglas de personalización y gestión de perfiles. Durante 2004 la compañía siguió trabajando en la misma línea, incorporando nuevas funcionalidades y servicios para elevar la satisfacción de cliente. Entre otros, se mejoraron los procesos de comunicación, control y venta de ofertas personalizadas, se añadió un nuevo desglose de precios de billetes y diferentes cargos, y se aumentó la velocidad de navegación.

IBERIA ha establecido acuerdos de marketing con otras compañías para incorporar a su página web la comercialización de nuevos productos no aéreos (plazas hoteleras, seguros de viaje, alquiler de coches), buscando complementar la oferta a sus clientes. Cabe destacar el acuerdo de colaboración firmado con la agencia de viajes por Internet, Lastminute.com, que entró en vigor en febrero de 2004, para la comercialización de plazas hoteleras a través de Iberia.com.

El proceso de expansión internacional de Iberia.com prosiguió durante el año, con el objetivo de llegar a ofrecer una página específica en todos los países en los que la compañía esté presente. Con la incorporación de seis nuevas páginas web (Portugal, Uruguay, Argentina, Colombia, México y Brasil), un total de 24 países, incluido España, tenían su propia página web a finales de 2004.

En el año 2004, la compañía vendió casi un millón cien mil billetes aéreos a través de este canal propio, un 18,2% más que en el año anterior, ascendiendo la cifra de ventas a 206,5 millones de € (sin incluir la facturación de otros productos), lo que representa un incremento cercano al 32% respecto a 2003. El número de accesos de clientes alcanzó una media diaria de 145.000 accesos.

Serviberia

Serviberia es un servicio centralizado de atención telefónica al cliente final, que ofrece reserva y venta de billetes, con posibilidad de elegir ciberticket o entrega a domicilio, así como información durante las 24 horas del día, los 365 días del año. Serviberia atiende las llamadas procedentes de cualquier punto de España y, a través de Serviberia Europa, de los clientes de los principales países europeos.

Serviberia incorporó nuevos avances tecnológicos con el fin de mejorar la calidad del servicio que ofrece. Así, a través de un sistema automático de reconocimiento de voz que facilita información de los vuelos, se atendieron 493.000 llamadas durante 2004, siendo el nivel de reconocimiento del 95%. Utilizando la aplicación Siebel-CRM y con Serviberia se incorporaron a Iberia Plus 22.000 nuevos clientes. En relación con este programa de fidelización, se creó un centro de atención telefónica específico para los titulares Iberia Plus Oro y Platino que ha recibido cerca de 283.000 llamadas, un 105% más que en el año anterior.

En el ejercicio 2004 continuó la progresión de la venta directa a través de este canal. Serviberia vendió más de 842.000 billetes, un 17% más que en 2003 con un volumen total de 167,4 millones de €, mientras que el número total de llamadas atendidas se aproximó a 5.053.000, un 4% más que el año precedente. Además, el grado de penetración del ciberticket en las ventas realizadas por Serviberia ascendió al 86% en el conjunto del año, 16 puntos más que en el ejercicio anterior.

2.5.4. Cooperación con British Airways

Acuerdo de explotación conjunta de rutas

El día 16 de diciembre de 2004, IBERIA y British Airways firmaron un acuerdo para explotar conjuntamente sus rutas troncales entre España y Reino Unido a partir del 1 de enero de 2005. De este modo, ambas compañías gestionan conjuntamente las rutas que operan entre los aeropuertos de Londres Heathrow, Madrid y Barcelona, compartiendo beneficios.

Además, IBERIA y British Airways han coordinado la programación de sus vuelos para la temporada de verano 2005, que se iniciará a finales de marzo. Así, sus clientes se beneficiarán de unos horarios más convenientes y repartidos a lo largo del día, y de mejores conexiones en sus *hubs*. Los clientes del Grupo IBERIA tendrán más facilidades para conectar con los vuelos de British Airways a Asia, mientras que los clientes de British Airways encontrarán más posibilidades para aprovechar la amplia red de IBERIA en América Latina.

Este acuerdo está amparado por el dictamen positivo que emitió la Comisión Europea en diciembre de 2003 respecto a la amplia alianza comercial que habían planteado IBERIA, British Airways y la franquiciada de esta última, GB Airways. La Comisión Europea les garantizó la exención del Artículo 81(3) del Tratado Europeo durante seis años, el periodo habitual que marca el Reglamento de 1987.

Las compañías aéreas habían firmado dicho acuerdo de alianza en julio de 2002, pendiente de la aprobación de las autoridades europeas, con la finalidad de trabajar de forma más coordinada en sus redes globales, incluyendo el competitivo mercado entre España y Reino Unido. El acuerdo de alianza aprobado por la Comisión Europea contempla, entre otras posibilidades, la coordinación e integración de las estrategias comerciales y de marketing, prácticas y procedimientos de distribución, la planificación conjunta de las redes de vuelo, utilización de mecanismos de reparto de beneficios u otros mecanismos de cooperación económica y aproximación conjunta en operaciones de carga, incluyendo precios, gestión de capacidades, ventas y actividades de handling.

Acuerdos de código compartido

IBERIA y British Airways iniciaron sus acuerdos de código compartido en junio de 1999. Los primeros acuerdos, que continúan vigentes, se centraban en los enlaces a partir de las rutas troncales (desde Madrid y Barcelona al resto de España, y desde Londres al resto del Reino Unido). Posteriormente se pusieron en marcha vuelos en código compartido en algunas rutas troncales, incorporándose también rutas a América Latina (Lima, La Habana) operadas por la compañía española, y enlaces con destinos de Asia y África (Bangkok, Nairobi, Singapur) operadas por la compañía británica.

En febrero de 2004, IBERIA y British Airways suscribieron un acuerdo para ampliar el número de vuelos que ofrecen en régimen de código compartido. En virtud del acuerdo, los vuelos operados por British Airways entre Londres Heathrow y las ciudades canadienses de Toronto, Montreal y Vancouver, así como Dubai (Emiratos Árabes Unidos) se comercializan con código de IBERIA, en conexión con sus frecuencias desde España. También se incorpora el

código IB a los vuelos operados por la compañía británica entre Manchester y Madrid. Por su parte, British Airways comercializa con código propio los vuelos operados por la compañía española entre Barcelona y Munich.

Paralelamente, IBERIA incorpora su código a los vuelos de GB Airways entre el aeropuerto de Londres Gatwick y Murcia, Fuerteventura, Tenerife Norte e Ibiza. Además, los pasajeros de IBERIA pueden volar desde Johannesburgo a otras tres ciudades de Sudáfrica (Ciudad del Cabo, Durban y Port Elizabeth) y a Harare (Zimbabwe) en vuelos con código de la aerolínea española, que son operados por Comair, filial sudafricana de British Airways.

A finales de 2004, los acuerdos de código compartido incluyen un total de 40 rutas distintas operadas por las flotas de IBERIA y British Airways. Si añadimos las rutas operadas por sus respectivas franquicias (Air Nostrum y GB Airways) y por la filial Comair, el número total de rutas en código compartido ascendía a 69.

2.5.5. Desarrollo de nuevos negocios

Iberia Cards

La Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A., en adelante Iberia Cards, es un Establecimiento Financiero de Crédito constituido en abril de 2002 por IBERIA, que posee un 40% del capital, y las entidades financieras Caja Madrid, BBVA y Grupo Banco Popular con un 20% cada una.

Desde 2002, Iberia Cards emite la tarjeta Visa Iberia además de una amplia gama de productos de medios de pago dirigidos, especialmente, a personas que viajan habitualmente, siendo su principal atractivo el programa de fidelización Iberia Plus. Con la utilización de la tarjeta Visa Iberia se obtienen puntos Iberia Plus, que luego pueden ser canjeados por billetes de avión, noches de hotel, alquiler de vehículos o por otros productos de las compañías asociadas al programa. Durante 2004 la tarjeta Visa Iberia asignó 127,5 millones de puntos Iberia Plus, lo que representa un 72% más con respecto al año anterior. A finales de 2004, el número de tarjetas ascendía a casi 388.000, lo que supone un incremento cercano al 35% respecto al año precedente.

En 2003, Iberia Cards lanzó la nueva tarjeta Visa Iberia Corporate, con la finalidad de cubrir las necesidades de gestión del gasto de viajes y representación de las grandes compañías. Gracias a esta tarjeta, las empresas pueden obtener información aérea detallada de los vuelos realizados con cualquier compañía aérea, así como tener una visión global del consumo de las tarjetas, para un mayor control de los gastos realizados. Además, esta tarjeta también acumula puntos Iberia Plus.

En referencia al volumen de facturación, durante 2004 los clientes de Iberia Cards realizaron compras por un importe superior a los 1.933 millones de €, lo que supone un incremento del 76% respecto al año anterior. En 2004, Iberia Cards alcanzó un beneficio antes de impuestos de 4,2 millones de €, muy por encima del obtenido en el ejercicio anterior (0,1 millones de €).

SIV

En febrero de 2004, IBERIA y CAE, una de las principales compañías del mundo en el sector de la fabricación de simuladores aéreos, constituyeron formalmente la compañía Servicios de Instrucción de Vuelo (SIV), una *joint venture* controlada en casi un 20% por IBERIA y en un 80% por CAE, que asume su gestión.

Ambas compañías aportaron a la nueva sociedad los activos de sus respectivos centros de instrucción y entrenamiento que ya estaban en servicio: el de IBERIA, en el polígono industrial de La Muñoz, cerca del aeropuerto de Barajas; y el de CAE, en Alcalá de Henares. SIV consolida las actividades de formación de dichos centros, que entrenan a unos 4.000 pilotos al año, incluyendo los de IBERIA, Air Nostrum y una treintena de compañías españolas y extranjeras. IBERIA y CAE prevén unos ingresos de 18 millones de € en el primer año de funcionamiento de la nueva empresa. Estos ingresos irán aumentando en el futuro, basándose en las expectativas de crecimiento de IBERIA y en el desarrollo de las nuevas oportunidades de entrenamiento de terceros por parte de CAE.

Gracias a la asociación con CAE, que está especializada en tecnología de vanguardia en el campo de la simulación y la imagen, IBERIA ha externalizado y

potenciado su actividad de instrucción y entrenamiento de tripulaciones, y su propio personal podrá acceder a las soluciones tecnológicas más avanzadas, lo que supondrá una ventaja competitiva importante ante los nuevos retos en el sector.

En octubre de 2004, IBERIA y CAE inauguraron oficialmente su centro conjunto de instrucción de vuelo en La Muñoz (Madrid), que cuenta con seis simuladores de vuelo: dos simuladores de Airbus A-320, dos de A-340/300, uno de Boeing 747-200 y uno de MD87/88. El centro de Alcalá de Henares, por su parte, aloja simuladores para Airbus A-320, CRJ200, MD82 y Dash-8.

MASA

Multiservicios Aeroportuarios, S.A. (MASA) fue constituida en Madrid en abril de 2002 y tiene por objeto social la realización de todo tipo de servicios auxiliares en el ámbito aeroportuario español, incluyendo la limpieza interna y externa de aeronaves e instalaciones aeroportuarias en general, la prestación de servicios de atención a personalidades, salas VIP y servicios análogos, así como el mantenimiento de instalaciones y equipamiento relacionado con dichas actividades. En el ejercicio 2004, la mayor parte de su volumen de negocio se centró en la prestación de este tipo de servicios en los aeropuertos de Madrid y Barcelona.

Constituida con un capital social de 130.000 €, la participación de IBERIA en esta compañía es del 49% y junto a ella participa en su accionariado la compañía ZENIT Servicios Integrales, S.A., con un 51%.

El importe neto de la cifra de negocios de MASA en el ejercicio 2004 alcanzó los 45 millones de €, superando en casi 9 millones de € la cifra alcanzada en el año precedente, con un incremento cercano al 25%. El margen de explotación también creció, pasando de 0,8 millones de € en 2003 a 2 millones de € en el ejercicio 2004.

Serpista

En marzo de 2004, las compañías IBERIA, Cobra y TEMG Mantenimiento, S.A. (TEMG) iniciaron el proceso de constitución de una sociedad conjunta para desarrollar las actividades de mantenimiento y reparación de equipos de asistencia en tierra (handling) a

las aeronaves, pasajeros y mercancías. Cobra, dedicada a la reparación y mantenimiento de equipos e instalaciones en general, es el accionista mayoritario de la sociedad y gestor de la misma, con un 51% del capital, mientras que IBERIA y TEMG controlarán un 39% y 10% por ciento, respectivamente. La sociedad cuenta con un capital social de 1.170.000 €, y alcanzó un volumen de negocios cercano a los 10 millones de € en 2004. La actividad de esta empresa se centra en los entornos aeroportuarios españoles, si bien permanecerá atenta a las oportunidades de negocio en el ámbito internacional.

2.5.6. Proyecto de transición a IAS/IFRS

La Cumbre Extraordinaria de Lisboa de Jefes de Estado de la Unión Europea celebrada el 23 y 24 de marzo de 2000 acordó un nuevo objetivo estratégico de la Unión con el fin de reforzar el empleo, la reforma económica y la cohesión social, constituyendo un pilar fundamental la homogeneización de la información económica para lograr una optimización en la asignación de capitales mediante la adopción de un marco normativo único en materia contable. Este objetivo se materializa en la promulgación de los Reglamentos Europeos 1606/2002 del Parlamento y del Consejo, de 19 de julio de 2002, y 1725/2003 de la Comisión, de 29 de septiembre de 2003, textos legales que obligan a todos los grupos de empresas que coticen en mercados de capitales europeos a presentar sus estados financieros consolidados de acuerdo a un marco normativo común a partir del año 2005.

Este nuevo marco normativo queda constituido por las inicialmente denominadas *International Accounting Standards* (IAS) y las *International Financial and Reporting Standards* (IFRS), nombre que llevan las nuevas normas emitidas por el *International Accounting Standards Board* desde noviembre de 2003. En lo sucesivo, por simplificar, nos vamos a referir a todo el conjunto normativo como IFRS, que ha sido traducido al español como Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

En consecuencia, el Grupo IBERIA deberá presentar sus estados financieros consolidados al cierre del ejercicio 2005 conforme a las IFRS. Y también deberá presentar la información financiera semestral, a 30 de junio de 2005, de acuerdo a la nueva norma.

tiva. Como las IFRS exigen estados financieros con información comparativa al menos de un periodo, ha sido necesario establecer como fecha de inicio de la transición el 1 de enero de 2004, disponiendo en este ejercicio de estados financieros según la normativa del Plan General Contable y bajo la normativa IFRS.

La aplicación de las IFRS a las cuentas individuales deberá ser establecida por normativa local. Esto implica, en el caso del Grupo IBERIA, que a partir del año 2005 van a coexistir cuentas individuales según la normativa del Plan General Contable (PGC) y cuentas consolidadas según IFRS.

Este cambio afecta a la composición de los estados financieros y al patrimonio, y también a los sistemas de información en general y de *reporting* en particular. Dado que tiene impacto sobre diversas áreas de la compañía, el Proyecto de Transición a IFRS tiene una envergadura que permite calificarlo de estratégico.

Fases del Proyecto

El Grupo IBERIA emprendió este Proyecto en el año 2002, y lo ha desarrollado en tres etapas: análisis de los impactos, preparación del cambio y conversión.

En julio de 2002, tras haber recopilado la información económica y legal relevante, se realizó la primera presentación a la Comisión de Auditoría, ofreciendo una simulación de los principales impactos que tendría la implantación de las IAS sobre el balance y cuenta de resultados a 31 de diciembre de 2001.

Los principales objetivos alcanzados durante las dos primeras fases del proyecto fueron:

- Identificación de las principales diferencias entre PGC y las IFRS.
- Identificación de las necesidades de adecuación en los sistemas de información para proveer los datos precisos para las IFRS.
- Establecimiento de un calendario de actuaciones para la adecuada transición.
- Valoración del impacto patrimonial de la adopción de las IFRS sobre los estados financieros consolidados a 31 de diciembre de 2002. Esta simulación realizada sobre las cuentas de 2002 fue presentada a la Comisión de Auditoría en octubre de 2003 y al Consejo de Administración en febrero de 2004.

En marzo de 2004 comenzó la última fase del

Proyecto de Transición a IFRS con la creación del Comité IAS, equipo compuesto por personas de varias direcciones que con periodicidad quincenal revisa la evolución del mismo. De acuerdo a la planificación prevista, durante esta tercera fase se han ejecutado los cambios en los sistemas de información identificados en la fase anterior; se generó el balance inicial bajo IFRS a 1 de enero de 2004, se cargaron todos los cierres contables desde enero de 2004 hasta la entrada en explotación del módulo GL de la base de datos contable IAS en noviembre; se diseñaron y elaboraron los informes contables adaptados a la nueva normativa. Asimismo, se ha desarrollado un plan de formación del personal en este nuevo marco contable, por el que han pasado más de 150 empleados.

Decisiones adoptadas

A lo largo del Proyecto se han adoptado decisiones relevantes, guiados por el propósito de aprovechar al máximo los posibles criterios comunes entre IFRS y PGC. Cabe destacar las siguientes:

- Definición de aspectos formales. La moneda funcional es el euro, la cuenta de resultados se presenta por naturaleza, y el balance se clasifica por el carácter corriente o no corriente de los activos y pasivos.
- Fondo de grandes reparaciones. En PGC también se ha adoptado el criterio de la norma internacional (activación de los importes generados por los *over-haul*) para los aviones en propiedad.
- Provisiones. Se ha decidido mantener la política de cobertura de riesgos actual bajo PGC, y se continúa trabajando para reducir en lo posible los impactos que implicará la aplicación de las IFRS.
- Anticipos de flota. Se reclasificaron a 31 de diciembre de 2003 del inmovilizado material al financiero, con el fin de evitar una discrepancia con las IFRS.
- Perímetro de consolidación. Se ha revisado y ampliado bajo PGC con el fin de minimizar las diferencias con la norma internacional, incorporándose Binter Finance, B.V., Air Miles España, S.A. y Noamar Air Handling, N.V.
- Cash flow. Se ha optado por la elaboración de un estado de flujos de caja por el método indirecto. Ya se ha incluido en la información semestral reportada en 2004.

- Segmentos. Han sido definidos cuatro segmentos de negocio (Línea Aérea, Material, Aeropuertos y Resto), y tres segmentos geográficos (España, Corto y Medio Internacional y América y Largo Radio).
- Diferencias de cambio capitalizadas en flota. Se ha realizado una consulta al ICAC con el objetivo de impulsar un cambio en la Orden Ministerial que obliga a efectuar bajo PGC estas activaciones prohibidas bajo IAS.

2.6. Responsabilidad corporativa

2.6.1. Acción social

IBERIA basa su estrategia de acción social en apoyar a entidades que desarrollan proyectos de ayuda social a través de la prestación de sus servicios habituales. Sus principales programas están relacionados con el acceso al empleo de las personas discapacitadas, el voluntariado de sus empleados, el transporte de pasajeros necesitados de algún tipo de ayuda y la cesión de espacio en bodegas para transporte de ayuda humanitaria.

La acción social de la compañía se asienta sobre cuatro pilares fundamentales:

Empleados	Mano a Mano, APMIB, Special Olympics
Instituciones	Acuerdos de patrocinio: Agencia Española de Cooperación Internacional, la Organización Nacional de Trasplantes, el Ministerio de Asuntos Sociales y la Fundación Ilusiones, entre otras.
Clientes	Cruz Roja Española, Special Olympics
Proveedores	Campaña Navidad

De todos los proyectos llevados a cabo a lo largo del año 2004, cabe destacar:

- Mano a Mano, Organización No Gubernamental fundada en 1994 por iniciativa de empleados de la compañía, lleva a cabo proyectos de ayuda al desarrollo en Ecuador, Perú, Guinea Ecuatorial, Honduras y El Salvador, entre otros.

En sus ya once años de vida y con el apoyo de la compañía, Mano a Mano ha repartido más de 1.200 toneladas de ayuda humanitaria en forma de alimentos, ropa, calzado, material sanitario, material escolar y juguetes. Sólo durante el 2004 se transportaron cerca de 200 toneladas de ayuda: 170.000 kg para proyectos que ya están en marcha en todo el mundo, 15.000 kg de ayuda de emergencia para paliar los daños del Huracán Jeanne en la República Dominicana y 5.000 kg transportados personalmente en los equipajes de las tripulaciones. Además, en el año 2004 se recaudaron más de 117.000 € que se invirtieron en dar apoyo financiero a parte de sus proyectos en el mundo.

- La Asociación de Empleados Padres de Minusválidos (APMIB), creada en 1977 también por empleados de la compañía, tiene ya siete Centros de Atención Especializada en los que acoge a más de 2.200 personas.

IBERIA es uno de los principales clientes del Centro Especial de Empleo, en el que trabajan más de 450 minusválidos, confeccionando los patucos, el estuchado de cubiertos y condimentos, y ofreciendo servicios de jardinería, imprenta y lavandería para la compañía. Durante el año 2004 las aportaciones de IBERIA a esta asociación ascendieron a más de 3,8 millones de €, incluyendo aportaciones directas de la empresa (en las que se cuenta la facturación de IBERIA por contratos) y aportaciones por parte de los empleados de la compañía.

- Durante el mes de diciembre de 2004, al igual que en años anteriores, IBERIA desarrolló una Campaña de Navidad cuyo objetivo fundamental era la recaudación de fondos de ayuda para financiar los proyectos que la APMIB y Mano a Mano desarrollan a lo largo de todo el año. En esta ocasión se organizaron una Subasta Benéfica, una Tómbola y un Mercadillo Solidario, en el que gracias a los más de 90 proveedores de la compañía y a la magnífica participación de los empleados del Grupo IBERIA se consiguieron recaudar 80.000 €, que se repartirán a partes iguales entre estas dos organizaciones.

- La Fundación Tutelar APMIB continúa trabajando en el Proyecto Imhotep, con el desarrollo de un centro integral de atención sociolaboral para personas con discapacidad. Su objetivo es dar atención residencial y formación a personas minusválidas, fomentando

la investigación en el ámbito de la incapacidad. Durante el año 2004 la Fundación desarrolló diversas actividades, entre las que cabe señalar: la concesión de Becas Residenciales y Ayudas Económicas a entidades; actividades formativas para los padres de discapacitados y profesionales del sector (Jornadas sobre Protección Legal al Discapacitado); becas de investigación dotada con 6.010 € (anual); y rehabilitación de los catorce apartamentos donados por IBERIA en 2002 a esta Fundación, que ahora cuenta con 48 plazas residenciales, colaborando IBERIA en este proyecto con la aportación de 36.000 € en 2004.

- La compañía pretende involucrar a sus clientes en diferentes proyectos de acción social. Las actividades más destacadas en este ámbito durante el pasado año fueron: la posibilidad de los clientes de ceder sus puntos Iberia Plus a IBERIA para colaborar en el proyecto de Reagrupación Familiar de Cruz Roja; y la campaña de recogida de monedas de los pasajeros de vuelos internacionales para apoyar a Special Olympics, que ha permitido obtener 19.546 € durante el año 2004.
- Cada año, IBERIA firma acuerdos de colaboración con el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y con la Agencia Española de Cooperación Internacional, a través de los cuales ofrece billetes de avión con precios especiales a las ONG, Fundaciones y Asociaciones que trabajan en el ámbito de la acción social en España y el extranjero. La inversión realizada por IBERIA durante 2004 para colaborar con instituciones de carácter social fue de 767.260 €.
- Además, a través de acuerdos de patrocinio, se invirtieron más de 7,1 millones de € en apoyo al arte y la cultura, el desarrollo socioeconómico, la educación, el deporte, la salud y el turismo. IBERIA facilita información de sus proyectos de acción social a través de diferentes canales, como son: la **Memoria de Responsabilidad Corporativa**, editada anualmente y donde se puede encontrar información detallada sobre los proyectos reseñados; las revistas *Ronda Iberia*, *Iberiavión* e *Iberia Plus* y el Vídeo a Bordo; en Internet a través de la página de la compañía www.iberia.com; y en Intranet, que se encuentra a disposición de todos los empleados.

2.6.2. Medio ambiente

Durante 2004, IBERIA mantuvo su compromiso de protección ambiental en el desarrollo de sus actividades dentro del marco establecido en la Política de Responsabilidad Corporativa, promoviendo proyectos y programas que aseguren el adecuado control de todos los aspectos ambientales generados en la prestación del servicio de transporte aéreo.

En 2004, IBERIA entró a formar parte del índice de sostenibilidad Dow Jones Stoxx, que agrupa a las 167 empresas europeas con mejores prácticas en el terreno económico, social y ambiental. La entrada de IBERIA en este índice supone el reconocimiento a los esfuerzos de gestión integrada que la compañía viene realizando en las tres áreas mencionadas y que resultan clave para el buen funcionamiento de una empresa.

Todos los aspectos relativos a la gestión ambiental se recogen, junto al resto de aspectos relativos a la sostenibilidad, en la Memoria Anual de Responsabilidad Corporativa. Esta Memoria se elabora siguiendo los criterios establecidos por GRI (Global Reporting Initiative), estándar reconocido internacionalmente, y se valida desde el pasado ejercicio 2003, de acuerdo a estos criterios GRI, por entidad externa acreditada (AENOR).

Los gastos de naturaleza ambiental en que incurrió la compañía durante 2004 ascienden a casi 2,8 millones de € y se desglosan en el cuadro adjunto:

Gastos ambientales		2004
Reparaciones, conservación y transporte ambientales		1.041
Servicios técnicos ambientales		550
Patrocinio, publicaciones y otros gastos ambientales		124
Gastos de personal asociados a gestión ambiental		869
Tributos ambientales		189
Total		2.773

Respecto a las operaciones de vuelo, el plan de renovación de flota es la principal baza de la compañía para minimizar el impacto ambiental acústico y atmosférico. Los nuevos modelos incorporan las últimas tecnologías disponibles en cuanto a eficiencia en el consumo de combustible, que representan una reducción en torno al 20% respecto a las anteriores

generaciones de aeronaves. Estos ahorros tienen un efecto directo sobre el volumen de emisiones de dióxido de carbono a la atmósfera, principal gas causante del efecto invernadero, puesto que las emisiones son proporcionales al consumo.

En el ejercicio 2004 se incorporaron tres aviones Airbus A-340/600 a la flota de largo radio y se aceleró la retirada de los Boeing B-747, que dejarán de operar en 2005. Por lo que respecta al medio radio, continuó el proceso de sustitución de la flota Boeing B-757 por nuevos aviones Airbus. La renovación de flota, además de aportar otras ventajas operacionales, ha contribuido a la reducción del consumo específico en un 4,3% en 2004.

Por lo que respecta al ruido, más del 90% de la flota actual cumple con el estándar más exigente, el Capítulo 4, aplicable exclusivamente a las nuevas aeronaves que se certifiquen a partir de 2006, y que supone una reducción de 10 decibelios de ruido percibido respecto al estándar anterior.

En las operaciones tierra, una de las novedades más reseñables es la certificación del Sistema de Gestión Ambiental ISO 14001:1996 en la actividad de mantenimiento de aeronaves en las instalaciones de La Muñoz (Barajas-Madrid). Esta nueva certificación cubre la actividad de IBERIA que genera los principales impactos ambientales en tierra y asegura un control y una mejora continua de todos los aspectos afectados. Los sistemas de gestión ambiental certificados, incluyendo el Sistema Integrado de Calidad y Medio Ambiente para la actividad de handling de pasajeros y rampa que se certificó en 2003, afectan al 67% de la plantilla de tierra. El control ambiental de los sistemas de gestión ambiental implantados ha supuesto la realización de más de 150 jornadas de auditor en 2004. La formación ambiental desarrollada, que en 2004 afectó principalmente a la actividad de mantenimiento que se ha certificado, ha superado las 3.100 horas impartidas.

En cuanto a posibles contingencias que pudieran producirse en materia ambiental, la Sociedad considera que éstas se encuentran suficientemente cubiertas con las pólizas de seguro de responsabilidad civil que tiene suscritas, así como con las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada.

3. RECURSOS

3.1. Flota

El siguiente cuadro muestra la composición de la flota de pasaje operada por IBERIA a 31 de diciembre de 2004:

Tipo de flota	Propiedad	Arrendamiento financiero	Arrendamiento operativo	Wet lease	Total operada
A-340/300			18		18
A-340/600	1		5		6
B-747 (a)	1		2	2	5
Largo radio	2		25	2	29
A-319			6		6
A-320 (b)	13	10	35		58
A-321 (b)		2	8		10
B-757	1		12		13
MD-87	19		5		24
MD-88	13		1		14
Corto/medio radio	46	12	67		125
TOTAL (a)	48	12	92	2	154

(a) No se incluye la flota inactiva.

(b) Dos aviones que se encontraban en "interim chárter" a 31 de diciembre, han sido clasificados en el que va a ser su estado definitivo: un A-320 en propiedad y un A-321 en arrendamiento operativo.

El 31 de diciembre del año anterior, la compañía tenía un total de 149 aviones de pasaje disponibles. La siguiente relación muestra el detalle de las incorporaciones y bajas sucedidas durante 2004, que explican el aumento neto de cinco aviones en la flota operativa:

Incorporaciones

- Cuatro A-320: dos en propiedad, uno en arrendamiento operativo y uno en "interim chárter".
- Tres A-321: dos en arrendamiento operativo y uno en "interim chárter".
- Tres A-340/600: uno en propiedad y dos en arrendamiento operativo.
- Dos A-319 en arrendamiento operativo.
- Dos B-747 en wet lease.

Retiros

- Dos A-320 en arrendamiento operativo.
- Cuatro B-757 en arrendamiento operativo.

- Tres B-747 en propiedad (que a 31 de diciembre estaban inactivos).

El Grupo IBERIA ha continuado desarrollando el plan de renovación y ampliación de flota, que tiene como objetivo disponer de aviones más modernos, con mejores prestaciones y un menor consumo, así como lograr una mayor homogeneidad en los tipos de flota, que posibilita una optimización de la utilización de los recursos.

Con relación a la flota de largo radio, IBERIA ha seguido sustituyendo los aviones Boeing B-747 por nuevos aviones Airbus A-340/600, de acuerdo con la decisión aprobada por el Consejo de Administración de la compañía en enero de 2003. Frente a la flota B-747, el A-340/600 ofrece un menor consumo de combustible, mejor eficiencia operacional y mayor capacidad de carga, siendo un avión más silencioso y confortable. Durante el año 2004, IBERIA incorporó a su flota de largo radio tres nuevos Airbus A-340/600, uno

en octubre y dos en noviembre de 2004. Con estas incorporaciones, la compañía cuenta ya con seis aeronaves de este modelo.

Los tres nuevos aviones A-340 incorporados en 2004 ya están equipados con todos los elementos que configuran la nueva Business Plus de la flota intercontinental, incluyendo asientos ergonómicos exclusivos y los más avanzados sistemas de comunicación y entretenimiento para los pasajeros. Los aviones incorporan un nuevo sistema de comunicación por satélite de cobertura mundial, que permite a los tripulantes acceder a servicios completos de datos y voz desde la cabina de pilotaje, la cual también dispone de mandos de vuelo con control electrónico e instrumentos de vuelo con pantallas de rayos catódicos.

La sustitución de los Boeing 747 operados en propio se completará a lo largo del próximo año. A partir de entonces, el Grupo IBERIA dispondrá de un único modelo de avión para el largo radio, el Airbus A-340, en sus versiones 600 y 300, que tienen una configuración actual de 342 y 249 asientos respectivamente.

Por otra parte, dos aviones B-747 a la compañía Air Atlanta han operado en régimen de wet lease (avión y tripulación) para IBERIA desde el mes de julio de 2004. La contratación de flota en wet lease le otorga a la compañía una mayor flexibilidad para ajustar su capacidad a la evolución del mercado.

IBERIA incorporó tres nuevos A-321 en los meses de enero, mayo y diciembre de 2004; cuatro A-320, que llegaron en marzo (dos), junio y julio; y dos A-319, en agosto y diciembre. Con estas nueve incorporaciones, y teniendo en cuenta que la compañía devolvió dos aviones A-320 al vencer sus contratos de arrendamiento, al finalizar el ejercicio la flota operativa de corto y medio radio del Grupo IBERIA incluía un total de 74 aviones Airbus. Estos modelos, que comparten la misma certificación de tipo, operan las rutas internacionales de medio radio y domésticas más adecuadas a su distinta configuración de asientos.

Durante el segundo semestre de 2004, la compañía también retiró cuatro aviones Boeing B-757 que operaban en régimen de arrendamiento operativo, devoluciones que se enmarcan en el plan de renovación de la flota, que contempla la retirada de este modelo.

Durante el año 2004, IBERIA ha ido desarrollando los trabajos de densificación de su flota de corto y medio radio con el objetivo, establecido en el Plan Director 2003/05, de optimizar la utilización de los activos. A 31 de diciembre, se había aumentado el número de asientos en un total de 50 aviones, distribuidos entre las flotas A-319 (pasan de 126 a 132), A-320 (de 150 a 162), A-321 (de 186 a 194) y MD-87 (de 109 a 116 asientos). Los trabajos de densificación de los aviones Airbus serán completados durante el año 2005.

La utilización media del conjunto de la flota de pasaje, medida en horas bloque por avión y día, se situó en 9,12 horas, superando en un 3,9% a la obtenida en 2003.

HB/avión/día	2004	2003
Utilización media flota de corto y medio radio (a)	8,10	7,90
Utilización media flota de largo radio	13,79	12,85
Utilización media flota propia (a)	9,10	8,78
Utilización media flota en wet lease (b)	11,71	-
Utilización media flota total (a)	9,12	8,78

(a) Incluye 900 horas operadas en wet lease para British Airways por la flota A-320 de IBERIA.

(b) Durante 2004 dos aviones de Air Atlanta operaron en régimen de wet lease para IBERIA.

3.2. Personal

3.2.1. Plantilla

La distribución de la plantilla promedio anual de IBERIA en 2004 y 2003 fue la siguiente:

	Tierra		Vuelo		Total	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Transporte	4.846	5.114	6.421	6.378	11.267	11.492
Aeropuertos	8.980	8.523			8.980	8.523
Material	3.912	3.898			3.912	3.898
Sistemas	518	528			518	528
Total IBERIA	18.256	18.063	6.421	6.378	24.677	24.441
Variación 2004 / 2003 (%)	1,1		0,7		1,0	

La plantilla media de la compañía aumentó un 1,0% durante el año 2004, situándose en 24.677 empleados equivalentes. Con relación al personal de vuelo, se registró un aumento del 1,3% en el colectivo de tripulantes de cabina de pasajeros (TCP), y un descenso del 0,8% en el conjunto de los tripulantes técnicos, en este caso debido a la disminución del número de oficiales técnicos de a bordo, como consecuencia de la progresiva retirada de la flota Boeing B-747. El personal de tierra se incrementó en un 1,1%, debido fundamentalmente a una subida del 5,4% en la plantilla de Aeropuertos, que estuvo justificada por el aumento de la actividad de handling a terceros, y se realizó principalmente mediante contratos adecuados a los ritmos de producción. Si excluimos el personal de handling, el resto de la plantilla de tierra de la compañía disminuyó un 2,8% con relación al año anterior.

A lo largo de 2004, un total de 831 empleados se acogieron a las medidas contempladas en el Expediente de Regulación de Empleo (ERE). La mayor parte de las bajas se realizaron mediante jubilaciones anticipadas, que ascendieron a 599; aquella cifra también incluye 72 novaciones de contratos (suponen la reducción de la jornada laboral en un 50%), de modo que el ERE significó una disminución de 759 empleados en términos de plantilla equivalente. Adicionalmente, se produjeron un total de 27 bajas de empleados en el extranjero.

Con fecha 16 de diciembre de 2004, la Dirección General de Trabajo ha autorizado la prórroga del ERE de IBERIA hasta el 31 de diciembre de 2007, para los colectivos de Tierra, Tripulantes Cabina Pasajeros y Oficiales Técnicos de a Bordo, con cuyos representantes la Dirección había alcanzado un acuerdo previo. Los términos y condiciones para acogerse al ERE

continuarán siendo los mismos, siendo necesaria la voluntariedad de empresa y trabajador. El Expediente será de aplicación inmediata para el colectivo de Oficiales Técnicos de a Bordo con motivo de la progresiva eliminación de la flota B-747.

3.2.2. Productividad

La productividad de la plantilla total de IBERIA mejoró en un 7,7% con relación al año anterior, ascendiendo a 2,47 millones de AKO por empleado en el ejercicio 2004. El incremento fue similar en el caso del personal de tierra (7,6%), si bien la productividad de este colectivo se eleva hasta un 11,8% si excluimos la plantilla de handling, cuyo crecimiento estuvo ligado principalmente al aumento de actividad para terceras compañías, que no aportan AKO. La productividad, en términos de horas bloque por tripulante, aumentó un 5,4% en el caso de los pilotos y un 5,8% en el colectivo de tripulantes de cabina de pasajeros.

El siguiente cuadro desglosa la evolución de la productividad por colectivos:

Productividad del personal de IBERIA	2004	2003	Var.% s/a.a.
Total plantilla (miles de AKO por empleado)	2.474	2.297	7,7
Plantilla Tierra (miles de AKO por empleado)	3.345	3.108	7,6
Plantilla Tierra sin Handling (miles de AKO por empleado)	6.582	5.885	11,8
Tripulación Técnica (HB por tripulante)	263,7	250,1	5,4
Tripulación Auxiliar (HB por tripulante)	116,5	110,1	5,8

El ejercicio 2004 fue el primer año de vigencia de los acuerdos adoptados a finales de 2003 entre la Dirección y los representantes del colectivo de Técnicos de Mantenimiento de Aviones (TMA), que han permitido aumentar la productividad y flexibilidad de los recursos humanos en el área de mantenimiento.

La vigencia de los Convenios Colectivos y de las Resoluciones de la mesa de conflictos dictadas en el marco del laudo arbitral de 2001 para los Tripulantes Técnicos finalizó el 31 de diciembre de 2004. La Dirección y los representantes de los colectivos de Tierra, Tripulantes Técnicos y Tripulantes de Cabina de Pasajeros han iniciado la negociación de los nuevos Convenios durante los últimos meses. En esta negociación, la Dirección plantea como objetivos prio-

ritarios un aumento significativo de la productividad y la incorporación de medidas para mejorar la flexibilidad y eficiencia de todo el personal.

4. EVOLUCIÓN FINANCIERA

4.1. Resultado de explotación

A continuación se presentan las cifras comparadas de los ejercicios 2004 y 2003, de acuerdo con la cuenta de explotación de gestión de IBERIA, que difiere de la cuenta de pérdidas y ganancias de la Memoria debido a que se agregan los diferentes conceptos de ingresos y gastos con criterios de gestión:

IBERIA	2004	2003	Dif. s/a.a.	Var. % s/a.a.
Ingresos de explotación				
Pasaje	3.711,7	3.587,5	124,2	3,5
Carga	243,8	232,0	11,8	5,1
Handling	302,4	271,1	31,3	11,5
Material	112,4	104,0	8,4	8,1
Comerciales	111,4	121,0	(9,6)	(7,9)
Otros ingresos de explotación (a)	257,9	235,2	22,7	9,7
Ingresos de explotación	4.739,6	4.550,8	188,8	4,1
Gastos de explotación				
Personal	1.411,8	1.355,7	56,1	4,1
Combustible	653,5	556,8	96,7	17,4
Servicios de tráfico	417,2	386,0	31,2	8,1
Alquiler de flota (b)	384,4	369,2	15,2	4,1
Comerciales	342,4	437,8	(95,4)	(21,8)
Mantenimiento de flota aérea	272,1	235,5	36,6	15,5
Tasas de navegación	270,5	257,6	12,9	5,0
Amortizaciones	183,2	173,4	9,8	5,7
Sistemas de reservas	130,4	128,2	2,2	1,7
Servicio a bordo	86,9	115,8	(28,9)	(25,0)
Seguros	36,5	50,8	(14,3)	(28,1)
Otros gastos de explotación (b)	364,1	344,8	19,3	5,6
Gastos de explotación	4.553,0	4.411,6	141,4	3,2
Resultado de explotación	186,6	139,2	47,4	34,1

(a) La cuenta "Ventas de Mayordomía" está incluida en "Otros Ingresos de Explotación".

(b) A partir de 2004, la cuenta "Alquiler de bodegas de carga" queda incluida en "Otros gastos de explotación"; para mantener un criterio homogéneo, el importe correspondiente al ejercicio 2003 (4,5 millones de €) que antes figuraba en "Alquiler de flota" se ha trasladado al mencionado epígrafe.

En el ejercicio 2004, el beneficio de explotación de IBERIA ascendió a 186,6 millones de €, mejorando en 47,4 millones de € respecto al año precedente, es decir, un 34,1%. El beneficio de explotación representa un margen del 3,9% respecto al importe de los ingresos de explotación, mejorando en 0,8 puntos con relación a 2003.

El coste de explotación unitario se situó en 7,46 céntimos de € por AKO en 2004, disminuyendo en un 5,1% respecto al año anterior. Fue menor la reducción registrada en el ingreso de explotación unitario, un 4,3% respecto a 2003, que le llevó a situarse en 7,76 céntimos de € por AKO.

4.1.1. Ingresos de explotación

Los ingresos de explotación de IBERIA se situaron en 4.739,6 millones de € en 2004, aumentando en un 4,1% respecto a la cifra del año anterior. Los ingresos de tráfico de pasajeros, que representaron el 78,3% de los ingresos de explotación de la compañía, se incrementaron un 3,5% respecto a 2003. El importe agregado del resto de los ingresos se situó en

1.028,0 millones de €, aumentando en 64,7 millones, lo que significó un incremento del 6,7% con relación al ejercicio anterior.

Pasaje

Los ingresos de pasaje se situaron en 3.711,7 millones de € en el ejercicio 2004. La diferencia entre esta cifra y la que figura en los cuadros "Principales parámetros" e "Ingresos de tráfico de pasajeros" (apartado 2.1.2.) proviene de la vinculación de ésta última a la producción real de cada ejercicio, sin incluir ajustes y regularizaciones de carácter contable, ni tampoco los ingresos derivados del proceso de recuperación de BPU (billetes pendientes de utilizar), que sí están incluidos en la cifra que aparece en la cuenta de explotación.

Los ingresos de pasaje superaron en 124,2 millones de € al importe correspondiente al ejercicio 2003. El siguiente cuadro analiza los componentes de dicho aumento y ofrece un desglose de los tres sectores:

Var. ingr. actividad s/2003	Causas de la variación			Otras	Millones de euros Var. ingr. contable s/2003
	Precio	Volumen	Tipo de cambio		
Doméstico	(13,1)	(32,5)	21,9	(2,5)	
Medio radio	9,6	(90,1)	104,4	(4,7)	
Largo radio	78,8	(10,1)	123,1	(34,2)	
IBERIA	75,3	(132,7)	249,4	(41,4)	48,9
					124,2

Los ingresos de pasaje procedentes de los billetes efectivamente volados en 2004 aumentaron en 75,3 millones de € con relación al año anterior. El incremento del 9,1% en el volumen de tráfico supuso un aumento de 249,4 millones de €, 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 €. Esta disminución del *yield* estuvo motivada fundamentalmente por la fuerte presión competitiva en los mercados doméstico y de medio radio, así como por el aumento de la longitud de etapa media (un 4,7%) producido por el mayor crecimiento de la oferta en rutas internacionales. También influyó negativamente la variación en los tipos de cambio de moneda, que supuso una reducción de 41,4 millones de €, motivada básicamente por la depreciación del dólar americano frente al euro.

Fue en el sector de largo radio donde la depreciación del dólar tuvo un mayor impacto. No obstante, los ingresos aumentaron en 78,8 millones de € en esta red, lo que representa un incremento del 7,7% con relación a 2003, gracias al generalizado crecimiento de la demanda, que respondió favorablemente al aumento de capacidad que realizó la compañía.

En el sector de medio radio, el aumento de ingresos derivado del incremento de tráfico fue parcialmente contrarrestado por la disminución del *yield*. La fuerte presión competitiva de las compañías de red europeas y el rápido crecimiento de los operadores de bajo coste en el mercado España-Europa continuó afectando a los precios.

También se intensificó la competencia en el mercado doméstico, donde IBERIA desarrolló una política enfocada prioritariamente a la mejora del *yield*, realizando una gestión de ingresos más selectiva, aunque esto afectara al nivel de ocupación, y aumentando la oferta en los vuelos de la Península. Así, 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.

El importe agregado de los otros ingresos de pasaje (no vinculados a la actividad) se situó en 279,6 millones de € en 2004, aumentando en 48,9 millones de € respecto a 2003, debido principalmente al aumento de los ingresos derivados de la recuperación de billetes no utilizados, y a los ingresos procedentes de los *fees* por venta directa y otros servicios relacionados con la emisión del billete en España.

Carga

Los ingresos de carga se situaron en 243,8 millones de € en 2004. La diferencia entre esta cifra y la que figura en el cuadro de actividad de carga (apartado 2.1.3.) se explica porque ésta última recoge los ingresos del transporte de mercancía y correo, pero no los derivados del exceso de equipaje ni otras partidas menores.

Los ingresos de carga aumentaron en 11,8 millones de € (un 5,1%) con relación al año anterior, gracias a un incremento del 19,0% en el número de toneladas-kilómetro transportadas. El ingreso unitario de carga también se vio perjudicado por la depreciación del dólar, el aumento de la longitud de etapa y la presión competitiva.

	Millones de euros
Var. ingr. carga s/2003	
Var. ingr. actividad s/2003	11,6
Causas de la variación:	
Precio	(23,8)
Volumen	42,4
Tipo de cambio	(7,0)
Otras	0,2
Var. ingr. contable s/2003	11,8

Handling

Los ingresos generados por los servicios de handling o asistencia en los aeropuertos aumentaron en 31,3 millones de € con relación a 2003, lo que significa un incremento del 11,5%, 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.

Material

Los ingresos por servicios de mantenimiento a terceros superaron en 8,4 millones de € a los del año 2003, importe que representa una subida del 8,1%, destacando el aumento de actividad para terceros en revisión de motores.

Comerciales

Los ingresos por comisiones descendieron en 9,6 millones de € respecto a 2003, debido principalmente al nuevo modelo de retribución a las agencias de viaje en España, y a la reducción de la comisión interlínea entre las compañías integradas en oneworld.

Resto de ingresos de explotación

En el ejercicio 2004, el importe agregado de los "Otros ingresos de explotación" ascendió a 257,9 millones de €, aumentando en 22,7 millones respecto al año anterior. Entre las partidas incluidas, destacan por su importe: los ingresos por asistencia y servicios de carga, que ascendieron a 59,1 millones de € en 2004, registrando un crecimiento significativo respecto al ejercicio anterior debido principalmente al aumento de las tasas de seguridad y combustible; los ingresos por utilización de los distintos sistemas de reservas, que superaron los 38,5 millones de €; "Otros ingresos de tráfico" derivados, principalmente, de acuerdos comerciales firmados con otras compañías, en su mayoría pertenecientes a la alianza oneworld, cuyo importe anual se situó por encima de los 36,4 millones de €; se registraron 13,3 millones de € correspondientes a los trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado; y las ventas de mayordomía se situaron en 9,9 millones de € en el ejercicio 2004.

En "Otros ingresos de explotación" están incluidas las cuentas "Regularización de ingresos de tráfico no imputables a líneas (RITNIL) de pasaje" y "Otros ingresos de tráfico", que figuran como "Ingresos por pasaje" en las notas de la Memoria. Sus importes agregados fueron de 46,1 millones de € en 2004 y de 28,1 millones de € en 2003. Asimismo, el concepto "Otros ingresos de explotación" recoge la RITNIL de carga, que en las notas de la Memoria figura como "Ingresos por carga", cuyos importes fueron de -3,5 millones de € en 2004, y de 0,3 millones de € en el ejercicio anterior.

4.1.2. Gastos de explotación

Los gastos de explotación se situaron en 4.553 millones de € en el ejercicio 2004, subiendo un 3,2% respecto al año anterior. Los factores que provocaron los mayores aumentos de gasto durante el ejercicio fueron: las alzas registradas en los precios de determinadas tasas aeroportuarias y, sobre todo, del combustible; el incremento de la actividad aérea (un 8,8%, medida en AKO), así como el aumento de los servicios de mantenimiento para terceros y de la actividad en los servicios de asistencia en tierra para terceros, que hicieron necesario un crecimiento de la plantilla en los aeropuertos. El impacto de estos elementos fue parcialmente compensado por varias causas: la implantación de las medidas diseñadas en el Plan Director, destacando las relacionadas con la mejora de la productividad de la plantilla, la modificación del servicio a bordo en clase turista en los vuelos de corto y medio radio, la reducción de las primas de los seguros de aviación y, sobre todo, la reducción de las comisiones a las agencias; además, tuvieron un efecto favorable la bajada de los tipos de interés y la devaluación del dólar.

Personal

Los gastos de personal aumentaron un 4,1% con relación al año 2003, hasta situarse en 1.411,8 millones de €. De esta cantidad, 1.068,7 millones corresponden a sueldos, salarios y asimilados; y los restantes 343,1 millones a Seguridad Social, dotaciones a los fondos para el personal y otras cargas sociales.

Los principales motivos del aumento del gasto de personal fueron: el incremento de las tablas salariales de acuerdo a la subida IPC real para 2004, la "Participación por Mejora de Resultados de 2004", la consolidación en 2004 de la paga por mejora de resultados en 2003, el efecto de los deslizamientos y el incremento de la plantilla. Una parte de la subida producida por estos conceptos fue compensada por otros factores, entre los que destacó la mejora del "mix salarial", conseguida gracias al desarrollo del ERE.

Combustible

El gasto de combustible aumentó en 96,7 millones de € respecto a 2003, cifra que representa un incremento del 17,4%, debido a las siguientes causas:

Millones de euros	
Causas de la variación:	
Precio	149,4
Volumen	50,8
Tipo de cambio	(83,0)
Eficiencia	(20,5)
Var. gasto combustible s/2003	96,7

Los precios del petróleo y de sus productos refinados, como es el caso del queroseno de aviación, experimentaron una fuerte subida a lo largo de 2004, alcanzando su máximo histórico en el mes de octubre. En el caso de IBERIA, el precio medio anual del queroseno en dólares y antes de coberturas subió más de un 30% con relación a 2003.

IBERIA controla el coste del combustible de aviación mediante políticas activas de gestión de riesgos, que se concretan en coberturas de los precios del combustible. Las coberturas realizadas por la compañía permitieron reducir en 80,7 millones de € el impacto de la subida del precio en los mercados internacionales.

Adicionalmente, la depreciación del dólar y un menor consumo unitario permitieron compensar parte del aumento del gasto provocado por el incremento del precio.

El coste unitario del combustible se situó en 1,07 céntimos de € por AKO, subiendo un 7,9% respecto al año anterior.

Servicios de tráfico

El gasto de los servicios de tráfico se situó en 417,2 millones de € en 2004, aumentando en 31,2 millones de € respecto al nivel de gasto del año anterior, lo que representa un incremento del 8,1%. El coste de las partidas incluidas en este concepto está relacionado con la variación en la actividad de transporte, que tuvo un incremento del 8,8% en términos de AKO y del 4,0% medida en número de despegues. Así, el gasto por tasas de aterrizaje, registró una subida del 6,0% respecto al año anterior, situándose en 124,5 millones de € en 2004. El coste del despacho de aviones alcanzó los 100,3 millones de €, tras registrar un incremento del 17,2%, que estuvo principalmente motivado por las fuertes subidas de precios en las tarifas H1 y H2 de AENA, derivadas de los criterios seguidos para la aplicación de esta tasa según la norma que la creó. El coste de otros servicios aeroportuarios (pas-

adas, estacionamiento...) ascendió a 52,8 millones de € en 2004. Y el gasto en limpieza de aviones y de equipos de mayordomía ascendió a 61,4 millones de €.

El coste unitario de los servicios de tráfico se situó en 0,68 céntimos de € por AKO, disminuyendo ligeramente (un 0,6%) respecto al año 2003.

Alquiler de flota

En 2004, este concepto de gasto aumentó en 15,2 millones de € (un 4,1%), situándose en 384,4 millones. La mayor parte de este importe corresponde a los arrendamientos de flota de pasaje, cuyo gasto anual alcanzó los 369,1 millones de €, subiendo un 4,5% respecto a 2003 debido a las nuevas incorporaciones de aviones y al contrato de wet lease. El gasto por arrendamiento de aviones de carga fue de 15,3 millones de € en 2004, bajando 0,7 millones respecto al año anterior.

Comerciales

Los gastos comerciales del ejercicio 2004 se situaron en 342,4 millones de €, bajando un 21,8% respecto al año anterior.

De aquel importe, un 89% correspondió a las comisiones, incentivos por ventas y otros gastos de desarrollo y promoción. El coste agregado de estas partidas disminuyó en 89 millones de € respecto a 2003, lo que significa una reducción del 22,6%. Esta reducción estuvo motivada, en parte, por el nuevo sistema de retribución a las agencias en España; la paulatina extensión de la política de reducción de comisiones a otros países, que en líneas generales han reducido la comisión básica y optimizado el sistema de incentivo; el acuerdo interlínea entre compañías de oneworld; y, adicionalmente, el crecimiento de los nuevos sistemas de venta directa, como Iberia.com y Serviberia.

Los gastos de publicidad y promoción se situaron en 37,8 millones de €, descendiendo 6,4 millones de € respecto al gasto registrado en el ejercicio 2003.

Los costes comerciales netos, esto es, gastos comerciales minorados por los ingresos comerciales, disminuyeron en un 27,1% con relación al ejercicio anterior. La relación del coste comercial neto sobre los ingresos de tráfico volvió a mejorar, situándose en el 5,8% en 2004, tras bajar 2,5 puntos porcentuales respecto al año anterior.

Mantenimiento de flota

El gasto por este concepto, que agrega el consumo de repuestos de flota, los subcontratos de mantenimiento y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones, se situó en 272,1 millones de €, superando en 36,6 millones al importe registrado en 2003. Parte de este incremento (10,9 millones de €) se debe a la inclusión en este concepto de las reservas de mantenimiento de los B-747/300 a pagar al arrendador, que en 2003 se incluían en alquiler de aviones. Los trabajos relacionados con la devolución de aviones, en el marco del plan de renovación de flota, y el aumento de la actividad para terceros también influyeron en la subida del gasto.

El coste unitario de mantenimiento de flota por los conceptos mencionados aumentó un 6,3% con relación a 2003, situándose en 0,45 céntimos de € por AKO.

Tasas de navegación

Los gastos derivados del control de tráfico aéreo como son los servicios de ayuda a la navegación en ruta y de aproximación a los aeropuertos, aumentaron en 12,9 millones de € con relación al año anterior, lo que supone un incremento del 5,0%, motivado principalmente por el crecimiento de la producción de la compañía.

El coste de las tasas de navegación aumentó en 8,8 millones de €, que supone un incremento del 4,3% respecto a 2003. El coste de las tasas de aproximación subió en 4,1 millones de €, que representa un incremento del 8,1% con relación al año 2003. En los aeropuertos españoles, la subida de las tasas de aproximación fue del 3% en 2004.

Amortizaciones

Las dotaciones a la amortización del inmovilizado ascendieron a 183,2 millones de € en el ejercicio 2004, situándose 9,8 millones por encima del año anterior, localizándose los mayores aumentos en la amortización de aviones, motores, rotables y reparables, y aplicaciones y equipos informáticos.

Sistemas de reservas

Frente a un incremento en la cifra de reservas del 3,4%, el gasto sólo aumentó un 1,7% con relación a 2003, gracias a las medidas de control de costes implantadas en este apartado. De este modo, el gasto se situó

en 130,4 millones de € en 2004, disminuyendo el coste medio por reserva un 1,6% con relación al año anterior.

Servicios a bordo

El gasto del servicio a bordo, que incluye consumos de mayordomía, disminuyó en 28,9 millones de € respecto a 2003, lo que significa un descenso del 25%. La disminución del coste medio por pasajero fue aún mayor, del 28%, y se consiguió, principalmente, por la puesta en marcha del nuevo servicio "a la carta" en los vuelos domésticos y de medio radio internacional (excepto vuelos de más de tres horas). La aplicación del contrato global de cátering firmado con Gate Gourmet y la renegociación de otros contratos de suministros también permitió reducir el gasto. Estos ahorros conseguidos en 2004 se añaden a los ya alcanzados en el año 2003, fundamentalmente a través de la simplificación del servicio en clase turista en los vuelos de corto y medio radio.

Seguros y otros gastos de explotación

Tras el incremento espectacular registrado en el coste de los seguros de aeronaves y pasajeros tras los atentados del 11 de septiembre de 2001, durante los dos últimos años el mercado de aviación corrigió a la baja sus tasas, ayudado por la moderada siniestralidad. En ese contexto, IBERIA consiguió disminuir su coste de seguros en un 28,1% respecto al año anterior, mediante una renegociación de los costes de las primas.

El importe agregado de "Otros gastos de explotación" registró un aumento de 19,3 millones de € respecto a la cifra del año anterior, lo que representa un incremento del 5,6%. Dentro de este concepto se incluyen múltiples partidas de diversa naturaleza: alquileres, suministros, servicios de reparación y conservación, comunicaciones, servicios de seguridad y vigilancia, programas informáticos, indemnizaciones, locomoción y servicios auxiliares, entre otros.

4.2. Resultados financieros y extraordinarios

IBERIA obtuvo unos beneficios antes de impuestos de 242,4 millones de € en el ejercicio 2004, situándose 93,6 millones por encima del beneficio del año anterior. Tanto los resultados financieros como los extraordinarios mejoraron respecto al año anterior, tal como se refleja en el siguiente cuadro:

IBERIA	2004	2003	Dif. s/a.a.	Millones de euros % s/a.a.
Resultado de explotación	186,6	139,2	47,4	34,1
Ingresos financieros	52,3	64,0	(11,7)	(18,3)
Gastos financieros	36,7	50,2	(13,5)	(26,9)
Resultados por diferencias de cambio	15,5	(6,7)	22,2	n.s.
Resultados financieros	31,1	7,1	24,0	n.s.
Ingresos extraordinarios	203,7	85,2	118,5	139,1
Gastos extraordinarios	179,0	82,7	96,3	116,4
Resultados extraordinarios	24,7	2,5	22,2	n.s.
R.N.A.I.	242,4	148,8	93,6	62,9
Impuestos	(57,3)	(43,0)	(14,3)	33,3
Rdos. después de impuestos	185,1	105,8	79,3	75,0

n.s.: no significativo, se aplica cuando las variaciones son mayores que +/- 300%

En 2004, el saldo neto financiero se situó en 31,1 millones de € de beneficios, mejorando en 24 millones de € respecto al año anterior. Los ingresos financieros, en su conjunto, disminuyeron un 18,3% respecto al año precedente, mientras que los gastos lo hicieron en una proporción mayor, cerca del 27%, en parte motivado por el descenso de los tipos de interés. En ambos casos tiene relevancia la contabilización en el año 2003 de partidas no recurrentes: en concreto, se registró una plusvalía bruta de 11,5 millones de € (correspondiente a la venta de la participación de IBERIA en "Tiempo Libre" y de las marcas "Mundicolor"), así como unas dotaciones por valor de 16,2 millones de € para provisionar participaciones en otras empresas (Opodo y Cordiem).

Los resultados extraordinarios se situaron en 24,7 millones de beneficios en el año 2004, aumentando en 22,2 millones de € respecto al ejercicio anterior. Los ingresos extraordinarios ascendieron a 203,7 millones de €, siendo los conceptos más relevantes los siguientes: más de 34 millones de € 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 34,9 millones de €; alrededor de 22,6 millones de € proceden de la venta de simuladores de vuelo (incluyendo sus repuestos) a la sociedad "Servicios Instrucción Vuelo"; recuperación de ingresos diferidos por casi 25

millones de €; y, finalmente, 40 millones de € proceden de la recuperación de billetes pendientes de utilización. Los gastos extraordinarios recogieron una dotación de 106 millones de € destinada a actualizar los fondos del Expediente de Regulación de Empleo y a su prórroga y ampliación durante 2004; así como otros gastos y amortizaciones relacionadas con el plan de renovación de flota (principalmente derivadas de la devolución de la flota B-757).

IBERIA alcanzó un beneficio neto después de impuestos de 185,1 millones de € durante el ejercicio 2004, mejorando en 79,3 millones respecto al año precedente, lo que representa un incremento del 75%.

4.3. Inversiones

En el ejercicio 2004, la inversión neta de IBERIA, descontadas las desinversiones, en inmovilizado material e inmaterial presentó un saldo positivo en torno a 283 millones de €.

Entre las inversiones efectuadas en el año destacaron: la incorporación a flota propia de tres aviones Airbus (dos A-320 y un A-340/600) y sus respectivos motores, que en conjunto significó un desembolso cercano a los 172 millones de €; compras de rotables y reparables, por un valor superior a los 101 millones de €; diversas modificaciones realizadas en aeronaves de las flotas MD-87/88, B-747, B-757, A-320, A-321 y A-340, que en su conjunto totalizaron una inversión de más de 27 millones de €; la adquisición de equipos informáticos

junto al desarrollo de aplicaciones informáticas supuso un importe cercano a los 27 millones de €.

Las desinversiones recogieron las ventas de diversos inmuebles, tales como los edificios de Paseo de Gracia en Barcelona, Paseo de Pereda en Santander, en Tarragona y en Quito; así como sótanos y garajes en los inmuebles de Núñez de Balboa y Maudes, respectivamente. En 2004 también se procedió a la baja de los simuladores que IBERIA incorporó a Servicios Instrucción de Vuelo (SIV).

La inversión neta en el inmovilizado financiero presentó un saldo negativo de 69,5 millones de € en 2004. Como hechos relevantes, entre las inversiones realizadas se encuentran la participación en la compañía de handling Serpista y en la empresa Servicios Instrucción de Vuelo citada anteriormente. Las desinversiones incluyen la venta de la participación que tenía IBERIA en el capital de Viva Tours (un 49%), así como de su marca, a Iberojet; y la venta de la participación en Iber-Swiss (70%) a la empresa de servicios de cátering Gate Gourmet International. También incluyen bajas en los depósitos a largo plazo correspondientes a anticipos de flota, debido a la incorporación de aviones A-320, A-321 y A-319 a la flota operativa de la compañía.

4.4. Balance de situación

Los fondos propios de IBERIA ascienden a 1.414,9 millones de € a 31 de diciembre de 2004, 179,8 millones de € por encima de la cifra del cierre del ejercicio anterior, como consecuencia del aumento de las reservas, de la mejora obtenida en el resultado del ejercicio respecto a 2003 y, en menor medida, del aumento de capital derivado de sucesivas emisiones de acciones ordinarias ligadas al desarrollo del plan de opciones sobre acciones de los empleados. Durante el año 2004, la compañía retribuyó a sus accionistas con un dividendo de 0,03 € por título, con cargo a los resultados del 2003, desembolsando un total de 27,8 millones de € por este concepto.

El saldo de las provisiones para riesgos y gastos se sitúa en 1.240,7 millones de € al cierre de 2004, cifra que incluye: 76,2 millones de € en provisiones para grandes reparaciones de flota; 546,8 millones en provisiones para obligaciones con el personal; y 617,7 millones de € en provisiones para responsabilidades.

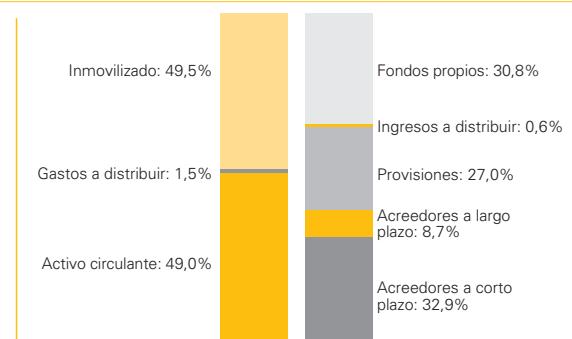
En este último apartado destaca el importe de 393,9 millones de € destinado al Expediente de Regulación de Empleo; durante el ejercicio 2004 IBERIA dotó 106 millones de € para su ampliación y extensión, y se aplicaron 57 millones al mismo plan.

El saldo de la cuenta de acreedores a largo plazo disminuye en 52,2 millones de € durante 2004, a causa del descenso de las deudas con entidades de crédito. El pasivo remunerado a corto plazo también reduce su saldo en 13,9 millones de € respecto a diciembre de 2003, debido al vencimiento de parte de las obligaciones emitidas por la compañía. La suma de toda la deuda remunerada (a corto y largo plazo, incluyendo los intereses de los arrendamientos financieros) se eleva a 448,6 millones de € a 31 de diciembre de 2004, tras disminuir en un 12,9% con relación a la cifra correspondiente del año anterior.

El activo circulante aumenta en 205,3 millones de € respecto al cierre de 2003, debido principalmente a un aumento de 162,7 millones de € en el saldo disponible (inversiones financieras temporales y tesorería), que asciende a 1.524,7 millones de € al finalizar el ejercicio 2004.

El endeudamiento neto de balance de IBERIA mejora notablemente, quedando situado en -1.138,1 millones de € a 31 de diciembre de 2004, frente a -925,6 millones de € 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.

Balance de IBERIA a 31/12/2004 (en %)



TOTAL ACTIVO/PASIVO: 4.587 millones €

4.5. Gestión de riesgos no operativos

IBERIA mantiene un programa de gestión global de sus riesgos no operativos, con el fin de controlar y disminuir el potencial impacto operativo de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio de combustible en los resultados de la compañía.

Con este objetivo, IBERIA utiliza un modelo VAR (Value at Risk) con el fin de evaluar probabilísticamente el posible impacto de estas variables de mercado en sus resultados, y define los objetivos máximos de volatilidad y el Programa de Coberturas necesario para alcanzarlo.

Programa de Coberturas

I) Riesgo de tipo de cambio

Debido a la naturaleza de sus actividades, IBERIA está expuesta a un riesgo de tipo de cambio, tanto a nivel operativo (flujos) como de balance.

• Flujos

La compañía registró una posición corta en dólares de aproximadamente 744 millones en el ejercicio 2004, al ser los ingresos en esa divisa (16% del total) inferiores a los gastos (30% del total).

De acuerdo con el Programa de Coberturas, esta posición se cubre:

- Hasta un 50% con coberturas estratégicas de hasta cinco años de plazo, mediante swaps de rentas de alquileres de flota a otras divisas, principalmente euro, y estructuras de opciones con plazos e importes asociados a las rentas objeto de cobertura.
- El porcentaje restante se gestiona en operaciones tácticas de horizonte temporal menor o igual a un año, que permiten adaptarse a la tendencia del mercado, y que también están asociadas a movimientos reales de pagos en dólares de la compañía.

A 31 de diciembre de 2004, IBERIA mantenía el 86% de su posición de flujos en dólares del ejercicio 2005 cubierta.

• Balance

La compañía mantiene activos en dólares por importe de 782 millones, debido a los préstamos con-

cedidos a las sociedades Iberbus y a los pagos anticipados a los proveedores de flota y motores. Esta posición se neutraliza prácticamente en su totalidad mediante coberturas swap o financiaciones en dólares para evitar diferencias de cambio por translación, por lo que el impacto no ha sido sustancial (con excepción de las diferencias de cambio positivas producidas por la realización de parte de las coberturas, que han sido registradas en el epígrafe de resultados financieros). El efecto residual corresponde a la revaluación de partidas de circulante y al proceso de contabilización mensual a cambios IATA que sigue el sector, y tiene su contrapartida en las cuentas de ingresos y gastos corrientes de los meses anteriores o posteriores.

• Entrada de flota

Con el fin de acotar la volatilidad de los mercados de cambios y su impacto en la financiación o adquisición de nuevos aviones, la compañía cubre el cambio de entrada adquisición/financiación de los aviones, mediante la contratación de operaciones de compra a plazo y estructuras de opciones que permiten asegurar un nivel o rango determinado. Al cierre del ejercicio 2004 la posición por entrada de nueva flota prevista en el 2005 es de 352 millones de dólares corta y se encuentra cubierta en un 100%; para el 2006 las coberturas ascienden a 109 millones de dólares.

II) Riesgo de tipo de interés

Aunque IBERIA tiene una deuda neta de balance negativa, si incorporamos la deuda nocional correspondiente a los arrendamientos operativos (multiplicando por ocho las cifras de rentas por alquiler de aviones y realizando los ajustes correspondientes), la deuda neta total ajustada asciende a 1.721 millones de €. De este importe, a 31 de diciembre de 2004, el 81% está a tipo fijo, 17% a tipo variable y 2% en variable con cap. La compañía prevé continuar manteniendo, al menos, un 70% a tipo fijo o protegido para evitar el impacto negativo de una posible subida de los tipos de interés.

Durante el año 2004, aprovechando los bajos niveles de tipos de interés, la compañía fue aumentando el porcentaje de su deuda neta cubierta a tipo fijo, desde el 78% a finales de 2003, hasta el 81% a finales de 2004. La sensibilidad a un incremento de un punto porcentual en los tipos de interés es de 3,3

• Riesgo de liquidez

IBERIA mantiene una política de posición de caja equivalente, aproximadamente, a tres meses de ingresos. A 31 de diciembre de 2004, dicha posición asciende a 1.524,7 millones de € (tesorería más inversiones financieras temporales), y está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo, repos de deuda, eurodepósitos, papel comercial y titulizaciones a través de entidades financieras de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo vigente. La cartera tiene un vencimiento máximo de un año y una vida media de seis meses.

Además de las inversiones a corto plazo y de la posición de caja, la compañía dispone de pólizas de crédito por importe de 260 millones de € que garantizan sus necesidades de liquidez.

III) Riesgo de combustible

IBERIA controla el coste del combustible de aviación mediante políticas activas de gestión de riesgos. Estas políticas se concretan en coberturas de los precios del combustible, que sirven para mitigar el efecto de las oscilaciones que sufre la cotización del precio del queroseno en el mercado internacional, y para limitar las desviaciones sobre el presupuesto de la compañía en este concepto.

La compañía consume del orden de dos millones de toneladas métricas anuales con la producción actual, y ello significó, a precios medios del año 2004, un coste cercano a 653 millones de €. Este gasto está directamente ligado a la variación de los precios del petróleo, que durante el año 2004 estuvieron en niveles históricamente altos, llegando a superar los 50 dólares por barril en el mes de octubre.

IBERIA ha mantenido la política de cubrir directamente el precio del queroseno, y emplea para ello una combinación de herramientas financieras como swaps y opciones como caps y collar, entre otras.

En el primer semestre de 2004, las coberturas que aseguran el precio del combustible llegaron a ser del orden del 60% del volumen de queroseno consumido, asegurando el precio entre bandas de 23 y 26 dólares barril.

En el segundo semestre, las coberturas estuvieron en el entorno del 80%, asegurando el precio del 50% del volumen del queroseno consumido durante

este periodo entre bandas de 23 y 26 dólares por barril y a 32,5 dólares por barril el 30% restante.

En el conjunto del ejercicio, el precio medio final para IBERIA fue del orden de 37 dólares por barril. Antes de coberturas, el precio medio anual en dólares subió más de un 30% con relación a 2003; las coberturas de precios realizadas permitieron aminorar el gasto de combustible en 80,7 millones de € en 2004, dejando el coste por AKO en 1,07 céntimos de euro, uno de los más bajos de las compañías europeas.

4.6. Perspectivas

Las últimas previsiones publicadas por IATA para el año 2005 señalan que el tráfico aéreo internacional continuará creciendo, aunque a menor ritmo que en el año anterior, en parte por un crecimiento más moderado de la economía mundial; así, se prevé un incremento medio del 5,8% en el número de PKT. IATA espera un aumento similar en el volumen de oferta, de modo que el sector mantendrá unos coeficientes de ocupación similares a los alcanzados en 2004. Sin embargo, el crecimiento de los ingresos del sector volverá a estar limitado por la reducción de los ingresos unitarios, afectados por la fuerte competencia existente, que seguirá siendo especialmente intensa en Europa a causa de la fragmentación del mercado y el rápido crecimiento de los operadores de bajo coste.

En referencia a los costes, en opinión de la mayoría de los expertos, el elevado nivel alcanzado por el precio del combustible a finales de 2004 (superior a los 40 dólares el barril) responde fundamentalmente a un cambio estructural, siendo poco probable una reducción significativa en los próximos meses. Además, las compañías aéreas deberán hacer frente a una normativa más exigente respecto a las indemnizaciones a los pasajeros derivadas de incidencias.

En este escenario difícil pero en gran medida pronosticado, el Grupo IBERIA continuará desarrollando las líneas estratégicas del Plan Director 2003/05, donde también se habían previsto con antelación las amenazas específicas que enfrentará la compañía durante los próximos meses: la acelerada penetración de las compañías de bajo coste en España; y la convo-

catoria de los concursos para obtener las licencias de handling a terceros en los aeropuertos españoles.

En el año 2005, IBERIA aumentará la oferta para el conjunto de su red entre un 7% y un 10% respecto al ejercicio anterior; esta horquilla refleja la capacidad de la compañía para adaptar su producción a la evolución de los mercados. El crecimiento se realizará fundamentalmente en las rutas intercontinentales, manteniendo el volumen de capacidad en el mercado doméstico.

La reducción de costes y el aumento de la productividad seguirá siendo una prioridad en la gestión del Grupo, que va a completar las acciones previstas en el Plan Director, con el fin de adaptar el modelo de empresa al nuevo entorno competitivo. Además, durante 2005 será necesario implementar nuevas medidas para compensar la subida del coste unitario del combustible con relación al coste medio del año anterior, cuando la política de coberturas de la compañía amortiguó una parte significativa del impacto de la escalada del precio del queroseno. IBERIA ha realizado nuevos contratos de cobertura para 2005, que aseguran en torno al 90% del consumo previsto en el primer semestre, y un porcentaje sustancialmente menor para la segunda mitad del año, pero –como es obvio– en una banda de precios más elevada.

En la actual negociación de los nuevos Convenios Colectivos de IBERIA (la vigencia de los anteriores finalizó en diciembre de 2004) la Dirección solicita a todo el personal un incremento significativo de la productividad y una mayor flexibilidad, requerimientos básicos e irrenunciables para seguir creciendo.

Otra línea estratégica del Grupo IBERIA es la mejora continua de la calidad del servicio y la diferenciación por segmentos de clientes, con el fin de consolidar su ventaja competitiva frente a otros operadores. El Plan de Renovación de la Flota contribuirá a la consecución de este reto. Durante el año 2005, IBERIA completará la sustitución de la flota B-747 y se iniciará la comercialización de la nueva clase Business Plus en la red de largo radio; asimismo, la compañía firmará un amplio contrato para renovar un 60%, aproximadamente, de la flota de corto y medio radio.

IBERIA y sus socios de oneworld podrán operar de forma eficiente en la Nueva Terminal Aérea de Madrid-Barajas a partir del primer trimestre de 2006, teniendo la oportunidad de prestar un servicio de cali-

dad a sus clientes. Para ello, IBERIA ha planificado las inversiones necesarias y ha diseñado el plan de transición y traslado a las nuevas instalaciones.

A medio plazo, el Grupo IBERIA se podrá apoyar en su fortaleza financiera, su excelente posicionamiento en el mercado Europa-Latinoamérica, y en el desarrollo de su relación con British Airways, para aprovechar las oportunidades que suponen la notable ampliación de capacidad de los aeropuertos de Madrid y Barcelona y el crecimiento de los mercados de Latinoamérica.

5. LA ACCIÓN DE IBERIA

5.1. Evolución de la cotización

2004 ha sido un año complicado para el sector aéreo. Por un lado, la escalada del precio del petróleo, que comenzó en mayo y llegó a superar los 52 dólares por barril en octubre, y por otro, la fuerte competencia en Europa derivada especialmente de la presión ejercida por las compañías de bajo coste, han llevado a muchas aerolíneas a reducir drásticamente sus ganancias en el ejercicio.

En este difícil entorno, la acción de IBERIA ha conseguido una revalorización del 11,8% en el ejercicio 2004 (adicional a la obtenida en 2003, que había sido del 62,9%). Las actuaciones llevadas a cabo por la compañía para hacer frente a las adversas condiciones de mercado que está viviendo el sector han conducido a unos buenos resultados a lo largo del año, lo que se ha visto reflejado en el mejor comportamiento bursátil de IBERIA respecto a sus comparables europeas.

Al comenzar el año, la valoración de IBERIA en Bolsa era de 2.095 millones de €, mientras que al final de 2004 la capitalización bursátil alcanzó los 2.391 millones. Como consecuencia del Plan de Opciones sobre Acciones para Empleados, cuyo último tramo finalizó el 3 de octubre, han empezado a cotizar 18.450.574 nuevas acciones.

En septiembre, IBERIA entró a formar parte del índice de sostenibilidad Dow Jones Stoxx, que agrupa a las empresas europeas con mejores prácticas en el terreno económico, social y medioambiental.

Cotización a 30 de diciembre de 2004

2,55

Cotización a 30 de diciembre de 2003

2,28

Cotización media anual

2,43

Máximo

2,95

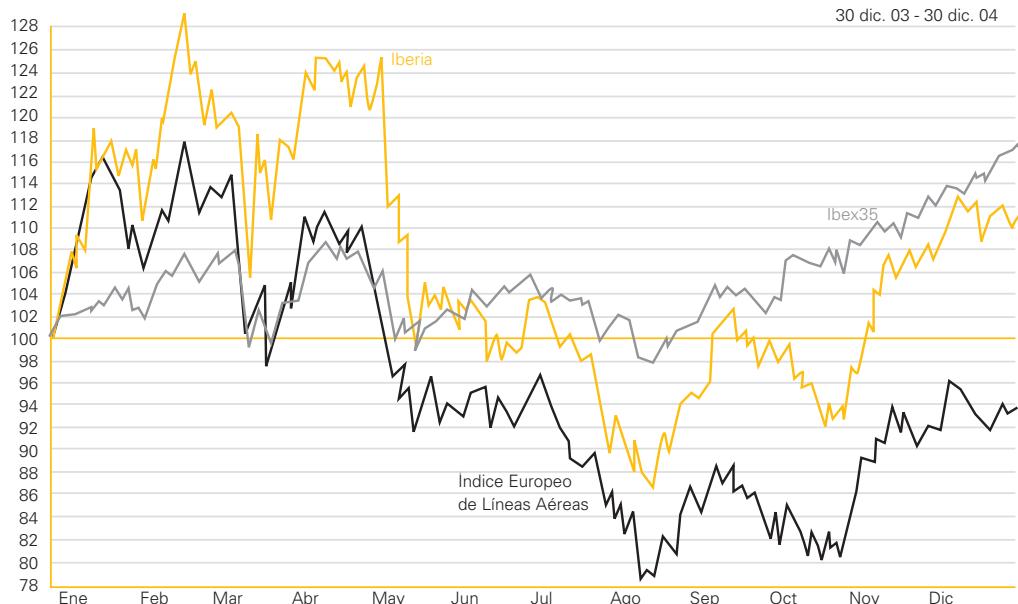
Mínimo

1,98

Volumen medio diario (núm. acciones)

6.375.367

Evolución bursátil IBERIA - IBEX35 - Sector aéreo europeo (base 100=30 de diciembre de 2003)



5.2. Autocartera

Las acciones propias en poder de la Sociedad Dominante a 31 de diciembre de 2004 representaban el 1,78% del Capital Social y totalizaron 16.669.560 acciones, con un valor nominal global de 13 millones de € y un precio medio de adquisición de 1,92 € por acción.

IBERIA tenía constituida la correspondiente reserva por acciones propias en su Balance de cierre de ejercicio.



Órganos de Gobierno

Composición del Consejo de Administración de Iberia, L.A.E., S.A. a 31 de diciembre de 2004

PRESIDENTE

D. Fernando Conte García

VICEPRESIDENTE

D. Miguel Blesa de la Parra

CONSEJERO DELEGADO

D. Ángel Mullor Parrondo

CONSEJEROS

D. José Manuel Fernández Norniella
Mr. Tristan Garel-Jones

D. Pablo Isla Álvarez de Tejera
D. Antonio Masa Godoy
Mr. Roger Paul Maynard

D. José Pedro Pérez-Llorca Rodrigo
D. Jorge Pont Sánchez
D. José B. Terceiro Lomba
D. Gregorio Villalabeitia Galarraga

SECRETARIA DEL CONSEJO

Dña. Lourdes Máiz Carro

Composición de las Comisiones del Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2004

COMISIÓN EJECUTIVA

D. Fernando Conte García (Presidente de la Comisión)
D. Miguel Blesa de la Parra
Mr. Roger Paul Maynard
D. Ángel Mullor Parrondo
D. José B. Terceiro Lomba
D. Gregorio Villalabeitia Galarraga
Dña. Lourdes Máiz Carro (Secretaria de la Comisión)

COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES

D. Pablo Isla Álvarez de Tejera (Presidente de la Comisión)
D. José Manuel Fernández Norniella
D. Antonio Masa Godoy
D. Jorge Pont Sánchez
Dña. Lourdes Máiz Carro (Secretaria de la Comisión)

COMISIÓN DE AUDITORÍA Y CUMPLIMIENTO

D. Antonio Masa Godoy (Presidente de la Comisión)
Mr. Tristan Garel-Jones
D. José Pedro Pérez-Llorca Rodrigo
D. Gregorio Villalabeitia Galarraga
Dña. Lourdes Máiz Carro (Secretaria de la Comisión)

COMISIÓN DE SEGURIDAD

D. José Pedro Pérez-Llorca Rodrigo (Presidente de la Comisión)
Mr. Roger Paul Maynard
D. Ángel Mullor Parrondo
D. Jorge Pont Sánchez
Dña. Lourdes Máiz Carro (Secretaria de la Comisión)

Comité de Dirección Iberia, L.A.E., S.A.**PRESIDENTE**

D. Fernando Conte García

VOCALES**Consejero Delegado**

D. Ángel Mullor Parrondo

Director General Línea Aérea

D. Enrique Donaire Rodríguez

Director Auditoría Interna y Calidad

D. Martín Cuesta Vivar

Director Gab. Presidencia y Protocolo

D. Francisco Sánchez Árranz

Director Comunicación

D. Luis Díaz Güell

Director Financiero

D. Enrique Dupuy de Lôme Chávarri

Directora Relaciones Internacionales

Dña. Elvira Herrero Mateo

Directora Asesoría Jurídica

Dña. Lourdes Máiz Carro

Director Control y Administración

D. José Mª Fariza Batanero

Director Recursos Humanos

D. Sergio Turrión Barbado

Director Centro Serv. Compartidos

D. Juan Losa Montañés

Director Material

D. Manuel López Aguilar

Director Aeropuertos

D. Fernando Sarmentero Vidal

Director Sistemas

D. Antonio Bugallo Siegel

Director Gestión Producción

D. Juan Bujía Lorenzo

Director Comercial

D. Manuel López Colmenarejo

Director Relación Cliente

D. Félix García Viejobueno

Director Carga

D. Alfonso Fuertes Suárez

Director Operaciones

D. Ricardo Génova Galván

Director Servicio a Bordo

D. Víctor García Sánchez



Información Legal

Grupo IBERIA

Ejercicio 2004

114

Deloitte.

Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1
Torre Picasso
28020 Madrid
España

Tel.: +34 915 14 50 00
Fax: +34 915 14 51 80
+34 915 56 74 30
www.deloitte.es

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES

A los Accionistas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.:

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. y SOCIEDADES DEPENDIENTES, que comprenden el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2004 y la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria consolidadas correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad dominante. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales consolidadas en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

Los Administradores de la Sociedad dominante presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación consolidado y de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, además de las cifras del ejercicio 2004, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2004. Con fecha 7 de abril de 2004 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2003 en el que expresamos una opinión sin salvedades.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2004 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Sociedades Dependientes al 31 de diciembre de 2004 y de los resultados de sus operaciones durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y compresión adecuadas, de conformidad con principios y normas contables generalmente aceptados que, excepto por el cambio de criterio, con el que estamos de acuerdo, indicado en la Nota 6-i de la memoria adjunta, guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2004 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación del Grupo, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2004. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de las sociedades.

DELOITTE
Inscrita en el R.O.A.C. N° S0692

Luis de la Mora

1 de abril de 2005



Estados Financieros Consolidados

GRUPO IBERIA

Balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2004 y 2003

ACTIVO	Miles de euros	
	Ejercicio 2004	Ejercicio 2003
INMOVILIZADO:		
Gastos de establecimiento (Nota 6-b)	279	98
Inmovilizaciones inmateriales (Nota 7)	400.722	430.422
Inmovilizaciones materiales (Nota 8):	1.013.352	931.763
Flota aérea:		
Coste	1.737.909	1.532.068
Amortizaciones y provisiones	(1.111.642)	(992.699)
	626.267	539.369
Otro inmovilizado material:		
Coste	1.063.157	1.075.487
Amortizaciones y provisiones	(676.072)	(683.093)
	387.085	392.394
Inmovilizaciones financieras (Nota 9):	702.004	763.238
Participaciones en sociedades puestas en equivalencia	182.558	142.729
Cartera de valores a largo plazo	191.111	203.703
Otros créditos	224.188	194.220
Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo	298.253	398.174
Provisiones	(194.106)	(175.588)
Deudores a largo plazo (Nota 19)	279.989	303.703
Total inmovilizado	2.396.346	2.429.224
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN (Nota 6-a)	91.484	98.098
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 7)	69.350	85.347
ACTIVO CIRCULANTE:		
Acciones propias de la Sociedad dominante (Nota 10)	31.961	20.066
Existencias (Nota 11)	87.419	77.055
Deudores	600.347	582.153
Inversiones financieras temporales (Nota 12)	1.524.848	1.358.027
Tesorería	30.888	18.086
Ajustes por periodificación	20.954	31.205
Total activo circulante	2.296.417	2.086.592
TOTAL ACTIVO	4.853.597	4.699.261

PASIVO	Miles de euros	
	Ejercicio 2004	Ejercicio 2003
FONDOS PROPIOS (Nota 13):		
Capital suscrito	731.225	716.833
Prima de emisión	106.501	98.937
Diferencias por el ajuste de capital a euros	1.201	1.201
Reservas de la Sociedad dominante:	390.827	312.358
Reserva legal	86.247	75.671
Reserva de fusión	165	165
Reserva de revalorización	38	38
Reserva para acciones propias	31.961	20.066
Reservas voluntarias	272.416	216.418
Reservas en sociedades consolidadas por integración global	84.610	76.235
Reservas en sociedades puestas en equivalencia	113.343	83.894
Diferencias de conversión	(344)	(284)
Beneficios atribuibles a la Sociedad dominante (Nota 21):	218.402	143.586
Beneficios consolidados del ejercicio	219.988	145.852
Beneficios atribuidos a socios externos (Notas 14 y 21)	(1.586)	(2.266)
Total fondos propios	1.645.765	1.432.760
SOCIOS EXTERNOS (Nota 14)	5.324	9.204
DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN	998	1.494
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 6-i)	25.705	56.805
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (Nota 15)	1.241.921	1.250.042
ACREEDORES A LARGO PLAZO:		
Emisión de obligaciones convertibles (Nota 17)	18.354	27.532
Deudas con entidades de crédito (Nota 16)	379.053	419.375
Otros acreedores	16.659	20.447
	414.066	467.354
ACREEDORES A CORTO PLAZO:		
Emisión de obligaciones convertibles (Nota 17)	9.178	22.573
Deudas con entidades de crédito (Nota 16)	48.993	46.930
Anticipos de clientes (Nota 6-i)	358.186	413.854
Deudas por compras o prestaciones de servicios	778.803	689.341
Otras deudas no comerciales (Nota 19)	159.694	157.479
Remuneraciones pendientes de pago	161.839	150.982
Ajustes por periodificación	3.125	443
Total acreedores a corto plazo	1.519.818	1.481.602
TOTAL PASIVO	4.853.597	4.699.261

GRUPO IBERIA

Cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2004 y 2003

DEBE	Ejercicio 2004	Miles de euros Ejercicio 2003
GASTOS:		
Aprovisionamientos (Nota 20)	851.945	759.290
Gastos de personal (Nota 20)	1.423.323	1.402.731
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado (Notas 6-b, 7 y 8)	179.227	170.835
Variación de las provisiones de tráfico	5.335	2.074
Otros gastos de explotación (Nota 20)	2.142.237	2.123.719
	4.602.067	4.458.649
Beneficios de explotación	203.304	160.681
Gastos financieros y asimilados (Notas 15 y 16)	35.649	34.474
Variación de las provisiones de inversiones financieras (Nota 9)	1.053	16.166
Diferencias negativas de cambio	86.958	106.742
	123.660	157.382
Resultados financieros positivos	20.830	-
Participación en pérdidas de sociedades puestas en equivalencia (Nota 9)	1.647	875
Amortización del fondo de comercio de consolidación (Nota 6-a)	6.613	6.613
Beneficios de las actividades ordinarias	259.827	183.570
Pérdidas procedentes del inmovilizado inmaterial, material y cartera de control (Nota 8)	15.744	22.664
Variación de las provisiones de inmovilizado	(5)	2
Gastos extraordinarios (Nota 20)	171.740	59.283
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	3.516	2.521
	190.995	84.470
Resultados extraordinarios positivos	23.405	18.113
Beneficios consolidados antes de impuestos	283.232	201.683
Impuesto sobre Sociedades (Nota 19)	63.244	55.831
Beneficios consolidados del ejercicio	219.988	145.852
Beneficios atribuidos a socios externos (Notas 14 y 21)	1.586	2.266
Beneficios del ejercicio atribuidos a la Sociedad dominante	218.402	143.586

HABER	Miles de euros	
	Ejercicio 2004	Ejercicio 2003
INGRESOS:		
Importe neto de la cifra de negocios (Nota 20)	4.601.665	4.402.447
Otros ingresos de explotación (Nota 20)	203.706	216.883
	4.805.371	4.619.330
Ingresos de participaciones en capital	1.000	75
Otros intereses e ingresos asimilados (Nota 12)	41.124	52.878
Diferencias positivas de cambio	102.366	100.034
	144.490	152.987
Resultados financieros negativos	-	4.395
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia (Nota 9)	42.333	34.772
Reversión de diferencias negativas de consolidación	1.620	-
Beneficios en enajenación de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control (Nota 20)	103.218	38.695
Beneficios en operaciones con acciones propias (Nota 10)	8.991	8.347
Ingresos extraordinarios (Nota 20)	60.229	35.121
Ingresos y beneficios de otros ejercicios (Nota 20)	41.962	20.420
	214.400	102.583



Memoria Consolidada



1. ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD DOMINANTE Y DEL GRUPO

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es una sociedad dedicada principalmente al transporte aéreo de pasajeros y mercancías y que desarrolla, adicionalmente, otras actividades complementarias entre las que destacan por su importancia, las de handling y de mantenimiento de aeronaves, así como la de distribución a través de su participación financiera en "Amadeus Group", propietaria de la central de reservas Amadeus.

Como transportista de pasajeros y mercancías es un operador con una amplia red, atendiendo a tres mercados fundamentales: España, Europa y América.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es miembro de pleno derecho del "megacarrier" oneworld, uno de los dos grupos aéreos más importantes del mundo, que permite la globalización de su actividad de transporte aéreo.

Adicionalmente a las actividades realizadas directamente, y con el fin de complementar éstas o atender determinados segmentos de mercado o ne-

cesidades específicas, se han ido constituyendo diversas sociedades que conforman el Grupo IBERIA y en el que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. actúa como sociedad matriz.

El domicilio social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está situado en Madrid, y desde abril de 2001 las acciones de la Sociedad cotizan en el mercado de valores.

2. SOCIEDADES DEL GRUPO

Se consideran sociedades del Grupo aquellas sociedades dependientes sobre las que la Sociedad matriz posee la mayoría de los derechos de voto o, en caso de no tenerla, tiene un dominio efectivo en las decisiones de sus órganos de administración. En general, se entiende que existe dominio efectivo cuando la participación en la sociedad filial es superior al 50%.

La información relacionada con las sociedades que conforman el Grupo IBERIA y que consolidan por el método de integración global es la siguiente:

Razón Social Dirección Objeto Social	Participación directa e indirecta (%)	Capital	Reservas	Miles de euros Resultados (b)
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. Centro de Carga Aérea Parcela 2 p.5 nave 6; Madrid Transporte de mercancías	75,00	192	2.557	821
Cargosur, S.A. Velázquez, 130; Madrid Transporte aéreo de mercancías	100,00	6.058	(1.047)	74
Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. (SAVIA) Velázquez, 130; Madrid Servicios informáticos aplicables al sector de viajes y turismo	77,49 (a)	301	10.608	4.955
VIVA, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. Camino de la Escollera, 5; Palma de Mallorca Mantenimiento de Aeronaves	100,00	644	951	919
Campos Velázquez, S.A. Velázquez, 34; Madrid Adquisición y tenencia de fincas urbanas	100,00	902	215	13
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A. Centro de Carga Aérea Parcela 2 p 5 nave 6; Madrid Transporte de mercancías	75,00	180	48	45
Iberia Tecnología, S.A. Velázquez, 130; Madrid Servicios de mantenimiento aéreos	100,00	1.442	303	55
Consultores Hansa, S.A. Velázquez, 130; Madrid Consultoría de mercados - Sin actividad	100,00	60	(2)	2
Binter Finance, B.V. Strawinskian 3105 100 BL Amsterdam Financiación y Tesorería	100,00	454	90	5

(a) Los derechos económicos de la participación ascienden al 72,22% que incluye el 66% de participación directa de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y el 6,22% de participación indirecta a través de "Amadeus Group".

(b) Todas estas sociedades cierran sus cuentas a 31 de diciembre de 2004.



Los principales cambios respecto al ejercicio anterior en el perímetro de consolidación de sociedades del Grupo han sido los siguientes:

- Durante el ejercicio 2004 el Grupo ha vendido su participación en Iber-Swiss Catering, S.A. por 23.359 miles de €. Los beneficios generados en esta operación por importe de 13.061 miles de €, se presentan en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 consolidada adjunta (véase Nota 20-c).
- En este ejercicio se ha incorporado al perímetro de consolidación Binter Finance, B.V.

Al cierre del ejercicio 2004, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene un preacuerdo de venta de su participación en Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. así como de las marcas "SAVIA" de su propiedad. La formalización de este acuerdo en el correspondiente contrato de compra venta estaba pendiente del resultado de determinados trabajos para fijar las condiciones definitivas de la operación. El contrato definitivo de venta se ha formalizado en marzo de 2005.

3. SOCIEDADES ASOCIADAS

Se consideran empresas asociadas aquellas sociedades dependientes sobre las que la Sociedad cabecera tiene una influencia notable en su gestión sin poseer la mayoría de los derechos de voto en la filial o la gestión efectiva de la misma. En general, se estima que existe una influencia notable en la gestión cuando la participación del Grupo en la filial supera el 20% y es inferior al 50%.

También se han considerado empresas asociadas algunas sociedades filiales en las que aun poseyéndose el dominio efectivo en la gestión, su volumen de activos y actividad son escasamente representativos en el conjunto de las operaciones del Grupo.

La información relacionada con las sociedades asociadas incluidas en el proceso de consolidación por el método de puesta en equivalencia a 31 de diciembre de 2004 es la siguiente (Nota 9):

Razón Social Dirección Objeto Social	Participación directa (%)	Miles de euros		
		Capital	Reservas	Resultados
Amadeus Group (b) Salvador de Madariaga, 1; Madrid Gestión y explotación de un sistema automatizado de reservas	33,80 (a)	23.044	824.518	216.367
Multiservicios Aeroportuarios, S.A. Bravo Murillo, 52; Madrid Realización servicios auxiliares en ámbito aeroportuario	49,00	130	3.454	1.383
Iber-América Aerospace, LLC Miami, Florida Compra-venta de piezas y motores de aeronaves	49,00	1.178	(350)	224
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. (ELCA) Aeropuerto José Martí. Ciudad de La Habana Explotación de una terminal de carga en el aeropuerto de La Habana	50,00	444	(157)	191
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S.A. Aeropuerto José Martí. Ciudad de La Habana Mantenimiento de Aeronaves	50,00	111	(23)	644
Handling Guinea Ecuatorial, S.A. (HANGESA) Malabo Handling del Aeropuerto de Malabo	51,00	301	15	1.076
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. (IBERIA CARDS) Velázquez, 130; Madrid Emisión y gestión de medios de pago	40,00	6.000	2.409	2.727
Grupo Air Miles Avda. de Bruselas, 20. Alcobendas. Madrid Fidelización multisectorial	22,50	72	371	(293)
Serpista, S.A. Velázquez, 130. Madrid Mantenimiento de equipos aeroportuarios	39,00	1.170	2.144	(155)
Noamar Air Handling Amsterdam. Holanda. Servicios de asistencia en tierra	40,00	50	(65)	-
Opodo, Ltd Five Chancey Lane Cliffords INN. Londres Sistema de pago aéreo directo y colectivo entre compañías aéreas	4,08 (c)	272.444	(225.967)	(37.205)

(a) Los derechos económicos de esta participación ascienden al 18,28%, que es el porcentaje que se ha utilizado en el proceso de consolidación.

(b) Integrado por Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (sociedad matriz) y sus sociedades participadas.

(c) La participación indirecta en Opodo, a través de Amadeus Global Travel Distribution, S.A, es el 18,71%

Los principales cambios en el perímetro de consolidación de sociedades asociadas en comparación con el ejercicio 2003 han sido los siguientes:

- Durante el ejercicio 2004 la Sociedad dominante ha vendido su participación en Touroperador Viva Tours, S.A. por 1.864 miles de €, aproximadamente. Los beneficios generados en esta operación por importe de 1.042 miles de €, aproximadamente se presentan en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 adjunta (véase Nota 20-c).
- Por otra parte, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. suscribió en marzo de 2004 una participación del 60% en la constitución de Serpista, S.A. Posteriormente, procedió a la venta de un 21% del capital de dicha sociedad obteniendo un beneficio de 1.774 miles de €. Finalmente, en octubre, suscribió, en la proporción correspondiente a su participación en ese momento (39%), una ampliación de capital realizada por Serpista, S.A.
- Como consecuencia de la toma de participación por parte de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. en Opodo, Ltd., esta última sociedad, que figuraba hasta entonces como inversión financiera, ha pasado a ser empresa asociada.
- Por último, se han integrado como empresas asociadas Grupo Air Miles, Serpista, S.A. y Noamar Air Handling.

Los compromisos asumidos por el accionista mayoritario, Airbus Industrie Financial Services, en los contratos firmados para la constitución de las sociedades Iberbus (Nota 9) garantizan a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., accionista minoritario y prestamista de las citadas sociedades, la recuperación de la totalidad de su inversión, motivo por el cual estas sociedades fueron excluidas del perímetro de consolidación en 2000.

4. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

a) Imagen fiel

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2004, que han sido formuladas por los Administra-

dores de la Sociedad dominante, se han preparado a partir de los registros contables y de las cuentas anuales individuales de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y de las sociedades dependientes integradas por el método de integración global formuladas por los Administradores correspondientes, y se presentan de acuerdo con las normas establecidas por el Plan General de Contabilidad y el Real Decreto 1815/1991 de 20 de diciembre sobre preparación de cuentas anuales consolidadas de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio consolidado, de la situación financiera y de los resultados consolidados del ejercicio 2004.

La integración de las sociedades consolidadas por el método de puesta en equivalencia se ha realizado, en general, a partir de estados financieros proyectivos a 31 de diciembre de 2004.

Las cuentas anuales individuales y consolidadas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y del Grupo IBERIA, así como de las sociedades participadas integradas en el proceso de consolidación están pendientes de aprobación por sus respectivas Juntas Generales de Accionistas. No obstante, los Administradores de la Sociedad dominante estiman que dichos procesos de aprobación no producirán modificación alguna de estas cuentas anuales consolidadas.

b) Principios de consolidación

El valor de la participación de los accionistas minoritarios en los fondos propios y en el resultado del ejercicio de aquellas sociedades consolidadas por el método de integración global se presenta, respectivamente, en los epígrafes "Socios externos" y "Beneficios atribuidos a socios externos" del balance de situación consolidado y de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjuntos.

El valor de la participación en los fondos propios y en el resultado del ejercicio de las sociedades consolidadas por el método de puesta en equivalencia se presenta en los epígrafes "Participaciones en sociedades puestas en equivalencia" del balance de situación y "Participación en pérdidas o participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

La conversión a moneda nacional de los diferentes epígrafes de las cuentas anuales de las sociedades extranjeras que han sido incluidas en el perímetro de consolidación se ha realizado aplicando los siguientes criterios:

1. Los activos y pasivos se han convertido aplicando el tipo de cambio oficial vigente al cierre de ejercicio.
2. El capital y reservas de la filial se han convertido a los tipos de cambio históricos.
3. Las cuentas de pérdidas y ganancias se han convertido al tipo de cambio medio del ejercicio.

La diferencia resultante de la aplicación de estos criterios se ha incluido en el epígrafe "Diferencias de Conversión" del capítulo Fondos Propios.

Todas las cuentas y transacciones de relevancia entre las sociedades consolidadas por el método de integración global han sido eliminadas en el proceso de consolidación.

Las diferencias positivas o negativas que eventualmente puedan surgir en la fecha de primera consolidación de una filial como resultado de comparar su coste de adquisición con su valor teórico contable y que no es assignable a elementos patrimoniales concretos se incluyen en los epígrafes "Fondo de Comercio de Consolidación" o "Diferencia negativa de Consolidación" respectivamente, para su amortización sistemática a lo largo del periodo en que se estima que contribuye a generar resultados para el Grupo en el primer caso, o cuando se trata de diferencias negativas para su imputación a resultados cuando se manifieste la minusvalía implícita en la adquisición.

Se considera fecha de primera consolidación el primer día de aquel ejercicio en que una filial preexistente se integra en el Grupo o la fecha en que se produce la adquisición de nuevas participadas.

Los principios y criterios contables utilizados por las Sociedades Consolidadas han sido homogeneizados en el proceso de consolidación. El efecto de dicha homogeneización sobre el patrimonio consolidado no ha sido significativo.

5. DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE

La distribución de los beneficios de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. del ejercicio 2004 propuesta por sus Administradores consiste en destinar 18.510 miles de € a reserva legal, 0,05 € por acción a dividendos, y el resto a reservas voluntarias.

6. NORMAS DE VALORACIÓN

Las principales normas de valoración utilizadas en la elaboración de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2004, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad, han sido las siguientes:

a) Fondo de comercio

El fondo de comercio se calculó como la diferencia positiva entre el valor pagado por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. por la adquisición del 67% de Aviación y Comercio, S.A. y su correspondiente valor teórico contable a 31 de diciembre de 1997.

El fondo de comercio se amortiza linealmente en 20 años. El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en concepto de amortización del fondo de comercio durante 2004 ha ascendido a 6.613 miles de €.

b) Gastos de establecimiento

Los gastos de establecimiento recogen, fundamentalmente, gastos incurridos en concepto de escrituración y registro por ampliaciones de capital realizadas por las empresas del grupo, y se amortizan a razón del 20% anual.

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2004 adjunta por la amortización de estos gastos ha ascendido a 39 miles de €.

c) Inmovilizado inmaterial

Los bienes adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se incorporan al inmovilizado inmaterial por el coste de adquisición del bien, reflejándose en el pasivo la deuda total por las cuotas de arrendamiento más el importe de la opción de compra. Los gastos financieros de la operación se incluyen en el

capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación consolidado y se imputan a los resultados de cada ejercicio de acuerdo con un criterio financiero.

Los bienes adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se amortizan aplicando idénticos criterios que los empleados para elementos de similar naturaleza del inmovilizado material.

Hasta el ejercicio 2003, el Grupo venía aplicando lo dispuesto en la Orden Ministerial de 18 de diciembre de 2001, en virtud de la cual corregía el coste de adquisición y la amortización acumulada de la flota adquirida en el ejercicio y durante los cuatro anteriores, tanto en régimen de arrendamiento financiero como en propiedad, en las diferencias producidas al aplicar a la financiación específica de estas aeronaves nominada en moneda extranjera los tipos oficiales de cambio vigentes al cierre del ejercicio.

En 2004 estas diferencias de valoración se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias, dado que su impacto no es relevante.

El coste de adquisición de la flota en arrendamiento financiero que figura en el balance de situación a 31 de diciembre de 2004 adjunto está minorado en 6.597 miles de € por el efecto de la activación de las diferencias de valoración acumuladas.

Las aplicaciones informáticas se valoran a precio de adquisición o coste de producción y se amortizan a partir de su entrada en explotación siguiendo el método lineal considerando una vida útil estimada de cinco años.

La propiedad industrial, materializada fundamentalmente en los derechos de uso de marcas varias, se valora a precio de adquisición y se amortiza siguiendo el método lineal en un periodo de diez años.

d) Inmovilizado material

El inmovilizado material se valora a su coste de adquisición actualizado al amparo de diversas disposiciones legales entre las que se encuentra el Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio.

A 31 de diciembre de 2004 el coste de adquisición de la flota aérea en propiedad incluye diferencias de cambio acumuladas por un importe total de 77.377 miles de €, aproximadamente (véase Nota 6-c).

Las sociedades del Grupo amortizan su inmovilizado material siguiendo el método lineal, distribuyendo el coste amortizable entre los años de vida útil estimada.

Los años de vida útil estimada para los distintos elementos del inmovilizado material son los siguientes:

Años de vida útil estimada	
Flota aérea:	
Célula (a)	22
Componentes	4-7
Edificios y otras construcciones	20-50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	10-15
Elementos de transporte terrestre	7-10
Mobiliario y enseres	10
Equipos para proceso de información	4-7
Repuestos rotables	18
Repuestos reparables	8-10
Simuladores de vuelo	12-14

(a) Excepto para el modelo MD-87, cuyo coste total, incluyendo célula y componentes, se amortiza en 20 años y para los aviones adquiridos a Aviación y Comercio, S.A. que, por tratarse de elementos usados, son amortizados en 12 años (MD-88) y 10 años (MD-87).

Hasta el presente ejercicio, el Grupo ha seguido el procedimiento de constituir una provisión en función de una estimación del coste de mantenimiento total a incurrir por grandes reparaciones, imputando dicho coste a resultados linealmente en el periodo que transcurre entre dos grandes reparaciones sucesivas, independientemente de que las aeronaves correspondientes fuesen operadas en régimen de propiedad o de arrendamiento operativo (alquiler del avión sin tripulación durante un periodo determinado).

Para los aviones en propiedad, excepto para la flota MD, el Grupo, con objeto de homogeneizar al máximo posible el tratamiento de estos conceptos entre Plan General de Contabilidad español y Normas Internacionales, ha procedido a 31 de diciembre de 2004 a separar del coste de las aeronaves el coste correspondiente a los elementos que serán reemplazados en la siguiente gran reparación, determinando el valor neto contable de estos componentes y reclasificando en consecuencia la provisión para grandes reparaciones correspondiente a estas aeronaves al epígrafe "Provisiones" del inmovilizado material o inmaterial, según el caso (Notas 7, 8 y 15), sin que haya tenido cambios patrimoniales significativos.

El valor neto de estos componentes se amortizará a partir de 2005 en los años que restan hasta la sustitución, considerando una vida útil entre 4 y 7 años.

En aquellos bienes sujetos al régimen de concesión administrativa temporal en que los años de vida útil exceden el periodo por el que la sociedad tiene otorgada la concesión, el bien correspondiente se amortiza en el periodo concesional.

El valor residual de los repuestos rotables (aque-lllos asignados de forma específica a tipos o familias de aeronaves) se estima en un porcentaje de entre el 10% y el 20% del coste de adquisición, dependiendo del tipo de flota a la que están asignados. En el resto de los repuestos de flota (reparables) el valor residual se estima en un 10% del coste de adquisición. El Grupo amortiza íntegramente el coste de adquisición del resto de los elementos del inmovilizado material.

Con objeto de reconocer las minusvalías correspondientes por la obsolescencia de los repuestos, el Grupo tiene constituida una provisión para depreciación de los mismos cuyo saldo a, 31 de diciembre de 2004, asciende a 2.560 miles de €.

Adicionalmente, el Grupo constituye provisiones de carácter reversible con objeto de adecuar el valor neto contable de la flota en posición de venta a su valor estimado de realización en función de las cotizaciones actuales del mercado de aeronaves usadas.

Las mejoras de la flota aérea que representan un aumento de su capacidad o eficiencia o un alargamiento de su vida útil se incorporan al coste de adquisición del avión.

Los costes de reparación y mantenimiento tanto de motores como de la célula y demás componentes del avión se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren.

e) Inmovilizaciones financieras e inversiones financieras temporales

Las participaciones en el capital de sociedades no consolidadas se presentan valoradas a coste de adquisición o valor de mercado si éste fuera menor. El valor de mercado se determina como el valor teórico contable de la participación a la fecha de cierre del ejercicio corregido, en su caso, por el importe de las plusvalías tácitas existentes en el momento de la compra que subsisten en el de la valoración posterior.

Con objeto de reconocer las minusvalías producidas por la diferencia entre el coste de adquisición y el valor de mercado de las participaciones se dotan las correspondientes provisiones.

No obstante lo anterior, el coste de adquisición de las participaciones en el capital social de las sociedades Iberbus (véase Nota 9) no se corrige en función de su valor de mercado debido a que en virtud de los acuerdos adoptados, el otro socio participe en las mismas, Airbus Industrie Financial Services, garantiza a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. la recuperación íntegra de la inversión realizada.

Los créditos a empresas asociadas y otros préstamos y créditos concedidos figuran registrados por los importes entregados pendientes de reembolso. El Grupo tiene constituidas provisiones, calculadas atendiendo a la probabilidad de recuperación de la deuda en función de su antigüedad y de la solvencia del deudor, para hacer frente a los riesgos de incobrabilidad.

Los depósitos y fianzas constituidos se registran por los importes entregados. Dichos depósitos incluyen los importes entregados de acuerdo con lo previsto en los contratos de adquisición de nuevos aviones, que son susceptibles de reembolso en el momento de entrega del avión (véase Nota 9).

El Grupo coloca sus excedentes temporales de tesorería generalmente en activos financieros a plazo que figuran registrados por los importes efectivamente desembolsados. Los intereses asociados a estas operaciones se registran como ingreso a medida que se devengan, y aquéllos que al cierre del ejercicio están pendientes de vencimiento se presentan en el balance de situación consolidado incrementando el saldo del epígrafe "Inversiones financieras temporales".

f) Acciones propias de la Sociedad dominante

Las acciones propias se valoran a su precio de adquisición, que es inferior al de la cotización media del último trimestre del ejercicio y a la de cierre del mismo.

g) Transacciones y saldos en moneda extranjera

Las transacciones en moneda extranjera y los créditos y débitos resultantes de las mismas se registran por su contravalor en euros a la fecha en que se realiza la operación.

A 31 de diciembre de cada año, los saldos de las cuentas a cobrar o a pagar en moneda extranjera se valoran al tipo de cambio en vigor a dicha fecha, excepto el saldo correspondiente al pasivo por documentos de tráfico pendientes de utilizar que, de acuerdo con la práctica habitual de las compañías aéreas, se refleja en el balance de situación al tipo de cambio del mes de la venta, fijado por la International Air Transport Association (IATA). El tipo de cambio IATA de cada mes corresponde al tipo de cambio medio de los últimos cinco días hábiles previos al día 20 del mes anterior.

Las diferencias de valoración resultantes de la comparación entre el tipo oficial de cambio al cierre del ejercicio y el tipo al que figuran registradas las cuentas a cobrar o a pagar en moneda extranjera se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, si son en contra del Grupo, en el epígrafe "Diferencias negativas de cambio" o bien, si son a favor del Grupo, se difieren hasta el vencimiento del crédito o débito correspondiente, imputándose al epígrafe "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación consolidado, salvo que durante el ejercicio o ejercicios anteriores se hayan imputado diferencias negativas de cambio originadas por la misma divisa en, al menos, el mismo importe.

Las diferencias de cambio que se producen en el momento del cobro o pago de los créditos y de las deudas en moneda extranjera se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en los epígrafes "Diferencias positivas de cambio" o "Diferencias negativas de cambio", dependiendo de si son a favor o en contra de las sociedades del grupo, respectivamente.

h) Existencias

Las existencias, fundamentalmente material aeronáutico y combustible, se valoran al precio medio de adquisición, registrándose las correspondientes provisiones por depreciación.

Con objeto de reconocer las minusvalías originadas por la obsolescencia y lenta rotación de determinados materiales almacenados, las sociedades del Grupo tienen constituidas las provisiones correspondientes.

i) Ingresos y gastos

Los ingresos y gastos se imputan en función del criterio del devengo, es decir, cuando se produce la corriente real de bienes y servicios que los mismos representan, con independencia del momento en que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

La venta de billetes, así como la de los documentos de tráfico por carga y otros servicios, se registran, inicialmente, con abono al epígrafe "Anticipos de clientes" del balance de situación consolidado. El saldo de este epígrafe del balance de situación consolidado representa la estimación del pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de 2004 y pendientes de utilizar a dicha fecha. Los correspondientes ingresos por estos conceptos se reconocen en el momento de realizarse el transporte o servicio.

Eventualmente, la Sociedad dominante realiza operaciones de venta de aeronaves para continuar operándolas en régimen de arrendamiento operativo. Hasta el presente ejercicio, las plusvalías obtenidas de tales operaciones se imputaban a la cuenta de pérdidas y ganancias linealmente durante el periodo por el que se concertaba el contrato de alquiler, recogiendo el epígrafe de "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación, los beneficios obtenidos en este tipo de operaciones pendientes de ser imputados a resultados.

Ante la próxima adopción de las Normas Internacionales de Contabilidad y con el fin de homogeneizar al máximo posible los criterios de contabilización de las cuentas anuales individuales y consolidadas, los Administradores de la Sociedad Dominante han optado por imputar a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 los beneficios obtenidos en ejercicios anteriores por operaciones de venta y posterior arrendamiento operativo de aeronaves, que hasta 2003 se habían diferido y venían reconociéndose como tales durante el periodo de duración del correspondiente contrato de arrendamiento con el fin de correlacionarlos con los gastos derivados de las cuotas de arrendamiento. Consecuentemente, a partir de 2004 el Grupo registra estos beneficios en el ejercicio en que se producen sin proceder a su diferimiento.

En consecuencia, el Grupo ha registrado 24.575 miles de € en el epígrafe "Ingresos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2004 adjunta para imputar a resultados los beneficios que se encontraban diferidos en el epígrafe "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" (véase Nota 20-d).

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene en vigor la tarjeta "Iberia Plus", cuyo objeto es una promoción basada en la obtención de puntos por el titular cada vez que realiza determinados vuelos, utiliza ciertos servicios hoteleros y de alquiler de automóviles o realiza compras con una tarjeta de crédito adscrita al programa. Los puntos pueden ser canjeados por billetes gratuitos u otros servicios de las compañías adscritas al programa. El balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2004 adjunto incluye una provisión de 61.030 miles de € por este concepto en el epígrafe "Deudas por compras o prestaciones de servicios", de acuerdo con la estimación de la valoración al precio de redención establecido de los puntos acumulados pendientes de utilizar a dicha fecha.

j) Obligaciones con el personal

De acuerdo con los convenios colectivos vigentes en la Sociedad dominante, en el momento en que el personal de vuelo cumple los 60 años de edad cesa en su actividad pasando a situación de reserva y manteniendo su relación laboral hasta la edad de jubilación reglamentaria. La Sociedad dominante sigue la práctica de reconocer los costes del personal en situación de reserva especial a lo largo de la vida activa del trabajador de acuerdo con los estudios actariales correspondientes.

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos-Provisiones para obligaciones con el personal" incluye los pasivos devengados por este concepto (véase Nota 15).

Por otra parte, los convenios colectivos vigentes en la Sociedad dominante prevén la posibilidad de que el personal de vuelo, que cumple determinadas condiciones, se retire anticipadamente (excedencia especial) quedando obligada la Sociedad a retribuir en determinadas cantidades a este personal hasta la edad de jubilación reglamentaria. La Sociedad dominante dota con cargo a la cuenta de pérdidas y ganan-

cias del ejercicio en que se produce esta eventualidad el importe necesario, calculado actuarialmente, para complementar el fondo ya constituido por reserva especial, con el fin de hacer frente a los compromisos de pago futuros con los trabajadores correspondientes. En la actualidad están acogidos a este beneficio 201 trabajadores.

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos-Provisiones para pensiones" incluye los pasivos por este concepto (véase Nota 15).

Los estudios actariales empleados en los cálculos de los conceptos antes señalados se han realizado por expertos independientes siguiendo el método de la unidad de crédito proyectado y empleando un tipo de interés técnico del 3,5% y tasas de supervivencia PERM/F-2000 P, asumiendo una evolución del índice de precios al consumo del 2% anual.

k) Montepío de Previsión Social Loreto

El Montepío de Previsión Social Loreto tiene por objeto fundamental el pago de pensiones de jubilación a sus afiliados (entre los que se encuentran los empleados de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y de su filial Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A.), así como otras prestaciones sociales en determinadas circunstancias (fallecimiento e incapacidad laboral permanente).

En virtud de los convenios colectivos vigentes, las sociedades mencionadas aportan junto con sus empleados las cuotas reglamentarias que en los mismos se establecen (aportaciones definidas). De acuerdo con los estatutos del Montepío, la responsabilidad económica de dichas sociedades se limita al pago de las cuotas que reglamentariamente se establezcan.

En el ejercicio 2004, las aportaciones del Grupo han ascendido a 22.097 miles de €, que se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta.

l) Provisión para responsabilidades

En el epígrafe "Provisión para responsabilidades" (véase Nota 15), se registra el importe estimado para hacer frente a responsabilidades probables o ciertas, nacidas de acciones judiciales y litigios en curso y a indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada, así como a avales u otras

garantías similares otorgadas por las sociedades consolidadas. La dotación a estas provisiones se efectúa en el momento en que se origina la responsabilidad o se tiene conocimiento de la misma. En este epígrafe se incluyen, adicionalmente, las provisiones por los costes estimados, de acuerdo con los estudios actuariales realizados por expertos independientes con las mismas hipótesis señaladas en la Nota 6-j, del plan de bajas puesto en marcha en 1999 y desarrollado en 2000 y 2001 y del Expediente de Regulación de Empleo autorizado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales el 26 de diciembre de 2001 y desarrollado a partir del ejercicio 2002. Dicho expediente de Regulación de Empleo, que inicialmente finalizaba el 31 de diciembre de 2002, fue ampliado con la autorización del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales inicialmente hasta el 31 de diciembre de 2004 y posteriormente, con fecha 16 de diciembre de 2004, hasta el 31 de diciembre de 2007 para los colectivos de tierra, tripulantes de cabina de pasajeros y oficiales técnicos de a bordo hasta el límite de la plantilla objetivo estructural de cada colectivo.

m) Impuesto sobre Sociedades

El Impuesto sobre Sociedades del ejercicio para cada sociedad consolidada se calcula en función del resultado económico antes de impuestos, aumentando o disminuyendo, según corresponda, por las diferencias permanentes con el resultado fiscal, entendiendo éste como la base imponible del citado impuesto, y minorado por las bonificaciones y deducciones en la cuota, sin considerar las retenciones y los pagos a cuenta.

n) Futuros y otros instrumentos similares

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. utiliza estos instrumentos en las operaciones de cobertura de sus posiciones patrimoniales así como de sus flujos de cobros y pagos futuros. Únicamente realiza operaciones "no genuinas" de cobertura, que son aquellas que se contratan entre dos partes que fijan en cada caso los términos contractuales de las operaciones convenidas entre ellas (véase Nota 18).

Las diferencias de cotización de futuros e instrumentos similares que se pongan de manifiesto a lo largo de la vida de las mismas se contabilizan del siguiente modo:

1. En las operaciones de cobertura de tipos de cambio relacionados con posiciones patrimoniales, éstas se actualizan a la fecha de cierre de cada ejercicio considerando los beneficios o quebrantos generados que se registran en los epígrafes "Diferencias positivas de cambio" o "Diferencias negativas de cambio" de la cuenta de pérdidas y ganancias.
2. En el resto de operaciones de tipo de cambio y las correspondientes a tipos de interés y precios de combustible, el registro de las diferencias de cotización se realiza en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada cuando se produce la cancelación o liquidación final de las operaciones de futuro o de instrumentos similares.

o) Actividades con incidencia en el medio ambiente

En general, se consideran actividades medioambientales aquellas cuyo propósito sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales son valoradas a su coste de adquisición y activadas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren siguiendo los criterios descritos en el apartado d) de esta misma Nota.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen, en su caso, en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago.

p) Clasificación de las deudas

En el balance de situación consolidado adjunto se clasifican a corto plazo las deudas con vencimiento igual o anterior a doce meses, y a largo plazo cuando su vencimiento es posterior a dicho periodo.



7. INMOVILIZACIONES INMATERIALES

El movimiento durante el ejercicio 2004 de las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial y de su correspondiente amortización acumulada ha sido el siguiente:

Inmovilizado inmaterial	31-12-03	Adiciones y dotaciones	Bajas	Bajas del perímetro	Traspasos a inmovilizado material	Traspasos de provisión para grandes reparaciones (Notas 4-b y 13)	31-12-04
Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero	449.727	7.199	(1.017)	(2.781)	(2.218)	-	450.910
Aplicaciones informáticas	91.364	14.888	(738)	(1.042)	-	-	104.472
Propiedad industrial y derechos de traspaso	849	4	-	-	-	-	853
Amortización	(111.518)	(40.313)	697	2.479	1.081	-	(147.574)
Provisiones	-	-	-	-	-	(7.939)	(7.939)
Valor neto	430.422	(18.222)	(1.058)	(1.344)	(1.137)	(7.939)	400.722



A 31 de diciembre de 2004, el coste de los bienes totalmente amortizados que las sociedades del Grupo mantienen en su inmovilizado inmaterial asciende a 18.321 miles de €, según el siguiente detalle:

	Miles de euros
Derechos de traspaso	394
Aplicaciones informáticas	17.927
Total	18.321

Las adiciones al epígrafe "Aplicaciones informáticas" del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a inversiones en proyectos de integración de sistemas y nuevos desarrollos.

Durante el ejercicio 2004 la Sociedad Dominante ha procedido a la venta de las marcas "Viva Tours" de su propiedad. Los beneficios generados por esta operación ascienden a 15 millones de €, registrados en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada de 2004 (véase Nota 20-c).

Asimismo, en el ejercicio 2004 se han ejercido las opciones de compra de ciertos equipos para procesos de información fundamentalmente, habiendo por tanto reclasificado a inmovilizaciones materiales los valores de coste y amortización correspondientes (Véase Nota 8).

Las características generales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes a 31 de diciembre de 2004, cuyos costes financieros están en algunos casos referenciados a tipos de interés variables, y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:

	Miles de euros
Precio de contado del inmovilizado adquirido	459.417
Importe de las cuotas pagadas:	
En años anteriores	123.362
En el ejercicio	45.254
Importe de las cuotas pendientes a 31 de diciembre (Nota 16)	168.504 (a)
Importe de las opciones de compra (Nota 16)	235.276 (a)

(a) Estos importes incluyen 57.112 miles de € correspondientes a intereses pendientes de devengo, cuya contrapartida se incluye en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2004 adjunto.

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago a 31 de diciembre de 2004, incluyendo el importe de las opciones de compra, es el siguiente:

	Miles de euros
Cuotas con vencimiento en:	
2005	42.942
2006	35.792
2007	158.175
2008	33.511
2009-2013	133.360
Total	403.780

8. INMOVILIZACIONES MATERIALES

El movimiento durante el ejercicio 2004 de las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada y provisiones ha sido el siguiente:

Coste	31-12-03	Adiciones	Retiros	Bajas del perímetro	Otros traspasos	Diferencias de cambio	Miles de euros 31-12-04
Flota aérea	1.532.068	208.768	(124.299)	-	121.372	-	1.737.909
Otro inmovilizado material:							
Terrenos	4.105	-	(2)	(1.585)	-	-	2.518
Edificios y otras construcciones	166.463	55	(3.618)	(7.641)	1.632	-	156.891
Maquinaria, instalaciones y utilaje	409.483	21.832	(4.813)	(14.792)	3.534	-	415.244
Elementos de transporte	34.668	3.254	(193)	(8.810)	-	-	28.919
Mobiliario y enseres	20.537	621	(1.403)	(456)	1	-	19.300
Equipos para proceso de información	105.267	11.483	(2.027)	(839)	2.074	-	115.958
Repuestos para inmovilizado	258.532	101.191	(67.308)	-	-	-	292.415
Simuladores de vuelo	64.815	7.167	(61.940)	-	1.058	-	11.100
Otro inmovilizado	1.772	2	-	(1.670)	-	-	104
Inmovilizado en curso	9.845	36.433	(13.435)	-	(9.992)	(2.143)	20.708
	1.075.487	182.038	(154.739)	(35.793)	(1.693)	(2.143)	1.063.157
 Amortizaciones y provisiones							
	31-12-03	Dotaciones	Retiros	Bajas del perímetro	Traspasos de provisión para grandes reparaciones (Notas 6-d y 15)	Otros traspasos	Miles de euros 31-12-04
Flota aérea	943.132	78.586	(1.545)	-	-	-	1.020.173
Otro inmovilizado material:							
Edificios y otras construcciones	110.912	3.681	(911)	(3.136)	-	(36)	110.510
Maquinaria, instalaciones y utilaje	295.073	19.839	(4.574)	(10.114)	-	91	300.315
Elementos de transporte	22.628	2.999	(187)	(6.505)	-	3	18.938
Mobiliario y enseres	14.110	1.056	(1.296)	(359)	-	8	13.519
Equipos para proceso de información	70.260	12.951	(1.540)	(745)	-	1.015	81.941
Repuestos para inmovilizado	123.508	18.480	(2.591)	-	-	-	139.397
Simuladores de vuelo	42.461	1.243	(34.949)	-	-	-	8.755
Otro inmovilizado	1.524	40	-	(1.477)	-	-	87
	680.476	60.289	(46.048)	(22.336)	-	1.081	673.462
Provisiones:							
Flota aérea	49.567	16.099	-	-	25.803 (a)	-	91.469
Otro inmovilizado material	2.617	-	(7)	-	-	-	2.610

(a) Incluye 18.206 miles de € asignados a la flota B-747 que se encuentra en proceso de retiro o enajenación (Véase apartado "Provisiones" en esta misma nota) y 7.597 miles de € correspondientes a elementos y componentes de flotas operativas que serán reemplazados en la siguiente gran reparación (Véase Nota 6-d).



Las columnas de "Otros traspasos" reflejadas en los movimientos anteriores incluyen, por una parte, los procedentes del inmovilizado inmaterial (véase Nota 7) y, por otra, los importes provenientes del inmovilizado financiero correspondientes a anticipos entregados a cuenta y que finalmente han sido aplicados al pago de aviones adquiridos en propiedad durante el ejercicio (véase Nota 9), fundamentalmente.

Flota aérea

Adiciones del periodo

Las principales adiciones del periodo quedan resumidas a continuación:

	Miles de euros
Adiciones de flota aérea	170.402
Adiciones de motores	7.002
Remodelaciones	31.364
208.768	

Durante el ejercicio 2004, la Sociedad dominante ha adquirido un avión A-320 y un avión A-340/600 por importe de 123.773 miles de €. Posteriormente ha procedido a su venta por importe de 119.365 miles de € y alquiler en régimen de arrendamiento operativo. El valor neto contable de estas aeronaves en el momento de su enajenación ascendía a 122.376 miles de €.

Por otra parte, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha adquirido un avión A-320 y un avión A-340/600 por un importe total de 126.084 miles de €. En febrero de 2005 se ha procedido a la venta y posterior arrendamiento operativo de la aeronave A-340/600 y a finales de marzo de 2005 está prevista la venta y posterior arrendamiento operativo del avión A-320.

Los contratos de adquisición de estos cuatro aviones habían dado lugar a la entrega de anticipos por importe de 80.470 miles de €.

Traspasos del periodo

Los principales traspasos del periodo quedan resumidos a continuación:

	Miles de euros
Depósitos flota aérea	114.929
Depósitos motores	4.924
De inmovilizado en curso	1.519
121.372	

En virtud del acuerdo firmado con Airbus en ejercicios anteriores, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha recibido un avión A-320 en sustitución de otra aeronave similar. Como resultado de esta operación el Grupo ha procedido a traspasar del epígrafe "Depósitos y fianzas a largo plazo" al epígrafe "Inmovilizaciones materiales-Flota aérea" un importe de 34.459 miles de €. En enero de 2005 esta aeronave ha sido vendida y posteriormente alquilada en régimen de arrendamiento operativo.

Provisiones

Con objeto de reconocer las posibles minusvalías derivadas de las bajas de flota aérea previstas en un futuro próximo, la Sociedad dominante ha dotado las correspondientes provisiones por depreciación para adecuar el valor neto contable de estos aviones a su valor estimado de realización. Las dotaciones registradas y las aplicaciones habidas en el ejercicio 2004 han sido las siguientes:

Provisiones	Saldo a 31-12-03	Dotaciones (Nota 20-i)	Traspasos (Nota 15)	Saldo a 31-12-04
Flota:				
B-747	47.100	6.000	18.206	71.306
B-757	-	8.000	-	8.000
Otras flotas no operativas	2.467	2.099	-	4.566
	49.567	16.099	18.206	83.872

A 31 de diciembre de 2004, el Grupo ha procedido a traspasar la provisión para grandes reparaciones registrada a dicha fecha para la flota B-747 al epígrafe de "Provisiones" dado que dicha flota se encuentra en proceso de retiro o enajenación. El valor neto contable de estas flotas una vez minorado por las provisiones constituidas asciende a un total de 18.768 miles de €.

Compromisos y otras garantías sobre flota

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. viene utilizando tres aviones en régimen de arrendamiento financiero (un A-320 y dos A-321) y quince aviones en régimen de arrendamiento operativo (siete A-320 y ocho B-757) cuyas rentas garantizan junto con los propios aviones el reembolso de una emisión de bonos en el mercado europeo realizada por el arrendador en el ejercicio 2000 por importe de 496.473 miles de €.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está inmersa en un plan de renovación de su flota estructurado bajo dos contratos firmados con Airbus Industrie (Airbus) en 1998 y 2002, con sucesivas modificaciones posteriores para las familias A-320 y A-340, respectivamente, así como bajo un contrato firmado con International Lease Finance Corporation en 2003.

Los aviones pendientes de entregar a 31 de diciembre de 2004 y el año previsto de incorporación de los mismos según los acuerdos alcanzados se detallan a continuación:

Aviones en firme

Tipo de avión	2005	2006	Total
A-319	1 (b)	-	1
A-320	5	2	7
A-321	6 (a)	-	6
A-340/600	4 (b)	3	7
	16	5	21

(a) Un avión A-321 se encuentra operando en régimen de "interim chárter" desde febrero de 2005.

(b) Un avión A-340/600 y el avión A-319 han entrado en régimen de arrendamiento operativo en enero y febrero de 2005, respectivamente.

Aviones en opción

Tipo de avión	2006	2007	Total
A-319	5	-	5
A-320	2	-	2
A-321	6	-	6
A-340/600	-	2	2
	13	2	15

De acuerdo con los precios básicos establecidos en los contratos, el coste total de los aviones comprometidos en firme pendientes de entrega a 31 de diciembre de 2004 asciende a 1.460 millones de €, de los que 936 millones de € corresponden a la flota A-340 y 524 millones de € a la familia A-320.

Flota operativa

A continuación se resume la flota operativa del Grupo a 31 de diciembre de 2004:

Tipo de avión	En propiedad	En arrendamiento financiero	En arrendamiento operativo	En wet lease (b)	En interim charter (c)	Total
B-747	1 (a)	-	2	2	-	5
B-757	1	-	12	-	-	13
A-319	-	-	6	-	-	6
A-320	12	10	35	-	1	58
A-321	-	2	7	-	1	10
A-340/300	-	-	18	-	-	18
A-340/600	1	-	5	-	-	6
MD-87	19	-	5	-	-	24
MD-88	13	-	1	-	-	14
	47	12	91	2	2	154

(a) No incluye cuatro aviones que se encuentran parados a 31 de diciembre de 2004 a la espera de proceder a su venta o achataramiento. El valor neto contable de estos aviones, una vez deducidas las provisiones dotadas, es cero.

(b) Modalidad de alquiler que incluye flota, tripulación, mantenimiento y seguro.

(c) Aeronaves propiedad del fabricante que la Sociedad opera y que serán adquiridos en régimen de propiedad o arrendamiento operativo en el corto plazo.

Con fecha 24 de diciembre de 2004, en el mercado europeo se ha producido una emisión de bonos por un volumen de 148.490 miles de dólares y 120.300 miles de €, bonos garantizados por veinte aviones, para los que a su vez la Sociedad dominante garantiza su utilización en régimen de alquiler operativo o arrendamiento financiero. A 31 de diciembre de 2004 la Sociedad ha suscrito contratos de arrendamiento operativo para la utilización de un avión A-320, un avión A-321 y dos aviones A-319, relacionados con esta emisión.

Flota en arrendamiento operativo, wet lease e interim chárter

En el ejercicio 2004 se han incorporado en régimen de arrendamiento operativo dos aviones A-319, un avión A-320, dos aviones A-321 y dos aviones A-340/600. Asimismo, se ha procedido a la devolución de dos aviones A-320 y cuatro aviones B-757, cuyos contratos de arrendamiento vencían en 2004.

Por otra parte, la Sociedad opera dos aviones B-747 en régimen de wet lease y un avión A-320 y un avión A-321 se encuentran provisionalmente en régimen de interim chárter. Respecto de estas dos últimas aeronaves, en enero de 2005 la Sociedad dominante ha procedido a su adquisición y posterior venta y arrendamiento operativo.

Flota Boeing

• B-757

A 31 de diciembre de 2004, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene alquilados a diferentes sociedades (una por avión) doce aviones B-757. Los contratos de arrendamiento vencían en el ejercicio 2005. Al final del periodo de arrendamiento se devolverán los aviones al arrendador. En noviembre de 2004 IBERIA ha acordado con International Lease Finance Corporation la extensión del arrendamiento de cuatro de estas aeronaves hasta 2006 con posibilidad de una ampliación adicional de la duración del arrendamiento por un año más.

Los contratos de arrendamiento determinan la necesidad de realizar una serie de revisiones sobre los motores y otros elementos de estos aviones previas a su devolución. Para cubrir el coste de las citadas reparaciones, la Sociedad mantiene registrada una provisión por importe de 37.756 miles de € en el epígrafe "Provisiones para responsabilidades", de los que 31.000 miles de € corresponden a dotaciones del ejercicio. Esta provisión incluye asimismo los gastos correspondientes a cinco aviones MD-87 cuya devolución está prevista al término de los contratos en 2005.

• B-747

A 31 de diciembre de 2004, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. mantiene suscritos contratos de arrendamiento operativo sobre dos aviones B-747 con Air Atlanta, S.A. Los vencimientos de los citados contratos están fijados en 2005 (con una opción de extensión del arrendamiento por 9 meses adicionales) y la Sociedad garantiza el buen fin de la operación mediante un depósito de 881 miles de € (véase Nota 9).

Adicionalmente, la Sociedad dominante ha arrendado dos aeronaves en régimen de wet lease (alquiler del avión con tripulación, mantenimiento y seguro). Los contratos de arrendamiento vencen en 2006 y contemplan la terminación anticipada a partir del 19º mes de alquiler, así como la extensión de los mismos por 12 ó 24 meses.

Flota Airbus

• A-340/600

A 31 de diciembre de 2004, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. opera cinco aviones A-340/600 en régimen de arrendamiento operativo alquilados a distintas sociedades y cuyos contratos tienen vencimiento entre los ejercicios 2015 y 2016. En los ejercicios comprendidos entre 2013 y 2016 los contratos contemplan la opción de compra de dichos aviones, o bien la devolución de los mismos.

• A-340/300

A 31 de diciembre de 2004, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. opera con dieciocho aviones A-340/300 en régimen de arrendamiento operativo. De éstos, cuatro aviones están arrendados por períodos de nueve años, situándose el vencimiento de los contratos respectivos entre 2009 y 2010. Finalizados dichos períodos, la Sociedad puede optar por adquirir los aviones por unos importes preestablecidos o devolver los mismos al arrendador. Los contratos de otros tres aviones vencen en los ejercicios 2014 (dos aviones) y 2015 (un avión). Finalizado el periodo de arrendamiento, la Sociedad puede optar por adquirir los aviones por unos importes preestablecidos o devolver los mismos al arrendador; en el contrato con vencimiento en 2015 la opción de compra puede ser ejercida, bien a la finalización del periodo, o bien dos años antes de la misma.

Los once aviones restantes están arrendados a sendas sociedades denominadas "Iberbus" (véase Nota 9) en las que participa la Sociedad junto con Airbus Industrie Financial Services. Las condiciones fundamentales de los contratos de arrendamiento correspondientes a estos aviones quedan resumidas a continuación:

Iberbus relacionada (a)	Vencimiento original	Primera extensión
Concha, Ltd (b)	2003	2008
Rosalía, Ltd.	2003	2008
Chacel, Ltd.	2003	2008
Arenal, Ltd.	2003	2008
Teresa, Ltd.	2004	2009
Emilia, Ltd.	2004	2009
Agustina, Ltd.	2005	2010
Beatriz, Ltd. (d)	2005	2010
Juana Inés, Ltd. (c)	2006	-
María de Molina, Ltd. (c)	2007	-
María Pita, Ltd. (c)	2007	-

(a) Al finalizar los arrendamientos, la Sociedad puede optar por devolver los aviones o adquirirlos.

(b) A la entrega de una aeronave A-340/600 en 2006, la Sociedad puede extender el arrendamiento por 3 años adicionales a los de la primera extensión, a cambio de un Crédito acordado con Airbus.

(c) A la entrega de tres aeronaves A-340/600 (una en 2005 y dos en 2006), la Sociedad puede extender el arrendamiento por 5 años adicionales, a cambio de un Crédito acordado con Airbus.

(d) Extensión hasta 2010 en proceso de negociación.

• A-319, A-320 y A-321

A 31 de diciembre, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está operando siete aviones A-321, treinta y cinco aviones A-320 y seis aviones A-319, en régimen de arrendamiento operativo siendo las características principales de estos contratos las siguientes:

1. Hay doce aviones A-320 y cuatro aviones A-319 que se están arrendando en virtud del contrato firmado con International Lease Finance Corporation. Los contratos de arrendamiento de los aviones A-320 tienen vencimientos en 2005 (un avión) y 2006 (once aviones). Al vencimiento del periodo de arrendamiento, la Sociedad puede optar por dos prórrogas adicionales de uno o cinco años, sin que

entre ambas superen seis años de arrendamiento adicional o bien, proceder a la devolución del avión. Por su parte, los contratos de arrendamiento de los aviones A-319 tienen sus vencimientos en 2008 (dos aviones) y 2009 (dos aviones), fechas en las que la Sociedad procederá a la devolución de los mismos.

Como consecuencia de la firma de este contrato, la Sociedad ha realizado depósitos en garantía del buen fin de la operación por importe de 9.911 miles de € que se encuentran registrados en el epígrafe "Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo" del balance de situación a 31 de diciembre de 2004 adjunto (véase Nota 9).

2. Hay nueve aviones A-320 arrendados según contratos con vencimientos comprendidos entre 2012 y 2014, al término de los cuales la Sociedad devolverá los aviones al arrendador. No obstante, la Sociedad puede optar por ejercer la opción de compra de los aviones por un valor predeterminado en los contratos en unas fechas establecidas: 30 de septiembre de 2007 (un avión), 30 de marzo de 2008 (dos aviones), 30 de septiembre de 2009 (cuatro aviones) y 15 de septiembre de 2011 (dos aviones).
3. Los contratos correspondientes a seis A-320 vencen en 2006 (tres aviones) y 2007 (tres aviones). Al vencimiento, la Sociedad puede prorrogar los contratos por cinco años más, notificándolo doce meses antes de la finalización del periodo de arrendamiento original o bien, proceder a la devolución del avión.
4. Hay seis aviones A-320 arrendados de acuerdo con contratos con los siguientes vencimientos: un avión en 2006, tres aviones en 2007 y dos aviones en 2008. A la finalización del periodo de arrendamiento la Sociedad únicamente tiene la opción de devolverlos al arrendador.
5. Hay tres aviones A-321 arrendados cuyos contratos tienen vencimientos comprendidos entre 2013 y 2018. Estos contratos establecen la posibilidad de ejercer la opción de compra antes del vencimiento definitivo de los mismos (en 2012 para dos de los aviones y en 2013 para el restante); en caso de no ejercerla en las fechas establecidas, la

Sociedad procederá a la devolución del avión al vencimiento.

6. Hay un avión A-320 arrendado a Cygnus Aviation, cuyo contrato de arrendamiento vence en 2015. El contrato de arrendamiento establece una opción de compra del avión en 2014.
7. Hay dos aviones A-321 cuyos contratos de arrendamiento vencen en el ejercicio 2016 y establecen sendas opciones de compra en los ejercicios 2012 y 2013.
8. Hay dos aviones A-319, un avión A-320 y un avión A-321 cuyos contratos de arrendamiento vencen en 2019, existiendo una opción de compra de los mismos en 2014 y una opción de terminación anticipada en 2015.
9. Hay un avión A-321 cuyo contrato de arrendamiento vence en 2017, existiendo una opción de compra en 2014.

• MD-87

A 31 de diciembre de 2004, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está operando mediante contratos de arrendamiento operativo cinco aviones MD-87. Los contratos firmados tienen una duración de 96 meses (vencen en 2005) al término de los cuales la Sociedad podrá ejercer la opción de compra señalada en el contrato o devolver los aviones.

• MD-88

A 31 de diciembre de 2004 la Sociedad está operando un avión en arrendamiento operativo. Dicho arrendamiento vence el 31 de marzo de 2005, fecha en la que se procederá a la devolución del avión.

Gastos de arrendamiento

Las rentas devengadas durante 2004 por los contratos de arrendamientos operativo de aeronaves han ascendido a 319.926 miles de €, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (véase Nota 20-h). El importe total aproximado de las cuotas a pagar futuras derivadas de los contratos de arrendamiento operativo de estos aviones y de otros equipos informáticos, clasificado por años de vencimiento se detalla a continuación:

Ejercicio	Millones de euros
2005	334
2006	247
2007	195
2008	166
2009 a 2019	773
	1.715(*)

(*) En los importes anteriores se incluyen 1.712 millones de € correspondientes a rentas nominadas en dólares USA que han sido convertidos a euros aplicando el tipo oficial de cambio a la fecha de cierre del ejercicio. La fluctuación de los tipos de cambio sobre estas rentas está parcialmente cubierta con productos derivados (Nota 18).

No es voluntad de los Administradores de la Sociedad dominante en el momento de formulación de estas cuentas anuales ejercitar las opciones de compra que existen sobre los elementos de flota que a 31 de diciembre de 2004 están siendo operados en régimen de arrendamiento operativo.

Acuerdos posteriores sobre flota

A finales de febrero, la Sociedad dominante ha firmado con Airbus Industrie un acuerdo para la adquisición de hasta 79 aviones de la familia A-320, 30 aviones en firme y 49 aviones en opción, para la renovación de parte de su flota de corto y medio radio. El periodo de incorporación de estas aeronaves se sitúa entre 2006 y 2011.

Otro inmovilizado material

Los edificios e instalaciones construidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en

aeropuertos nacionales, presentan un valor neto contable a 31 de diciembre de 2004 de 22.876 miles de €. Las concesiones correspondientes a estos bienes vencen entre los ejercicios 2005 y 2009.

Con fecha 26 de febrero de 2004, la Sociedad dominante ha procedido a la venta de un edificio situado en Barcelona por importe de 30.800 miles de €. La plusvalía obtenida, por importe de 28.599 miles de €, ha sido registrada en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2004 adjunta (véase Nota 20-c).

Las incorporaciones de repuestos a la flota aérea durante 2004 han dado lugar a retiros en esta partida del inmovilizado por un valor neto contable de 58.255 miles de €, que se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada través del epígrafe "Aprovisionamientos" (véase Nota 20-f).

El movimiento de la cuenta "Inmovilizado en curso" del detalle anterior incluye retiros por importe de 9.475 miles de € correspondientes a acondicionamiento de interiores de aeronaves operadas en régimen de arrendamiento operativo que han sido recuperados del arrendador.

Ley de Actualización Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio

El 31 de diciembre de 1996, el Grupo actualizó su inmovilizado material al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, con pago de un gravamen único del 3%. Con anterioridad, el Grupo se había acogido a otras leyes de actualización. El resultado de la actualización y su efecto a 31 de diciembre de 2004 es el siguiente:

	Plusvalía a 31-12-03	Dotación 2004	Bajas de inmovilizado	Saldo a 31-12-04
Flota aérea	21.543	(1.233)	-	20.310
Terrenos	700	-	(1)	699
Edificios y otras construcciones	6.462	(422)	(664)	5.376
Maquinaria, instalaciones y utilaje	220	(64)	(13)	143
Elementos de transporte	2	-	(1)	1
Simuladores de vuelo	1	-	(1)	-
	28.928	(1.719)	(680)	26.529



El efecto de la actualización sobre las amortizaciones del ejercicio 2004 ha ascendido a 1.719 miles de €, aproximadamente, mientras que en el ejercicio 2005 incidirá en 1.682 miles de €, aproximadamente.

La plusvalía resultante de la actualización, neta del gravamen único del 3%, fue abonada a la cuenta "Reserva de revalorización". Como contrapartida de la plusvalía se utilizaron las cuentas correspondientes a los elementos patrimoniales actualizados, sin variar el importe de la amortización acumulada contabilizada. Con fecha 22 de enero de 1998, la Administración tributaria comprobó y aceptó el saldo de la reserva de revalorización, por lo que, de acuerdo con la legislación vigente, se acordó la aplicación de la mencionada reserva a la compensación de pérdidas de ejercicios anteriores.

Elementos totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2004, el coste de los bienes totalmente amortizados que el Grupo mantiene en su inmovilizado material asciende a 319.042 miles de €, según el siguiente detalle:

	Miles de euros
Construcciones	59.076
Maquinaria, instalaciones y utilaje	174.658
Mobiliario y enseres	9.028
Equipos para proceso de información	39.143
Simuladores de vuelo	8.549
Elementos de transporte	5.680
Flota aérea	22.906
Otro inmovilizado	2
Total	319.042

Cobertura de seguros

Las Sociedades del Grupo mantienen suscritas diferentes pólizas de seguro sobre los elementos del inmovilizado material e inmaterial, que cubren suficientemente el valor neto contable de los mismos a 31 de diciembre de 2004. Asimismo, el Grupo mantiene suscritas diferentes pólizas de seguro sobre la flota aérea arrendada a terceros, de acuerdo con las condiciones establecidas en los respectivos contratos de arrendamiento.

9. INMOVILIZACIONES FINANCIERAS

Participaciones en sociedades puestas en equivalencia

El movimiento habido en las participaciones en sociedades puestas en equivalencia durante el ejercicio 2004 es el siguiente:

	Saldos a 31-12-03	Participación en resultados (Nota 3)	Distribución dividendos	Adiciones	Traspasos	Otros	Miles de euros Saldos a 31-12-04
Amadeus Group	134.957	39.485	(6.603)	-	-	4.357	172.196
Touroperador Viva Tours, S.A.	489	-	-	-	-	(489)	-
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.	3.364	1.091	-	-	-	-	4.455
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	1.891	678	(136)	-	-	-	2.433
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S.A.	333	324	(324)	-	-	29	362
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A.	164	96	-	-	-	(18)	242
Handling Guinea Ecuatorial, S.A.	891	549	(729)	-	-	1	712
Iber-América Aerospace LLC	640	110	(204)	-	-	(32)	514
Grupo Air Miles	-	(66)	-	100	-	-	34
Serpista, S.A.	-	(60)	-	1.292	-	-	1.232
Opodo, Ltd.	-	(1.521)	-	1.899	(19.246)	19.246	378
Total	142.729	40.686	(7.996)	3.291	(19.246)	23.094	182.558

Cartera de valores a largo plazo

El detalle de las inversiones registradas en este epígrafe del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2004 adjunto es el siguiente:

	Participación a 31-12-04	Saldo a 31-12-03	Adiciones	Retiros	Traspasos	Miles de euros Saldo a 31-12-04
Títulos de renta fija:						
Iberbond PLC 1999	-	33.150	-	-	(1.170)	31.980
Deuda Pública del Estado	-	755	-	(513)	-	242
Títulos de renta variable:						
Venezolana Internacional de Aviación, S.A.	45,00	88.446	-	-	-	88.446
Interinvest, S.A.	0,14	30.244	-	-	-	30.244
Sociedades Iberbus	(a)	24.930	-	-	-	24.930
Opodo, Ltd. (Nota 3)	-	19.246	1.524	(1.524)	(19.246)	-
Adquira España, S.A. (c)	10,00	3.583	-	-	-	3.583
Cordiem	(b)	2.352	-	-	-	2.352
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,90	-	8.853	-	-	8.853
Otros	-	997	-	(516)	-	481
Total coste	203.703	10.377	(2.553)	(20.416)	19.345	191.111
Provisiones	(142.208)	(1.053)	-	19.345	(123.916)	

(a) Los porcentajes de participación en estas sociedades oscilan entre un 40 y un 45,45%.

(b) 1,86% en el capital social de Cordiem LLC y 2,07% en el capital social de Cordiem, Inc. Esta inversión se encuentra totalmente provisionada a 31 de diciembre de 2004.

(c) Inversión provisionada por importe de 2.769 miles de €.

Títulos de renta fija

Los bonos emitidos por Iberbond PLC y suscritos por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. financian parcialmente la adquisición por terceros de seis aviones A-320 que están operados en régimen de arrendamiento financiero por la Sociedad dominante y devengan un tipo de interés del 5,90% anual que se liquida semestralmente. El principal se amortiza anualmente, con un periodo de carencia de tres años, a razón de un 3% del principal, hasta el último vencimiento, el 1 de septiembre de 2007, en que se amortizará el 85% restante.

Los intereses devengados durante el ejercicio 2004 ascienden a 1.924 miles de € y se han registrado en el epígrafe "Otros intereses e ingresos asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta.

Títulos de renta variable

Venezolana Internacional de Aviación, S.A. está en proceso de liquidación, motivo por el que no se consolida. El coste de esta participación está totalmente provisionado.

La participación de la Sociedad en el capital social de Interinvest, S.A. (accionista mayoritario de Aerolíneas Argentinas, S.A.) está totalmente provisiorada.

La información relacionada con las sociedades Iberbus, sociedades propietarias de la mayor parte de los aviones A-340/300 operados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (véase Nota 8) a 31 de diciembre de 2004, obtenida de sus estados financieros provisionales, es la siguiente:

Empresas del Grupo y Asociadas	Dirección	Participación directa	Coste	Capital	Reservas	Miles de euros	Beneficios (Pérdidas) ordinarios
Iberbus Concha, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.029	5.033	(1.822)	(347)	
Iberbus Rosalía, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.056	4.995	(3.275)	(334)	
Iberbus Chacel, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.283	5.533	(5.094)	52	
Iberbus Arenal, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.362	5.660	(7.627)	(588)	
Iberbus Teresa, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.504	5.118	(1.765)	64	
Iberbus Emilia, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.497	5.140	(1.877)	113	
Iberbus Agustina, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.587	5.143	(359)	(58)	
Iberbus Beatriz, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.556	5.159	(252)	(105)	
Iberbus Juana Inés, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	45,45	1.896	3.077	(4.247)	(634)	
Iberbus María de Molina, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	45,45	1.983	3.236	(4.744)	(626)	
Iberbus María Pita, Ltd	George's Dock House, IFSC; Dublín	45,45	2.177	3.406	(4.647)	(638)	
24.930							

El accionista mayoritario de estas sociedades, Airbus Industrie Financial Services, garantiza a Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. la recuperación de la totalidad de su inversión financiera y crediticia en las sociedades Iberbus, motivo por el cual el valor de la participación del Grupo en dichas sociedades es igual al coste por el que fueron adquiridas en su momento y no se incluyen en el perímetro de consolidación.

Otros créditos

El detalle de las partidas que componen este epígrafe del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2004 es el siguiente:

	Saldo a 31-12-03	Altas	Diferencias de cambio (b)	Bajas/ Traspasos	Saldo a 31-12-04	Miles de euros
Créditos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (a)	25.623	-	-	-	25.623	
Créditos a sociedades Iberbus	156.810	-	(11.410)	-	145.400	
Crédito a Aerolíneas Argentinas, S.A.	3.789	35.949	-	(2.928)	36.810	
Otros	7.998	8.510	-	(153)	16.355	
Total coste	194.220	44.459	(11.410)	(3.081)	224.188	
Provisiones	(33.380)	-	-	(36.810)	(70.190)	

(a) Los créditos concedidos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA), que proceden de ejercicios anteriores, están totalmente provisionados a 31 de diciembre de 2004.

(b) Registradas en el epígrafe "Diferencias Negativas de Cambio" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada y compensadas con las operaciones de cobertura (Nota 18).

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene concedido un préstamo a cada una de las sociedades Iberbus en las que participa. El principal oscila, según el caso, entre 11.049 y 22.101 miles de dólares USA. Estos préstamos están concedidos a un plazo igual al de duración del contrato de arrendamiento operativo del correspondiente avión A-340/300 (véase Nota 8), y a tipos de interés que oscilan entre el 4% y el 6% anual, produciéndose su amortización de una sola vez al vencimiento, que, según el caso, se sitúa entre 2006 y 2010.

El importe pendiente de reembolso por este concepto clasificado por años de vencimiento se detalla a continuación:

Vencimiento en	Miles de euros
2006	8.112
2007	17.511
2008	60.837
2009	29.407
2010	29.533
Total	145.400

Durante el ejercicio 2004 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha cancelado contra las provisiones constituidas el 60% de los saldos a su favor correspondientes a la quita acordada en el convenio de acreedores de Aerolíneas Argentinas, S.A. A 31 de diciembre de 2004 los saldos remanentes con Aerolíneas Argentinas, S.A. ascienden a 42.198 miles de €, de los que 1.243 miles de € corresponden a préstamos, 5.006 miles de € al importe neto de los saldos derivados de operaciones comerciales y 35.949 miles de € a la subrogación en un préstamo con garantía hipotecaria sobre dos aviones B-747 otorgado por Banesto, S.A., por un importe de 43 millones de dólares USA y cuya devolución estaba garantizada por la Sociedad.

Adicionalmente, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene concedida una garantía en dólares USA en relación con Aerolíneas Argentinas, S.A. por importe de 6 millones de dólares.

Para hacer frente a las posibles insolvencias y responsabilidades que pudieran derivarse de las operaciones antes descritas, el Grupo tiene constituidas provisiones por 45.502 miles de €.

Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo

El movimiento en el ejercicio 2004 de las partidas que componen este epígrafe del balance de situación consolidado es el siguiente:

Concepto	Saldo a 31-12-03	Adiciones	Retiros	Traspasos	Diferencias de cambio	Saldo a 31-12-04	Miles de euros
Depósito Aerolíneas Argentinas, S.A.	48.030	-	(35.852)	-	(12.178)	-	-
Depósitos por adquisición de flota (Nota 8)	307.367	143.988	(63.096)	(134.386)	(17.944)	235.929	
Depósito Obligaciones Convertibles (Nota 17)	27.532	-	-	(9.178)	-	18.354	
Diferencias de cambio por operaciones de cobertura	-	-	-	17.653	-	17.653	
Depósitos y fianzas operación aviones ILFC (Nota 8)	9.897	798	-	-	(784)	9.911	
Depósitos y fianzas operación de aviones en dry y wet lease (Nota 8)	1.462	12.105	-	-	(1.192)	12.375	
Otros	3.886	780	(486)	-	(149)	4.031	
	398.174	157.671	(99.434)	(125.911)	(32.247)	298.253	

Las cantidades incluidas en "Depósitos por adquisición de flota" corresponden a los importes entregados a cuenta de la adquisición de aviones que son susceptibles de reembolso.

El saldo a 31 de diciembre de 2004 de la cuenta "Depósitos por adquisición de flota" incluye los siguientes importes:

Tipo de avión	Aviones en firme	Miles de euros
		Aviones en opción/derecho
A-319	5.935	991
A-320	52.505	1.542
A-321	52.352	1.652
A-340	109.620	2.570
	220.412	6.755

Esta cuenta incluye igualmente anticipos a cuenta de la adquisición de motores por importe de 8.762 miles de €.

Por su parte, la columna de "Traspasos" incluye las siguientes partidas:

	Miles de euros
Traspasos a inmovilizado material (Nota 8)	(119.853)
Traspasos de inmovilizado en curso (Nota 8)	2.392
Traspasos a Inversiones Financieras Temporales (a)	(16.925)
Total	(134.386)

(a) Corresponde a depósitos por aviones que a 31 de diciembre de 2004 están operando con contrato en "interim chárter" (Nota 12).

Las diferencias de cambio por operaciones de cobertura corresponden al saldo neto resultante de la valoración a 31 de diciembre de 2004 de las operaciones de cobertura sobre posiciones patrimoniales a largo plazo (véase Nota 18).

10. ACCIONES PROPIAS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE

El movimiento del ejercicio en el epígrafe "Acciones propias de la Sociedad dominante" del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2004 adjunto es el siguiente:

	Miles de euros
Saldo a 31 de diciembre de 2003	20.066
Altas	25.263
Bajas	(13.368)
Saldo a 31 de diciembre de 2004	31.961

Las acciones propias en poder de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a 31 de diciembre de 2004 representan el 1,78% del capital social y totalizan 16.669.560 acciones, con un valor nominal global de 13.002 miles de €, y un precio medio de adquisición de 1,92 € por acción. El saldo de la cuenta "Reserva para acciones propias" a 31 de diciembre de 2004 cubre en su totalidad el valor neto contable de aquéllas, por importe de 31.961 miles de €.

La venta de acciones propias durante 2004, único concepto incluido en el capítulo de bajas del cuadro anterior, ha originado beneficios por importe de 8.991 miles de €, que han sido registrados en el epígrafe "Beneficios en operaciones con acciones propias" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

11. EXISTENCIAS

El detalle de este epígrafe del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2004 es el siguiente:

	Miles de euros
Materias primas y otros aprovisionamientos	97.114
Existencias comerciales	671
Productos en curso y semiterminados	6.139
Anticipos a proveedores	3.435
Provisiones	(19.940)
Total	87.419

12. INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES

El desglose de este epígrafe del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2004 adjunto es el siguiente:

	Miles de euros
Activos financieros a corto plazo	1.420.948
Depósitos por aviones en interim chárter	65.862
Intereses a cobrar no vencidos	11.244
Depósitos obligaciones convertibles (Nota 17)	9.178
Diferencias de cambio por operaciones de cobertura	1.208
Bonos Iberbond (Nota 9)	1.170
Créditos a Aerolíneas Argentinas, S.A. (Nota 9)	382
Otros depósitos y fianzas a corto plazo	6.805
Otras inversiones financieras temporales	8.051
	1.524.848

La rentabilidad media de las cantidades colocadas en activos financieros a corto plazo, fundamentalmente en Eurodepósitos, Europagarés e Imposiciones a plazo fijo se ha situado, durante el ejercicio 2004, en el 2,23%.

Los depósitos por aviones en interim chárter corresponden a los importes entregados al fabricante de las aeronaves por aviones que provisionalmente están operando con un contrato "interim chárter" (estas aeronaves son propiedad del fabricante a 31 de diciembre de 2004) y que en los próximos meses serán operados en régimen de propiedad o de arrendamiento operativo, recuperando en dicho momento la Sociedad dominante las cantidades entregadas.

Las diferencias de cambio por operaciones de cobertura corresponden al saldo neto resultante de la valoración a 31 de diciembre de 2004 de las operaciones de cobertura sobre posiciones patrimoniales a corto plazo (véase Nota 18).

13. FONDOS PROPIOS

El movimiento habido en las cuentas de Fondos propios durante el ejercicio 2004 ha sido el siguiente:

	Capital social	Prima de emisión	Ajuste del capital a euros	Reservas de la Sociedad dominante	Reservas en Soc. consolid. por integ. global	Reservas en Soc. puestas en equivalencia	Difer. de conversión	Beneficios del ejercicio	Dividendos	Miles de euros
Saldos a 31 de diciembre de 2003	716.833	98.937	1.201	312.358	76.235	83.894	(284)	143.586	-	
Distribución de los beneficios consolidados del ejercicio 2003	-	-	-	78.469	8.375	29.449	-	(143.586)	27.293	
Ampliaciones de capital	14.392	7.564	-	-	-	-	-	-	-	
Reservas para acciones propias	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Diferencias de conversión	-	-	-	-	-	-	-	(60)	-	
Beneficios consol. del ejerc. 2004 según cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Saldos a 31 de diciembre de 2004	731.225	106.501	1.201	390.827	84.610	113.343	(344)	218.402		

En cualquier evaluación del patrimonio del Grupo IBERIA a 31 de diciembre de 2004, el valor de las acciones propias debería deducirse de la cifra de fondos propios mostrada en el balance de situación consolidado.

Capital social

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. puso en marcha durante 2001 un plan de opciones sobre acciones dirigido a todos sus empleados. De acuerdo con las condiciones establecidas, una vez concluido el periodo de renuncia, el número de opciones aceptadas finalmente ascendió a 25.291.842 por las que los empleados desembolsaron en concepto de pago a cuenta 0,30 € por opción. El precio de ejercicio de la opción se estableció en 1,19 €, y los empleados podían canjear el 25% de las opciones suscritas en la proporción de una por una en el ejercicio 2003, y el 75% restante por partes iguales en cada una de las siguientes fechas: 3 de febrero de 2004, 3 de junio de 2004 y 3 de octubre de

2004. Llegada cada una de las fechas de ejercicio, los empleados podían optar por posponer el ejercicio de su derecho acumulándolo, siempre que el valor de cotización de la acción en dicha fecha fuese inferior al precio de ejercicio, perdiéndolo en caso contrario.

Para hacer frente a los compromisos adquiridos con los empleados en relación con el plan de opciones sobre acciones descrito, la Sociedad Matriz del Grupo procedió durante 2002 a emitir obligaciones convertibles en acciones.

De acuerdo con las fechas de amortización establecidas, los titulares de las obligaciones convertibles han solicitado en 2004 la conversión de 18.450.574 obligaciones convertibles en 18.450.574 acciones ordinarias de la Sociedad. En consecuencia, la Sociedad dominante ha procedido en 2004 a aumentar su capital social en un importe de 14.392 miles de €, mediante la emisión y puesta en circulación de 18.450.574 acciones ordinarias de 0,78 € de valor nominal con una prima de emisión de 0,41 € por acción.

Por otra parte, titulares de 518.308 obligaciones convertibles no han procedido a solicitar la conversión y, en consecuencia, se han amortizado anticipadamente las obligaciones suscritas al precio de emisión de las mismas (1,19 €).

A 31 de diciembre de 2004, el capital social de la sociedad dominante estaba compuesto por 937.467.468 acciones de 0,78 € de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas, representadas mediante anotaciones en cuenta.

A 31 de diciembre de 2004, los accionistas de dicha Sociedad eran los siguientes:

	Número de acciones	%
BA & AA Holdings, B.V.	91.296.204	9,74
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	91.294.482	9,74
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	69.209.157	7,38
Compañía de Distribución Integral Logista, S.A.	61.164.780	6,52
Sociedad Estatal de Participaciones Industriales	49.212.526	5,25
Corporación Financiera de Galicia, S.A.	32.404.254	3,46
El Corte Inglés, S.A.	27.387.215	2,92
Otros, incluido personal	515.498.850	54,99
Total	937.467.468	100,00

Con fecha 6 de junio de 2002, la Junta General de Accionistas procedió a la aprobación de un plan de opciones sobre acciones de la Sociedad para Administradores Ejecutivos, determinados Directivos y otro personal de estructura, para ser instrumentado

mediante la emisión de obligaciones convertibles en acciones de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Para hacer frente a este nuevo plan de opciones, la Sociedad procedió a emitir en el ejercicio 2003 obligaciones convertibles en acciones; el precio de ejercicio de las opciones quedó establecido en 1,62 €, de acuerdo con las condiciones fijadas por la Junta General de Accionistas (Nota 17). Las 16.995.400 opciones suscritas podrán ser canjeadas en diversas fechas comprendidas entre el 26 de abril de 2005 y el 25 de abril de 2008. Adicionalmente, la Sociedad ha aprobado un Plan de un millón de opciones sobre acciones dirigido al Presidente del Consejo.

Prima de emisión

El texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas permite expresamente la utilización del saldo de la prima de emisión para ampliar el capital y no establece restricción específica alguna en cuanto a la disponibilidad de dicho saldo.

Diferencia por ajuste del capital a euros

Como consecuencia de la redenominación del capital social a euros aprobada por el Consejo de Administración de la Sociedad dominante en 1999, se generó una diferencia por redondeo que obligó a reducir el capital social y a generar una reserva de carácter indisponible de acuerdo con la legislación vigente.

Reservas de la Sociedad Dominante

El movimiento habido en las reservas de la Sociedad dominante durante el ejercicio 2004 ha sido el siguiente:

	Miles de euros					
	Reserva legal	Reserva de fusión	Reserva de revalorización	Reserva para acciones propias	Reservas voluntarias	Total
Saldos a 31 de diciembre de 2003	75.671	165	38	20.066	216.418	312.358
Distribución de los beneficios consolidados del ejercicio 2003	10.576	-	-	-	67.893	78.469
Reservas para acciones propias	-	-	-	11.895	(11.895)	-
Saldos a 31 de diciembre de 2004	86.247	165	38	31.961	272.416	390.827

Reserva legal

De acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, debe destinarse una cifra igual al 10% del beneficio del ejercicio a la reserva legal, hasta que ésta alcance, al menos, el 20% del capital social.

La reserva legal podrá utilizarse para aumentar el capital en la parte de su saldo que exceda el 10% del capital ya aumentado. Salvo para la finalidad mencionada anteriormente, y mientras no supere el 20% del capital social, esta reserva sólo podrá destinarse a la compensación de pérdidas y siempre que no existan otras reservas disponibles suficientes para este fin.

Reservas en sociedades consolidadas por integración global y por puesta en equivalencia

El desglose del epígrafe "Reservas en sociedades consolidadas por integración global" del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2004 adjunto es el siguiente:

Sociedad	Miles de euros
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	3.063
Campos Velázquez, S.A.	6.332
Cargosur, S.A.	(3.673)
Iber-Swiss Catering, S.A.	8.601
VIVA, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	(77.026)
Sistemas Automatizados	
Agencias de Viajes, S.A.	23.851
Iberia Tecnología, S.A.	182
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	78
Total	(38.592)
Ajustes de consolidación	123.202
Total	84.610

El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

	Miles de euros
Reservas netas correspondientes a Aviación y Comercio, S.A.	65.473
Anulación de provisiones de inversiones financieras permanentes en Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., por empresas dependientes realizadas en ejercicios anteriores	79.596
Anulación de dividendos percibidos en ejercicios anteriores	(22.848)
Anulación de plusvalías en venta de inmovilizado	1.917
Otros	(936)
Total	123.202

El desglose del epígrafe "Reservas en sociedades puestas en equivalencia" del balance de situación consolidado adjunto a 31 de diciembre de 2004 es el siguiente:

Sociedad	Miles de euros
Amadeus Group	170.394
Touroperador Viva Tours, S.A.	(5.291)
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	384
Iber-America Aerospace LLC	322
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A.	5
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S.A.	521
Handling Guinea Ecuatorial, S.A.	845
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.	(674)
Total	166.506
Ajustes de consolidación	(53.163)
Total	113.343

El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

	Miles de euros
Anulación de provisiones de inversiones financieras permanentes en Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., por empresas dependientes realizadas en ejercicios anteriores	5.262
Anulación de dividendos percibidos en ejercicios anteriores	(66.542)
Mejora patrimonial neta de impuestos procedente de Amadeus	12.927
Anulación de plusvalías en venta de inmovilizado	(6.950)
Reversión de la diferencia negativa de consolidación	2.314
Otros	(174)
Total	(53.163)

Otros aspectos

Las reservas restringidas de las sociedades del Conjunto consolidable a 31 de diciembre de 2004 ascienden a 771 miles de € (6 miles de € por reservas de revalorización y 765 miles de € por reservas legales).

Las sociedades que poseen una participación igual o superior al 10% en el capital social de las sociedades dependientes más significativas a 31 de diciembre de 2004 son las siguientes:

Sociedad	Porcentaje de Participación	Sociedad Participada
Marítimas Reunidas, S.A.	25,00	Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.
Amadeus Global Travel Distribution, S.A.	34,00	Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.
Société Air France (a)	43,21	Amadeus Group
Amadeus Group	55,36	Opodo, Ltd.

(a) Los derechos económicos de la participación ascienden a 23,36%

14. SOCIOS EXTERNOS

El movimiento habido en el epígrafe "Socios externos" del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2004 adjunto, por sociedad dependiente, es el siguiente:

	VIVA, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	Iber-Swiss Catering, S.A.	Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.	Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	Miles de euros Total
Saldo a 31 de diciembre de 2003	(71)	4.032	776	4.453	14	9.204
Dividendos	-	-	(88)	(1.418)	-	(1.506)
Participación en resultados del ejercicio 2004	-	-	205	1.377	4	1.586
Salidas del perímetro	-	(4.032)	-	-	-	(4.032)
Otros	71	-	-	(4)	5	72
Saldo a 31 de diciembre de 2004	-	-	893	4.408	23	5.324

La composición del saldo del epígrafe "Socios externos" a 31 de diciembre de 2004 de las principales sociedades es el siguiente:

	Capital social	Reservas	Participación en resultados	Miles de euros Total
Compañía Auxiliar al Cargo-Exprés, S.A.	48	640	205	893
Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.	84	2.947	1.377	4.408
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	-	19	4	23
	132	3.606	1.586	5.324

15. PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS

Este epígrafe del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2004 adjunto está compuesto por las siguientes partidas:

	Saldo a 31-12-03	Adiciones o dotaciones	Recuperaciones y aplicaciones	Bajas del perímetro	Traspasos	Miles de euros Saldo a 31-12-04
Provisiones para pensiones (Nota 6-j)	36.395	3.744	(10.235)	-	1.001	30.905
Provisiones para obligaciones con el personal (Nota 6-j)	487.585	67.731	(13.227)	-	(25.711)	516.378
Provisión para grandes reparaciones (Nota 6-d)	105.068	24.582	(19.554)	-	(33.742)	76.354
Provisión para responsabilidades (Nota 6-l)	620.994	152.124	(140.758)	(582)	(13.494)	618.284
	1.250.042	248.181	(183.774)	(582)	(71.946)	1.241.921

Las adiciones a los epígrafes "Provisiones para pensiones" y "Provisiones para obligaciones con el personal" se corresponden con los devengos de 2004 del coste del personal y rendimientos financieros de los fondos (véase Nota 6-j), y se recogen en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en los epígrafes "Gastos de personal" por importes de 1.946 miles de € y 50.667 miles de €, respectivamente y "Gastos financieros y asimilados" por importes de 1.798 miles de € y 17.064 miles de €, respectivamente.

Los traspasos de la "Provisión para grandes reparaciones" se desglosan como sigue:

		Miles de euros
Traspasos a:		
Inmovilizado inmaterial (Nota 7)	7.939	
Inmovilizado material (Nota 8)	25.803	
Total	33.742	

El saldo a 31 de diciembre de 2004 del epígrafe "Provisiones para responsabilidades" incluye 393.883 miles de € correspondientes al importe estimado de acuerdo con los estudios actuariales realizados por expertos independientes de los pagos futuros para atender los compromisos asumidos con el personal ya jubilado anticipadamente, de acuerdo con las condiciones previstas en el plan de rejuvenecimiento de plantilla puesto en marcha en 2000 (788 personas a 31 de diciembre de 2004) y el expediente de regulación de empleo voluntario aprobado en 2001 (3.919 empleados).

Las dotaciones efectuadas para cubrir los pasivos derivados de la extensión y actualización del Expediente de Regulación de Empleo en el ejercicio 2004 han ascendido a 105.752 miles de € (véase Nota 20-i). Durante 2004 se han acogido al Expediente de Regulación de Empleo 831 empleados.

El importe restante de las dotaciones a la provisión para responsabilidades del ejercicio 2004, que también se han registrado, en su mayor parte, con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta (véase Nota 20-i), corresponde al importe previsto para hacer frente a reparaciones no previstas de motores de aeronaves en arrendamiento operativo (véase Nota 8) y a otras responsabilidades probables de diversa naturaleza.

Por su parte, las aplicaciones corresponden, fundamentalmente y entre otros conceptos, a pagos efectuados durante el ejercicio 2004 derivados de los planes de bajas descritos anteriormente y otros pagos, y las recuperaciones se derivan, fundamentalmente, de determinados litigios resueltos finalmente a favor del Grupo.

16. DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO

La composición de las deudas con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2004, correspondientes a préstamos y a operaciones de arrendamiento financiero (véase Nota 7), de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

Deuda	Divisa	Deudas con vencimiento en:						
		2005	2006	2007	2008	2009	Años siguientes	
En euros:								
Principal		32.090	25.963	149.633	33.109	40.778	55.152	
Intereses		16.858	13.793	12.764	4.625	2.665	4.053	
En divisa:								
Principal	Dólar USA						27.079	
Intereses	Dólar USA	45	53	53	53	53	9.227	
		48.993	39.809	162.450	37.787	43.496	95.511	

La Sociedad tiene contratadas líneas de crédito cuyo límite asciende a 261 millones de €. El disponible a 31 de diciembre de 2004 asciende a 259.904 miles de €.

Durante 2004, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 4,45% para los préstamos en euros y del 3,88%, para los préstamos en moneda extranjera, estando varios de ellos referenciados al Euribor o Libor, respectivamente.

17. EMISIÓN DE OBLIGACIONES CONVERTIBLES

Tal como se describe en la Nota 13, la Sociedad Matriz del Grupo procedió en el ejercicio 2003 a la emisión de obligaciones convertibles en acciones, en la proporción de una por una, de 1,62 € de valor nominal cada una, por un importe total de 27.532 miles de €, registrada en los epígrafes "Acreedores a largo plazo-Emisión de obligaciones convertibles" y "Acreedores a corto plazo-Emisión de obligaciones convertibles" en función de su vencimiento.

Coberturas de posiciones de balance a 31 de diciembre de 2004

Subyacente	Divisa	Importe (MM Divisa)	Tipo de cobertura	Nominal (MM Divisa)
Préstamo a Sociedades Iberbus	USD	198	Cross Currency Swap	198
Anticipos flota y motores	USD	315	Cross Currency Swap Fx Forward	231 84
Fianzas	USD	30	Cross Currency Swap	30
Interim chárter/Aviones	USD	239	Fx Forward	239
Total	USD	782		782

Las principales características de esta emisión de obligaciones son las siguientes:

1. Tipo de interés: Euribor a tres meses más un diferencial.
2. Vencimientos: 26 de abril de 2005, 10 de septiembre de 2005, 10 de marzo de 2006, 10 de septiembre de 2006, 10 de marzo de 2007, 10 de septiembre de 2007, 25 de abril de 2008.
3. Garantías: La Sociedad dominante ha constituido un depósito indisponible por un importe equivalente a la suscripción realizada (véanse Notas 9 y 12).

18. GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS

Con la finalidad de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio de combustible en sus resultados, el Grupo mantiene un programa de gestión de estos riesgos a medio plazo, de acuerdo con las directrices marcadas y el horizonte temporal previsto en el Plan Director.

Coberturas de flujos a 31 de diciembre de 2004

Subyacente	Divisa	Importe (MM Divisa)	Tipo de cobertura	Nominal (MM Divisa)				
				2005	2006	2007	2008	2009
Gastos en divisa	USD	(920)	Cross Currency Swaps	177	177	158	105	79
			Opciones:					
			USD Call vendidas	(15)	-	-	-	-
			USD Call compradas	40	-	-	-	-
			USD Put vendidas	43	-	-	-	-
			Fx Forwards	568	-	-	-	-
Ingresos en divisa	GBP	95	Opciones:					
			GBP Call vendidas	(23)	-	-	-	-
			GBP Put compradas	(18)	-	-	-	-
			GBP Put vendidas	4	-	-	-	-
			Fx Forwards	(19)	-	-	-	-
	CHF	104	Cross Currency Swaps	(12)	-	-	-	-
			Fx Forwards	(34)	-	-	-	-
Entrada flota	USD	(352)	Opciones:					
			USD Call vendidas	(40)	-	-	-	-
			USD Call compradas	257	109	-	-	-
			USD Put vendidas	277	109	-	-	-
			Fx Forwards	75	-	-	-	-

Riesgo tipo de cambio

Los precios medios de las estructuras flexibles de opciones son los siguientes: USD Put vendidas 1,2518 USD/EUR, USD Call compradas 1,1719 USD/EUR y USD Call vendidas 1,1690 USD/EUR. Por su parte, el precio medio de las opciones GBP Call vendidas es 0,6596 GBP/EUR, de las GBP Put compradas es 0,6885 GBP/EUR, y de las GBP Put vendidas es 0,7165 GBP/EUR. Los FX Forward de compra

de USD están contratados a un tipo de cambio medio 1,3045 USD/EUR, los de venta de GBP a un tipo medio de 0,6983 GBP/EUR y los de venta de CHF a un tipo medio de 1,5106 CHF/EUR.

Riesgo de tipo de interés

Coberturas de posiciones de balance a 31 de diciembre de 2004

Importe (M Divisa)	IBERIA	IBERIA	Nominal a 31-12-04*	Nominal a 31-12-05*	Nominal a 31-12-06*	Nominal a 31-12-07*	Nominal a 31-12-08*
Instrumento							
Cross Currency Swaps							
De flotante a flotante	Recibe EUR	Paga USD	459.264	157.824	146.774	122.922	40.056

(*) Los importes figuran en la divisa en la que la Sociedad paga.

Importe (M Divisa) Instrumento	Divisa	Nominal a 31-12-04	Nominal a 31-12-05	Nominal a 31-12-06
Interest Rate Swaps				
De fijo a flotante (1)	EUR	56.282	51.261	49.141

(1) IBERIA paga t/i flotante y recibe t/i fijo.

Coberturas de flujos a 31 de diciembre de 2004

Importe (M Divisa) Instrumento	IBERIA	IBERIA	Nominal a 31-12-04*	Nominal a 31-12-05*	Nominal a 31-12-06*	Nominal a 31-12-07*	Nominal a 31-12-08*
Cross Currency Swaps:							
De fijo a flotante	Recibe USD	Paga EUR	57.636	-	-	-	-
De flotante a fijo	Recibe USD	Paga EUR	674.952	582.277	538.130	317.658	201.244
	Recibe EUR	Paga CHF	90.621	-	-	-	-
De flotante a flotante	Recibe USD	Paga EUR	856.024	597.368	473.641	332.747	162.636
	Recibe USD	Paga CHF	113.043	-	-	-	-
	Recibe EUR	Paga CHF	75.522	-	-	-	-
De fijo a fijo	Recibe USD	Paga EUR	185.068	175.640	164.374	33.601	30.140

(*) Los importes figuran en la divisa en la que IBERIA paga.

Importe (M Divisa) Instrumento	Divisa	Nominal a 31-12-04	Nominal a 31-12-05	Nominal a 31-12-06
Interest Rate Swaps:				
De flotante a fijo (1)	USD	369.428	146.244	137.981
De fijo a flotante (2)	EUR	154.241	-	-
Interest Rate Swap + Collar:				
De flotante a flotante	USD	96.120	87.840	-

(1) IBERIA paga t/i fijo y recibe t/i flotante.

(2) IBERIA paga t/i flotante y recibe t/i fijo.

Los tipos de interés fijos medios de las coberturas de tipo de interés son: euro 3,78%, dólar 3,37% y franco suizo 2,43%.

Por otro lado, el Grupo tiene concertadas operaciones de intercambio de tipo de interés realizadas en el marco interno de las estructuras de Leasing Operativo Japonés (JOL) por un importe nociional de 578 millones de dólares a 31 de diciembre de 2004.

Subyacente	Commodity	Volumen (Tm)	Cobertura	Nominal (Tm)
Consumo de combustible de aviación (Tm)	JET Kero CIF-NWE	2.237.309	Swaps	1.350.000

El Grupo ha mantenido hasta la fecha la política de cubrir directamente el precio del queroseno, y emplea para ello una combinación de herramientas financieras. Las coberturas vivas a 31 de diciembre de 2004 permiten a la Sociedad dominante para el volumen cubierto, un precio promedio equivalente del Brent en 37,5 dólares por barril para el primer semestre del año 2005 y de 42 dólares por barril para el segundo semestre del mismo año.

19. SITUACIÓN FISCAL

El Impuesto sobre Sociedades de cada sociedad consolidada por integración global se calcula en función del resultado económico o contable, que no necesariamente ha de coincidir con su resultado fiscal, entendido éste como la base imponible del impuesto.

Desde el 1 de enero de 2002 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y parte de sus sociedades dependientes tributan bajo el régimen fiscal recogido en el Capítulo VII del Título VII del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D Legislativo 2/2004 de 5 de marzo). Las sociedades que componen el grupo de consolidación fiscal son las que consolidan por el método de integración global, excepto Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. y Binter Finance, B.V. que no reúnen los requisitos legalmente establecidos para integrar dicho grupo.

La conciliación del resultado contable consolidado de las sociedades del Conjunto Consolidable del ejercicio 2004 con la base imponible del Impuesto sobre Sociedades es como sigue:

	Miles de euros		
	Aumento	Disminución	Importe
Beneficio contable del ejercicio (antes de impuestos y después de socios externos)			281.646
Diferencias permanentes	913	(1.267)	(354)
Diferencias temporales:			
Con origen en el ejercicio	207.435 (a)	(1.367)	206.068
Con origen en ejercicios anteriores	74	(227.346) (b)	(227.272)
Ajustes de consolidación:			
Diferencias permanentes	6.587	(35.702)	(29.115)
Compensación de bases imponibles negativas ejercicios anteriores			(959)
Base imponible (resultado fiscal)			230.014

(a) Este importe corresponde, en su mayor parte, a dotaciones de provisiones para pensiones y otras obligaciones con el personal y beneficios diferidos por créditos memorándum.

(b) Este importe corresponde, fundamentalmente, a aplicaciones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores para pensiones y otras obligaciones con el personal, así como para otras provisiones de riesgos y gastos y la aplicación de beneficios por créditos memorándum.



El importe registrado en el epígrafe "Impuesto sobre Sociedades" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2004 adjunta corresponde a la suma del gasto por Impuesto sobre Sociedades registrado por cada una de las sociedades consolidadas por integración global y su detalle es el siguiente:

	Miles de euros
Aplicación del tipo impositivo del 35% a los beneficios contables ajustados por las diferencias permanentes	88.262
Más/(Menos):	
Deducciones en la cuota	(27.804)
Regularización Impuesto sobre Sociedades 2003	(7.504)
Otros	10.290
Impuesto sobre Sociedades	63.244

Las regularizaciones al Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2003 corresponden fundamentalmente a determinadas deducciones no contabilizadas en la previsión del impuesto de la sociedad Matriz del Grupo. El epígrafe "Otros" incluye, fundamentalmente, la regularización de los impuestos anticipados cuyo periodo de recuperación estimado excede de los 10 años de acuerdo con las normas contables españolas.

Los créditos y débitos impositivos se han registrado, en función de su fecha de recuperación, en los epígrafes "Deudores", "Deudores a largo plazo", "Otras deudas no comerciales" y "Acreedores a largo plazo-Otros acreedores" del balance de situación consolidado adjunto y ofrecen el siguiente detalle:

El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a largo plazo a 31 de diciembre de 2004 es el siguiente:

	Miles de euros					
	Deudores			Otras deudas		
	A corto plazo	A largo plazo	Total deudores	Otras deudas no comerciales	Acreedores a largo plazo	Total acreedores
Base imponible positiva correspondiente al ejercicio	-	-	-	485	-	485
Diferencias temporales originadas en el ejercicio	-	64.964	64.964	-	478	478
Diferencias temporales pendientes de aplicar, originadas en ejercicios anteriores	37.193	215.025	252.218	-	2.205	2.205
Total	37.193	279.989 (*)	317.182	485	2.683	3.168

(*) Corresponden fundamentalmente a impuestos anticipados derivados de las provisiones dotadas para atender a las obligaciones con el personal y otras provisiones.

Los Administradores de las sociedades del grupo estiman que la totalidad de estos créditos se recuperarán en un plazo no superior a diez años.

Año de recuperación	Miles de euros
2006	42.300
2007	42.300
2008 y siguientes	195.389
	279.989

La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar las inversiones, y las aportaciones a mutualidades. Las sociedades consolidadas se han acogido a determinados beneficios fiscales por dicho concepto, teniendo previsto aplicar deducciones por importe de 3.744 miles de € en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2004.

El Grupo IBERIA ha previsto aplicar en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2004 deducciones por doble imposición interna e internacional por importe de 7.080 miles de €.

Durante el ejercicio 2004, el Grupo ha reinvertido 124.869 miles de € correspondientes al importe obtenido en la venta de activos, generando una deducción de 16.980 miles de €. En los últimos ejercicios los importes reinvertidos y las deducciones correspondientes son los siguientes:

	Miles de euros	
Reinversión	Deducción	
2001	13.818	1.224
2002	72.794	4.423
2003	31.516	4.822
2004	124.869	16.980

Como consecuencia de sucesivas inspecciones, las autoridades tributarias incoaron determinadas actas, firmadas en disconformidad y recurridas por la Sociedad dominante, correspondientes a los ejerci-

cios 1993 a 1997 (principalmente Impuesto sobre el Valor Añadido y retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas).

Asimismo, la Sociedad dominante ha recurrido las actas incoadas en relación con el Arancel de Aduanas correspondiente a 1998 (segundo semestre), 1999 y 2000 (cinco primeros meses).

Igualmente, en relación con Aviación y Comercio, S.A. (entidad absorbida por la sociedad dominante en el ejercicio 2000) están pendientes de resolución los recursos planteados ante las actas levantadas por la inspección sobre las liquidaciones presentadas respecto a algunos impuestos de los ejercicios 1989 y 1990, 1993 y 1994, 1996, 1997 y 1998.

Los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que de la resolución de los distintos recursos antes mencionados se deriven pasivos adicionales a los registrados en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2004.

Asimismo, en relación con los ejercicios sujetos a una eventual inspección, en general 2000 a 2004 para el impuesto sobre Sociedades, y 2001 a 2004 para el resto de impuestos aplicables a la Sociedad dominante y resto de sociedades consolidadas por integración global, los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que se incurra en riesgos con impacto significativo en las cuentas anuales.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 93 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D. Legislativo 4/2004 de 5 de marzo), se hace constar que la información relativa a la fusión de la Sociedad dominante con Aviación y Comercio, S.A. se incluyó en la Nota 22 de la Memoria correspondiente al ejercicio 2000. En el presente ejercicio se ha efectuado una aportación no dineraria a Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L. respecto de la cual, y conforme al Artículo 84 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, se ha renunciado a parte de los beneficios fiscales.

20. INGRESOS Y GASTOS

a) Importe neto de la cifra de negocios

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a la actividad del Conjunto Consolidable del ejercicio 2004 es como sigue:

Por actividades	Miles de euros	2004
Ingresos por pasaje (a)	3.757.803	
Ingresos por carga	261.629	
Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuertos)	302.435	
Asistencia técnica a compañías aéreas	112.435	
Otros ingresos	167.363	
Total	4.601.665	

(a) Incluye otros ingresos (recuperaciones de billetes pendientes de utilización, acuerdos comerciales, etc.) por importe de 325.663 miles de € en 2004.

La Sociedad dominante es el primer operador en territorio nacional de servicios de handling en virtud de la adjudicación del contrato a través de concurso público convocado en su día por Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea. El vencimiento de dicho contrato tuvo lugar en marzo de 2003, estando pendiente la convocatoria de un nuevo concurso público por parte de Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea.

La distribución por redes de los ingresos por pasaje es la siguiente:

Red	Millones de euros	2004
Doméstico	1.262	
Medio radio	1.063	
Largo radio	1.107	
Total	3.432	

b) Otros ingresos de explotación

El epígrafe "Otros ingresos de explotación" de la cuentas de pérdidas y ganancias consolidada adjunta presenta la siguiente composición:

Conceptos	Miles de euros	2004
Ingresos por comisiones	111.407	
Ingresos por alquileres	10.080	
Otros ingresos diversos	82.219	
Total	203.706	

Los ingresos por comisiones recogen fundamentalmente las comisiones cobradas por la venta de billetes volados por otras compañías aéreas, las comisiones resultantes del acuerdo de franquicia con Air Nostrum y las comisiones por los acuerdos firmados con Mundicolor y Touroperador Viva Tours, S.A.

c) Beneficios en enajenación de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control

La composición del saldo del epígrafe "Beneficios por enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2004 adjunta es la siguiente:

	Miles de euros
Enajenación de edificio en Barcelona (Nota 8)	28.599
Enajenación Iber-Swiss Catering, S.A y Touroperador Viva Tours, S.A (Notas 2 y 3)	14.103
Enajenación marca Viva Tours (Nota 7)	15.000
Enajenación otro inmovilizado material (simuladores de vuelo)	21.338
Otros	24.178
Total	103.218

d) Ingresos extraordinarios

La composición del saldo del epígrafe "Ingresos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2004 adjunta es la siguiente:

	Miles de euros
Aplicación ingresos a distribuir en varios ejercicios (Nota 6-i)	24.575
Recuperación de provisiones para responsabilidades (Nota 15)	10.931
Recuperación de provisión para grandes reparaciones (Nota 15)	6.500
Recuperación otras provisiones	8.000
Otros	10.223
Total	60.229



La cuenta "Recuperación otras provisiones" incluye el ingreso derivado de ajustar el pasivo originado por la valoración, a 31 de diciembre de 2004, de los puntos de la tarjeta "Iberia Plus" pendientes de redención.

e) Ingresos y beneficios de otros ejercicios

Como consecuencia de la próxima puesta en explotación de nuevos sistemas de información para la gestión de los billetes vendidos pendientes de utilización, la Sociedad Dominante ha realizado una estimación de los saldos por anticipos de clientes por billetes y documentos de tráfico que estaban pendientes de regularización por diferentes motivos, procediendo a su reconocimiento como ingresos en 2004 en este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada junto con otros importes de menor cuantía.

f) Aprovisionamientos

El epígrafe "Aprovisionamientos" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2004 adjunta presenta la siguiente composición:

	Miles de euros
	2004
Combustible de aviones	653.518
Repuestos para la flota aérea	154.932
Material de mayordomía	22.694
Otros aprovisionamientos	20.801
	851.945

La línea "Repuestos para la flota aérea" incluye los inicialmente registrados en el inmovilizado, que han sido incorporados, en sustitución de otros, a los aviones correspondientes durante el ejercicio y cuyo valor neto contable en el momento de su incorpora-

ción se reconoce como gasto bajo este epígrafe en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

El gasto por combustible en el ejercicio 2004 ha ascendido a 730.030 miles de €. Las operaciones de futuros relacionadas han disminuido este gasto en 76.512 miles de €.

g) Plantilla y gastos de personal

El desglose del saldo del epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2004 adjunta, es el siguiente:

	Miles de euros
	2004
Sueldos, salarios y asimilados	1.077.767
Cargas sociales	345.556
	1.423.323

El número de empleados del Conjunto consolidable por integración global, medido en términos de plantilla media equivalente, por categoría profesional durante el ejercicio 2004, ha sido el siguiente:

	Número de empleados 2004
Tierra:	
Grupo Superior de Gestores y Técnicos	1.327
Cuerpo General Administrativo	6.661
Otros	10.584
	18.572
Vuelo:	
Pilotos	1.929
Oficiales técnicos de vuelo	70
Tripulantes de cabina de pasajeros	4.422
	6.421
	24.993

h) Otros gastos de explotación

La composición de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2004 adjunta, es la siguiente:

	Miles de euros
	2004
Gastos comerciales	342.499
Alquiler flota aérea (Nota 6):	
Dry lease (a)	348.017
Wet lease (a)	15.525
Carga	15.317
Otros	5.545
Servicios de tráfico aéreo	359.039
Gastos de escala	41.162
Gastos de incidencias	15.610
Tasas de navegación	270.533
Mantenimiento de flota aérea (b)	117.163
Otro mantenimiento	35.983
Gastos sistema de reservas	130.347
Servicios a bordo	68.967
Otros alquileres (c)	78.348
Otros (d)	268.182
	2.142.237

(a) El gasto por alquiler de la flota ha ascendido en el ejercicio 2004 a 319.926 miles de €. Las operaciones por coberturas de tipo de interés y de tipo de cambio relacionadas han dado lugar a un incremento de este gasto por importe de 43.616 miles de €.

(b) Incluye los gastos de mantenimiento subcontratados y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones.

(c) Incluye los gastos de alquiler de bodegas que ascienden a 3.950 miles de €.

(d) Los honorarios relativos a servicios de auditoría de cuentas prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades del Grupo por el auditor principal, así como por otras entidades vinculadas al mismo durante el ejercicio 2004 han ascendido a 407 miles de €.

Por otra parte, los honorarios relativos a otros servicios profesionales prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y a las sociedades del Grupo por el auditor principal y por otras entidades vinculadas al mismo ascendieron en el ejercicio 2004 a 230 miles de €.

i) Gastos extraordinarios

La composición del saldo del epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2004 adjunta, es la siguiente:

	Miles de euros
Dotaciones por ampliación del Expediente de Regulación de Empleo (Nota 15)	105.752
Provisiones flota (Nota 8)	16.099
Dotaciones a la provisión para responsabilidades (Nota 15)	44.232
Otros gastos extraordinarios	5.657
	171.740

21. APORTACIÓN DE LAS SOCIEDADES DEL GRUPO Y ASOCIADAS A LOS RESULTADOS CONSOLIDADOS

La aportación de las sociedades del Grupo y asociadas a los resultados consolidados del ejercicio 2004 es la siguiente:

Sociedad	Beneficio/(Pérdida) 2004
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	168.063
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	616
Campos Velázquez, S.A.	13
Cargosur, S.A.	74
VIVA, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	919
Sistemas Automatizados	
Agencias de Viaje, S.A.	3.578
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	34
Iberia Tecnología, S.A.	55
Consultores Hansa, S.A	2
Binter Finance, B.V.	5
Amadeus Group	43.842
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	678
Handling Guinea Ecuatorial, S.A. (HANGESA)	549
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A.(ELCA)	96
Empresa Hispanocubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S.A.	324
Sociedad Conjunta para la Emisión y gestión de Medios de Pago EFC, S.A. (IBERIA-CARDS)	1.091
Iber-América Aerospace LLC	110
Opodo, Ltd	(1.521)
Serpista, S.A.	(60)
Grupo Air Miles	(66)
Beneficios atribuidos a la Sociedad dominante	218.402

El desglose de los epígrafes "Beneficios atribuidos a socios externos" de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2004 y 2003 adjuntas es el siguiente:

Sociedad	Beneficio/(Pérdida) 2004	Miles de euros
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	205	
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	4	
Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.	1.377	
Beneficios atribuidos a socios externos	1.586	

22. RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

El importe de las remuneraciones devengadas por todos los conceptos en el curso del ejercicio 2004 por los miembros del Consejo de Administración de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. presenta el siguiente detalle:

Retribuciones Consejo	Miles de euros
Asignación fija	660
Compensación económica por asistencia a sesiones	516
Retribuciones en especie	53
Total retribuciones	1.229

Por otra parte, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha incurrido en gastos relacionados con el desempeño de las funciones de sus administradores no ejecutivos por importe de 10 miles de €.

Adicionalmente, la retribución a los Administradores Ejecutivos presenta el siguiente detalle:

Nombre	Actividad	Tipo de Régimen	Sociedad	Cargo/Función
Roger Maynard	Transporte aéreo	Cuenta ajena	British Airways	Director de Alianzas e Inversiones
Lord Garel-Jones	Transporte aéreo Handling	Cuenta ajena	British Airways Citiexpress Acciona	Chairman Consejero
Pablo Isla	Distribución y logística	Cuenta ajena	Logista	Presidente

Administradores Ejecutivos	Miles de euros
Retribuciones fijas	1.002
Retribuciones variables	576
Retribuciones en especie	98

El importe correspondiente a Seguridad Social, seguros y otros gastos registrados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. derivados de las actividades desarrolladas por los Administradores Ejecutivos ha ascendido a 464 miles de €.

Durante el ejercicio 2004 no se ha concedido anticipo o crédito a los miembros del Consejo de Administración de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.

23. DETALLE DE PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES CON ACTIVIDADES SIMILARES Y REALIZACIÓN POR CUENTA PROPIA O AJENA DE ACTIVIDADES SIMILARES POR PARTE DE ADMINISTRADORES

De conformidad con lo establecido en el artículo 127 ter. 4 de la Ley de Sociedades Anónimas, introducido por la Ley 26/2003, de 17 de julio, por la que se modifica la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, y el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, con el fin de reforzar la transparencia de las sociedades anónimas cotizadas, se indica a continuación la realización por cuenta propia o ajena, de actividades realizadas por los distintos miembros del Consejo de Administración, del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades dependientes:

Asimismo, y de acuerdo con el texto mencionado anteriormente, se indica que los únicos miembros del Consejo de Administración que participan en el capital de sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades dependientes son D. Roger Maynard (4.545 acciones de British Airways) y D. Pablo Isla (100 acciones de Compañía de Distribución Integral Logista, S.A.).

Por último, los miembros del Consejo de Administración (o personas que actúen por su cuenta, no han realizado ni con Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ni con otras sociedades del Grupo IBERIA, operaciones ajenas al tráfico ordinario de las sociedades ni operaciones en condiciones distintas a las habituales del mercado.

24. INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

En el marco de su política ambiental, el Grupo ha continuado desarrollando durante 2004 diversas actividades y proyectos con el fin de garantizar una correcta gestión de sus principales impactos sobre el entorno derivados del conjunto de la actividad de transporte aéreo.

A lo largo del ejercicio 2004, el Grupo ha incurrido en gastos de naturaleza medioambiental por importe de 2.773 miles de €, según el siguiente detalle:

	Miles de euros
Reparaciones, conservación y transportes medioambientales	1.041
Servicios técnicos ambientales	550
Patrocinio, publicaciones y otros gastos medioambientales	124
Gastos de personal asociados a gestión ambiental	869
Tributos medioambientales	189
Total	2.773

Por otra parte, los activos de naturaleza medioambiental, que incluyen depuradoras, almacenes de residuos peligrosos, sistemas de filtros y recarga de gases, infraestructuras para la recirculación de aguas, entre otros, presentan un coste de adquisición de 50.622 miles de € y una amortización acumulada de 20.498 miles de € a 31 de diciembre de 2004.

En lo referente a la flota, el Grupo mantiene una política de renovación de flota, en la que el medio ambiente es un aspecto relevante a tener en cuenta (minimización del impacto acústico y atmosférico). En este sentido, el Grupo continúa incorporando nuevos modelos que reducen el consumo de combustible en torno al 20% frente a aviones de generaciones anteriores. Así, en 2004 se incorporaron tres aviones de la flota A-340/600 para el largo radio y se han retirado dos B-747; los restantes B-747 dejarán de operar a lo largo del ejercicio 2005 y en lo referente al medio radio, se adquirieron tres A-321 y dos A-319, retirando también cuatro B-757.

En cuanto a las operaciones tierra, la certificación del Sistema de Gestión Ambiental ISO 14001:1996 en la actividad de mantenimiento de aeronaves llevada a cabo en las instalaciones de Madrid es la principal novedad del ejercicio.

Por lo que respecta a las posibles contingencias que en materia medioambiental pudieran producirse, la Sociedad considera que éstas se encuentran suficientemente cubiertas con las pólizas de seguro de responsabilidad civil que tiene suscritas, así como con las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada.

25. TRANSICIÓN A LAS NORMAS INTERNACIONALES DE INFORMACIÓN FINANCIERA (NIIF)

De acuerdo con el Reglamento (CE) nº 1606/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo del 19 de julio de 2002, todas las sociedades que se ríjan por el Derecho de un estado miembro de la Unión Europea, y cuyos títulos valores coticen en un mercado regulado de alguno de los Estados que la conforman, deberán presentar sus cuentas consolidadas de los ejercicios que se inicien a partir del 1 de enero de 2005, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) que hayan sido convalidadas por la Unión Europea. Conforme a la aplicación de este Reglamento, el Grupo IBERIA vendrá obligado a presentar sus cuentas consolidadas del ejercicio 2005 de acuerdo con las NIIF convalidadas por la Unión Europea. En nuestro país, la obligación de presentar cuentas anuales consolidadas bajo NIIF aprobadas en Europa ha sido asimismo regulada en la disposición final undécima de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social (BOE de 31 de diciembre).

Conforme a la NIIF 1, Adopción por Primera Vez de las Normas Internacionales de Información Financiera, aprobada por Reglamento (CE) 707/2004 de la Comisión de 6 de abril (DOUE 17 de abril), aunque los primeros estados financieros elaborados conforme a las NIIF serán, en el caso del Grupo, los correspondientes al ejercicio cerrado el 31 de diciembre del ejercicio 2005, será necesario incorporar con fines comparativos las cifras correspondientes al ejercicio anterior 2004, preparadas con arreglo a las mismas bases utilizadas en la determinación de las cifras del ejercicio 2005. Ello requerirá la elaboración de un balance de situación inicial o de apertura a la fecha de transición a los criterios contables NIIF, 1 de enero del ejercicio 2004 en el caso del Grupo IBERIA, preparado asimismo conforme a las normas NIIF en vigor a 31 de diciembre del ejercicio 2005.

Para cumplir la obligación impuesta por el Reglamento (CE) nº 1606/2002 y lo dispuesto en la Ley 62/2003, el Grupo ha establecido un plan de transición a las NIIF que incluye, entre otros, los siguientes aspectos:

- Análisis de las diferencias entre los criterios del Plan General de Contabilidad en vigor en España y los de las NIIF, así como los efectos que dichas diferencias pudieran tener en la determinación de las estimaciones necesarias en la elaboración de los estados financieros.
- Selección de criterios a aplicar en aquellos casos o materias en que existen posibles tratamientos alternativos permitidos en las NIIF.
- Evaluación y determinación de las oportunas modificaciones o adaptaciones en los procedimientos y sistemas operativos utilizados para suministrar la información necesaria para elaborar los estados financieros.
- Evaluación y determinación de los cambios necesarios en la planificación y organización del proceso de compilación de información, conversión y consolidación de la información de sociedades del grupo y asociadas.
- Preparación de los estados financieros consolidados de apertura, a la fecha de transición, conforme a las NIIF.

Actualmente, el plan mencionado anteriormente se encuentra en fase de ejecución; a lo largo del ejercicio 2005 se concluirá de forma definitiva, sin que sea posible estimar de forma íntegra, fiable y con toda la información relevante los potenciales impactos de la transición, habida cuenta de que:

- Debido a lo exigido por la NIIF 1, la determinación final de estos posibles impactos queda sujeta a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) e interpretaciones (IFRIC) de las mismas, que se encuentren finalmente en vigor a la fecha de cierre de las primeras cuentas consolidadas que el grupo preparará conforme a la citada normativa, 31 de diciembre del ejercicio 2005 en el caso del Grupo.
- Por último, existen decisiones en relación con la selección de criterios a aplicar en aquellas situaciones en las que existen posibles tratamientos alternativos permitidos en las NIIF, que todavía no han sido definitivamente adoptadas por la Entidad.



Informe de Gestión Consolidado

PRINCIPALES PARÁMETROS

GRUPO IBERIA	2004	2003 (5)	% s/a.a.
Resultados (millones de euros)			
Ingresos de explotación	4.805,4	4.619,3	4,0
BAIIAR (EBITDAR)	766,9	700,7	9,4
Resultados de explotación	203,3	160,7	26,5
Resultados antes de impuestos	283,2	201,7	40,4
Resultados consolidados del ejercicio	220,0	145,9	50,8
Resultados netos atribuidos a la Sociedad (RNDI)	218,4	143,6	52,1
Resultados netos por acción (cént. de euros) (1)	23,30	15,62	49,2
Dividendos por acción (cént. de euros) (1)	5,0	3,0	66,7
Tráfico de pasajeros: producción e ingresos			
AKO (millones)	61.058	56.145	8,8
PKT (millones)	45.924	42.100	9,1
Coeficiente de ocupación (%)	75,2	75,0	0,2 p.
Ingresos de pasaje (millones de euros)	3.432,1	3.356,8	2,2
Ingreso medio por PKT (cént. de euros)	7,47	7,97	(6,3)
Magnitudes y ratios financieros			
Fondos propios (millones de euros)	1.645,8	1.432,8	14,9
Endeudamiento neto de balance (millones de euros) (2)	(1.162,3)	(938,5)	23,8
Margen EBITDAR (%)	16,0	15,2	0,8 p.
Margen Resultados Explotación (%)	4,2	3,5	0,7 p.
Margen Resultados Consolidados (%)	4,6	3,2	1,4 p.
ROE (%) (3)	13,3	10,1	3,2 p.
Recursos			
Plantilla media equivalente (4)	24.993	24.748	1,0
Flota operativa a 31 de diciembre	154	149	3,4
Utilización de la flota propia (H.B. por avión y día)	9,10	8,78	3,6

(1) Número de acciones a 31 de diciembre: 937.467.468 en 2004; 919.016.894 en 2003.

(2) Importe en negativo significa disponibilidades líquidas superiores a la deuda remunerada (sin incluir los intereses del arrendamiento financiero).

(3) Rentabilidad sobre Recursos Propios: Resultados consolidados / (Fondos propios + Socios externos).

(4) Incluye a los empleados de IBERIA, CACESA, ALAER, SAVIA y BINTER FINANCE.

(5) Datos históricos (conforme al perímetro de consolidación a 31 de diciembre de 2003).

1. HECHOS RELEVANTES

IBERIA registró unos beneficios consolidados de 220 millones de € en el ejercicio 2004, superando en un 50,8% los beneficios del año anterior. El margen de EBITDAR se situó en el 16%, mejorando en 0,8 puntos al del año anterior.

En paralelo con las exigentes actuaciones de reducción de costes, la compañía continuó desarrollando acciones orientadas a la mejora del servicio al cliente, destacando la inversión de recursos en el plan de renovación de la flota de IBERIA, y en el nuevo diseño de la clase Business Plus en el largo radio. Además, su incorporación al índice Dow Jones Stoxx de sostenibilidad en el año 2004 es un reconocimiento de su destacado compromiso social, económico y medioambiental.

A nivel mundial, el sector del transporte aéreo registró un crecimiento generalizado del tráfico durante 2004, que fue especialmente elevado en el caso de las compañías de Medio y Lejano Oriente. Según datos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) en vuelos regulares en todo el mundo aumentó un 14% con relación al ejercicio anterior; si bien, una parte de este crecimiento se explica por la recuperación de la demanda después de la caída sufrida en 2003 a causa de la guerra de Irak y el SARS. El incremento del tráfico de las compañías europeas de red fue algo menor, un 9% respecto a 2003 según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), debido al reducido crecimiento de las principales economías europeas y a la fuerte competencia que plantearon las compañías norteamericanas, asiáticas y, sobre todo, los operadores de bajo coste europeos.

A pesar del crecimiento de la demanda, el sector aéreo –en su conjunto– registró una pérdida global en torno a los 4.800 millones de dólares en el año 2004, según las últimas estimaciones de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA). El motivo fundamental de estas nuevas pérdidas del sector fue la escalada del precio del petróleo, que no pudo ser contrarrestada por una reducción del 2,5% en el agregado del resto de los costes unitarios, excluyendo los relativos al combustible. Además,

como en los últimos años, se ha registrado una disminución generalizada de los ingresos medios por pasajero, debido a la fuerte competencia.

En este difícil entorno, los importantes avances realizados durante 2004 en la implantación de las medidas contempladas en el Plan Director 2003/05, permitieron que el beneficio después de impuestos de la compañía IBERIA mejorase en un 75% con relación al ejercicio 2003, situándose en 185,1 millones de €.

En 2004, IBERIA volvió a incrementar su producción de forma notable, tras el necesario paréntesis de los dos años anteriores por la crisis del sector aéreo. Así, el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO) aumentó en un 8,8% respecto al año anterior, situándose por encima de los 61.000 millones, lo que también supone superar la cifra récord del año 2001. El incremento del tráfico, en términos de PKT, alcanzó el 9,1% con relación a 2003 (en línea con el conjunto de la AEA), de modo que el coeficiente de ocupación de pasaje alcanzó el 75,2%, mejorando ligeramente el ya elevado nivel del año anterior. La compañía transportó cerca de 26,7 millones de pasajeros durante 2004.

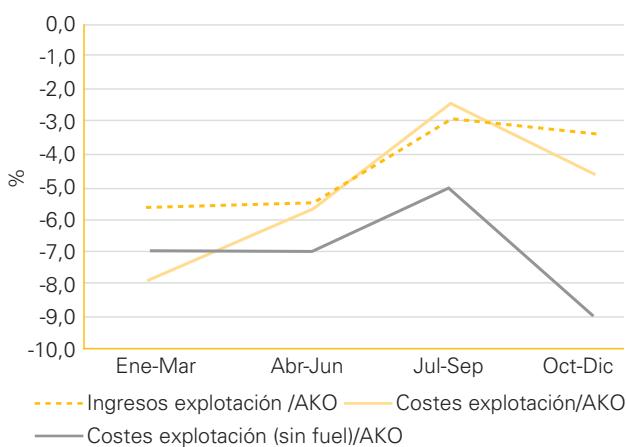
El Grupo IBERIA incrementó sus ingresos de explotación en un 4,0% respecto a 2003. El aumento de ingresos generado por el notable crecimiento del tráfico y el buen comportamiento de los negocios de handling y mantenimiento fue parcialmente compensado por la reducción del ingreso medio, tanto en pasaje como en carga. En particular, el ingreso medio por PKT disminuyó en un 6,3% respecto a 2003, debido a la fuerte competencia existente en el sector, especialmente en Europa, y a la depreciación del dólar frente al euro.

El fuerte incremento en el precio del queroseno de aviación, que llegó a alcanzar récords históricos en el último trimestre de 2004, fue la causa principal de un aumento del 17,4% en los gastos de combustible de la compañía, a pesar de que una parte significativa del impacto fue amortiguada por la política de coberturas y por la depreciación del dólar, que también fue beneficiosa en otros costes. No obstante, el aumento de los gastos de explotación quedó limitado a un 3,2% respecto al año anterior, gracias fundamentalmente a la implantación de las medidas diseñadas en

el Plan Director, entre las que destacan, por su mayor contribución al resultado, el nuevo modelo de distribución en España y el rediseño del servicio a bordo.

IBERIA logró disminuir el coste de explotación unitario (por AKO) en un 5,1% con relación a 2003, superando la reducción registrada en el ingreso de explotación unitario, que fue del 4,3%. El coste de explotación unitario, excluido el combustible, descendió un 7,0% respecto al año anterior, teniendo una evolución positiva a lo largo del ejercicio, gracias a la progresiva implantación de las medidas del Plan Director. En el siguiente gráfico se observa que la mayor reducción del coste unitario, excluido el combustible, se alcanza en el último trimestre (un 9,0%); además, en el segundo semestre de 2004, la compañía logró estrechar la diferencia interanual en el ingreso de explotación unitario, mejorando frente a la caída registrada en la primera mitad del ejercicio.

Variación trimestral 2004/2003
Ingresos y costes unitarios de IBERIA



En suma, en el ejercicio 2004 el beneficio de explotación del Grupo IBERIA ascendió a 203,3 millones de €, mejorando en un 26,5% con relación al resultado de 2003, continuando asimismo con el afianzamiento de su sólida posición financiera. A 31 de diciembre de 2004 sus fondos propios superan en

casi un 15% a los del cierre anterior; y el endeudamiento neto de balance continúa siendo negativo, superando el saldo disponible a la deuda remunerada (sin incluir los intereses del arrendamiento financiero) en más de 1.162 millones de €, mejorando cerca de un 24% con relación al saldo del ejercicio 2003.

Gestión de riesgos

IBERIA continúa desarrollando un programa de gestión global de sus Riesgos no Operativos, con el fin de limitar el potencial impacto de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio del combustible de aviación en los resultados de la compañía.

El año 2004 se ha caracterizado por un fuerte aumento de los precios del petróleo, habiendo alcanzado, en varias ocasiones, los máximos históricos tanto del precio del crudo como de sus productos refinados, como es el caso del queroseno de aviación.

Así, se comenzó el año con precios en el entorno de los 30 dólares por barril (\$/bbl), para ir subiendo, sobre todo a partir del mes de mayo, hasta valores superiores, en algún momento a 45 \$/bbl en el mes de agosto y llegar hasta al máximo histórico, superior a 52 \$/bbl, alcanzado en el mes de octubre. Desde entonces, los precios corrigieron hasta llegar a fin de año al entorno de los 40 \$/bbl.

En este entorno de precios históricamente altos, la política de cobertura de precios de IBERIA ha sido especialmente efectiva y ha ayudado a amortiguar, de manera muy notable, el impacto de la subida del precio del queroseno. En el acumulado de los doce meses de 2004, las coberturas de combustible realizadas por IBERIA permitieron aminorar el gasto de combustible en cerca de 81 millones de €.

IBERIA estuvo cubierta en un 60% la primera parte del año y en un 80% en la segunda parte del año a niveles muy inferiores a los de mercado. Esta cobertura, junto con un tipo de cambio favorable, ha permitido que el impacto en el gasto de combustible se haya visto reducido de forma muy importante y que se haya conseguido mantener un coste unitario de combustible por AKO de entre los más bajos de las líneas aéreas europeas.

Cumplimiento del Plan Director

El objetivo del Plan Director 2003/05 es reducir los costes operativos y aumentar la utilización de los recursos, dotando de instrumentos de flexibilidad a la compañía, para hacer frente a una creciente competencia en los mercados. IBERIA realizó una revisión del mencionado Plan, que había sido elaborado en 2002, en el primer semestre de 2003, con la finalidad de potenciar sus líneas estratégicas y anticipar la puesta en marcha de algunas iniciativas. Durante el año 2004 se avanzó de forma significativa en la implantación de las medidas más relevantes del Plan Director.

El 1 de enero de 2004 entró en vigor el "Nuevo Modelo de Retribución a las Agencias de Viaje en España", que contempla una reducción escalonada de la comisión básica que IBERIA paga a las agencias en España, hasta situarse en el 1% a partir de julio de 2005. Así, la comisión básica que IBERIA pagó durante 2004 fue del 3% en el primer semestre y del 2% en el segundo, frente a una comisión del 6,5% correspondiente al ejercicio 2003. El ahorro de gastos comerciales que supuso la aplicación del Nuevo Modelo en España significó haber alcanzado ya más de dos terceras partes del ahorro previsto en el Plan Director por esta medida para el año 2005.

El modelo de comisiones reducidas se ha extendido en el extranjero, de modo que IBERIA, a lo largo de 2004, también pudo disminuir la comisión básica a agencias en varios países: Reino Unido e Irlanda, Italia, Alemania, Portugal y países de Centroamérica, entre otros. Asimismo, a partir de septiembre de 2004 entró en vigor un nuevo acuerdo interlínea entre las compañías integradas en oneworld, que reduce las comisiones sobre ventas realizadas por los miembros de esta alianza. Adicionalmente, continuó el crecimiento de las ventas a través de los nuevos canales de IBERIA (Iberia.com y Serviberia).

Con todo ello, en el ejercicio 2004 la relación de gastos comerciales netos (incluida la publicidad y deducidos los ingresos por comisiones) sobre los ingresos de tráfico de IBERIA disminuyó en 2,5 puntos porcentuales, situándose en el 5,8%.

Otra de las iniciativas importantes del Plan Director es el cambio en el modelo de servicio a

bordo en los vuelos de corto y medio radio. A partir del 1 de marzo de 2004 se puso en marcha un nuevo servicio de pago "a la carta" en la clase turista de todos los vuelos domésticos y del sector de medio radio internacional que no tengan una duración superior a las tres horas (en el caso de los enlaces a Canarias, la fecha de implantación fue el 1 de junio).

El nuevo modelo de servicio a bordo en clase turista ha permitido una importante reducción de los gastos de comidas, artículos de mayordomía y handling de mayordomía, además de una simplificación del servicio y la correspondiente reducción en la dotación de tripulantes de cabina de pasajeros.

Durante el ejercicio 2004, IBERIA desarrolló diversas medidas para aumentar la utilización de los activos, otra de las líneas estratégicas del Plan Director. En la flota de largo radio se incrementó el número de horas bloque por avión y día en un 7,3% respecto a 2003, y se aceleró el proceso de sustitución de los Boeing B-747. En la flota de corto y medio radio, la utilización –medida en horas bloque– se incrementó en un 2,5%; y, además, se iniciaron los trabajos para aumentar el número de asientos por avión, manteniendo la distancia entre ellos, en los modelos A-320 (un 8% más de asientos respecto a la configuración anterior), A-321 (un 4,3%), A-319 (un 4,8%) y MD-87 (un 6,4%). A finales de 2004, un total de 50 aeronaves ya habían sido densificadas; y los trabajos continuarán durante el primer semestre del año 2005, aprovechando el calendario de revisiones de mantenimiento, hasta completar la optimización de asientos en todos los aviones Airbus que componen la flota de IBERIA.

En referencia al aumento de la productividad del personal, en el año 2004 el número de AKO por empleado superó en un 7,7% al dato del año anterior, con un incremento de sólo el 1% en la plantilla media equivalente de IBERIA, que se debió fundamentalmente a la contratación de personal en el área de handling para hacer frente al aumento de la actividad para terceros. Si excluimos el personal de handling, el incremento de la productividad del personal de tierra fue del 11,8% respecto a 2003.

La compañía ha comenzado a negociar los nuevos Convenios Colectivos de su personal. La Dirección de IBERIA considera que la mejora de la

productividad de su plantilla es un objetivo irrenunciable y prioritario para los próximos años.

El Plan Director 2003/05 contempla distintas actuaciones en otras áreas, con la finalidad de alcanzar ahorros adicionales de entre 110 y 120 millones de € en el año 2005. Durante 2004 destacó la reducción en los gastos de seguros, un 28% respecto al año anterior. Igualmente, se realizaron importantes avances en el área de mantenimiento, gracias a los acuerdos alcanzados sobre flexibilidad laboral, aumento de la productividad y nuevos procedimientos para el despacho de aviones.

El objetivo del Plan Director es lograr que el coste de explotación unitario del año 2005 sea entre un 10% y un 12% inferior al del año 2002, si bien dicha disminución se calculó de acuerdo con un precio del petróleo a 24,5 dólares por barril. El coste unitario de IBERIA en el ejercicio 2004 se situó en 7,46 céntimos de € por AKO, lo que supone haber alcanzado una reducción del 6,2% con relación al ejercicio 2002, o un 8,1% si excluimos el gasto de combustible en ambos períodos.

Mejora de la calidad

Los dos objetivos prioritarios establecidos en el Plan Director 2003/05 son mantener una adecuada rentabilidad y mejorar la calidad. Este último compromiso se ha materializado en el desarrollo de un Plan de Mejora Global de la Calidad del Servicio, cuyas actuaciones se enfocan a dos aspectos fundamentales: la atención al cliente y la puntualidad.

El año 2004 fue clave en la implantación y puesta en funcionamiento de la filosofía CRM (Customer Relationship Management) en IBERIA. El principal logro del proyecto CRM es que proporciona en tiempo real los medios y la información necesaria a los empleados de IBERIA para que puedan reconocer el valor de cada cliente en todos los puntos de contacto con la compañía, lo que permite mejorar el servicio prestado, teniendo un impacto positivo en la rentabilidad. La puesta en explotación del CRM fue complementada con un plan de formación dirigido a casi 9.000 trabajadores de la compañía que tienen relación directa con los clientes.

Con la finalidad de mejorar la atención al cliente, IBERIA puso en marcha otras iniciativas: la gestión centralizada de todas las comunicaciones de los clientes, a través del Centro de Atención al Cliente; incorporación de nuevas funcionalidades y servicios en la página comercial de la compañía en Internet (Iberia.com), y en el centro de información telefónica (Serviberia); extensión del uso del billete electrónico a nuevos destinos, así como en los itinerarios que combinan vuelos de IBERIA y de otras compañías de la alianza oneworld; o máquinas de autofacturación en los aeropuertos.

De forma particular, el Grupo IBERIA continúa potenciando la relación con sus clientes de "alto valor". Así, IBERIA ha lanzado la nueva clase Business Plus en las rutas intercontinentales, en la que va a invertir más de 100 millones de € para mejorar de modo significativo todos los elementos que conforman el servicio a bordo. La compañía también ha mejorado el servicio en la clase Business del sector de medio radio internacional: a partir de marzo de 2004 se mejoró el servicio gastronómico (que continúa siendo gratuito y de reconocida calidad); y desde finales de año se dejó de comercializar el asiento central de cada fila, para ofrecer más comodidad y espacio a los clientes.

Por otra parte, IBERIA incorporó nuevas compañías al programa de fidelización Iberia Plus, que a finales de 2004 contaba con más de dos millones veintiséis mil titulares, lo que supone un incremento superior al 20% con relación al año anterior.

La puntualidad de los vuelos es uno de los factores que más incide en el grado de satisfacción del cliente. Por ello, a principios de 2003 IBERIA creó el Comité de Puntualidad, en el que están representadas todas las áreas involucradas en la operación, para prevenir los retrasos, identificar sus causas y emprender las acciones necesarias para su corrección. Durante el año 2004, dicho Comité ha seguido realizando un seguimiento constante del cumplimiento del programa de acuerdo al horario previsto. En paralelo, se puso en marcha un Plan Integral de Mejora de la Puntualidad, que contempla la realización de más de cuarenta proyectos, que han supuesto la revisión de todos los procedimientos y elementos que pueden incidir en el objetivo común de mejorar la pun-

tualidad. Gracias a estas acciones, la puntualidad de la compañía en 2004 (un 82,2%) se mantuvo en niveles altos.

El compromiso del Grupo IBERIA con el objetivo de mejora de la calidad está orientado a todas sus actividades y para favorecer su consecución se han implantado sistemas de gestión de Calidad ISO 9001:2000 en diversas áreas de la compañía, concretamente en Carga, Sistemas, Material, Operaciones, así como en Aeropuertos (handling de pasajeros y rampa) donde existe un sistema integrado de calidad y medio ambiente, con certificaciones ISO 9001 e ISO 14001. A lo largo de 2004, estas áreas superaron las auditorías internas y externas necesarias para mantener las correspondientes certificaciones. Además, la compañía ha continuado trabajando para completar la certificación de todas sus actividades clave.

Racionalización de la red de vuelos

Uno de los hechos más importantes del año 2004 fue el cierre del centro de distribución de tráfico de Miami, que había sido utilizado por IBERIA en virtud de los acuerdos de Quinta Libertad suscritos entre España y Estados Unidos.

Hasta el pasado mes de septiembre, IBERIA operaba dos vuelos diarios en la ruta trasatlántica Madrid-Miami con aviones de fuselaje ancho. En Miami tenía basados cuatro aviones más pequeños (Airbus A-319) con sus respectivas tripulaciones, que realizaban la distribución del tráfico a distintos países de Centroamérica, y recogían el aporte de tráfico desde los mismos.

Los estrictos controles de seguridad instaurados en los aeropuertos estadounidenses a raíz de los atentados del 11 de septiembre, así como la exigencia de visados para entrar en los Estados Unidos, como destino o en tránsito, y el coste de los mismos, habían deteriorado de forma significativa la percepción del producto por parte de los clientes, especialmente de los procedentes de los países centroamericanos. Esta situación fue la causa primordial de la clausura del *hub* de Miami. Además, la compañía entendió que ya había suficiente demanda para incrementar el número de enlaces directos entre Europa y Centroamérica, siendo compatible la decisión con la

apuesta estratégica de IBERIA por estos mercados, y con su firme compromiso con la calidad.

A partir del 1 de octubre de 2004, IBERIA comenzó a realizar vuelos directos desde Madrid a Guatemala, San José de Costa Rica y Panamá con aviones A-340, en sustitución de los vuelos en conexión vía Miami que operaba con la flota A-319; y los enlaces con otros destinos centroamericanos (Cancún, Managua, San Pedro Sula y San Salvador) empezaron a ser operados por compañías de la región (Mexicana de Aviación y TACA), con las que IBERIA ha establecido acuerdos de código compartido. La compañía española mantiene un vuelo directo diario en la ruta entre Madrid y Miami, desde donde sus clientes también pueden enlazar con otros destinos de Norteamérica conectando con los vuelos de American Airlines.

Esta reestructuración mejora el servicio al cliente, ofrece vuelos directos a tres de las principales ciudades de Centroamérica, y más fáciles y numerosas conexiones al resto de los destinos, mejorando sensiblemente las alternativas que existían anteriormente en el mercado. Además, permite optimizar los resultados de IBERIA en la región.

En referencia al sector de medio radio, IBERIA incrementó en un 45% su oferta en las rutas de África y Oriente Medio, que todavía es un mercado minoritario para la compañía, con el objetivo de diversificar la producción y crecer en mercados menos maduros que los europeos.

A lo largo del ejercicio 2004, con el objetivo de mejorar la rentabilidad de la red, IBERIA también redistribuyó su oferta doméstica, aumentando gradualmente la capacidad en los vuelos de la Península, a la vez que se reducía el crecimiento en los enlaces con las Islas Canarias, donde los competidores habían generado una creciente sobrecapacidad.

A finales de 2004, la red comercial de IBERIA, incluyendo los vuelos operados por su franquiciada Air Nostrum, cubría un total de 98 destinos distribuidos en 38 países.

Acuerdo con British Airways

En diciembre de 2004, IBERIA y British Airways firmaron un acuerdo para desarrollar conjuntamente

sus rutas entre Londres Heathrow, Madrid y Barcelona. El acuerdo contempla la explotación conjunta de estas rutas troncales, compartiendo beneficios, a partir del 1 de enero de 2005.

El acuerdo está amparado por la exención antimonopolio que había otorgado previamente la Comisión Europea a la alianza entre ambas compañías, que les permite llevar a cabo planes de desarrollo conjunto de red, coordinación de capacidades y precios, ventas y cuentas de explotación conjunta.

Los clientes de ambas compañías disfrutarán de más posibilidades de elección y mayor flexibilidad en cuanto a horarios y servicios. Asimismo, se beneficiarán de mejores conexiones en dichos aeropuertos, que les facilitarán el acceso a más destinos. IBERIA y British Airways, que también son socios en la alianza aérea **oneworld**, esperan obtener una racionalización en sus servicios y costes. El acuerdo supone un paso adelante en el fortalecimiento de la relación entre ambas compañías, que seguirán estudiando nuevas vías de cooperación que les permita enfrentar los retos de forma más efectiva en el futuro.

Adicionalmente, IBERIA y British Airways han ampliado sus acuerdos de código compartido, que contemplaban un total de 65 rutas distintas (incluidas las operadas por sus franquicias) a finales de 2004.

Otros acuerdos comerciales

IBERIA tiene acuerdos de código compartido con otros socios de la alianza aérea **oneworld**: American Airlines, Lan Chile, Finnair y, desde el mes de julio de 2004, Cathay Pacific Airways. Este nuevo acuerdo contempla las rutas que conectan Hong Kong con Madrid y Barcelona vía Amsterdam y Londres Heathrow.

Además, IBERIA mantiene *Frequent Flyer Agreements* (acuerdos sobre viajeros frecuentes) con la totalidad de las compañías que integran **oneworld**.

Los clientes de IBERIA también pueden beneficiarse de los acuerdos comerciales alcanzados con algunas compañías aéreas que no pertenecen a **oneworld**. Así, IBERIA y Mexicana de Aviación firmaron un acuerdo de códigos compartidos y otro sobre viajeros frecuentes en enero de 2004, que han sido operativos desde el 15 de abril de 2004. Mediante

estos acuerdos, se amplían los destinos de ambas compañías y los pasajeros miembros de los respectivos programas de fidelización podrán obtener y redimir puntos en los servicios operados por cualquiera de las dos compañías. Por otro lado, estos acuerdos han contribuido a reforzar la posición de IBERIA en el tráfico entre Europa y América Central.

Según ese acuerdo de códigos compartidos, los enlaces entre México D.F. y Monterrey, Guadalajara, Puerto Vallarta, Veracruz, Cancún y Acapulco operados por Mexicana son comercializados con código de IBERIA. Desde octubre de 2004 Mexicana también opera con código de IBERIA la ruta entre Miami y Cancún. En reciprocidad, diez rutas operadas por IBERIA (enlaces entre los aeropuertos de Madrid y Barcelona, Bilbao, Oviedo, Sevilla, Valencia, Vigo, París, Milán, Roma y México, D.F.) incorporan el código de Mexicana.

IBERIA y TACA (Transportes Aéreos de Centroamérica) firmaron en agosto de 2004 un relevante acuerdo de códigos compartidos y distribución de tráfico. El acuerdo, que entró en vigor el 1 de octubre, permite a la compañía española distribuir y captar tráfico de distintos destinos de América Central a los que no vuela directamente, que son enlazados por vuelos operados por la compañía centroamericana, con una oferta de asientos adecuada en estos destinos.

En concreto, IBERIA opera tres vuelos directos a la región, que llegan diariamente a San José de Costa Rica, y tres veces por semana a Guatemala y Panamá. Desde San José y Guatemala los viajeros podrán conectar con los vuelos de TACA, comercializados con código de IBERIA, para viajar hacia las ciudades de Managua (Nicaragua), San Pedro Sula (Honduras) y San Salvador (El Salvador). Además, el acuerdo también contempla los vuelos que enlazan esos destinos centroamericanos con Miami y La Habana. Así, este nuevo programa multiplica las conexiones y ofrece a los clientes de IBERIA la posibilidad de viajar entre Europa y las principales ciudades de América Central todos los días de la semana.

En el año 2004, IBERIA firmó nuevos acuerdos de código compartido con otras compañías y amplió el número de destinos en otros existentes. Cabe destacar el acuerdo iniciado en el mes de septiembre con

la compañía colombiana Avianca; y la importante ampliación de rutas, también desde el mes de septiembre, del acuerdo existente con Royal Air Maroc.

Durante 2004, IBERIA y la compañía aérea regional Air Nostrum continuaron desarrollando el acuerdo de franquicia que les ha unido comercialmente desde 1997. Iberia Regional Air Nostrum siguió ampliando su oferta europea, aumentando frecuencias y abriendo nuevas rutas, tales como los enlaces de Oviedo con Bruselas y París, los de Vigo y Valladolid con París, o las rutas Mallorca-Niza y Madrid-Manchester. En el mercado doméstico también se incorporaron nuevas rutas: Barcelona-Albacete, Barcelona-Badajoz, Albacete-Mallorca, Málaga-Oviedo, Vigo-Sevilla, Oviedo-Sevilla y Málaga-Santiago de Compostela. En octubre de 2004, la Asociación de Aerolíneas Regionales Europeas (ERA) concedió a la compañía Air Nostrum la Palma de Oro, importante distinción que reconoce la capacidad para mantener un nivel de excelencia sostenido en el tiempo.

Nuevas tecnologías

El Grupo IBERIA continúa aplicando las nuevas tecnologías a su negocio con el fin de mejorar el servicio y reducir los costes.

Así, IBERIA siguió fomentando el uso del billete electrónico o "ciberticket", una iniciativa orientada a ofrecer una mayor comodidad a los clientes. Es una modalidad de billete cuyos cupones de vuelo constituyen un registro electrónico residente en una base de datos, que sustituye al clásico billete de papel. Al no ser necesario llevar físicamente el billete, la reserva y emisión se pueden realizar simultáneamente a través de una llamada telefónica, ofrece la posibilidad de cambiar el billete sin desplazarse y elimina el riesgo de pérdida. El ciberticket es la modalidad utilizada mayoritariamente por los clientes en Iberia.com y Serviberia.

A lo largo de 2004, la compañía incorporó nuevos destinos internacionales donde es posible utilizar el billete electrónico (Montevideo, Dublín, Tel Aviv y Zurich, entre otros), de modo que a finales de año era posible su uso en todas las rutas domésticas (excepto el Puente Aéreo) así como en los vuelos de IBERIA

desde cualquier punto de España a destinos de treinta y cuatro países. En el ejercicio 2004 fueron emitidos más de cinco millones ochocientos mil billetes electrónicos, superando en un 72% a la cifra del año anterior, y ya representan un 36,3% del total de billetes emitidos. En las ventas con origen en España del año 2004, los "cibertickets" representaron el 40% del total de los billetes emitidos.

Lograr un aprovechamiento óptimo del uso de Internet es otra de las líneas estratégicas seguidas de forma permanente por el Grupo IBERIA.

A través de Iberia.com, la página web de la compañía, el cliente puede obtener información sobre vuelos, tarifas y plazas libres; efectuar su propia reserva y adquisición del billete, y solicitar, si así lo decide, el billete electrónico. Durante el año 2004, la compañía continuó incorporando nuevas funcionalidades a la página web, complementando su oferta de vuelos con la comercialización de productos no aéreos (plazas hoteleras, seguros de viaje, alquiler de coches) mediante acuerdos de marketing. En 2004, la cifra de ventas de billetes en Iberia.com ascendió a 206,5 millones de €, casi un 32% más que en 2003.

A través de Iberia.com se puede acceder a la página web corporativa de IBERIA, que lanzó una nueva versión en 2004, con el fin de ofrecer más transparencia en todo lo que concierne a la empresa. La nueva web corporativa ofrece una amplia información del Grupo IBERIA (principales cifras, historia, flota...), un apartado sobre el compromiso social de la empresa, y otro dedicado al Empleo; así como las últimas noticias de prensa relacionadas con la aerolínea; también incluye el acceso a una página específica para los inversores y accionistas, que ha sido igualmente renovada. La nueva versión aporta más información, dispuesta de una forma clara y organizada, con un atractivo diseño que facilita la navegación a los usuarios.

Otros ejemplos de aprovechamiento de las nuevas tecnologías son las máquinas de autofacturación para los clientes que viajan sin equipaje; el sistema de facturación y control del Puente Aéreo, en el que el cliente obtiene el billete y la tarjeta de embarque en un mismo documento y de forma inmediata; los servicios de comunicación aire-tierra por satélite; o el sistema de información a través de mensajes cortos a móviles.

Renovación de flota

El Grupo IBERIA ha continuado desarrollando el Plan de Renovación de Flota, que permite disponer de una flota más moderna y homogénea, que mejora la calidad del servicio a los clientes y tiene menores costes operativos, siendo más silenciosa y menos contaminante.

En enero de 2003, el Consejo de Administración de la compañía aprobó la sustitución de la flota Boeing B-747 por nuevos aviones A-340/600. Este modelo, con cuatro reactores y un alcance de vuelo de 13.900 kilómetros, es la versión más larga de la familia A-340, disponiendo de 342 asientos en su actual configuración, frente a los 249 asientos de la versión A-340/300, de la que IBERIA tiene 18 unidades.

A 31 de diciembre de 2004, el Grupo IBERIA ya operaba seis aviones A-340/600, habiéndose incorporado tres de ellos durante el último trimestre. Cuando en 2005 se complete la retirada de los aviones B-747, después de haber acelerado el proceso, IBERIA tendrá un único tipo de flota de largo radio, el Airbus A-340, lo que facilitará aumentar la utilización de los aviones y la productividad de las tripulaciones. De acuerdo a los contratos firmados con International Lease Finance Corporation (ILFC) y Airbus, la compañía tiene previsto recibir otros cuatro A-340/600 a lo largo de 2005 (uno de ellos se incorporó el 27 de enero) y tres más en 2006.

Desde junio de 2003, IBERIA opera únicamente con tres tipos de flota (familia A-320, MD-87/88 y B-757) en el corto y medio radio, frente a los siete existentes antes de iniciarse el Plan de Renovación en 1998. A finales de 2004, el Grupo IBERIA operaba un total de 125 aviones en el corto y medio radio, de los que 74 pertenecían a la familia Airbus A-320. Durante el pasado año se incorporaron a esta flota nueve aviones nuevos: cuatro A-320, tres A-321 y dos A-319.

IBERIA ha iniciado las negociaciones con los fabricantes Boeing y Airbus para llegar a un acuerdo que le permita realizar una amplia renovación de su flota de corto y medio alcance. En los próximos meses se decidirá la incorporación de más de 70 nuevos aviones para sustituir a las flotas Boeing B-757 y McDonnell Douglas MD-87 y MD-88, así como a las unidades más "antiguas" del modelo

Airbus A-320, aquellas que fueron incorporadas a principios de la década de los noventa. Con esta renovación, IBERIA dispondrá de una de las flotas más modernas y eficientes del mercado.

Actuaciones sobre participadas

IBERIA continuó realizando una gestión activa de su cartera, de acuerdo con la estrategia definida en el Plan Director 2003/05, con el objetivo de vender aquellas participaciones en sociedades que no están directamente vinculadas a su negocio principal de transporte aéreo, y que no se consideran estratégicas para el desarrollo del Grupo, o bien de externalizar algunas funciones para mejorar la eficiencia en el empleo de los recursos.

Durante el cuarto trimestre de 2004, IBERIA, Air France y Lufthansa, accionistas de referencia de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (Amadeus GTD) recibieron distintas ofertas de varios inversores financieros interesados en participar en el capital de la compañía multinacional que gestiona uno de los principales sistemas de distribución global de reservas del mundo. Los tres accionistas de referencia de Amadeus GTD llevaron a cabo un proceso de selección, que culminó a principios de enero de 2005 con la decisión de negociar en exclusividad con el consorcio formado por las compañías de capital riesgo 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 € por acción. A partir del 12 de enero, los tres accionistas de referencia iniciaron las negociaciones con BC Partners y Cinven para acordar los términos y condiciones de la OPA.

A 31 de diciembre de 2004, IBERIA tenía el 18,28% de las acciones Clase A de Amadeus GTD. La operación propuesta le permitiría generar plusvalías en el primer semestre de 2005, una vez la OPA fuese aprobada y cerrada, y simultáneamente mantener una participación de referencia en el capital de la nueva sociedad.

Adicionalmente, el Consejo de Administración de IBERIA, en su sesión celebrada el 27 de enero de

2005, ha aprobado iniciar las negociaciones y proceder, en su caso, a la venta del 66% de la filial Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A. (SAVIA) a Amadeus GTD por un importe de 82,5 millones de €, que será ajustado en función de la deuda neta y del fondo de maniobra a la fecha de cierre de la operación, la cual queda sujeta al cumplimiento de los requisitos legales y autorizaciones administrativas pertinentes. IBERIA no considera estratégica su participación en esta filial, mientras que Amadeus GTD, que ya poseía el 34% de SAVIA, ha venido desarrollando la política de adquirir la totalidad del capital de sus compañías de marketing nacionales. Esta misma práctica fue llevada a cabo en ejercicios anteriores con la compañía equivalente a SAVIA en los mercados franceses y alemanes, entre otros.

En febrero de 2004, 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. (SIV), fruto del acuerdo previo alcanzado en octubre de 2003. IBERIA tiene una participación algo inferior al 20% en SIV, y CAE, que gestiona la nueva sociedad, el restante 80% del capital. IBERIA y CAE aportaron los activos que tenían en sus respectivos centros de instrucción de La Muñoz y Alcalá de Henares. A través de SIV, IBERIA va a disponer en todo momento de la tecnología más avanzada para continuar siendo una compañía de referencia en la formación y entrenamiento de sus tripulaciones, a la vez que mejorará la rentabilidad y eficiencia de los activos implicados.

En el mes de abril de 2004, el Servicio de Defensa de la Competencia, dependiente del Ministerio de Economía, autorizó la adquisición por parte de Gate Gourmet International del 70% del capital social de Iber-Swiss Catering, S.A., que pertenecía a IBERIA. En diciembre de 2003, IBERIA y Gate Gourmet (titular del restante 30% del capital de Iber-Swiss) habían llegado a un acuerdo de compraventa por valor de 23,4 millones de €. Dicho acuerdo contempla, además de la venta de acciones, un contrato de servicios por el cual Gate Gourmet International proveerá a IBERIA de los servicios generales de catering en todo el mundo por un periodo de siete años.

En particular, el acuerdo contempla la cooperación de ambas compañías en el conjunto de actividades relacionadas con el desarrollo del nuevo modelo de servicio a bordo de pago que IBERIA ha introducido en algunos de sus vuelos de corto y medio radio a partir de marzo de 2004.

Asimismo, en febrero de 2004 el Servicio de Defensa de la Competencia aprobó la operación de venta por parte de IBERIA de su participación en Touroperador Viva Tours, S.A. y de la marca "Viva Tours" a Iberojet, conforme al acuerdo alcanzado entre ambas compañías, ascendiendo el importe de la venta a 16,9 millones de €.

Nueva Área Terminal

El día 2 de noviembre de 2004, el Consejo de Administración de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) decidió, en reunión extraordinaria, ubicar a IBERIA y sus socios de la alianza aérea oneworld en la Nueva Área Terminal (NAT), que integra el Edificio Terminal T-4 y el Edificio Satélite T-4S, del aeropuerto de Madrid-Barajas. También serán ubicadas en las nuevas instalaciones Air Nostrum (franquiciada de IBERIA) y otras compañías aéreas no pertenecientes a ninguna alianza.

La adjudicación de espacios por terminales acordada responde a criterios técnicos, como son la consideración de la cuota de mercado de cada compañía en el aeropuerto, así como de las relaciones comerciales que las unen.

AENA ha buscado un equilibrio en la utilización inicial de la capacidad de las distintas terminales del aeropuerto, así como reservar un espacio adecuado para posibilitar el crecimiento del número de operaciones de todas las compañías durante los próximos años, así como la ampliación de sus alianzas. Otros objetivos son: el fomento de la operativa *hub* tanto en las terminales 1, 2 y 3 (Star Alliance y SkyTeam) como en la NAT (oneworld); la minimización de las conexiones entre áreas terminales y de los tiempos de conexión, al operar las principales compañías en la misma área que sus aliadas; y garantizar una calidad de servicio adecuada y equivalente en ambas Áreas Terminales.

La adjudicación de la NAT a IBERIA y sus socios de oneworld permite que puedan desarrollar sus estrategias de crecimiento sin restricciones, disponiendo –a partir de 2006– del espacio y los medios adecuados para operar de forma eficiente y ofrecer un servicio de calidad.

Proyecto de transición a IAS/IFRS

La Cumbre Extraordinaria de Lisboa de Jefes de Estado de la Unión Europea celebrada en marzo de 2000 acordó establecer un marco contable que proporcione mayor transparencia, facilite la comparación entre empresas y favorezca el desarrollo de un mercado integrado de capitales en la Unión. Este objetivo se concretó en la promulgación de los Reglamentos 1606/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, y 1725/2003 de la Comisión Europea, textos legales que obligan a todos los grupos de empresas que coticen en mercados de capitales europeos a presentar sus estados financieros consolidados de acuerdo a un marco normativo común a partir del año 2005. Este nuevo marco normativo queda constituido por las inicialmente denominadas International Accounting Standards (IAS) y las International Financial and Reporting Standards (IFRS), nombre que llevan las nuevas normas emitidas por el International Accounting Standards Board desde noviembre de 2003.

En consecuencia, el Grupo IBERIA deberá presentar sus estados financieros consolidados al cierre del ejercicio 2005 conforme al nuevo conjunto normativo; también estará obligada a presentar la información financiera intermedia de acuerdo a las IFRS a partir del 30 de junio de 2005. Además, dado que la aplicación de las IFRS a las cuentas individuales deberá ser establecida por normativa local, desde el año 2005 van a coexistir cuentas individuales según la normativa del Plan General Contable (PGC) y cuentas consolidadas según las IFRS, existiendo en algunos elementos diferencias de criterio entre ambas normativas.

IBERIA puso en marcha el Proyecto de Transición a IFRS en julio de 2002 con la finalidad de estar en disposición de cumplir con la normativa comunitaria en los plazos señalados, y reducir el impacto de la implantación de la nueva normativa mediante la anticipación de algunas acciones.

Los principales logros del Proyecto, que está próximo a su finalización, son los siguientes: identificación de todas las diferencias existentes entre IFRS y PGC, y seguimiento de la actualización de la normativa (que ha estado sufriendo un continuo proceso de revisión en el tiempo); conocimiento anticipado de los efectos que tiene la aplicación de las IFRS sobre los estados financieros y patrimonio del Grupo IBERIA; toma de decisiones importantes en aquellos aspectos donde las IFRS permiten elegir, procurando armonizar los criterios de IFRS y PGC siempre que ha sido posible; identificación de las necesidades de adaptación de los sistemas de información; puesta en marcha de un plan de formación específico en IFRS destinado a todas las personas del Grupo afectadas directa o indirectamente por el cambio.

Los trabajos se intensificaron a partir de marzo de 2004, cuando se creó un equipo multidirección –Comité IFRS– que ha cumplido las acciones planificadas de acuerdo al calendario previsto. Se han realizado los cambios necesarios en los sistemas de información, y se han preparado nuevos informes. Además, como las IFRS exigen estados financieros con información comparativa de al menos un periodo, ha sido necesario establecer como fecha de inicio de la transición el 1 de enero de 2004, dejando contabilizados todos los cierres mensuales de 2004 de acuerdo a IFRS y PGC.

Responsabilidad Corporativa

El Grupo IBERIA mantiene un firme compromiso con la protección ambiental y la acción social dentro del marco establecido en la Política de Responsabilidad Corporativa.

IBERIA basa su estrategia de acción social en apoyar a entidades que desarrollan proyectos de ayuda social a través de la prestación de sus servicios habituales. La compañía lleva a cabo acciones en colaboración con sus empleados, donde destaca la labor realizada por la ONG Mano a Mano, por la Asociación de Empleados Padres de Minusválidos (APMIB), y por la Fundación Tutelar APMIB; apoya a instituciones a través de acuerdos de patrocinio; promueve la involucración de sus clientes; y cuenta también con la colaboración de sus proveedores.

El Grupo IBERIA desarrolla una política global de gestión ambiental que contempla todas sus actividades, tanto en tierra como en vuelo. En el transporte aéreo, el plan de renovación de flota es un elemento básico para minimizar el impacto ambiental. Durante 2004, IBERIA continuó sustituyendo los aviones B-757 por nuevos aviones Airbus destinados al medio radio; igualmente, fueron retirados tres B-747, incorporándose tres nuevos Airbus A-340/600. Estas aeronaves, al incorporar los últimos avances tecnológicos, reducen el consumo de combustible y el ruido.

En el año 2004, IBERIA entró a formar parte del índice de sostenibilidad Dow Jones Stoxx, que agrupa a las 167 empresas europeas con mejores prácticas en el terreno económico, social y ambiental.

En la Memoria de Gobierno Corporativo se desarrolla con más detalle el contenido de este apartado.

2. EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS

2.1. Transporte de pasajeros de IBERIA

El transporte aéreo de pasajeros es la principal actividad del Grupo IBERIA. Durante los ejercicios 2004 y 2003, la única compañía del Grupo que realizó dicha actividad fue Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante, IBERIA), tras la venta de Binter Canarias en 2002.

A continuación se presentan las estadísticas de oferta, tráfico e ingresos del transporte de pasajeros de IBERIA, desglosadas en tres los sectores comerciales siguientes: doméstico, que recoge los enlaces entre aeropuertos españoles; medio radio, que agrupa los tramos internacionales que enlazan España con puntos de Europa, Oriente Medio, África del Norte y África Central; y largo radio, que acumula los enlaces con América y el resto de tramos internacionales de larga distancia.

La sección "2.1. Transporte" del Informe de Gestión de IBERIA ofrece una información más detallada sobre la evolución de las estadísticas operativas de transporte de pasajeros.

2.1.1. Oferta y tráfico

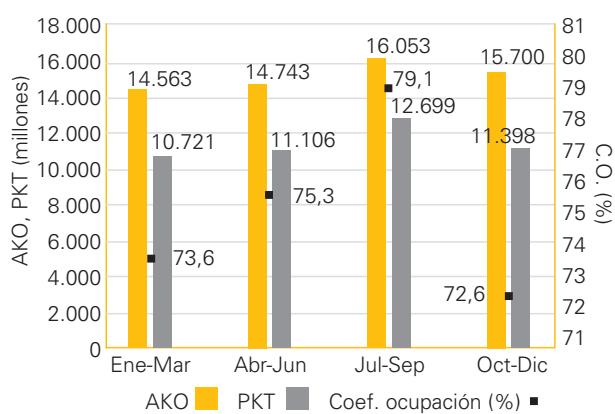
El tráfico aéreo mundial registró un importante crecimiento durante 2004, confirmando la tendencia que había iniciado en los últimos meses del año anterior, superando los niveles alcanzados en el año 2000. Según las estadísticas de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), en el año 2004 la demanda internacional de pasaje aumentó un 15,3% respecto al año anterior. La debilidad del periodo base, muy perjudicado por la guerra de Irak y los efectos de la epidemia SARS (Síndrome Respiratorio Agudo Severo), explica un tercio, aproximadamente, de ese fuerte incremento interanual del tráfico, que fue estimulado por el crecimiento económico y, en muchos mercados, por la reducción de precios.

En 2004, el crecimiento de actividad de las compañías europeas fue algo inferior al experimentado por las compañías norteamericanas y asiáticas; según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), el tráfico regular internacional del conjunto de sus socios aumentó un 9,8% con relación a 2003; si se incluye el tráfico doméstico, que sólo aumentó un 0,9%, el incremento en el número total de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) por la AEA durante 2004 se situó en el 9,0%.

En el año 2004, el tráfico de IBERIA aumentó un 9,1% respecto al año precedente, con un incremento de capacidad, en términos de asientos-kilómetro ofertados (AKO), del 8,8%. De este modo, la compañía mejoró el coeficiente de ocupación de pasaje en 0,2 puntos porcentuales, alcanzando el 75,2%. Destacó el buen comportamiento del tráfico internacional, en especial de los vuelos intercontinentales, que creció un 11,3% en su conjunto.

La compañía registró los mayores incrementos de oferta y demanda en el primer trimestre del año: un 10,4% y un 13,4%, respectivamente, con relación al año anterior, considerando el volumen agregado de toda la red. En los siguientes trimestres, las tasas de crecimiento fueron moderándose debido, en parte, a la recuperación gradual que había experimentado el tráfico a lo largo de 2003. No obstante, en los meses de julio y agosto de 2004, IBERIA batió consecutivamente el récord mensual de volumen de oferta y demanda de la historia de la compañía.

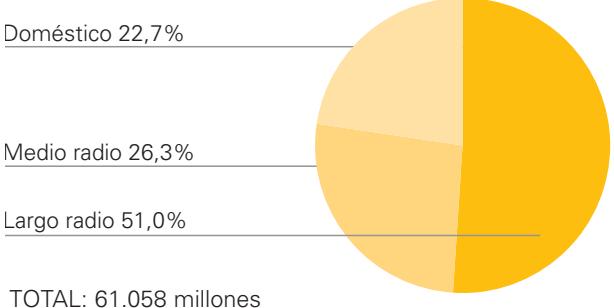
Tráfico de pasajeros. Evolución trimestral durante 2004



A lo largo de 2004, la compañía fue ajustando su oferta a la evolución de la demanda en los distintos mercados. En el acumulado anual, la compañía superó los 61.000 millones de AKO en el conjunto de su operación, aumentando la oferta respecto al año anterior en los tres sectores, tal como se refleja en el siguiente cuadro:

AKO (millones)	2004	2003	Dif. s/a.a.	Var. % s/a.a.
Doméstico	13.831	13.323	508	3,8
Medio radio	16.059	14.622	1.437	9,8
Largo radio	31.168	28.200	2.968	10,5
Total	61.058	56.145	4.913	8,8

Distribución de AKO en 2004



Más de la mitad del aumento total de oferta, en términos absolutos, correspondió a las rutas de Latinoamérica. Particularmente notable fue el incremento de capacidad realizado en América del Sur (19,5%), donde IBERIA inauguró un nuevo vuelo directo entre España y Uruguay en el mes de julio. También fue significativo el incremento de oferta realizado en los destinos de América Central (9,3%).

Desde el 1 octubre, IBERIA reestructuró sus operaciones en Centroamérica, con la finalidad de mejorar el servicio al cliente y los resultados de la compañía en la región. Así, 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.

Dicha reestructuración y el fuerte incremento de capacidad en el Atlántico Sur durante 2004, llevó a un aumento de la etapa media de pasaje en el sector de largo radio, superando en un 4,5% a la del año anterior. Además, el mayor crecimiento de la actividad en los vuelos intercontinentales provocó un aumento del 4,7% en la etapa media de pasaje del conjunto de la red, que alcanzó los 1.720 kilómetros.

En el año 2004 más del 84% de la oferta de IBERIA en el sector de medio radio internacional correspondió a los vuelos entre España y otros países de la Unión Europea, un mercado caracterizado por la fuerte competencia y el rápido crecimiento de los operadores de bajo coste. En estas rutas, el incremento de oferta fue del 6,7%, y se realizó, principalmente, mediante el aumento de frecuencias a diversos destinos como Berlín, Bruselas, París, Roma o Milán; adicionalmente, la compañía inauguró los vuelos directos Barcelona-Lisboa y Málaga-Milán. La densificación de parte de los aviones de la flota de medio radio a lo largo del año 2004 también generó un pequeño porcentaje del incremento de oferta registrado en este sector.

La compañía realizó un aumento de oferta del 45% en los vuelos de Oriente Medio y África del Norte y Central, un área que tiene un peso relativo pequeño en el conjunto de la red. IBERIA comenzó a

operar algunos enlaces nuevos, tales como Madrid-Marrakech, Madrid-Lagos, Madrid-El Cairo (en vuelo directo) o Barcelona-Casablanca, y aumentó el número de frecuencias a otros destinos. Este incremento de oferta tuvo como finalidad diversificar la producción y crecer en mercados emergentes, que se habían visto perjudicados por la guerra de Irak durante 2003.

En el sector doméstico, IBERIA aumentó su oferta principalmente en las rutas que unen Madrid y Barcelona con otros destinos de la Península; también aumentó la oferta a las Islas Baleares, principalmente en la temporada de verano. Se reforzaron los enlaces con Oviedo, Palma de Mallorca, Málaga, Sevilla o Valencia, y se comenzó a operar la ruta Vigo -Valencia.

A lo largo de 2004, los incrementos de capacidad respecto al año precedente en los enlaces entre la Península y las Islas Canarias fueron disminuyendo progresivamente, llegando a registrar una reducción del 5,9% en el número de AKO del último trimestre. Esta redistribución obedece al objetivo de optimizar la rentabilidad de la red, tras el fuerte incremento de oferta de los competidores en las rutas a Canarias y las tensiones derivadas sobre los ingresos unitarios.

IBERIA y la compañía aérea regional Air Nostrum continuaron desarrollando el acuerdo de franquicia que les ha unido comercialmente desde 1997. Así, Iberia Regional Air Nostrum siguió ampliando su oferta doméstica y europea mediante el aumento de frecuencias y la apertura de nuevas rutas, como los enlaces Niza-Mallorca, Oviedo-París, Manchester-Madrid, Barcelona-Albacete o Barcelona -Badajoz.

A finales de 2004, la red comercial de IBERIA, incluyendo los vuelos operados por su franquiciada Air Nostrum, cubría treinta y cinco destinos nacionales, cuarenta y dos de medio radio internacional y veintiuno de largo radio. Además, a lo largo del ejercicio 2004 IBERIA continuó desarrollando algunos de los acuerdos de código compartido firmados con anterioridad con otras compañías (British Airways, GB Airways, SN Brussels, Royal Air Maroc,...), que le permiten ampliar el número de destinos ofrecidos a sus clientes. Y también firmó nuevos acuerdos de código compartido con Avianca, Mexicana de Aviación y TACA, entre otras compañías.

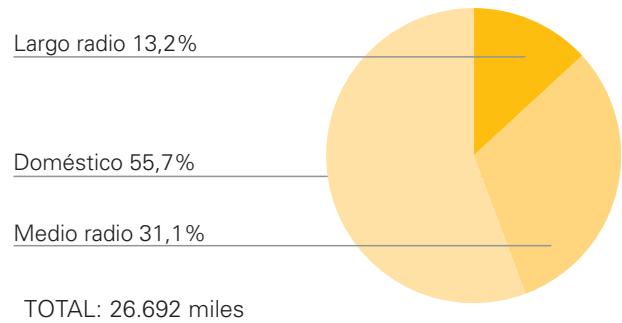
La producción propia del Grupo IBERIA, medida en términos de horas bloque, superó en un 6,5% a la del año 2003. Destaca la vuelta a la utilización de aviones contratados en régimen de wet lease con objeto de permitir flexibilizar la producción en caso de necesidad.

Horas bloque flota de pasaje	2004	2003	Dif. s/a.a.	Var. % s/a.a.
Flota propia	499.069	472.855	26.214	5,5
Wet lease	4.389	-	4.389	-
Otros alquileres	5	12	(7)	(58,3)
Total	503.463	472.867	30.596	6,5

La distribución por sectores de los pasajeros transportados por la compañía IBERIA fue la siguiente:

Pasajeros (miles)	2004	2003	Dif. s/a.a.	Var % s/a.a.
Doméstico	14.874	14.581	293	2,0
Medio radio	8.307	7.756	551	7,1
Largo radio	3.511	3.276	235	7,2
Total	26.692	25.613	1.079	4,2

Distribución de pasajeros en 2004



El número de pasajeros transportados por el Grupo IBERIA en el conjunto de su red aumentó un 4,2% con relación a 2003, incremento inferior al registrado en el número de PKT debido al crecimiento de la etapa media de pasaje. El incremento alcanzó el 7,1% en los vuelos internacionales, siendo del 2,0% en los vuelos domésticos.

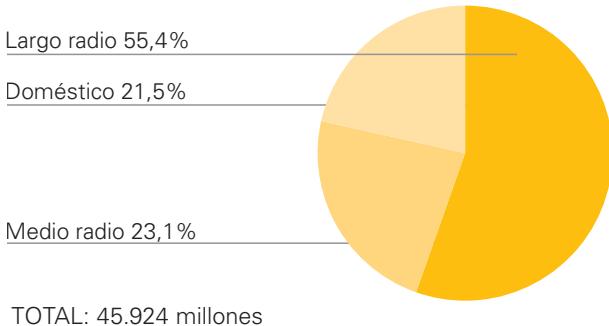
El número total de pasajeros transportados bajo código IB, es decir, incluyendo también a los trans-

portados en vuelos de la franquicia Iberia Regional Air Nostrum, ascendió a 30,1 millones en 2004.

La distribución de los PKT queda reflejada en la siguiente tabla:

PKT (millones)	2004	2003	Dif. s/a.a.	Var. % s/a.a.
Doméstico	9.883	9.718	165	1,7
Medio radio	10.595	9.655	940	9,7
Largo radio	25.446	22.727	2.719	12,0
Total	45.924	42.100	3.824	9,1

Distribución de PKT en 2004



El número de PKT del conjunto de los vuelos internacionales aumentó un 11,3% respecto a 2003. En el caso del sector doméstico el incremento fue del 1,7%, algo inferior al registrado en el número de pasajeros debido al menor crecimiento en los enlaces con Canarias, que tienen una etapa media más larga.

En el sector de largo radio el comportamiento de la demanda fue bueno, creciendo un 12,0% y mejorando el mix de clases. La respuesta del tráfico al incremento de oferta fue especialmente positiva en América del Sur, donde aumentó un 20,9%. IBERIA también consiguió notables aumentos de la demanda en Centroamérica, África y Oriente Medio, así como en destinos europeos de países no pertenecientes a la Unión Europea.

En el ejercicio 2004, IBERIA alcanzó un coeficiente de ocupación de pasaje del 75,2% en el conjunto de los vuelos operados, el nivel más alto en la historia de la compañía, superando en 0,2 puntos porcentuales al del año precedente. En el agregado de

los vuelos internacionales, el coeficiente de ocupación mejoró 0,7 puntos, subiendo hasta el 76,3%.

El siguiente cuadro muestra el desglose por sectores de la evolución del coeficiente de ocupación:

Coeficiente de ocupación (%)	2004	2003	Dif. (*) s/a.a.
Doméstico	71,5	72,9	(1,5)
Medio radio	66,0	66,0	(0,1)
Largo radio	81,6	80,6	1,0
Total	75,2	75,0	0,2

(*) Las diferencias en puntos porcentuales parecen no cuadrar debido al redondeo.

El coeficiente de ocupación del sector de largo radio fue el que mostró un mejor comportamiento en el conjunto de 2004, mejorando en un punto porcentual respecto al año anterior, hasta situarse en el 81,6%. En el sector de medio radio, el coeficiente de ocupación mejoró su comportamiento respecto a 2003 durante la última parte del ejercicio, superando en noviembre y diciembre los niveles registrados en el año anterior, y logrando alcanzar prácticamente el mismo coeficiente del ejercicio anterior (el 66%) en el acumulado anual.

Por el contrario, el coeficiente de ocupación en el sector doméstico siguió una tendencia negativa a lo largo del ejercicio 2004. Los motivos principales fueron la fuerte competencia y el desarrollo gradual de una política de gestión de ingresos más selectiva, enfocada prioritariamente a la mejora del ingreso medio por PKT. Además, la redistribución de oferta realizada por IBERIA, disminuyendo la participación de las rutas a las Islas Canarias que tienen un coeficiente de ocupación más alto que el de los vuelos de la Península, también influyó en la reducción del coeficiente de ocupación en el conjunto del sector doméstico.

2.1.2. Ingresos de tráfico

Durante los últimos años, las compañías aéreas, sobre todo en Europa y Norteamérica, han sufrido una continua disminución de sus ingresos unitarios debido a la fuerte competencia existente en muchos mercados.

En este contexto, el ingreso medio por PKT (o *yield*) de IBERIA en 2004 experimentó una bajada del 6,3% con relación al año precedente. Esta disminución estuvo principalmente motivada por: la fuerte presión competitiva en el sector doméstico y en el medio radio; la apreciación del euro frente al dólar, que perjudicó sensiblemente a los ingresos del sector de largo radio; y, finalmente, el aumento de la longitud de la etapa media de pasaje, que afectó al conjunto de la red por el mayor crecimiento de la oferta en las rutas intercontinentales.

En los dos primeros trimestres del ejercicio el *yield* disminuyó en un 8,7% y mejoró progresivamente su comportamiento a lo largo de la segunda mitad de 2004, quedando limitada la reducción al 3,6% en el último trimestre.

A partir del segundo trimestre de 2004, IBERIA realizó una gestión de ingresos más selectiva en el sector doméstico que, aún llevando consigo un descenso del coeficiente de ocupación, logró corregir gradualmente la caída del *yield* respecto a 2003. Gracias a dicha gestión y a las modificaciones realizadas en la oferta, el *yield* del sector doméstico se incrementó en los meses de noviembre y diciembre respecto a los correspondientes niveles del año precedente.

En el sector de medio radio, IBERIA realizó diversas ampliaciones de ofertas y campañas promocionales para hacer frente a la fuerte presión competitiva en Europa, especialmente por la acelerada penetración de los operadores de bajo coste en España, y para estimular la demanda en las nuevas rutas abiertas.

El desglose por sectores del ingreso medio por PKT (o *yield*) durante 2004, y su comparación con el año 2003, es el siguiente:

Ingresos por PKT (cént. euros)	2004	2003	Dif. s/a.a.	Var. % s/a.a.
Doméstico	12,77	13,12	(0,35)	(2,7)
Medio radio	10,03	10,91	(0,88)	(8,1)
Largo radio	4,35	4,52	(0,17)	(3,8)
Total	7,47	7,97	(0,50)	(6,3)

El ingreso medio por AKO correspondiente al conjunto de la red de la compañía descendió un 6,0% respecto a 2003, debido principalmente a la reducción del *yield*. El siguiente cuadro muestra el desglose por sectores del ingreso medio por AKO:

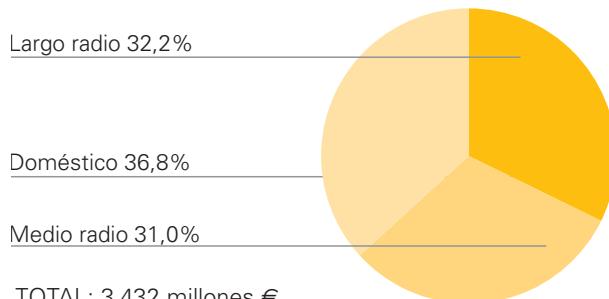
Ingresos por AKO (cént. euros)	2004	2003	Dif. s/a.a.	Var. % s/a.a.
Doméstico	9,13	9,57	(0,44)	(4,6)
Medio radio	6,62	7,20	(0,58)	(8,1)
Largo radio	3,55	3,65	(0,10)	(2,7)
Total	5,62	5,98	(0,36)	(6,0)

En el ejercicio 2004, los ingresos por tráfico de pasaje de IBERIA aumentaron un 2,2% respecto al año anterior. Los ingresos de pasaje registraron incrementos del 7,7% y del 0,9% en los sectores de largo radio y medio radio internacional, respectivamente, descendiendo un 1,0% en el sector doméstico.

Los ingresos por tráfico de pasaje del Grupo IBERIA ascendieron a más de 3.432 millones de € en el año 2004, con el siguiente reparto por sectores: un 37% fueron ingresos de los vuelos domésticos; y en torno a un 31% tanto del medio radio internacional como de las rutas de largo radio. El siguiente cuadro refleja la evolución de los ingresos de pasaje, con el desglose por sectores:

Ingresos por pasaje (millones euros)	2004	2003	Dif. s/a.a.	Var. % s/a.a.
Doméstico	1.262,2	1.275,3	(13,1)	(1,0)
Medio radio	1.063,0	1.053,4	9,6	0,9
Largo radio	1.106,9	1.028,1	78,8	7,7
Total IBERIA	3.432,1	3.356,8	75,3	2,2

Distribución ingresos en 2004



2.2. SAVIA

La compañía Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. (SAVIA) tiene como misión la distribución del Sistema Global de Reservas Amadeus en el mercado español. Por lo tanto, realiza la comercialización y adaptación local de dicho Sistema, el desarrollo y distribución de productos y servicios locales, y ofrece asistencia y provisión a las agencias de viaje en infraestructura tecnológica, formación, consultoría y servicio al cliente.

Durante el ejercicio 2004, SAVIA continuó ampliando su presencia en el mercado español, donde es la compañía líder en distribución de reservas turísticas. Así, a finales de año había un total de 8.051 agencias clientes, con un incremento del 7,4% respecto a diciembre de 2003; mientras que el número de terminales conectados en las agencias españolas superaba los 23.800, tras subir un 9,4% durante 2004.

Además, SAVIA tiene presencia en el mercado portugués, contando con 160 oficinas conectadas a finales de 2004.

Las reservas efectuadas a través del sistema se incrementaron en un 3,3% con relación al año anterior, alcanzando los 32,2 millones en 2004. De esta cifra total, aproximadamente un 97,1% correspondió a las reservas aéreas, y el resto a reservas de hoteles y de alquiler de coches. Por países, el 99% de las reservas totales correspondieron al mercado español.

En el ejercicio 2004, los ingresos de explotación de SAVIA ascendieron a 58,9 millones de € en 2004, superando en un 1,5% a los del año anterior, y el beneficio antes de impuestos se situó en 7,6 millones de €.

Los siguientes cuadros muestran la evolución de los principales parámetros de producción y financieros de SAVIA:

Producción	2004	2003	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Número total reservas (miles)	32.204	31.177	1.027	3,3
Número total de terminales	24.388	22.227	2.161	9,7
Número total de oficinas	8.211	7.624	587	7,7
Plantilla equivalente (núm. personas)	116	119	(3)	(2,5)

Resultados (en miles de euros)	2004	2003	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Resultado explotación	8.278	9.153	(875)	(9,6)
Ingresos explotación	58.896	58.024	872	1,5
Gastos explotación	50.618	48.871	1.747	3,6
Resultados financieros	77	126	(49)	(38,9)
Resultados extraordinarios	(798)	(1.386)	588	42,4
Resultados antes de impuestos	7.557	7.893	(336)	(4,3)
R.N.D.I.	4.955	5.106	(151)	(3,0)

Balance (en miles de euros)	2004	2003	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Inmovilizado neto	10.102	8.045	2.057	25,6
Gastos a distribuir en varios ejercicios	209	123	86	69,9
Activo circulante	22.258	21.292	966	4,5
Total Activo	32.569	29.460	3.109	10,6
Fondos propios	15.864	16.015	(151)	(0,9)
Provisiones para riesgos y gastos L.P.	960	1.743	(783)	(44,9)
Acreedores a largo plazo	3.945	4.136	(191)	(4,6)
Acreedores a corto plazo	11.800	7.566	4.234	56,0
Total Pasivo	32.569	29.460	3.109	10,6

El Consejo de Administración de IBERIA, en su sesión celebrada el 27 de enero de 2005, aprobó iniciar de las negociaciones con Amadeus GTD y proceder, en su caso, a la venta de la participación del 66% que posee la Sociedad en el capital de SAVIA.

2.3. CACESA

La principal actividad de la sociedad Compañía Auxiliar al Cargo Express, S.A. (CACESA), en la que IBERIA tiene una participación del 75%, es el transporte de mercancías, operando como agente y transitorio de carga.

En el ejercicio 2004, los ingresos de explotación de CACESA se elevaron a 42,6 millones de €, experimentando un incremento del 7,6% con relación al año anterior. Durante el año 2004, CACESA continuó traspasando parte de sus actividades a la filial ALAER, por lo que el incremento en el resto de productos de CACESA (Ibexpress, Ibertras y Aduanas) fue todavía mayor, alcanzando un 8,5%.

Las ventas totales del transporte express (Ibexpress) se situaron en 18,9 millones de €, creciendo un 10,8% sobre el año anterior. Este incremento se consiguió por la progresión del producto carguero, ayudado por la nueva operativa de control de pesaje (puesta en marcha a finales de 2003) y, sobre todo, por el desarrollo del producto internacional, que además de consolidar los fuertes crecimientos de los últimos ejercicios, logró mantener un buen tono.

Durante 2004 se trabajó en la mejora de la red internacional, con la finalidad de mantener en los próximos años ese ritmo de crecimiento. Así, se realizó un estudio que validó la próxima implantación en propio en algunas plazas latinoamericanas, así como la apertura de una red europea fiable que permita ofrecer a gran escala esta área como destino y en paralelo dí acceso al mercado de tráficos Europa-América.

Los tráficos domésticos, aunque siguen sin despuntar, mejoraron algo en 2004, gracias a la acción comercial, habiéndose realizado una renovación profunda de la plantilla comercial del producto Ibexpress.

Las ventas del producto Transitario (Ibertras) ascendieron a 20,4 millones de € en 2004, registrando un incremento del 4,3% respecto al ejercicio anterior, gracias al crecimiento de la importación de perecederos, sobre todo en los últimos meses del año, y al buen comportamiento –un año más– del producto canario. Por el contrario, la exportación registró descensos respecto al año 2003 por la bajada en la producción de cuentas relevantes, debido probablemente a la fortaleza del euro, que fue parcialmente compensada con campañas de exportación de vegetales; asimismo, el tráfico doméstico mantuvo su tendencia descendente.

Los gastos de explotación de CACESA se situaron en 41,4 millones de € en 2004, registrando un incremento del 7,5% con relación a la cifra del año anterior, debido, principalmente, al aumento de la producción de la compañía y al impulso de la comercialización internacional del producto Ibexpress. El crecimiento de los gastos de personal fue contenido (un 4,1%), con un aumento de la plantilla del 3,0% respecto a la media de 2003, situándose en 145 empleados equivalentes.

CACESA obtuvo unos beneficios de explotación próximos a 1,2 millones de € en 2004, mejorando en un 10,9% respecto al ejercicio anterior. El beneficio antes de impuestos se incrementó en un 16,2%.

Desde enero de 2004, CACESA ha trabajado en la parametrización e implantación de la aplicación B-First, que está basada en una nueva plataforma tecnológica y va a permitir integrar la gestión de todas las áreas de la empresa.

En marzo de 2004 se superó con éxito la auditoría de certificación de calidad en la Norma UNE-EN-ISO 9001:2000 en la plazas gestionadas por la concepción MARESA. A primeros de 2005 está prevista la primera auditoría de revisión general del Sistema. Como hito relevante, cabe destacar la implantación de una nueva herramienta informática de gestión documental de la calidad.

La evolución de las principales magnitudes de las cuentas anuales de CACESA (como compañía individual, sin consolidar con ALAER) fue la siguiente:

Resultados (en miles de euros)	2004	2003	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Resultado de explotación	1.182	1.066	116	10,9
Ingresos de explotación	42.601	39.608	2.993	7,6
Gastos explotación	41.419	38.542	2.877	7,5
Resultados financieros	98	58	40	69,0
Resultados extraordinarios	(17)	(37)	20	54,1
Resultados antes de impuestos	1.263	1.087	176	16,2
R.N.D.I.	821	707	114	16,1

Balance (en miles de euros)	2004	2003	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Invadido neto	1.712	1.472	240	16,3
Existencias netas	0	13	(13)	(100,0)
Deudores netos	8.073	6.917	1.156	16,7
Disponible	6.093	4.772	1.321	27,7
Total Activo	15.878	13.174	2.704	20,5
Fondos propios	3.570	3.103	467	15,1
Acreedores a largo plazo	30	21	9	42,9
Acreedores a corto plazo	12.278	10.050	2.228	22,2
Total Pasivo	15.878	13.174	2.704	20,5

2.4. ALAER

CACESA constituyó la sociedad Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A. (ALAER) en junio de 2002, con la finalidad de englobar en ella todos los servicios auxiliares logísticos. IBERIA participa a través de CACESA en el 75% de ALAER, formando parte ambas compañías del conjunto consolidado por integración global del Grupo IBERIA.

Durante el ejercicio 2004, CACESA continuó traspasando actividades a su filial (como ya ocurrió en 2003), lo que explica el notable incremento en los ingresos y gastos de explotación de esta compañía. La cifra de ventas creció en todas áreas de negocio, destacando el aumento en la actividad de reparto de equipajes demorados, con la incorporación de los aeropuertos de Las Palmas y Alicante.

ALAER ha firmado con IBERIA un contrato marco por cinco años, en el que desarrollan las líneas de incrementos de precios para dicho periodo, esta-

bleciéndose un rappel para IBERIA del 2% sobre todas las actividades. La estabilidad que proporciona este contrato va a permitir ampliar las líneas de colaboración mutua y aprovechar las posibles sinergias entre las distintas actividades para optimizar costes.

La plantilla media ascendió a 51 empleados equivalentes en el año 2004, superando en cuatro a la del año anterior, lo que representa un incremento del 8,5%, motivado por las actividades traspasadas y por la incorporación a plantilla propia de personal de empresas de trabajo temporal.

En referencia a los sistemas de información, durante 2004 se desarrolló una nueva aplicación para la gestión de la actividad de reparto de equipajes demorados, con el objetivo de integrar a todos los participantes en el proceso operativo de la actividad, logrando un importante ahorro de costes de gestión administrativa.

La evolución de las principales magnitudes de ALAER fue la siguiente:

Resultados (en miles de euros)	2004	2003	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Resultado explotación	97	90	7	7,8
Ingresos explotación	3.475	2.727	748	27,4
Gastos explotación	3.378	2.637	741	28,1
Resultados financieros	(1)	0	(1)	n.s.
Resultados extraordinarios	(27)	(4)	(23)	n.s.
Resultados antes de impuestos	69	86	(17)	(19,8)
R.N.D.I.	45	56	(11)	(19,6)

n.s.: no significativo, se aplica cuando la variación es mayor que +/-300%

Balance (en miles de euros)	2004	2003	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Inmovilizado neto	5	6	(1)	(16,7)
Deudores netos	1.142	714	428	59,9
Disponible	17	217	(200)	(92,2)
Total Activo	1.164	937	227	24,2
Fondos propios	273	256	17	6,6
Acreedores a corto plazo	891	681	210	30,8
Total Pasivo	1.164	937	227	24,2

2.5. Binter Finance

La sociedad Binter Finance, B.V. (en adelante "Binter") es una compañía con residencia fiscal y legal en Holanda, propiedad 100% de IBERIA y encargada a través de su Establecimiento Permanente (E.P.) en España de ejercer las funciones propias de la tesorería internacional de IBERIA.

La sociedad inició sus operaciones en noviembre de 1991. El ejercicio 2004 ha sido el octavo año de funcionamiento del E.P., que fue constituido el 1 de enero de 1997, y el primer año que se integra en el perímetro de consolidación del Grupo IBERIA.

La actividad del E.P. se centra en dos funciones. Por una parte, Binter Finance gestiona y optimiza los flujos de fondos denominados en divisa, incluyendo los euros de no residentes, que son generados por IBERIA como consecuencia de su actividad internacional. Asimismo, asesora en la gestión y ejecuta en los mercados financieros las operaciones de cobertura de los riesgos de tipo de cambio y tipo de interés de IBERIA.

A continuación se reflejan las principales magnitudes de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias y del Balance de Situación a 31 de diciembre de 2004 de Binter Finance:

	Miles de euros
Resultados	2004
Resultado explotación	18
Ingresos explotación	272
Gastos explotación	254
Resultados financieros	0
Resultados extraordinarios	0
Resultados antes de impuestos	18
R.N.D.I.	5
Balance	2004
Deudores netos	(2.212)
Disponible	6.946
Total Activo	4.734
Fondos propios	549
Acreedores a corto plazo	4.185
Total Pasivo	4.734

2.6. Iberia Cards

La Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A., en adelante Iberia Cards, es un Establecimiento Financiero de Crédito constituido por IBERIA, que posee un 40% del capital, y las entidades financieras Caja Madrid, BBVA y Grupo Banco Popular en abril de 2003.

Desde finales de 2002, Iberia Cards emite la tarjeta Visa Iberia, cuyo principal atractivo es la participación en el programa de fidelización Iberia Plus. A finales del año 2004, el número de tarjetas ascendía a 387.771, tras haber logrado un aumento cercano a las cien mil tarjetas, lo que representa un incremento próximo al 35% respecto al año precedente.

En referencia al volumen de facturación, durante 2004 los clientes de Iberia Cards realizaron compras por un importe superior a los 1.933 millones de

€, lo que supone un incremento del 76% respecto al año anterior. En particular, los clientes compraron billetes de IBERIA por un valor cercano a 224,5 millones de €. Adicionalmente, Iberia Cards compró a IBERIA puntos Iberia Plus por un importe superior a los diez millones de €.

En el año 2004, Iberia Cards alcanzó el primer puesto por volumen de facturación de tarjetas de empresa dentro del sistema e medios de pago en España.

Iberia Cards ha cerrado el ejercicio 2004 con una cifra de beneficios antes de impuestos de 4,2 millones de €, superando ampliamente las previsiones realizadas en el presupuesto.

A continuación se reflejan las principales magnitudes de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias y del Balance de Situación a 31 de diciembre de 2004 y 2003 de Iberia Cards:

	Miles de euros			
Resultados	2004	2003	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Ingresos	40.430	23.639	16.791	71,0
Gastos	36.246	23.528	12.718	54,0
Resultados antes de impuestos	4.184	111	4.073	n.s.
Resultado después de impuestos	2.727	72	2.655	n.s.
Balance de situación	2004	2003	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Caja y bancos	2.721	1.709	1.012	59,2
Créditos	10.405	5.890	4.515	76,6
Cartera de valores	93	122	(29)	(23,8)
Inmovilizado neto	187	176	11	6,3
Cuentas diversas	1.578	920	658	71,5
Cuentas de periodificación	4.245	4.773	(528)	(11,1)
Pérdidas de ejercicios anteriores	1.686	1.757	(71)	(4,0)
Total Activo	20.915	15.347	5.568	36,3
Bancos	4	19	(15)	(78,9)
Cuentas diversas	2.292	515	1.777	n.s.
Cuentas de periodificación	5.322	4.355	967	22,2
Fondos especiales	476	292	184	63,0
Recursos propios	10.094	10.094	0	0,0
Beneficios del ejercicio	2.727	72	2.655	n.s.
Total Pasivo	20.915	15.347	5.568	36,3

3. RECURSOS

3.1. Flota

El siguiente cuadro muestra la composición de la flota de pasaje operada por el Grupo IBERIA a 31 de diciembre de 2004:

Tipo de flota	Propiedad	Arrendamiento financiero	Arrendamiento operativo	Wet lease	Total operada
A-340/300			18		18
A-340/600	1		5		6
B-747 (a)	1		2	2	5
Largo radio	2		25	2	29
A-319			6		6
A-320 (b)	13	10	35		58
A-321 (b)		2	8		10
B-757	1		12		13
MD-87	19		5		24
MD-88	13		1		14
Corto/medio radio	46	12	67		125
TOTAL (a)	48	12	92	2	154

(a) No se incluye la flota inactiva.

(b) Dos aviones que se encontraban en "interim chárter" a 31 de diciembre han sido clasificados en el que va a ser su estado definitivo: un A-320 en propiedad y un A-321 en arrendamiento operativo.

El 31 de diciembre del año anterior, la compañía tenía un total de 149 aviones de pasaje disponibles. La siguiente relación muestra el detalle de las incorporaciones y bajas sucedidas durante 2004, que explican el aumento neto de cinco aviones en la flota operativa:

Incorporaciones

- Cuatro A-320: dos en propiedad, uno en arrendamiento operativo y uno en "interim chárter".
- Tres A-321: dos en arrendamiento operativo y uno en "interim chárter".
- Tres A-340/600: uno en propiedad y dos en arrendamiento operativo.
- Dos A-319 en arrendamiento operativo.
- Dos B-747 en wet lease.

Retiros

- Dos A-320 en arrendamiento operativo.
- Cuatro B-757 en arrendamiento operativo.
- Tres B-747 en propiedad (que a 31 de diciembre estaban inactivos).

El Grupo IBERIA ha continuado desarrollando el plan de renovación y ampliación de flota, que tiene como objetivo disponer de aviones más modernos, con mejores prestaciones y un menor consumo, así como lograr una mayor homogeneidad en los tipos de flota, que posibilita una optimización de la utilización de los recursos.

Con relación a la flota de largo radio, la compañía ha seguido sustituyendo los aviones Boeing B-747 por nuevos aviones Airbus A-340/600, de acuerdo con la decisión aprobada por el Consejo de

Administración de la compañía en enero de 2003. Frente a la flota B-747, el A-340/600 ofrece un menor consumo de combustible, mejor eficiencia operacional y mayor capacidad de carga, siendo un avión más silencioso y confortable. Durante el año 2004, se incorporaron a la flota de largo radio tres nuevos A-340/600, uno en octubre y dos en noviembre de 2004. Con estas incorporaciones, la compañía cuenta ya con seis aeronaves de este modelo.

Los tres aviones A-340/600 incorporados en 2004 ya están equipados con todos los elementos que configuran la nueva Business Plus de la flota intercontinental, incluyendo asientos ergonómicos exclusivos y los más avanzados sistemas de comunicación y entretenimiento para los pasajeros. Los aviones incorporan un nuevo sistema de comunicación por satélite de cobertura mundial, que permite a los tripulantes acceder a servicios completos de datos y voz desde la cabina de pilotaje, la cual también dispone de mandos de vuelo con control electrónico e instrumentos de vuelo con pantallas de rayos catódicos.

La sustitución de los Boeing 747 operados en propio se completará a lo largo del próximo año. A partir de entonces, el Grupo IBERIA dispondrá de un único modelo de avión para el largo radio, el Airbus A-340, en sus versiones 600 y 300, que tienen una configuración actual de 342 y 249 asientos respectivamente.

Por otra parte, dos aviones B-747 a la compañía Air Atlanta han operado en régimen de wet lease (avión y tripulación) para IBERIA desde el mes de julio de 2004. La contratación de flota en wet lease le otorga a la compañía una mayor flexibilidad para ajustar su capacidad a la evolución del mercado.

IBERIA incorporó tres nuevos A-321 en los meses de enero, mayo y diciembre de 2004; cuatro A-320, que llegaron en marzo (dos), junio y julio; y dos A-319, en agosto y diciembre. Con estas nueve incorporaciones, y teniendo en cuenta que la compañía devolvió dos aviones A-320 al vencer sus contratos de arrendamiento, al finalizar el ejercicio la flota operativa de corto y medio radio del Grupo IBERIA incluía un total de 74 aviones Airbus. Estos modelos, que comparten la misma certificación de tipo, operan las rutas internacionales de medio radio y domésticas más adecuadas a su distinta configuración de asientos.

Durante el segundo semestre de 2004, la compañía también retiró cuatro aviones Boeing B-757 que operaban en régimen de arrendamiento operativo, devoluciones que se enmarcan en el plan de renovación de la flota, que contempla la retirada de este modelo.

Durante el año 2004, IBERIA ha ido desarrollando los trabajos de densificación de su flota de corto y medio radio con el objetivo, establecido en el Plan Director 2003/05, de optimizar la utilización de los activos. A 31 de diciembre, se había aumentado el número de asientos en un total de 50 aviones, distribuidos entre las flotas A-319 (pasan de 126 a 132), A-320 (de 150 a 162), A-321 (de 186 a 194) y MD-87 (de 109 a 116 asientos). Los trabajos de densificación de los aviones Airbus serán completados durante el año 2005.

La utilización media del conjunto de la flota de pasaje, medida en horas bloque por avión y día, se situó en 9,12 horas, superando en un 3,9% a la obtenida en 2003.

HB/avión/día	2004	2003
Utilización media flota de corto y medio radio (a)	8,10	7,90
Utilización media flota de largo radio	13,79	12,85
Utilización media flota propia (a)	9,10	8,78
Utilización media flota en wet lease (b)	11,71	-
Utilización media flota total (a)	9,12	8,78

(a) Incluye 900 horas operadas en wet lease para British Airways por la flota A-320 de IBERIA.

(b) Durante 2004 dos aviones de Air Atlanta operaron en régimen de wet lease para IBERIA.

3.2. Personal

3.2.1. Plantilla

El siguiente cuadro muestra el número de empleados del conjunto consolidable por integración global, medido en términos de plantilla media equivalente, durante los ejercicios 2004 y 2003. Con la finalidad de hacer homogénea la comparación, no se incluye la plantilla correspondiente a Iber-Swiss Catering, que dejó de formar parte del Grupo IBERIA al inicio de 2004.

	Tierra		Vuelo		Total	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003
IBERIA	18.256	18.063	6.421	6.378	24.677	24.441
CACESA	145	141	-	-	145	141
ALAER	51	47	-	-	51	47
SAVIA	116	119	-	-	116	119
BINTER FINANCE	4	-	-	-	4	-
Grupo IBERIA	18.572	18.370	6.421	6.378	24.993	24.748
Variación 2004 / 2003 (%)		1,1		0,7		1,0

La plantilla media del Grupo IBERIA, en términos homogéneos, aumentó en un 1,0% durante el año 2004, situándose en 24.993 empleados equivalentes. Con relación al personal de vuelo, se registró un incremento del 1,3% en el colectivo de tripulantes de cabina de pasajeros (TCP), y un descenso del 0,8% en el conjunto de los tripulantes técnicos, en este caso debido a la disminución del número de oficiales técnicos de a bordo, como consecuencia del proceso de retirada de la flota B-747. La plantilla de tierra se incrementó en un 1,1% debido fundamentalmente a una subida del 5,4% en la plantilla de Aeropuertos de IBERIA, que se realizó, principalmente mediante contratos adecuados a los ritmos de producción, para hacer frente al aumento de la actividad de handling a terceros. Si excluimos el personal de handling, el resto de la plantilla de tierra del Grupo disminuyó un 2,6% con relación a 2003.

A lo largo de 2004, un total de 831 empleados se acogieron a las medidas contempladas en el Expediente de Regulación de Empleo (ERE) de IBERIA. La mayor parte de las bajas se realizaron mediante jubilaciones anticipadas, que ascendieron a 599; aquella cifra también incluye 72 novaciones de contratos (suponen la reducción de la jornada laboral en un 50%), de modo que el ERE significó una disminución de 759 empleados en términos de plantilla equivalente. Adicionalmente, se produjeron un total de 27 bajas de empleados en el extranjero.

Con fecha 16 de diciembre de 2004, la Dirección General de Trabajo ha autorizado la prórroga del ERE hasta el 31 de diciembre de 2007, para los colectivos de Tierra, Tripulantes Cabina Pasajeros y Oficiales Técnicos de a Bordo de IBERIA, con cuyos represen-

tantes la Dirección había alcanzado un acuerdo previo. Los términos y condiciones para acogerse al ERE continuarán siendo los mismos, siendo necesaria la voluntariedad de empresa y trabajador. El Expediente será de aplicación inmediata para el colectivo de Oficiales Técnicos de a Bordo con motivo del avanzado proceso de retirada de la flota B-747.

3.2.2. Productividad

IBERIA, tras la venta de Binter Canarias en julio de 2002, quedó como única compañía del Grupo dedicada al transporte aéreo. Por este motivo y para evitar la distorsión producida por los cambios en el perímetro de consolidación del Grupo, la evolución de la productividad, medida en términos de horas bloque por tripulante y en asientos-kilómetro ofertados por empleado, resulta más significativa si es analizada en el caso de la compañía matriz del Grupo.

La productividad de la plantilla total de IBERIA mejoró en un 7,7% con relación al año anterior, ascendiendo a 2,47 millones de AKO por empleado en el ejercicio 2004. El incremento fue similar en el caso del personal de tierra (7,6%), si bien la productividad de este colectivo se eleva hasta un 11,8% si excluimos la plantilla de handling, cuyo crecimiento estuvo ligado principalmente al aumento de actividad para terceras compañías, que no aportan AKO. La productividad, en términos de horas bloque por tripulante, aumentó un 5,4% en el caso de los pilotos y un 5,8% en el colectivo de tripulantes de cabina de pasajeros.

El siguiente cuadro desglosa la evolución de la productividad por colectivos:

Productividad del personal de IBERIA	2004	2003	Var. % s/a.a.
Total plantilla (miles AKO por empleado)	2.474	2.297	7,7
Plantilla Tierra (miles de AKO por empleado)	3.345	3.108	7,6
Plantilla Tierra sin Handling (miles de AKO por empleado)	6.582	5.885	11,8
Tripulación Técnica (HB por tripulante)	263,7	250,1	5,4
Tripulación Auxiliar (HB por tripulante)	116,5	110,1	5,8

El ejercicio 2004 fue el primer año de vigencia de los acuerdos adoptados a finales de 2003 entre la Dirección y los representantes del colectivo de Técnicos de Mantenimiento de Aviones (TMA), que han permitido aumentar la productividad y flexibilidad de los recursos humanos en el área de mantenimiento.

La vigencia de los Convenios Colectivos de IBERIA y de las Resoluciones de la mesa de conflictos dictadas en el marco del laudo arbitral de 2001 para los Tripulantes Técnicos finalizó el 31 de diciembre de 2004. La Dirección de la compañía y los representantes de los colectivos de Tierra, Tripulantes Técnicos y Tripulantes de Cabina de Pasajeros han iniciado la negociación de los nuevos Convenios durante los últimos meses. En esta negociación, la Dirección plantea como objetivos prioritarios un aumento significativo de la productividad y la incorporación de medidas para mejorar la flexibilidad y eficiencia de todo el personal.

4. EVOLUCIÓN FINANCIERA

Al cierre del ejercicio 2004 el perímetro de consolidación del Grupo IBERIA presentaba algunas diferencias respecto a la situación que existía al finalizar el año 2003, destacando la salida de la compañía Iber-Swiss Catering, que había sido consolidada por inte-

gración global hasta el ejercicio 2003. Al comparar las cuentas de ambos ejercicios, este cambio no produce una distorsión importante a nivel de resultados, pero sí tiene una incidencia muy significativa en la evolución de algunas partidas. Por este motivo, en los siguientes apartados se presentan unas cuentas consolidadas donde Iber-Swiss Catering ha sido excluida del Grupo en el ejercicio 2003, con la finalidad de homogeneizar los perímetros de ambos períodos y realizar un análisis comparativo más adecuado.

Los cambios producidos en el conjunto de las compañías que consolidan por puesta en equivalencia, así como la incorporación de Binter Finance al conjunto consolidable por integración global, han tenido un efecto muy pequeño en las cuentas anuales del Grupo IBERIA.

Los principales datos históricos del ejercicio 2003 y las correspondientes diferencias con el año 2004 se presentan en el apartado "Principales Parámetros" de este Informe de Gestión Consolidado.

4.1. Resultados de explotación

En el ejercicio 2004, el beneficio de explotación del Grupo IBERIA ascendió a 203,3 millones de €, mejorando en 46,6 millones de € respecto al año precedente (en términos homogéneos, de acuerdo a lo explicado anteriormente). Esa cifra de beneficios operativos representa un margen del 4,2% respecto a los ingresos de explotación, mejorando en 0,8 puntos con relación a 2003.

El resultado de explotación antes de amortizaciones y alquileres de flota (EBITDAR) generado por el Grupo IBERIA fue de 766,9 millones de € en 2004, superando en 73 millones de € al obtenido en el ejercicio anterior, lo que representa un incremento del 10,5%. El margen de EBITDAR sobre ingresos se situó en el 16,0%, frente al 15,1% registrado en 2003.

El siguiente cuadro muestra el desglose por compañías del resultado de explotación del Grupo IBERIA en los dos últimos ejercicios:

Miles de euros		
Resultados de explotación	2004	2003 (b)
IBERIA	186.592	139.170
SAVIA	8.278	9.153
CACESA	1.182	1.066
ALAER	97	90
BINTER FINANCE	18	-
Grupo IBERIA (a)	203.304	156.681

(a) Las cifras totales del Grupo IBERIA incluyen los ajustes de consolidación.

(b) Datos pro forma excluyendo a Iber-Swiss Catering del Grupo IBERIA.

A continuación se presenta la cuenta de explotación de gestión del Grupo IBERIA, que difiere de la cuenta de pérdidas y ganancias auditada debido a que se agregan los diferentes conceptos de ingresos y gastos con criterios de gestión. Además, como se ha explicado anteriormente, los datos del ejercicio 2003 responden a una cuenta adaptada para aproximar la composición del Grupo a la situación de 2004.

Grupo IBERIA (millones de euros)	2004	2003 (a)	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Ingresos de explotación				
Pasaje	3.711,7	3.587,4	124,3	3,5
Carga	265,1	254,6	10,5	4,1
Handling	302,4	271,1	31,3	11,5
Material	112,4	104,0	8,4	8,1
Comerciales	111,4	120,9	(9,5)	(7,9)
Otros ingresos de explotación (b)	302,4	272,8	29,6	10,9
Ingresos de explotación	4.805,4	4.610,8	194,6	4,2
Gastos de explotación				
Personal	1.423,3	1.366,2	57,1	4,2
Combustible	653,5	556,8	96,7	17,4
Servicios de tráfico	415,8	384,4	31,4	8,2
Alquiler de flota (c)	384,4	369,2	15,2	4,1
Comerciales	342,5	437,8	(95,3)	(21,8)
Mantenimiento de flota aérea	272,1	235,5	36,6	15,5
Tasas de navegación	270,5	257,6	12,9	5,0
Amortizaciones	179,2	168,1	11,1	6,6
Sistemas de reservas	130,4	128,2	2,2	1,7
Servicio a bordo	87,0	115,8	(28,8)	(24,9)
Seguros	36,6	50,8	(14,2)	(28,0)
Otros gastos de explotación (c)	406,8	383,7	23,1	6,0
Gastos de explotación	4.602,1	4.454,1	148,0	3,3
Resultado de explotación	203,3	156,7	46,6	29,7

(a) Datos pro forma excluyendo a Iber-Swiss Catering del Grupo IBERIA.

(b) La cuenta "Ventas de Mayordomía" está incluida en "Otros Ingresos de Explotación".

(c) A partir de 2004, la cuenta "Alquiler de bodegas de carga" queda incluida en "Otros gastos de explotación". Para mantener un criterio homogéneo, el importe correspondiente al ejercicio 2003 (4,5 millones de €) que antes figuraba en "Alquiler de flota" se ha trasladado al mencionado epígrafe.

4.1.1. Ingresos de explotación

Los ingresos de explotación del Grupo IBERIA se situaron en 4.805,4 millones de € en 2004, aumentando un 4,2% respecto a la cifra del año anterior, debido al crecimiento del tráfico aéreo y al buen comportamiento de los ingresos generados por otras actividades, entre las que destacó los servicios de handling a terceros. Los ingresos por tráfico de pasajeros ascendieron a 3.711,7 millones de €, cifra que representa el 77,2% de los ingresos de explotación, registrando un incremento del 3,5% con relación a 2003. El importe agregado del resto de los ingresos operativos alcanzó los 1.093,7 millones de € en 2004, tras subir un 6,9%.

Pasaje

La diferencia entre la cifra de ingresos de pasaje que figura en la cuenta de explotación y la que figura en los cuadros de "Principales Parámetros" y de "Ingresos de tráfico" (apartado 2.1.2.) proviene de la vinculación de ésta última a la producción real de cada ejercicio, sin incluir ajustes y regularizaciones de carácter contable, ni tampoco los ingresos derivados del proceso de recuperación de BPU (billetes pendientes de utilizar), que sí están incluidos en la cifra que aparece en la cuenta de explotación.

El importe total de los ingresos de pasaje en 2004 superó en 124,3 millones de € al registrado en el ejercicio anterior. El siguiente cuadro analiza los componentes de dicho aumento y ofrece un desglose de los tres sectores:

Var. ingr. actividad s/ 2003	Causas de la variación			Otras	Var. ingr. contable s/2003	Millones de euros
	Precio	Volumen	Tipo de cambio			
Doméstico	(13,1)	(32,5)	21,9	(2,5)		
Medio radio	9,6	(90,1)	104,4	(4,7)		
Largo radio	78,8	(10,1)	123,1	(34,2)		
Total red	75,3	(132,7)	249,4	(41,4)	49,0	124,3

Los ingresos de pasaje procedentes de los billetes efectivamente volados en 2004 aumentaron en 75,3 millones de € con relación al año anterior, situándose en 3.432,1 millones de €. El incremento del volumen de tráfico (un 9,1%) supuso un aumento de 249,4 millones de €, 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 € en el conjunto de la red. Esta disminución del *yield* estuvo motivada fundamentalmente por la fuerte presión competitiva en los mercados doméstico y de medio radio, así como por el aumento de la longitud de etapa media de pasaje (un 4,7%) producido por el mayor crecimiento de la oferta en rutas internacionales. También influyó negativamente la variación en los tipos de cambio de moneda, que supuso una reducción de 41,4 millones de €, motivada básicamente por la depreciación del dólar americano frente al euro.

Fue en el sector de largo radio donde la depreciación del dólar tuvo un mayor impacto. No obstante, los ingresos aumentaron en 78,8 millones de € en esta red, lo que representa un incremento del 7,7% con relación a 2003, gracias al generalizado crecimiento de la demanda, que respondió favorablemente al aumento de capacidad que realizó la compañía.

En el sector de medio radio, el aumento de ingresos derivado del incremento de tráfico fue parcialmente contrarrestado por la disminución del *yield*. La fuerte presión competitiva de las compañías de red europeas y el rápido crecimiento de los operadores de bajo coste en el mercado España-Europa continuó afectando a los precios.

También se intensificó la competencia en el mercado doméstico, donde IBERIA, a partir del segundo trimestre de 2004, desarrolló una política enfocada a la mejora del *yield*, aunque esto dificultase mantener el elevado nivel de ocupación alcanzado en el año anterior. Simultáneamente, la compañía aumentó la oferta en los vuelos de la Península. Así, 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.

El importe agregado de los otros ingresos de pasaje (no vinculados a la actividad) se situó en 279,6 millones de € en 2004, aumentando en 49,0 millones de € respecto a 2003, debido principalmente al aumento de los ingresos derivados de la recuperación de billetes no utilizados, y a los ingresos procedentes de los *fees* por venta directa y otros servicios relacionados con la emisión del billete en España.

Carga

Los ingresos de carga del Grupo IBERIA se situaron en 265,1 millones de € en el ejercicio 2004, subiendo 10,5 millones de € con relación al año anterior. Esto significa un incremento del 4,1%, motivado principalmente por el importante aumento del volumen de carga transportada (un 19,0% en el número de toneladas-kilómetro transportadas por IBERIA). El ingreso unitario de carga, al igual que el de pasaje, se vio perjudicado por la depreciación del dólar, el aumento de la longitud de etapa y la presión competitiva.

Las cifras que figuran en la cuenta de explotación de gestión recogen los ingresos generados por las actividades de transporte de mercancía y correo del Grupo, los ingresos de excesos de equipaje y otras partidas menores, pero no la "Regularización de ingresos de tráfico no imputables a líneas (RITNIL) de carga", que se incluye en el epígrafe de "Otros ingresos de Explotación".

Handling

Los ingresos generados por los servicios de handling o asistencia en los aeropuertos aumentaron en 31,3 millones de € con relación a 2003, lo que significa un incremento del 11,5%, 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.

Material

Los ingresos por servicios de mantenimiento a terceros superaron en 8,4 millones de € a los del año 2003, importe que representa una subida del 8,1%, destacando el aumento de actividad para terceros en revisión de motores.

Comerciales

Los ingresos por comisiones descendieron en 9,5 millones de € respecto a 2003, debido principalmente al nuevo modelo de retribución a las agencias de viaje en España, y a la reducción de la comisión interlínea entre las compañías integradas en **one-world**.

Otros ingresos de explotación

El importe agregado del resto de los ingresos de explotación ascendió a 302,4 millones de € en 2004, aumentando en 29,6 millones respecto al año anterior.

Entre las partidas incluidas, destacan por su importe: los ingresos por utilización de los distintos sistemas de reservas, que superaron los 80 millones de € en 2004; los ingresos derivados de servicios de carga (handling en terminales, tasas de seguridad y de combustible, y otros servicios) que ascendieron a 59,9 millones de € en 2004, registrando un crecimiento significativo respecto al ejercicio anterior; "Otros ingresos de tráfico" derivados, principalmente, de acuerdos comerciales firmados con otras compañías, en su mayoría perteneciente a la alianza **one-world**, cuyo importe se situó en 36,4 millones de € en el año 2004; los trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado durante 2004 generaron 13,3 millones de €; los ingresos derivados de la recuperación de dotaciones para grandes revisiones ascendieron a 13,1 millones de €; y, finalmente, tanto los ingresos por alquileres como las ventas a bordo registraron unos importes en torno a los 10 millones de € en el ejercicio 2004.

En "Otros ingresos de explotación" están incluidas las cuentas "Regularización de ingresos de tráfico no imputables a líneas (RITNIL) de pasaje" y "Otros ingresos de tráfico", que figuran como "Ingresos por pasaje" en las notas de la Memoria. Sus importes agregados fueron de 46,1 millones de € en 2004 y de 28,1 millones de € en 2003. Asimismo, también incluye la cuenta RITNIL de carga, que figura como "Ingresos por carga" en las notas de la Memoria, cuyos importes fueron de -3,5 millones de € en 2004, y de 0,3 millones de € en el ejercicio anterior.

4.1.2. Gastos de explotación

Los gastos de explotación se situaron en 4.602,1 millones de € en el ejercicio 2004, subiendo un 3,3% respecto al año anterior (en términos homogéneos).

Los factores que provocaron los mayores aumentos de gasto fueron: en primer lugar, la fuerte subida del precio del combustible; el incremento de la actividad aérea (un 8,8%, medida en AKO); los crecimientos de las actividades de mantenimiento de flotas de terceros y, en especial, de la asistencia en tierra para terceros, que hizo necesario un aumento de la plantilla en los aeropuertos; y los incrementos de precios de determinadas tasas aeroportuarias. El impacto de estos elementos fue parcialmente compensado por la implantación de las medidas diseñadas en el Plan Director, destacando las relacionadas con la mejora de la productividad de la plantilla, la modificación del servicio a bordo en clase turista en los vuelos de corto y medio radio, la reducción de las primas de los seguros de aviación y, sobre todo, la reducción de las comisiones a las agencias. Además, tuvieron un efecto favorable la devaluación del dólar y la bajada de los tipos de interés.

El coste operativo unitario del Grupo IBERIA se situó en 7,54 céntimos de € por AKO, disminuyendo en 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%.

Personal

Los gastos de personal aumentaron en un 4,2% con relación a 2003, hasta situarse en 1.423,3 millones de €. De esta cantidad, 1.077,8 millones corresponden a sueldos, salarios y asimilados; y los restantes 345,5 millones a Seguridad Social, dotaciones a los fondos para el personal y otras cargas sociales.

Los principales motivos del mencionado aumento fueron: el incremento de las tablas salariales de acuerdo a la subida IPC real para 2004, la "Participación por Mejora de Resultados de 2004", la consolidación en 2004 de la paga por mejora de resultados en 2003, el efecto de los deslizamientos y el incremento de la plantilla del Grupo. Una parte de la subida producida por estos conceptos fue compensa-

da por otros factores, entre los que destacó la mejora del "mix salarial", conseguida gracias al desarrollo del ERE de la compañía IBERIA.

Combustible

El gasto de combustible aumentó en 96,7 millones de € (un 17,4%) respecto a 2003, alcanzando los 653,5 millones de € en el ejercicio 2004, cifra que representa un 14,2% del total de los gastos de explotación del Grupo IBERIA, frente a un 12,5% del año anterior.

El siguiente cuadro ofrece un desglose de los elementos que interviniieron en el aumento del gasto de combustible:

		Millones de euros
Causas de la variación del gasto:		
Precio		194,4
Volumen		50,8
Tipo de cambio		(83,0)
Eficiencia		(20,5)
Variación total s/2003		96,7

Los precios del petróleo y de sus productos refinados, como es el caso del queroseno de aviación, experimentaron una fuerte subida a lo largo de 2004, alcanzando su máximo histórico en el mes de octubre. En el caso del Grupo IBERIA, el precio medio anual del queroseno en dólares y antes de coberturas subió más de un 30% con relación a 2003.

La compañía controla el coste del combustible de aviación mediante políticas activas de gestión de riesgos, que se concretan en coberturas de los precios del combustible. En el año 2004, las coberturas permitieron reducir en 80,7 millones de € el impacto de la subida del precio en los mercados internacionales.

Junto al efecto de las coberturas, la depreciación del dólar y un menor consumo unitario permitieron compensar parte del aumento del gasto provocado por el incremento del precio y el crecimiento de la actividad aérea. Así, el coste unitario del combustible se situó en 1,07 céntimos de € por AKO, subiendo un 7,9% respecto al año anterior.

Servicios de tráfico

El gasto de los servicios de tráfico se situó en 415,8 millones de € en 2004, aumentando en 31,4 millones de € con relación al año anterior, lo que representa un incremento del 8,2%. El coste de las partidas incluidas en este concepto está relacionado con la variación en la actividad de transporte aéreo. Así, el coste unitario de los servicios de tráfico se situó en 0,68 céntimos de € por AKO, disminuyendo ligeramente (un 0,5%) respecto al año 2003.

El gasto por tasas de aterrizaje registró una subida del 6,0% respecto al año anterior (el número de despegues se incrementó en un 4,0%), situándose en 124,5 millones de € en 2004. El coste del despacho de aviones alcanzó los 100,3 millones de €, tras registrar un incremento del 17,2%, que estuvo principalmente motivado por las fuertes subidas de precios en las tarifas H1 y H2 de AENA, derivadas de los criterios seguidos para la aplicación de esta tasa según la norma que la creó. El coste de otros servicios aeroportuarios (pasarelas, estacionamiento...) ascendió a 52,8 millones de € en 2004. El gasto en limpieza de aviones y de equipos de mayordomía ascendió a 61,4 millones de €. Finalmente, los gastos de alojamiento del personal de vuelo y del resto de los conceptos incluidos en "Servicios de tráfico" totalizaron un importe de 76,8 millones de € en el ejercicio 2004.

Alquiler de flota

El gasto por alquiler de aviones aumentó en 15,2 millones de € (un 4,1%) respecto a 2003, situándose en 384,4 millones. La mayor parte de este importe corresponde a los arrendamientos de flota de pasaje, que registró un gasto de 369,1 millones de € en 2004, subiendo un 4,5% respecto al año anterior debido a las nuevas incorporaciones de aviones y al contrato de wet lease. El gasto por arrendamiento de aviones de carga fue de 15,3 millones de € en 2004, bajando 0,7 millones respecto al año anterior.

Comerciales

Los gastos comerciales del ejercicio 2004 se situaron en 342,5 millones de €, bajando un 21,8% respecto al año anterior.

Las comisiones, incentivos por ventas y otros gastos de desarrollo y promoción totalizaron un gasto de 303,9 millones de €, 89 millones menos que el importe registrado en 2003, lo que significa una reducción del 22,7%. Las acciones que permitieron conseguir esta importante disminución del gasto fueron: la implantación del nuevo sistema de retribución a las agencias en España; la paulatina extensión de la política de reducción de comisiones a otros países, que en líneas generales han reducido la comisión básica y optimizado el sistema de incentivo; el acuerdo interlínea entre compañías de oneworld; y, adicionalmente, el crecimiento de los nuevos sistemas de venta directa, como Iberia.com y Serviberia.

Los gastos de publicidad y promoción se situaron en 38,6 millones de € en 2004, descendiendo en 6,3 millones de € respecto al ejercicio anterior.

Los costes comerciales netos, esto es, gastos comerciales minorados por los ingresos comerciales, disminuyeron en un 27,1% con relación a 2003. Un año más, la relación del coste comercial neto sobre los ingresos de tráfico mejoró, situándose en el 5,8% en 2004, tras bajar 2,4 puntos porcentuales respecto al año anterior.

Mantenimiento de flota

El gasto por este concepto, que agrega el consumo de repuestos de flota, los subcontratos de mantenimiento y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones, se situó en 272,1 millones de €, superando en 36,6 millones al importe registrado en 2003. Una parte de este incremento (10,9 millones de €) se debe a la inclusión 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. También influyeron en la subida del gasto los trabajos relacionados con la devolución de aviones, en el marco del plan de renovación de flota, y el aumento de la actividad para terceros.

Tasas de navegación

Los gastos derivados del control de tráfico aéreo, como son los servicios de ayuda a la navegación en ruta y de aproximación a los aeropuertos, aumentaron en 12,9 millones de € con relación al año

anterior, lo que supone un incremento del 5,0%, que estuvo motivado principalmente por el crecimiento de la producción de la compañía.

El coste de las tasas de navegación aumentó en 8,8 millones de €, que supone un incremento del 4,3% respecto a 2003. El coste de las tasas de aproximación aumentó en 4,1 millones de €, que representa un incremento del 8,1% con relación al año 2003. En los aeropuertos españoles, la subida de las tasas de aproximación fue del 3% en 2004.

Amortizaciones

Las dotaciones a la amortización del inmovilizado ascendieron a 179,2 millones de € en el ejercicio 2004, situándose 6,6 millones por encima del año anterior, localizándose los mayores aumentos en la amortización de aviones y motores, de rotables y reparables de flota, y de aplicaciones y equipos informáticos.

Sistemas de reservas

Frente a un incremento en la cifra de reservas del 3,4%, el gasto sólo aumentó un 1,7% con relación a 2003, gracias a las medidas de control de costes implantadas en este apartado. De este modo, el gasto se situó en 130,4 millones de € en 2004, disminuyendo el coste medio por reserva un 1,6% con relación al año anterior.

Servicios a bordo

El gasto del servicio a bordo, que incluye consumos de mayordomía, disminuyó en 28,8 millones de € respecto a 2003, lo que significa un descenso del 24,9%. La disminución del coste medio por pasajero fue aún mayor, del 28,0%, y se consiguió, principalmente, por la puesta en marcha del nuevo servicio "a la carta" en los vuelos domésticos y de medio radio internacional (excepto vuelos de más de tres horas). La aplicación del contrato global de cátering firmado con Gate Gourmet y la renegociación de otros contratos de suministros también contribuyó a reducir el gasto. Estos ahorros conseguidos en 2004 se añaden a los ya alcanzados en el año 2003, fundamentalmente a través de la simplificación del servicio en clase turista en los vuelos de corto y medio radio.

Seguros

Tras el incremento espectacular registrado en el coste de los seguros de aeronaves y pasajeros tras los atentados del 11 de septiembre de 2001, durante los dos últimos años el mercado de aviación corrigió a la baja sus tasas, ayudado por la moderada siniestralidad. En ese contexto, el Grupo consiguió disminuir su coste de seguros en un 28,0% respecto al año anterior, mediante una renegociación de los costes de las primas, de modo que el gasto anual descendió a 36,6 millones de € en 2004.

Otros gastos de explotación

El importe agregado de "Otros gastos de explotación" ascendió a 406,8 millones de € en 2004, registrando un aumento de 23,1 millones de € respecto a la cifra del año anterior, lo que representa un incremento del 6,0%. Dentro de este concepto, se incluyen múltiples partidas de diversa naturaleza, como alquileres (equipos, inmuebles, bodegas de

carga...), servicios externos (de reparación y conservación, de seguridad y vigilancia, otros servicios auxiliares...), transportes, comunicaciones, consumos, indemnizaciones, locomoción y gastos de mecanización, entre otros.

4.2. Resultados financieros y extraordinarios

El Grupo IBERIA obtuvo unos beneficios antes de impuestos de 283,2 millones de € en el ejercicio de 2004, superando en más de un 42% a la cifra de beneficios del año anterior (en términos homogéneos). Tanto los resultados financieros como el saldo neto de la participación en las compañías puestas en equivalencia mejoraron respecto al año anterior y contribuyeron en la consecución de aquellos beneficios, tal como se refleja en el siguiente cuadro:

Grupo IBERIA (millones de euros)	2004	2003 (*)	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Resultado de explotación	203,3	156,7	46,6	29,7
Ingresos financieros	42,1	53,7	(11,6)	(21,6)
Gastos financieros	36,7	50,2	(13,5)	(26,9)
Resultados por diferencias de cambio	15,4	(6,7)	22,1	n.s.
Resultados financieros	20,8	(3,2)	24,0	n.s.
Part. rdos. soc. puestas equivalencia	40,7	33,9	6,8	20,1
Reversión dif. negativ. consolidación	1,6	0,0	1,6	n.a.
Amortización fondo comercio	(6,6)	(6,6)	0,0	0,0
Rdos. de actividades ordinarias	259,8	180,8	79,0	43,7
Ingresos extraordinarios	214,4	102,5	111,9	109,2
Gastos extraordinarios	191,0	84,2	106,8	126,8
Resultados extraordinarios	23,4	18,3	5,1	27,9
Resultados antes de impuestos	283,2	199,1	84,1	42,2
Impuestos	(63,2)	(54,7)	(8,5)	15,5
Resultados consolidados	220,0	144,4	75,6	52,4
Rdo. atribuible a minoritarios	1,6	1,6	0,0	0,0
Rdo. de la sociedad dominante	218,4	142,8	75,6	52,9

(*) Datos pro forma excluyendo a Iber-Swiss Catering del Grupo IBERIA.

n.s.: no significativo; n.a.: no aplicable.

En 2004, el saldo neto financiero se situó en 20,8 millones de € de beneficios, mejorando en 24,0 millones de € respecto al año anterior, principalmente por la mejora registrada en el saldo neto de las diferencias de cambio, que procede, en parte, de las diferencias de cambio positivas producidas por la revalorización de coberturas a finales de 2004.

Los ingresos financieros disminuyeron en un 21,6% respecto al año precedente, mientras que los gastos lo hicieron en una proporción mayor, cerca del 27%. En ambos casos tiene relevancia la contabilización en el año 2003 de partidas no recurrentes: en concreto, en los ingresos financieros se registró una plusvalía bruta de 11,5 millones de € (correspondiente a la venta de la participación de IBERIA en "Tiempo Libre" y de las marcas "Mundicolor"); y en los gastos, unas dotaciones por valor de 16,2 millones de € para provisionar las participaciones de IBERIA en las empresas Opodo y Cordiem.

El saldo neto de la participación en los resultados de sociedades puestas en equivalencia ascendió a 40,7 millones de € en 2004, mejorando en 6,8 millones con relación al año anterior. En el ejercicio 2004 consolidaron por primera vez en el Grupo IBERIA las siguientes compañías: Serpista, Opodo, Noamar Air Handling y Air Miles. Además, en ese mismo año IBERIA vendió su participación en Touroperador Viva Tours, S.A., que había consolidado hasta el ejercicio 2003. No obstante, todas estas sociedades tuvieron un peso reducido en el importe agregado de los resultados de sociedades puestas en equivalencia, puesto que la mayor parte de los beneficios contabilizados en los ejercicios 2003 y 2004 correspondieron a la participación en Amadeus Group, que volvió a incrementar sus beneficios en este último año.

Los resultados extraordinarios se situaron en 23,4 millones de beneficios en el año 2004, una cifra ligeramente superior a la registrada en el ejercicio anterior.

Los ingresos extraordinarios ascendieron a 214,4 millones de €, siendo los conceptos más relevantes los siguientes: más de 34 millones de € 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 beneficios superiores a los 34,9 millones de €; alrededor de 22,6 millones de € proceden de la venta de simuladores de vuelo a la sociedad "Servicios Instrucción Vuelo"; recuperación de ingresos diferidos por casi 25 millones de €; y, finalmente, 40 millones de € proceden de la recuperación de billetes pendientes de utilización.

Los gastos extraordinarios, que superaron los 188 millones de € en 2004, incluyen una dotación de casi 106 millones de € destinada a actualizar los fondos del Expediente de Regulación de Empleo de IBERIA y a su prórroga y ampliación durante 2004; asimismo, recogen otros gastos y amortizaciones relacionadas con el plan de renovación de flota (principalmente relacionadas con la devolución de aviones B-757 y la retirada de la flota B-747).

El Grupo IBERIA alcanzó un beneficio neto después de impuestos de 220 millones de € durante el ejercicio 2004, mejorando en 75,6 millones respecto al año precedente. Los beneficios atribuidos a la Sociedad dominante ascendieron a 218,4 millones de €, lo que supone un incremento próximo al 53% con relación a 2003.

4.3. Inversiones

La inversión neta (descontadas las desinversiones) del Grupo IBERIA ascendió, en su conjunto, a cerca de 232 millones de € en el ejercicio 2004.

Las inversiones de mayor cuantía efectuadas en el inmovilizado material e inmaterial correspondieron a: compras de repuestos de flota, que superaron los 101 millones de €; altas de dos aviones A-320 y de un A-340/600 y sus respectivos motores; modifi-

caciones realizadas en aeronaves de las flotas MD-87/88, B-747, B-757, A-320, A-321 y A-340; compra de componentes (BFE) para las flotas Airbus; adquisición de equipos para procesos de información; y aplicaciones informáticas.

Entre las desinversiones en inmovilizado material e inmaterial destacaron: la venta de diversos inmuebles propiedad de IBERIA en Madrid, Barcelona, Santander, Tarragona y Quito; la baja de simuladores que se incorporaron a la compañía Servicios Instrucción de Vuelo (SIV); y bajas de repuestos y componentes de flota. Como resultado de la no consolidación de Iber-Swiss Catering en el ejercicio 2004 por la venta de su participación, el inmovilizado del Grupo IBERIA no incorpora sus activos, que ascendían a 15 millones de € en el 2003.

En referencia a las inmovilizaciones financieras, son relevantes algunos de los cambios producidos en el perímetro de consolidación: por una parte, la sociedad Serpista, en la que IBERIA tiene una participación del 39%, consolida por primera vez en el grupo por

puesta en equivalencia; por otro lado, en 2004 se formalizó la venta de las participaciones en el capital de Viva Tours (un 49%) y de Iber-Swiss Catering (70%). En la cartera de valores a largo plazo se ha registrado la adquisición, por un importe de 8,9 millones de €, del 19,9% de la mencionada empresa SIV.

Las bajas en el inmovilizado financiero más importantes por su cuantía se produjeron en los depósitos a largo plazo correspondientes a anticipos de flota, debido a la incorporación de aviones A-320, A-321 y A-319 a la flota operativa de IBERIA.

4.4. Balance de situación

El siguiente cuadro muestra las principales partidas del Balance de Situación Consolidado a 31 de diciembre de 2004 y 2003. Los datos del ejercicio 2003 no coinciden con los presentados en el Balance de la Memoria porque han sido ajustados, excluyendo a Iber-Swiss Catering del Grupo IBERIA, con la finalidad de establecer una comparación más homogénea:

Grupo IBERIA (millones de euros)	2004	2003 (*)	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Inmovilizado neto	2.396,3	2.418,0	(21,7)	(0,9)
Fondo de Comercio de Consolidación	91,5	98,1	(6,6)	(6,7)
Gastos a distribuir en varios ejercicios	69,4	85,2	(15,8)	(18,5)
Deudores y otros activos circulantes	740,7	702,7	38,0	5,4
Disponible	1.555,7	1.375,9	179,8	13,1
Total Activo	4.853,6	4.679,9	173,7	3,7
Fondos propios	1.645,8	1.423,2	222,6	15,6
Socios externos	5,3	8,5	(3,2)	(37,6)
Diferencias negativas de consolidación	1,0	1,5	(0,5)	(33,3)
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	25,7	56,8	(31,1)	(54,7)
Provisiones para riesgos y gastos	1.241,9	1.249,5	(7,6)	(0,6)
Pasivo remunerado a largo plazo	397,4	446,1	(48,7)	(10,9)
Otros acreedores a largo plazo	16,7	20,5	(3,8)	(18,5)
Pasivo remunerado a corto plazo	58,2	69,0	(10,8)	(15,6)
Otros acreedores a corto plazo	1.461,6	1.404,8	56,8	4,0
Total Pasivo	4.853,6	4.679,9	173,7	3,7

(*) Datos pro forma excluyendo a Iber-Swiss Catering del Grupo IBERIA.

Los fondos propios del Grupo IBERIA ascienden a 1.645,8 millones de € a 31 de diciembre de 2004, 222,6 millones de € por encima de 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 IBERIA, derivado de sucesivas emisiones de acciones ordinarias ligadas al desarrollo del plan de opciones sobre acciones de los empleados.

Durante el año 2004, IBERIA retribuyó a sus accionistas con un dividendo de 0,03 € por título, con cargo a los resultados del 2003, desembolsando un total de 27,8 millones de € por este concepto.

El saldo de las provisiones para riesgos y gastos a largo plazo se sitúa en 1.241,9 millones de € al cierre de 2004, disminuyendo en un 0,6% respecto a 2003. Aquella cifra incluye: 76,3 millones de € en provisiones para grandes reparaciones de flota; 547,3 millones en provisiones para obligaciones con el personal; y 618,3 millones de € en provisiones para responsabilidades. En este último apartado destaca el importe de 393,9 millones de € destinado al Expediente de Regulación de Empleo de IBERIA; durante el ejercicio 2004, la compañía dotó 106 millones de € para su ampliación y extensión, aplicándose 82 millones al mismo plan.

La suma de toda la deuda remunerada (a corto y largo plazo, incluyendo los intereses de los arrendamientos financieros) se eleva a 455,6 millones de € a 31 de diciembre de 2004, tras disminuir en un 11,6% con relación a la deuda del año anterior. Si excluimos el importe de los intereses pendientes de pago correspondientes a los arrendamientos financieros (62,1 millones de €), la cifra de la deuda remunerada

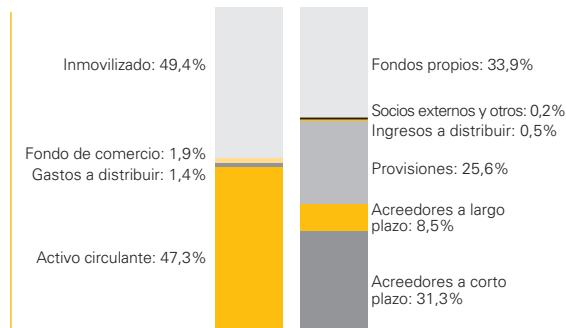
se sitúa en 393,5 millones de €, un saldo inferior en 42,8 millones de € al registrado en el cierre del ejercicio 2003.

El endeudamiento neto de balance del Grupo IBERIA mejora notablemente, quedando situado en -1.162,3 millones de € a 31 de diciembre de 2004, frente a -939,6 millones de € al cierre del ejercicio 2003 (en términos homogéneos). 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.

El activo circulante aumenta en 217,8 millones de € respecto al cierre de 2003, debido principalmente a un aumento de 179,8 millones de € en el saldo disponible (inversiones financieras temporales y tesorería), que asciende a 1.555,7 millones de € al finalizar el ejercicio 2004.

El inmovilizado neto del Grupo se eleva a 2.396,3 millones de € al cierre del ejercicio 2004.

Balance de Grupo IBERIA a 31/12/2004 (en %)



TOTAL ACTIVO/PASIVO: 4.854 millones €

4.5. Perspectivas

Las últimas previsiones publicadas por IATA para el año 2005 señalan que el tráfico aéreo internacional continuará creciendo, aunque a menor ritmo que en el año anterior, en parte por un crecimiento más moderado de la economía mundial; así, se prevé un incremento medio del 5,8% en el número de PKT. IATA espera un aumento similar en el volumen de oferta, de modo que el sector mantendrá unos coeficientes de ocupación similares a los alcanzados en 2004. Sin embargo, el crecimiento de los ingresos del sector volverá a estar limitado por la reducción de los ingresos unitarios, afectados por la fuerte competencia existente, que seguirá siendo especialmente intensa en Europa a causa de la fragmentación del mercado y el rápido crecimiento de los operadores de bajo coste.

En referencia a los costes, en opinión de la mayoría de los expertos, el elevado nivel alcanzado por el precio del combustible a finales de 2004 (superior a los 40 dólares el barril) responde fundamentalmente a un cambio estructural, siendo poco probable una reducción significativa en los próximos meses. Además, las compañías aéreas deberán hacer frente a una normativa más exigente respecto a las indemnizaciones a los pasajeros derivadas de incidencias.

En este escenario difícil pero en gran medida pronosticado, el Grupo IBERIA continuará desarrollando las líneas estratégicas del Plan Director 2003/05, donde también se habían previsto con antelación las amenazas específicas que enfrentará la compañía durante los próximos meses: la acelerada penetración de las compañías de bajo coste en España; y la convocatoria de los concursos para obtener las licencias de handling a terceros en los aeropuertos españoles.

En el año 2005, IBERIA aumentará la oferta para el conjunto de su red entre un 7% y un 10% respecto al ejercicio anterior; esta horquilla refleja la capacidad de la compañía para adaptar su producción a la evolución de los mercados. El crecimiento se realizará fundamentalmente en las rutas intercontinentales, manteniendo el volumen de capacidad en el mercado doméstico.

La reducción de costes y el aumento de la productividad seguirá siendo una prioridad en la gestión del Grupo, que va a completar las acciones previstas en el Plan Director, con el fin de adaptar el modelo de empresa al nuevo entorno competitivo. Además, durante 2005 será necesario implementar nuevas medidas para compensar la subida del coste unitario del combustible con relación al coste medio del año anterior, cuando la política de coberturas de la compañía amortiguó una parte significativa del impacto de la escalada del precio del queroseno. IBERIA ha realizado nuevos contratos de cobertura para 2005, que aseguran en torno al 90% del consumo previsto en el primer semestre, y un porcentaje sustancialmente menor para la segunda mitad del año, pero –como es obvio– en una banda de precios más elevada.

En la actual negociación de los nuevos Convenios Colectivos de IBERIA (la vigencia de los anteriores finalizó en diciembre de 2004) la Dirección solicita a todo el personal un incremento significativo de la productividad y una mayor flexibilidad, requerimientos básicos e irrenunciables para seguir creciendo.

206

Otra línea estratégica del Grupo IBERIA es la mejora continua de la calidad del servicio y la diferenciación por segmentos de clientes, con el fin de consolidar su ventaja competitiva frente a otros operadores. El Plan de Renovación de la Flota contribuirá a la consecución de este reto. Durante el año 2005, IBERIA completará la sustitución de la flota B-747 y se iniciará la comercialización de la nueva clase Business Plus en la red de largo radio; asimismo, la compañía firmará un amplio contrato para renovar un 60%, aproximadamente, de la flota de corto y medio radio.

IBERIA y sus socios de **oneworld** podrán operar de forma eficiente en la Nueva Terminal Aérea de Madrid-Barajas a partir del primer trimestre de 2006, teniendo la oportunidad de prestar un servicio de calidad a sus clientes. Para ello, IBERIA ha planificado las inversiones necesarias y ha diseñado el plan de transición y traslado a las nuevas instalaciones.

A medio plazo, el Grupo IBERIA se podrá apoyar en su fortaleza financiera, su excelente posicionamiento en el mercado Europa-Latinoamérica, y en el desarrollo de su relación con British Airways, para aprovechar las oportunidades que suponen la notable ampliación de capacidad de los aeropuertos de Madrid y Barcelona y el crecimiento de los mercados de Latinoamérica.

© 2005 Iberia, L.A.E., S.A. - D. Comunicación

Edición y diseño

Gosban

Tel.: 93 539 44 50

www.gosban.com

Impresión

Tecfa Group

Depósito legal

XXXXX

IBERIA 
www.iberia.com