

Principales magnitudes (no auditado) (a)

GRUPO IBERIA Miles de €	1 ^{er} Trimestre (Ene – Mar)		
	2005	2004	%
Ingresos de las operaciones	1.184.551	1.128.213	5,0
Gastos de las operaciones	1.215.759	1.154.571	5,3
Resultados de las operaciones	-31.208	-26.358	-18,4
BIIAR (EBITDAR)	169.529	116.656	45,3
Resultados de explotación	-31.124	-35.866	13,2
Resultados netos consolidados	-16.097	-10.143	-58,7
Fondos propios (b)	1.684.966	1.755.311	-4,0
Endeudamiento neto de balance (b)	-1.460.573	-1.171.184	24,7
Endeudamiento neto ajustado x 8 (b)	1.655.968	1.678.916	-1,4
AKO (millones)	15.261	14.563	4,8
PKT (millones)	11.421	10.721	6,5
Coefficiente de ocupación (%)	74,8	73,6	1,2 p.
Ingresos de pasaje	810.854	772.868	4,9
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €)	7,10	7,21	-1,5
Ingreso de explotación / AKO (cént. €)	7,32	7,43	-1,4
Coste de explotación / AKO (cént. €)	7,53	7,68	-1,9
Coste explotación (exc. fuel) / AKO (cént. €)	6,37	6,74	-5,6

(a) Informe elaborado de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), excepto IAS 39 que se aplica a partir de 2005. Debido a la aplicación por primera vez de la IAS 39 las cifras presentadas podrían tener cierto grado de variación.

(b) Marzo 2005 v Diciembre 2004. (Ver notas en página 3).

Número de acciones: 937.467.468 a 31-mar-2005 y a 31-dic-2004

Hechos destacables

- Los resultados de explotación del trimestre mejoraron un 13,2% con relación al primer trimestre de 2004, a pesar del incremento del 30,6% en los gastos de combustible.
- Los resultados netos fueron de 16,1 millones de euros de pérdidas, empeorando un 58,7% frente al año anterior debido fundamentalmente a los resultados netos "no recurrentes" positivos registrados en 2004 (9,5 millones de €).
- El coeficiente de ocupación se elevó al 74,8%, mejorando 1,2 puntos porcentuales, destacando la ocupación record del largo radio (un 85,2%, incrementándose en 3 puntos porcentuales).
- Por primera vez desde hace varios trimestres, los ingresos de pasaje por AKO se mantienen en niveles similares a los del año anterior, a pesar de los impactos negativos del tipo de cambio (0,8%) y del aumento de la etapa media de pasaje (5,7%).
- El coste unitario (excluyendo el combustible) se reduce en un 5,6% gracias a la continuación de las actuaciones sobre los costes.
- La productividad de los recursos ha seguido progresando, mejorando casi en un 1% la utilización de la flota y en un 5,9% la productividad de la plantilla de personal.

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (no auditada) (a)

Miles de €	1 ^{er} Trimestre (Ene – Mar)		
	2005	2004	%
Resultados de las operaciones (b)	-31.208	-26.358	-18,4
Ingresos de las operaciones	1.184.551	1.128.213	5,0
Importe neto cifra de negocios	1.076.473	1.035.241	4,0
Ingresos de pasaje (c)	872.839	848.484	2,9
Ingresos de carga	74.953	64.662	15,9
Ingresos de handling	68.399	59.202	15,5
Asistencia técnica a compañías aéreas	38.400	23.320	64,7
Otros ingresos por servicios y ventas	21.881	39.572	-44,7
Otros ingresos de las operaciones	108.078	92.972	16,2
Ingresos netos por ventas de activos	66.034	45.131	46,3
Ingresos diversos	41.374	46.750	-11,5
Otros ingresos no recurrentes	670	1.091	-38,5
Gastos de las operaciones	1.215.759	1.154.571	5,3
Aprovisionamientos	227.546	180.985	25,7
Combustible de aviones	177.309	135.771	30,6
Repuestos para flota	39.606	35.145	12,7
Material de mayordomía	5.715	5.891	-3,0
Otros aprovisionamientos	4.915	4.178	17,6
Gastos de personal	363.396	373.392	-2,7
De los que: no recurrentes	5.000	20.000	-75,0
Dotación para amortizaciones	106.462	48.200	120,9
De los que: Amortización acelerada de flota	61.700	4.000	n.s.
Variación provisiones de tráfico	2.502	2.376	5,3
Otros gastos de las operaciones	515.854	549.619	-6,1
Alquiler de flota	94.275	94.815	-0,6
Leasing operativo	85.361	90.551	-5,7
Wet lease pasaje	5.382	0	n.a.
Alquiler de aviones de carga	3.531	4.264	-17,2
Alquileres varios	18.569	17.508	6,1
Mantenimiento flota (subcontratos)	36.124	29.933	20,7
Gastos comerciales	62.744	91.519	-31,4
Derechos por tráfico aéreo	102.268	99.366	2,9
Tasas de navegación	67.749	65.583	3,3
Servicio a bordo	14.926	20.048	-25,6
Sistemas de reservas	38.069	36.610	4,0
Seguros	7.831	9.026	-13,2
Otros gastos	73.300	85.212	-14,0
De los que: Gastos no recurrentes	89	12.714	-99,3

n.a.: no aplicable; n.s.: no significativo

(a) Informe elaborado de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), excepto IAS 39 que se aplica a partir de 2005. Debido a la aplicación por primera vez de la IAS 39 las cifras presentadas podrían tener cierto grado de variación.

(b) Los resultados de las operaciones incluyen, además de los resultados de explotación, los ingresos y gastos no recurrentes.

(c) Los ingresos de pasaje contables incluyen el reconocimiento como ingreso de los billetes vendidos no volados (caducados), contabilizados previamente en el pasivo circulante como anticipo de clientes, junto a otras regularizaciones de menor cuantía.

Miles de €	1 ^{er} Trimestre (Ene – Mar)		
	2005	2004	%
Resultados financieros	825	193	n.s.
Ingresos financieros	9.502	9.174	3,6
Gastos financieros	10.535	9.610	9,6
Resultados por diferencias de cambio	2.382	630	278,4
Resultados por valoración instrumentos financieros	-523	-	n.a.
Resultados sociedades puestas en equivalencia	7.017	11.373	-38,3
Resultados antes de impuestos	-23.366	-14.793	-58,0
Impuesto sobre Sociedades	7.269	4.649	56,3
Resultados netos consolidados	-16.097	-10.143	-58,7
Resultados atribuidos a socios externos	29	639	-95,4
Resultados atribuidos a la Sociedad dominante	-16.126	-10.782	-49,6

n.a.: no aplicable; n.s.: no significativo

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

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

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

Emisión de obligaciones y otros valores negociables + Deudas con entidades de crédito - (Inversiones financieras a corto plazo + Efectivo y otros medios líquidos equivalentes)

Alquileres de flota capitalizados: El concepto “alquiler de flota” es utilizado para calcular los alquileres de flota capitalizados. De aquel se toma el importe de los gastos de arrendamiento operativo (excluyendo el valor de las coberturas “no eficaces”), el 50% de los gastos de wet lease de pasaje, y el 50% de los gastos de alquiler de aviones cargueros. El importe correspondiente al gasto anual por alquiler de flota asciende a 368.984 miles de euros en 2004. Como aproximación al valor anual del gasto de alquiler de flota del ejercicio 2005, se multiplica por cuatro el importe correspondiente al primer trimestre del año (100.646 miles de euros), obteniendo un importe anual estimado de 402.585 miles de euros. Ambas cifras anuales se capitalizan multiplicando por 8.

La inversión financiera en las sociedades creadas por Iberia para adquirir flota bajo leasing operativo o financiero (Iberbus e Iberbond) se deducen de la deuda para evitar duplicidades, ya que dichas inversiones se encuentran financiadas por partidas de pasivo.

Bonos Iberbond: Inversión financiera a largo plazo en la emisión de bonos Iberbond 1999, que se debe compensar con la misma partida recogida en el pasivo.

Préstamos Iberbus: Préstamos financieros a largo plazo a las sociedades Iberbus. Estos préstamos devengan unos intereses que Iberia recibe y que a la vez paga como parte integrante del alquiler de flota. Al ser el tipo de estos préstamos del 6% correspondería deducir los mismos capitalizados de la deuda fuera de balance (Alquiler de Flota x 8).

Para marzo de 2005 el cálculo es el siguiente: 6% de 152.770 miles de € x 8 = 73.330 miles de €

Para diciembre de 2004 el cálculo es el siguiente: 6% de 145.400 miles de € x 8 = 69.792 miles de €

Balance de situación consolidado (no auditado) (a)

Miles de €	Mar-2005	Dic-2004
ACTIVO	5.016.195	4.861.337
Activo a largo plazo	2.307.517	2.531.179
Activos Intangibles	42.880	45.440
Propiedad, planta y equipos	1.125.589	1.368.633
Activos financieros	714.467	704.266
<i>Préstamos Iberbus</i>	<i>152.770</i>	<i>145.400</i>
<i>Bonos Iberbond</i>	<i>30.810</i>	<i>31.980</i>
<i>Otros</i>	<i>530.887</i>	<i>526.886</i>
Deudores largo plazo operaciones trafico	424.581	412.840
Fondo de comercio de consolidación	0	98.098
Gastos a distribuir en varios ejercicios	4.877	4.796
Activo a corto plazo	2.703.801	2.227.264
Existencias netas	94.245	87.420
Deudores netos	696.846	551.798
Inversiones financieras a corto plazo	1.185.759	1.000.632
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	702.426	566.460
Ajustes por periodificación activo	24.525	20.954
PASIVO	5.016.195	4.861.337
Fondos propios	1.684.966	1.755.311
Capital social	731.225	731.226
Primas de emisión	106.501	106.501
Reservas sociedad dominante	721.980	516.369
Reservas sociedades consolidadas	140.771	197.951
Diferencias de conversión	-329	-344
Rdos. atribuibles a la Sociedad dominante	-16.127	198.285
Socios externos	945	5.323
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	22.687	22.675
Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo	1.172.685	1.211.160
Acreedores a largo plazo	417.155	362.912
Emisión obligaciones y otros valores negociables a l.p.	16.831	16.649
Deudas con entidades de crédito a largo plazo	317.515	331.627
Otros acreedores a largo plazo	82.809	14.636
Acreedores a corto plazo	1.718.702	1.509.279
Emisión obligaciones y otros valores negociables a c.p.	8.416	8.324
Deudas con entidades de crédito a corto plazo	84.850	39.308
Otros acreedores a corto plazo	1.615.963	1.458.376
Ajustes por periodificación pasivo	9.473	3.271

(a) Informe elaborado de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), excepto IAS 39 que se aplica a partir de 2005. Debido a la aplicación por primera vez de la IAS 39 las cifras presentadas podrían tener cierto grado de variación.

Estado de flujos de efectivo consolidado (no auditado) (a)

Miles de €	1 ^{er} Trimestre (Ene – Mar)	
	2005	2004
Resultados antes de impuestos	-23.366	-14.793
Amortizaciones	106.462	59.200
Variación de provisiones	25.295	38.293
Participación en rdos. de sociedades puestas en equivalencia	-7.017	-11.372
Ajustes de ingresos y gastos a distribuir en varios ejercicios	-909	-4.215
Aplicaciones de provisiones	-62.814	-21.474
Otros ajustes al cash flow	-71.941	-24.396
Cash Flow generado por actividades ordinarias	-34.290	21.243
Inversión neta en inmovilizado material e inmaterial	177.132	-58.791
Inversión neta en activos financieros y otros no corrientes	68.225	-10.903
Activos financieros corrientes y otros	-105.177	25.071
Cash Flow generado por actividades de inversión	140.180	-44.623
Pago de dividendos	0	0
Aumento de capital	0	5.448
Movimientos en la deuda financiera	30.076	7.342
Cash Flow de actividades de financiación	30.076	12.790
Cash Flow Neto	135.966	-10.590
Saldo de efectivo y equivalentes al inicio del periodo	566.460	660.503
Saldo de efectivo y equivalentes al final del periodo	702.426	649.913

(a) Informe elaborado de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), excepto IAS 39 que se aplica a partir de 2005. Debido a la aplicación por primera vez de la IAS 39 las cifras presentadas podrían tener cierto grado de variación.

Estadísticas operativas

GRUPO IBERIA (a)	1 ^{er} Trimestre (Ene – Mar)		
	2005	2004	%
PASAJE			
Pasajeros (miles)	6.181	6.136	0,7
Doméstico	3.467	3.521	-1,5
Medio Radio	1.844	1.759	4,8
Europa	1.733	1.676	3,4
África & Oriente Medio	111	83	34,0
Largo Radio	871	856	1,7
AKO (millones)	15.261	14.563	4,8
Doméstico	3.408	3.338	2,1
Medio Radio	3.946	3.766	4,8
Europa	3.548	3.468	2,3
África & Oriente Medio	399	298	34,0
Largo Radio	7.907	7.459	6,0
PKT (millones)	11.421	10.721	6,5
Doméstico	2.285	2.354	-2,9
Medio Radio	2.395	2.234	7,2
Europa	2.130	2.045	4,1
África & Oriente Medio	265	189	40,2
Largo Radio	6.740	6.133	9,9
Coefficiente de ocupación (%)	74,8	73,6	1,2 p.
Doméstico	67,1	70,5	-3,4 p.
Medio Radio	60,7	59,3	1,4 p.
Europa	60,0	59,0	1,1 p.
África & Oriente Medio	66,4	63,5	2,9 p.
Largo Radio	85,2	82,2	3,0 p.
CARGA			
Toneladas de carga	58.869	57.897	1,7
TKO (millones)	380	340	11,6
TKT (millones)	263	245	7,2
Coefficiente de ocupación (%)	69,3	72,1	-2,9 p.
INGRESOS DE PASAJE			
Ingresos (miles de €)	810.854	772.868	4,9
Ingreso medio / AKO (cént. €)	5,31	5,31	0,1
Ingreso medio / PKT (cént. €)	7,10	7,21	-1,5

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

AKO: Asientos-kilómetro ofertados; PKT: Pasajeros-kilómetro transportados;

TKO: Toneladas-kilómetro ofertadas; TKT: Toneladas-kilómetro transportadas.

La variación interanual de los coeficientes de ocupación se expresa en puntos porcentuales.

Los ingresos de pasaje incluyen únicamente los ingresos generados por los vuelos operados durante el periodo. Por consiguiente, excluyen los ingresos derivados de la cancelación de anticipos de clientes y otras regularizaciones contables de menor cuantía.

Indicadores de gestión (no auditado) (a)

GRUPO IBERIA	1 ^{er} Trimestre (Ene – Mar)		
	2005	2004	%
Ratios unitarios (céntimos de €/ AKO)			
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	7,32	7,43	-1,4
COSTE DE EXPLOTACIÓN	7,53	7,68	-1,9
Combustible	1,16	0,93	24,6
Mantenimiento de flota	0,50	0,45	11,0
Repuestos de flota	0,26	0,24	7,5
Mantenimiento (subcontratos)	0,24	0,21	15,2
Personal	2,35	2,43	-3,2
Alquiler de flota	0,62	0,65	-5,1
Gastos comerciales	0,41	0,63	-34,6
Derechos por tráfico aéreo	0,67	0,68	-1,8
Tasas de navegación	0,44	0,45	-1,4
Servicio a bordo y mayordomía	0,14	0,18	-24,1
Resto	1,24	1,28	-2,8
Mantenimiento de flota neto unitario (b)	0,37	0,38	-2,6
Gasto comercial neto s/ ingresos de tráfico (%) (c)	4,5	7,1	-2,7 p.
Productividad			
Utilización media flota (horas / avión / día)	8,97	8,89	0,9
Plantilla equivalente	24.044	24.302	-1,1
AKO / empleado	635	599	5,9
Tierra	864	818	5,7
Tierra (excluido personal de handling)	1.662	1.523	9,1
Horas bloque / tripulante técnico	64,6	63,9	1,1
Horas bloque / tripulante auxiliar	28,7	27,5	4,2

(a) Informe elaborado de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), excepto IAS 39 que se aplica a partir de 2005. Debido a la aplicación por primera vez de la IAS 39 las cifras presentadas podrían tener cierto grado de variación.

(b) Gasto unitario de mantenimiento de flota minorado por los ingresos de asistencia técnica a terceros (céntimos de €/por AKO).

(c) Gastos comerciales minorados por los ingresos por comisiones (variación expresada en puntos porcentuales).

Flota operativa

GRUPO IBERIA (a)	Marzo	Diciembre	Marzo
	2005	2004	2004
Largo radio	31	29	26
Propiedad	1	2	3
Leasing financiero	0	0	0
Leasing operativo	28	25	23
Wet lease	2	2	0
Corto y medio radio	123	125	125
Propiedad	44	46	45
Leasing financiero	12	12	12
Leasing operativo	67	67	68
Wet lease	0	0	0
Total	154	154	151
Propiedad	45	48	48
Leasing financiero	12	12	12
Leasing operativo	95	92	91
Wet lease	2	2	0

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

Comportamiento operativo y financiero

Resultados

Los resultados atribuidos a la Sociedad dominante se situaron en 16,1 millones de euros de pérdidas en el primer trimestre de 2005, empeorando en 5,3 millones con relación a las pérdidas de 10,8 millones de euros registradas en el mismo periodo del año anterior, contabilizados en ambos casos de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), excepto la norma IAS 39 que se aplica a partir del 1 de enero de 2005.

Los resultados de explotación mejoraron en 4,7 millones de euros (un 13,2%) con relación al año anterior, situándose en 31,1 millones de pérdidas en el acumulado de los tres primeros meses de 2005. Junto al aumento de la actividad, la ligera mejora del ingreso medio por AKO y el control de los costes permitieron compensar el fuerte impacto de la subida del precio del combustible. Así, el ingreso de explotación unitario se situó en 7,32 céntimos de euro por AKO, bajando un 1,4% respecto al primer trimestre de 2004, perjudicado por la apreciación del euro frente al dólar y el crecimiento de la etapa media en el conjunto de la red. El coste de explotación unitario se situó en 7,53 céntimos de euro por AKO, disminuyendo un 1,9% con relación al año anterior; si excluimos el gasto del combustible en ambos ejercicios, la disminución del coste operativo unitario alcanzó un 5,6%.

Los resultados de las operaciones, que incluyen ingresos y gastos no recurrentes, se situaron en 31,2 millones de euros de pérdidas en el primer trimestre de 2005, frente a los 26,4 millones de pérdidas registradas en el mismo periodo de 2004, lo que supone empeorar en un 18,4%. Los resultados antes de impuestos consolidados ascendieron a 23,4 millones de euros de pérdidas en los tres primeros meses del presente ejercicio, empeorando en 8,6 millones con relación a las pérdidas contabilizadas en el mismo periodo del año anterior.

Producción y demanda

En el conjunto de la red, el número de PKT aumentó un 6,5% respecto al primer trimestre de 2004, un incremento algo superior a la media obtenida por las compañías europeas de red (un 6,0% según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas-AEA). Con un incremento del 4,8% en el volumen de capacidad (del que más de dos puntos se deben a la densificación de flota) el coeficiente de ocupación mejoró 1,2 puntos porcentuales con relación al año anterior, elevándose al 74,8%. Los mayores incrementos de oferta y demanda se alcanzaron en los vuelos intercontinentales; este hecho, unido a un crecimiento del 8,1% en la etapa media de pasaje del largo radio, explica que el aumento del número de pasajeros (un 0,7%) sea bastante menor que el registrado en el número de PKT.

Durante el primer trimestre, los mayores incrementos de tráfico y de ocupación se registraron en marzo, en parte favorecido por el distinto calendario de Semana Santa (el pasado año fue en abril). En este mes, la compañía comenzó a volar a dos nuevos destinos: Moscú y Beirut.

En el sector de largo radio, el coeficiente de ocupación subió al 85,2%, tres puntos por encima del año anterior, creciendo la demanda casi un 10%, frente a un incremento del 6% en el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO), y mejorando el *mix* de clases. En los vuelos de Atlántico Sur, el coeficiente de ocupación se situó en un elevado 88%, a pesar del fuerte incremento de la oferta, un 23,7% con relación al primer trimestre de 2004. El cambio en el diseño de la operación en Centroamérica desde octubre de 2004 (cierre del *hub* de Miami y mejora del producto con un aumento de los vuelos directos desde España) ofreció un balance positivo en los tres primeros meses de 2005. Si agregamos la actividad del Atlántico Norte y Medio (para evitar la distorsión que la reestructuración mencionada produce en la comparación de ambos sectores por separado) el crecimiento del tráfico fue del 5,1%, frente a un descenso del 1,1% en el número de AKO, lo que llevó a una mejora de cinco puntos en el coeficiente de ocupación, que se situó en el 83,9%.

En el sector de medio radio internacional, el tráfico creció un 7,2% con relación a 2004, con un incremento la capacidad ofertada en un 4,8%, de manera que el coeficiente de ocupación mejoró 1,4 puntos, situándose en el 60,7%. El número de PKT aumentó un 4,1% en el conjunto de los vuelos europeos, donde se mantiene la rápida expansión de los operadores de bajo coste. En las rutas de Oriente Medio y África la demanda continuó dando una buena respuesta al significativo incremento de oferta (incrementos del 40,2% y del 34% respectivamente), mejorando el coeficiente de ocupación 2,9 puntos porcentuales con relación al primer trimestre del año anterior, hasta alcanzar el 66,4%.

En el mercado doméstico, donde se está produciendo un significativo crecimiento de oferta de los competidores, Iberia mantiene la estrategia iniciada en el segundo semestre de 2004, basada en una redistribución de la capacidad y en una política comercial enfocada prioritariamente a la mejora del ingreso medio por PKT, con el objetivo de mejorar la rentabilidad de la red. Así, en el primer trimestre de 2005, el número de AKO disminuyó un 3,6% en los enlaces entre la Península y las Islas Canarias y aumentó un 5,5% en el resto de los vuelos, dando como resultado un incremento moderado (un 2,1%) en el conjunto del sector doméstico.

El tráfico y el coeficiente de ocupación registraron descensos en los dos primeros meses de 2005 debido, en parte, a la menor participación de las rutas de Canarias en la red doméstica, que tienen un coeficiente de ocupación más alto que el de los vuelos de la Península, y a la mencionada gestión de ingresos más selectiva, que estimula en menor medida a la demanda. El coeficiente de ocupación mejoró en el mes de marzo como consecuencia del crecimiento del tráfico y de los ajustes realizados en el programa durante el periodo vacacional de Semana Santa. En el acumulado de los tres meses, el número de PKT disminuyó un 2,9%, situándose el coeficiente de ocupación en el 67,1%, 3,4 puntos por debajo del año anterior.

El número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) de carga aumentó un 7,2% y el coeficiente de ocupación descendió 2,9 puntos respecto al primer trimestre de 2004, viéndose perjudicada esta comparativa por el distinto calendario de la Semana Santa. De los 263 millones de TKT, un 94% fueron transportadas en las bodegas de los aviones de pasaje, correspondiendo un 81% a las rutas del Atlántico.

Ingresos de las operaciones

Los ingresos de las operaciones consolidados se incrementaron un 5,0% con relación al año anterior, situándose en 1.184,6 millones de euros en el primer trimestre de 2005. De esta cifra, 947,8 millones (representan un 80% del total) correspondieron a los ingresos por transporte de pasajeros y carga, que subieron un 3,2% respecto al mismo periodo de 2004, motivado principalmente por el aumento en el volumen de tráfico. El importe del resto de los ingresos de explotación (generados principalmente por los servicios de handling y mantenimiento a terceros y por las comisiones) se elevó a 170,1 millones de euros, un 4,1% por encima de los 168,8 millones correspondientes al año anterior. Los incrementos interanuales mencionados han sido calculados utilizando los mismos criterios de agrupación en ambos periodos, mientras que en la cuenta de resultados los conceptos “tasas de combustible y de seguridad” figuraban incluidos en “Otros ingresos por servicios y ventas” en 2004, pasando a formar parte de los “Ingresos de carga” a partir del primer trimestre de 2005.

Los ingresos de las operaciones también incluyen los ingresos netos por ventas y enajenación de activos y otros ingresos no recurrentes, cuyo importe agregado se elevó a 66,7 millones de euros en el primer trimestre de 2005, debido principalmente a la plusvalía obtenida con la venta de SAVIA (73,9 millones de euros), frente a 46,2 millones de euros registrados en el mismo periodo de 2004, en su mayor parte procedentes de las plusvalías obtenidas por las ventas de un edificio (28,5 millones de euros) y de Viva Tours (16 millones de euros).

Los ingresos de pasaje ascendieron a 872,8 millones de euros, superando en 24,4 millones (un 2,9%) a la cifra del año anterior. De aquel importe, 810,9 millones de euros corresponden a los ingresos por billetes volados en el periodo, que se situaron 38 millones de euros por encima del importe del primer trimestre de 2004; debe tenerse en cuenta que desde enero de 2005 se incluyen los *fees* por venta directa en España, alcanzando en el acumulado del trimestre alrededor de 7,5 millones de euros. El importe agregado del resto de los ingresos de pasaje (cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados, ingresos procedentes de los programas de fidelización, alquiler de plazas a otras compañías y otras regularizaciones) ascendió a 62 millones de euros, disminuyendo en 13,6 millones con relación a los tres primeros meses de 2004, principalmente por la mencionada cancelación de anticipos de clientes (BPU).

Los ingresos de pasaje por billetes volados en el primer trimestre de 2005 aumentaron un 4,9% con relación al año anterior, impulsados por el incremento del volumen de tráfico (un 6,5%). En el conjunto de la red, el ingreso medio por PKT (*yield*) descendió un 1,5% respecto al año anterior, siendo perjudicado por el crecimiento de la etapa media de pasaje (un 5,7%) y por la depreciación del dólar frente al euro (un 4,7%); a pesar de estos factores, el ingreso medio por AKO logró mantener el nivel del pasado año. Si los tipos de cambio de moneda se hubieran mantenido estables, el *yield* habría descendido un 0,8% y el ingreso unitario por AKO se habría incrementado un 0,9% respecto a 2004.

En el mercado doméstico, los ingresos de pasaje aumentaron un 1,6% respecto al primer trimestre del año anterior, situándose en 290,5 millones de euros, gracias a un incremento del 4,7% en el *yield*, que continuó la tendencia positiva que había registrado durante el segundo semestre de 2004, debido al desarrollo de una gestión de ingresos más selectiva. En los vuelos de largo radio los ingresos de pasaje aumentaron un 10,9%, elevándose a 284,7 millones de euros, debido principalmente al crecimiento de la demanda, que respondió muy favorablemente al aumento de capacidad; el *yield* mejoró un 0,9% en el acumulado de los tres meses, a pesar de verse afectado por la apreciación del euro y el aumento de la etapa media, mostrando una evolución ascendente a lo largo del trimestre. En el sector de medio radio internacional, el *yield* descendió un 4,6% debido a la fuerte presión competitiva en los mercados europeos y al aumento de la etapa media de pasaje (un 2,3%). Dicha disminución fue compensada por el crecimiento del volumen de tráfico, de modo que los ingresos subieron un 2,3% respecto al primer trimestre de 2004, situándose a 235,6 millones de euros.

Los ingresos de carga ascendieron a 75 millones de euros en el primer trimestre de 2005, cifra que incluye los ingresos por tasas de combustible y seguridad; utilizando el mismo criterio de agrupación en los dos años (en el primer trimestre de 2004 sumamos el importe de esas tasas, que ascendió a 5,5 millones de euros, que figuran en “Otros ingresos por servicios y ventas”) el incremento de los ingresos de carga fue del 6,9%. El ingreso medio por TKT disminuyó un 9,7% respecto al año precedente, afectado por el crecimiento de la etapa media y la depreciación del dólar, pero su impacto fue superado por el crecimiento del volumen de carga transportada (un 7,2%) y el aumento de los recargos (o tasas) para compensar la subida del precio del combustible.

Los ingresos generados por los servicios de handling en los aeropuertos alcanzaron los 68,4 millones de euros, lo que significa un incremento del 15,5% con relación al año anterior, debido al crecimiento de la actividad para terceras compañías (un 9,1% en términos de aviones ponderados atendidos) y a la mejora del ingreso unitario. Al igual que sucedió en el último trimestre de 2004, destacó el fuerte incremento de los ingresos por asistencia técnica a otras compañías (un 64,7%), que alcanzaron los 38,4 millones de euros en el primer trimestre de 2005. El importe de los “Otros ingresos por servicios y ventas” disminuyó un 35,9% con relación al año anterior (una vez homogeneizado el criterio de agrupación de las tasas vinculadas al transporte de carga) motivado principalmente por la desaparición de los ingresos de SAVIA.

Gastos de las operaciones

Los gastos de las operaciones ascendieron a 1.215,8 millones de euros en el primer trimestre de 2005, aumentando en 61,2 millones de euros con relación al mismo periodo del año anterior, lo que supone un incremento del 5,3%, debido principalmente a la subida del precio del combustible y al aumento de los gastos no recurrentes. El importe agregado de estos últimos superó en 30,1 millones de euros al registrado en los tres primeros meses de 2004, alcanzando los 66,8 millones de euros, cifra que recoge una dotación extraordinaria de 61,7 millones para la amortización acelerada de los aviones McDonnell Douglas (MD-87/88), con el objeto de ajustar el valor contable de esta flota a su valor de mercado.

Si excluimos las partidas no recurrentes, el incremento de los gastos de explotación fue del 2,8% respecto al año anterior, situándose en 1.149 millones de euros. Los mayores gastos derivados del alza del precio del queroseno en los mercados y del aumento de la producción fueron parcialmente compensados por la política de coberturas de precios, el desarrollo del nuevo sistema de retribución a las agencias, la reducción de los gastos de servicio a bordo, la mejora de la productividad de la plantilla y el efecto favorable de la depreciación del dólar.

El gasto de combustible alcanzó los 177,3 millones de euros en el primer trimestre de 2005, superando en 41,5 millones al coste contabilizado en el mismo periodo de 2004, lo que supone un incremento del 30,6%. A lo largo del trimestre, el precio en dólares del queroseno de aviación (antes de coberturas) se mantuvo muy por encima de los niveles registrados hace un año, y su precio medio en el mercado superó en más de un 40% al del año anterior. Esa subida del precio fue parcialmente amortiguada por las operaciones de cobertura realizadas por Iberia, que había cubierto aproximadamente un 90% del consumo a un precio de 37,5 dólares el barril, lo que ha permitido aminorar el aumento del gasto en el trimestre en 16,6 millones de euros. El incremento del gasto generado por la subida del precio y, en menor medida, por el aumento de actividad también fue parcialmente contrarrestado por la reducción del consumo unitario, gracias a la mayor eficiencia de la flota y al crecimiento de la etapa de vuelo, por la depreciación del dólar y por el efecto de las coberturas de los tipos de cambio de moneda. Con todo ello, el coste unitario del combustible se situó en 1,16 céntimos de euro por AKO, subiendo un 24,6% respecto al año anterior.

El gasto de mantenimiento de flota (que agrega el consumo de repuestos de flota, los subcontratos de mantenimiento y la dotación a la provisión para grandes reparaciones) ascendió a 75,7 millones de euros, subiendo un 16,4% respecto al primer trimestre de 2004, debido fundamentalmente al aumento de los trabajos realizados para terceros. Si descontamos los ingresos por asistencia técnica, el gasto neto de mantenimiento se situó en 37,3 millones de euros, disminuyendo un 10,6% con relación al año anterior.

Los gastos de personal se situaron en 363,4 millones de euros en el primer trimestre de 2005, cifra que incluye una dotación de 5 millones para la ampliación en el área de Carga del Expediente de Regulación de Empleo (ERE); también se había efectuado una dotación de 20 millones de euros al ERE en el mismo periodo de 2004. Excluyendo estos costes no recurrentes, el incremento de los gastos de personal fue del 1,4%. La reducción de la plantilla media equivalente del Grupo en un 1,1%, junto a la mejora en el *mix* salarial derivada del ERE, compensaron una parte del aumento del gasto generado por la aplicación de los incrementos salariales derivados de la consolidación en 2005 de los incrementos correspondientes a la Participación por Mejora de Resultados de 2004 y 2003, y por el efecto de los “deslizamientos”. La Dirección y los representantes de los trabajadores están iniciando la negociación de los nuevos Convenios Colectivos, que serán de aplicación desde el 1 de enero de 2005.

El coste unitario de personal disminuyó un 3,2% con relación al primer trimestre de 2004, gracias al aumento de la productividad. La plantilla media del personal de vuelo disminuyó un 1,6%, subiendo la productividad -medida en horas bloque por tripulante- de pilotos y tripulantes de cabina de pasajeros en un 1,1% y un 4,2% respectivamente. La plantilla media del personal de tierra descendió un 0,9%. Si excluimos al personal de handling, la plantilla equivalente del resto del colectivo de tierra disminuyó un 4,0% con relación al año anterior, aumentando su productividad -medida en AKO por empleado- en un 9,1%.

El gasto por alquiler de flota se situó en 94,3 millones de euros en el primer trimestre de 2005, disminuyendo ligeramente con relación al mismo periodo de 2004, a pesar del aumento en el número de aviones alquilados (5,3 aviones más de promedio en el periodo), cuyo impacto fue parcialmente compensado por el favorable efecto de las coberturas de cambio y por la depreciación del dólar. Además, en aplicación de la IAS 39 en 2005, el importe del leasing operativo de este año se ha visto minorado en 10,8 millones de euros, correspondientes a la diferencia en la valoración de coberturas “no eficaces” (según terminología de las NIIF) vinculadas al arrendamiento de flota entre el inicio y el final del trimestre (ver apartado “Principales efectos de la aplicación de las NIIF”).

En el primer trimestre del ejercicio 2005 volvió a destacar el descenso registrado en los gastos comerciales, que se situaron en 62,7 millones de euros, tras disminuir en 28,8 millones de euros (un 31,4%) respecto al año anterior. La causa principal fue la aplicación de la siguiente fase contemplada en el modelo de retribución a las agencias de viaje en España, bajando la comisión básica que Iberia paga a las agencias a un 1,5% a partir de enero de 2005 (frente a un 3% pagado en el primer trimestre de 2004). La paulatina extensión de la política de reducción de comisiones a otros países, el acuerdo interlínea entre compañías de oneworld y la contención del gasto en publicidad también contribuyeron a reducir los costes comerciales. La relación de los gastos comerciales netos (deducidos los ingresos por comisiones) sobre ingresos de tráfico se situó en el 4,5%, descendiendo en 2,7 puntos porcentuales respecto al primer trimestre de 2004; mientras que el coste comercial unitario (por AKO) disminuyó un 34,6% con relación a 2004.

El gasto agregado de los conceptos “Servicio a bordo” y “Material de mayordomía” se situó en 20,6 millones de euros en el acumulado de los tres primeros meses de 2005, descendiendo un 20,4% con relación al año anterior, gracias fundamentalmente al nuevo servicio a bordo “a la carta” implantado a partir de marzo de 2004. El coste unitario (por AKO) de estos conceptos disminuyó en un 24,1%.

El importe del epígrafe “Otros gastos” se situó en 73,3 millones de euros en el primer trimestre del año 2005, disminuyendo en 11,9 millones de euros respecto al año anterior. Si excluimos las partidas no recurrentes, que en el año anterior recogen unos gastos excepcionales de 12,7 millones de euros (derivados principalmente de la devolución anticipada de aviones), resulta un incremento del gasto del 1% entre ambos periodos. Entre las diversas partidas incluidas en este concepto, destacan los gastos por indemnizaciones, que ascendieron a 9,0 millones de euros en el acumulado de los tres primeros meses de 2005, con un incremento cercano al 35% respecto al año anterior, motivado por la entrada en vigor del Reglamento de la Unión Europea 261/2004 el 17 de febrero de 2005, que ha ampliado las indemnizaciones y asistencias al viajero en los supuestos de denegación de embarque por sobreventa de billetes (*overbooking*), y ha extendido las compensaciones a los perjudicados por retrasos, cancelaciones de vuelos y pérdidas de equipajes.

Resultados financieros y otros no operativos

El saldo neto financiero se situó en 0,8 millones de euros de beneficios en el primer trimestre del ejercicio 2005, superando en 0,6 millones al resultado del mismo periodo del año anterior, debido principalmente a una mejora de 1,8 millones de euros registrada en el saldo neto de las diferencias de cambio, cuyo resultado positivo ascendió a 2,4 millones de euros este año, frente a 0,6 millones del año anterior. Los resultados por valoración de las coberturas de instrumentos financieros ascendieron a 0,5 millones de euros de pérdidas en el primer trimestre del actual ejercicio, en aplicación de la IAS 39.

El saldo neto de la participación en los resultados de sociedades puestas en equivalencia ascendió a 7,0 millones de euros en el primer trimestre de 2005, situándose 4,4 millones por debajo del año anterior, de acuerdo al nuevo porcentaje de participación que Iberia tendrá en Amadeus después de que finalice el proceso de venta actualmente en curso (ver apartado “Actuaciones sobre participadas”).

Endeudamiento neto / Capital

Durante el primer trimestre de 2005, tres aviones (un A-340/600 y dos A-320) que estaban en propiedad fueron dados de baja en el activo, pasando a arrendamiento operativo (“*sale and lease back*”), siendo el principal motivo de la disminución del saldo de “Propiedad, planta y equipos”, a la vez que motiva parte del aumento del saldo de disponible.

El endeudamiento neto de balance mejora notablemente, situándose en -1.460,6 millones de euros al 31 de marzo de 2005, frente a -1.171,2 millones de euros al cierre del ejercicio 2004. En ambos casos, el saldo de las cuentas financieras del activo a corto plazo supera al saldo agregado de las deudas remuneradas. Al finalizar el primer trimestre de 2005, el saldo disponible (inversiones financieras a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes) asciende a 1.888,2 millones de euros, aumentando en 321,1 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2004, como consecuencia principalmente de las operaciones de “*sale and lease back*” y de la venta de Savia. La deuda remunerada (emisión de obligaciones y deudas con entidades de crédito) se sitúa en 427,6 millones de euros a 31 de marzo de 2005, aumentando en 31,7 millones de euros respecto al saldo registrado a 31 de diciembre de 2004.

El endeudamiento neto ajustado, que incluye la capitalización de los arrendamientos operativos anualizados, se reduce ligeramente (un 1,4%) respecto al cierre del pasado ejercicio, situándose en 1.656 millones de euros. La mayor parte de la disminución del endeudamiento neto de balance resulta compensada por el aumento del importe del alquiler de flota capitalizado (en cuyo cálculo no se incluye la diferencia en la valoración de coberturas “no eficaces”). El apalancamiento, medido como endeudamiento neto ajustado sobre recursos totales, aumenta 0,7 puntos porcentuales con relación al 31 de diciembre de 2004, situándose en el 49,6%.

Los fondos propios ascienden a 1.685 millones de euros al 31 de marzo de 2005, disminuyendo en 70,3 millones de euros respecto a la cifra del cierre del ejercicio anterior, debido principalmente a los resultados del trimestre y al descenso de las reservas de sociedades consolidadas como consecuencia de la venta de SAVIA.

Flota operativa, incorporaciones y bajas

A 31 de marzo de 2005, la flota operativa de Iberia comprendía 154 aviones dedicados al transporte de pasajeros y carga, de los cuales 45 estaban en propiedad, 12 en arrendamiento financiero, 95 en arrendamiento operativo y 2 contratados bajo la modalidad de “*wet lease*”. La flota de corto y medio radio estaba compuesta por 123 aviones y la de largo radio por 31 aeronaves.

En los meses de enero y febrero la compañía incorporó a su flota de largo radio dos A-340/600 en régimen de arrendamiento operativo. En el mes de febrero también se incorporaron un A-319 y un A-321 en arrendamiento operativo a la flota de corto y medio radio. A lo largo del primer trimestre de 2005 fueron retirados de la operación dos B-757, un MD-88 y un A-320.

En febrero de 2005 Iberia alcanzó un acuerdo con Airbus para la renovación de su flota de corto y medio radio. El nuevo contrato incluye 30 adquisiciones en firme y 49 opciones, con un periodo de incorporación comprendido entre el 2006 y el 2011. El valor total de las aeronaves contratadas por Iberia supera los 4.500 millones de dólares. Los nuevos aviones pertenecen a la familia A-320 y sustituirán a 19 MD-87, 13 MD-88, 7 Boeing 757 y los Airbus A320 más antiguos de la flota, continuando así el proceso de homogeneización de la flota de la compañía.

Actuaciones sobre participadas

El Consejo de Administración de Iberia aprobó, en su sesión celebrada el 27 de enero de 2005, el inicio de las negociaciones con Amadeus GTD, S.A. (Amadeus) para la venta de la participación del 66% que la compañía tenía en Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A. (SAVIA). Dichas negociaciones concluyeron en el mes de marzo, generando la operación de venta un beneficio neto de 73,9 millones de euros.

En enero de 2005 las firmas BC Partners Limited y Cinven Limited presentaron una propuesta a los accionistas de referencia de Amadeus (Société Air France, Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. y Deutsche Lufthansa AG) para formular conjuntamente una Oferta Pública de Adquisición (OPA) sobre de las Acciones de Clase A, iniciando una negociación para establecer los términos y condiciones de la operación, alcanzando un acuerdo en marzo. El día 16 de este mismo mes, la Comisión Europea aprobó la OPA.

En consecuencia, las tres compañías aéreas y Amadelux Investments, S.A. (sociedad participada por una serie de fondos de inversión asesorados por BC Partners Limited y Cinven Limited) han decidido formular, a través de una sociedad de nueva creación – WAM Acquisition, S.A. – una OPA sobre todas las Acciones de la Clase A de Amadeus a un precio de 7,35 euros por acción. Quedan excluidas e inmovilizadas aquellas acciones Clase A que Air France e Iberia aportarán directamente a WAM Acquisition, S.A. (un 4,11% del total) y las acciones en autocartera de las que Amadeus es titular (un 2,32%). Las acciones Clase B de Amadeus en poder de sus accionistas de referencia también serán aportadas directamente a la nueva sociedad si la OPA obtiene un resultado positivo. A tal efecto, el 8 de abril se presentó ante la Comisión Nacional del Mercado de Valores la documentación necesaria para obtener la autorización de la operación.

En el caso de que la OPA tenga un resultado positivo, la participación indirecta de Iberia en el capital social de Amadeus a través de WAM representará como máximo un 11,44% del total. La operación representará para Iberia un ingreso en caja efectivo antes de impuestos de 697 millones de euros. La venta de acciones de Amadeus en el marco de la Oferta supondrá para Iberia una plusvalía antes de impuestos de 600 millones de euros en sus cuentas consolidadas. Iberia estima que en el grupo consolidado fiscal la plusvalía estará sujeta a un tipo impositivo medio en torno a un 17,8% al beneficiarse de diversas deducciones fiscales, fundamentalmente por reinversión.

Principales efectos de la aplicación de las NIIF

En referencia a la IAS 39, y de acuerdo con la norma de primera aplicación, la compañía ha registrado a 1 de enero de 2005 el valor de mercado de todas sus operaciones de cobertura. Igualmente, las coberturas han sido valoradas a 31 de marzo, contabilizándose los cambios de valor de las mismas entre ambas fechas, que en términos agregados supone una mejora en el valor de las operaciones de cobertura de 212,7 millones de euros. De esta cifra, 132 millones de euros se deben a la variación positiva de las valoraciones de las posiciones de cobertura de combustible, y los restantes 80,7 millones de euros corresponden al mayor valor de las coberturas de tipo de cambio y tipo de interés. Los tres factores que han contribuido a esta mejora respecto a la valoración inicial han sido: la subida de los precios del combustible, la subida de tipos de interés del dólar a medio y largo plazo, y la apreciación de la divisa norteamericana contra el euro.

Del incremento total de valor, en torno a 201 millones de euros quedan reflejados en la variación del balance de situación; así, el impacto en la cuenta de reservas ha pasado desde los 149,1 millones de euros con signo deudor a 1 de enero de 2005, a ser acreedor en 51,9 millones de euros a 31 de marzo. Asimismo, se han contabilizado en la cuenta de resultados 11,6 millones de euros como beneficio. De este importe, 10,3 millones de euros se deben principalmente al cambio de valor de las coberturas de interés que la compañía tiene contratadas para permutar los pagos por arrendamientos operativos en dólares a tipo de interés variable a euro a tipo variable, consideradas como no eficaces por IAS. El resto, 1,3 millones de euros, se debe a la “ineficiencia” (según terminología de las NIIF) temporal y estadística de parte de las coberturas de combustible.

Por otra parte, Iberia acordó implantar un Plan de Opciones sobre Acciones dirigido a Administradores Ejecutivos del Consejo de Administración, determinados directivos y determinados miembros del personal de estructura. De acuerdo a la NIIF 2, la valoración de las opciones sobre acciones debe llevarse a gastos de personal con abono a reservas, siendo prorrateado el valor total en el periodo de madurez. En este caso, el valor total calculado (de acuerdo con la aplicación de una binomial de Black-Scholes) asciende a 9,9 millones de euros, siendo prorrateado en 24 meses: desde la fecha de concesión, abril de 2003, a la fecha de primera ejecución, abril de 2005. Por lo tanto, los gastos de personal del primer trimestre de 2005 se han visto incrementados en 1,2 millones de euros, y en la misma cantidad los gastos de personal del primer trimestre de 2004.

Además, el fondo de comercio de consolidación ha sido cancelado a 1 de enero de 2005, debido a la práctica imposibilidad de realizar el test de “impairment” exigido por la aplicación de la NIIF 3 sobre el “goodwill” que se generó en la fusión de Aviaco en 1999, dando lugar a la correspondiente reducción de las reservas (91,5 millones de euros).

El impacto de la aplicación de las NIIF en los resultados del primer trimestre de 2004 ha llevado a un aumento de las pérdidas de 9,2 millones de euros con relación al resultado neto consolidado que se publicó hace un año (según la normativa del Plan General Contable). Los efectos de mayor cuantía (en todos los casos valorados antes de impuestos) corresponden a: la exclusión de las plusvalías obtenidas por ventas de acciones propias (8,1 millones de euros); el aumento de los gastos comerciales del periodo, al no diferir determinados gastos en varios ejercicios (3,5 millones de euros); el impacto neto negativo en resultados de 1,9 millones de euros derivado del tratamiento según NIIF del fondo de grandes reparaciones de flota; la exclusión de la amortización del fondo de comercio (1,7 millones de euros); y el aumento en los resultados por participación en sociedades puestas en equivalencia (Amadeus).

Datos de contacto:

Subdirección Relaciones con los Accionistas
Velázquez, 130. Bloque IV. Planta 8
28006 Madrid (España)
Teléfono 34 91 5877334 Fax 34 91 5877043
invesrel@iberia.es