

**Principales magnitudes (no auditado) (a)**

GRUPO IBERIA Miles de €	2º Trimestre (Abr – Jun)			1º Semestre (Ene – Jun)		
	2005	2004	%	2005	2004	%
Ingresos de las operaciones	1.214.832	1.250.491	-2,9	2.399.383	2.378.704	0,9
Gastos de las operaciones	1.154.678	1.161.207	-0,6	2.370.437	2.315.779	2,4
Resultados de las operaciones	60.154	89.284	-32,6	28.946	62.926	-54,0
BIIAR (EBITDAR) (b)	194.659	199.799	-2,6	302.572	302.948	-0,1
Resultados de explotación (b)	59.597	65.918	-9,6	28.473	30.052	-5,3
Resultados netos consolidados	45.337	72.347	-37,3	29.240	62.204	-53,0
Fondos propios (c)	---	---	---	1.666.325	1.657.211	0,5
Endeudamiento neto de balance (c)	---	---	---	-1.307.276	-1.171.184	11,6
Endeudamiento neto ajustado x 8 (c)	---	---	---	1.838.441	1.678.916	9,5
AKO (millones)	15.843	14.743	7,5	31.105	29.306	6,1
PKT (millones)	11.939	11.106	7,5	23.359	21.827	7,0
Coefficiente de ocupación (%)	75,4	75,3	0,0 p.	75,1	74,5	0,6 p.
Ingresos de pasaje	888.720	860.446	3,3	1.699.574	1.633.314	4,1
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €)	7,44	7,75	-3,9	7,28	7,48	-2,8
Ingreso de explotación / AKO (cént. €)	7,66	8,18	-6,4	7,50	7,81	-4,0
Coste de explotación / AKO (cént. €)	7,28	7,73	-5,8	7,40	7,71	-3,9
Coste explotación (exc. fuel) / AKO (cént. €)	6,10	6,72	-9,1	6,23	6,73	-7,4

(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) No incluyen ingresos y gastos no recurrentes.

(c) Junio 2005 v Diciembre 2004. (Ver notas en página 3).

Número de acciones: 943.090.896 a 30-jun-2005 y 937.467.468 a 31-dic-2004

**Hechos destacables**

- Los resultados de explotación del segundo trimestre se situaron en 59,6 millones de euros reduciéndose un 9,6% respecto al mismo periodo del año 2004 a pesar de la subida experimentada en el coste del combustible.
- El resultado neto después de impuestos del segundo trimestre ascendió a 45,3 millones de euros, con una reducción del 37% respecto del año anterior debido fundamentalmente a los resultados extraordinarios positivos no recurrentes generados en el segundo trimestre de 2004 y a la caída de la participación en los resultados de Amadeus.
- Los ingresos de explotación crecieron sólo un 0,6% reflejando una disminución del ingreso unitario de pasaje del 3,9% y la desaparición de los ingresos de Savia. La demanda, expresada en PKTs, ha seguido creciendo con fuerza en los tres mercados principales en los que opera la Compañía permitiendo el mantenimiento del coeficiente de ocupación global, con incrementos en doméstico y Europa y una ligera caída en el largo radio.
- Los costes de explotación han seguido una evolución muy favorable, con una reducción del coste unitario del 5,8% a pesar de la fuerte subida del precio del combustible. Las reducciones principales se han centrado en los costes comerciales, personal y servicio a bordo, en línea con las actuaciones previstas en el actual Plan Director.
- La productividad de la plantilla ha mejorado un 10,1% en términos de AKO/empleado.
- Los resultados de los próximos trimestres del año se verán afectados de forma significativa por el alza continuada del precio del combustible que será compensada en parte por una mejora en la tendencia de los ingresos unitarios y el mantenimiento en la reducción de costes unitarios.

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

Miles de €	2º Trimestre (Abr – Jun)			1º Semestre (Ene – Jun)		
	2005	2004	%	2005	2004	%
<b>Resultados de las operaciones (b)</b>	<b>60.154</b>	<b>89.284</b>	<b>-32,6</b>	<b>28.946</b>	<b>62.926</b>	<b>-54,0</b>
<b>Ingresos de las operaciones</b>	<b>1.214.832</b>	<b>1.250.491</b>	<b>-2,9</b>	<b>2.399.383</b>	<b>2.378.704</b>	<b>0,9</b>
<b>Importe neto cifra de negocios</b>	<b>1.172.857</b>	<b>1.157.150</b>	<b>1,4</b>	<b>2.249.329</b>	<b>2.192.391</b>	<b>2,6</b>
Ingresos de pasaje (c)	960.982	947.277	1,4	1.833.821	1.795.761	2,1
Ingresos de carga	72.921	63.170	15,4	147.874	127.833	15,7
Ingresos de handling	81.834	78.286	4,5	150.233	137.488	9,3
Asistencia técnica a compañías aéreas	35.393	25.388	39,4	73.794	48.708	51,5
Otros ingresos por servicios y ventas	21.726	43.029	-49,5	43.608	82.601	-47,2
<b>Otros ingresos de las operaciones</b>	<b>41.975</b>	<b>93.341</b>	<b>-55,0</b>	<b>150.054</b>	<b>186.313</b>	<b>-19,5</b>
Ingresos netos por ventas de activos	604	39.925	-98,5	66.638	85.056	-21,7
Ingresos diversos	40.658	49.008	-17,0	82.031	95.758	-14,3
Otros ingresos no recurrentes	714	4.408	-83,8	1.384	5.499	-74,8
<b>Gastos de las operaciones</b>	<b>1.154.678</b>	<b>1.161.207</b>	<b>-0,6</b>	<b>2.370.437</b>	<b>2.315.779</b>	<b>2,4</b>
<b>Aprovisionamientos</b>	<b>234.544</b>	<b>196.741</b>	<b>19,2</b>	<b>462.089</b>	<b>377.726</b>	<b>22,3</b>
Combustible de aviones	186.806	150.154	24,4	364.115	285.925	27,3
Repuestos para flota	37.659	36.438	3,4	77.265	71.583	7,9
Material de mayordomía	5.559	5.188	7,1	11.273	11.080	1,7
Otros aprovisionamientos	4.520	4.960	-8,9	9.435	9.138	3,3
<b>Gastos de personal</b>	<b>354.572</b>	<b>365.744</b>	<b>-3,1</b>	<b>717.968</b>	<b>739.135</b>	<b>-2,9</b>
De los que: No recurrentes	0	8.500	--	5.000	28.500	-82,5
<b>Dotación para amortizaciones</b>	<b>43.585</b>	<b>47.334</b>	<b>-7,9</b>	<b>150.047</b>	<b>95.534</b>	<b>57,1</b>
De los que: Amortización acelerada de flota	0	2.000	--	61.700	6.000	n.s.
<b>Variación provisiones de tráfico</b>	<b>428</b>	<b>579</b>	<b>-26,2</b>	<b>2.929</b>	<b>2.955</b>	<b>-0,9</b>
<b>Otros gastos de las operaciones</b>	<b>521.550</b>	<b>550.809</b>	<b>-5,3</b>	<b>1.037.404</b>	<b>1.100.429</b>	<b>-5,7</b>
Alquiler de flota	91.477	88.547	3,3	185.752	183.362	1,3
Leasing operativo	77.013	84.830	-9,2	162.375	175.381	-7,4
Wet lease pasaje	11.124	424	n.s.	16.507	424	n.s.
Alquiler de aviones de carga	3.339	3.294	1,4	6.871	7.558	-9,1
Alquileres varios	20.294	19.072	6,4	38.863	36.580	6,2
Mantenimiento flota (subcontratos)	32.932	26.122	26,1	69.055	56.056	23,2
Gastos comerciales	64.036	97.280	-34,2	126.780	188.799	-32,8
Derechos por tráfico aéreo	107.004	103.785	3,1	209.271	203.150	3,0
Tasas de navegación	69.254	67.391	2,8	137.003	132.973	3,0
Servicio a bordo	15.558	16.654	-6,6	30.484	36.702	-16,9
Sistemas de reservas	38.537	35.452	8,7	76.605	72.062	6,3
Seguros	8.266	9.446	-12,5	16.097	18.472	-12,9
Otros gastos	74.193	87.060	-14,8	147.493	172.272	-14,4
De los que: Gastos no recurrentes	761	10.467	-92,7	850	23.181	-96,3

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 €	2º Trimestre (Abr – Jun)			1º Semestre (Ene – Jun)		
	2005	2004	%	2005	2004	%
<b>Resultados financieros</b>	<b>593</b>	<b>708</b>	<b>-16,2</b>	<b>1.418</b>	<b>901</b>	<b>57,5</b>
Ingresos financieros	12.620	10.004	26,2	22.122	19.178	15,4
Gastos financieros	11.496	9.370	22,7	22.031	18.980	16,1
Resultados por diferencias de cambio	-3.111	73	n.s.	-728	703	n.s.
Resultados por valoración instrumentos financieros	2.580	0	n.a.	2.056	0	n.a.
<b>Resultados sociedades puestas en equivalencia</b>	<b>6.059</b>	<b>12.704</b>	<b>-52,3</b>	<b>13.075</b>	<b>24.077</b>	<b>-45,7</b>
<b>Resultados antes de impuestos</b>	<b>66.805</b>	<b>102.695</b>	<b>-34,9</b>	<b>43.440</b>	<b>87.903</b>	<b>-50,6</b>
Impuesto sobre Sociedades	-21.469	-30.348	29,3	-14.200	-25.699	44,7
<b>Resultados netos consolidados</b>	<b>45.337</b>	<b>72.347</b>	<b>-37,3</b>	<b>29.240</b>	<b>62.204</b>	<b>-53,0</b>
Resultados atribuidos a socios externos	60	683	-91,2	90	1.322	-93,2
Resultados atribuidos a la Sociedad dominante	45.276	71.664	-36,8	29.150	60.882	-52,1

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)

Se excluye el efecto de la valoración de las coberturas (IAS 39), que a 30 de junio de 2005 supuso aumentar las inversiones financieras temporales en 85.342 miles de euros

**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 dos el importe correspondiente al primer semestre del año (203.447 miles de euros), obteniendo un importe anual estimado de 406.893 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).

A 30 de junio de 2005 el cálculo es el siguiente: 6% de 163.786 miles de € x 8 = 78.617 miles de €

A 31 de 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 €	Jun-2005	Dic-2004
<b>ACTIVO</b>	<b>5.141.990</b>	<b>4.763.239</b>
<b>Activo a largo plazo</b>	<b>2.364.057</b>	<b>2.531.179</b>
Activos Intangibles	40.837	45.439
Propiedad, planta y equipos	1.224.178	1.368.634
Activos financieros	687.809	704.266
<i>Préstamos Iberbus</i>	<i>163.786</i>	<i>145.400</i>
<i>Bonos Iberbond</i>	<i>30.810</i>	<i>31.980</i>
<i>Otros</i>	<i>493.213</i>	<i>526.886</i>
Deudores largo plazo operaciones trafico	411.233	412.840
<b>Fondo de comercio de consolidación</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Gastos a distribuir en varios ejercicios</b>	<b>6.356</b>	<b>4.796</b>
<b>Activo a corto plazo</b>	<b>2.771.577</b>	<b>2.227.264</b>
Existencias netas	112.526	87.420
Deudores netos	704.317	551.798
Inversiones financieras a corto plazo	1.151.672	1.000.632
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	776.436	566.460
Ajustes por periodificación activo	26.626	20.954
<b>PASIVO</b>	<b>5.141.990</b>	<b>4.763.239</b>
<b>Fondos propios</b>	<b>1.666.325</b>	<b>1.657.211</b>
Capital social	735.611	731.225
Primas de emisión	111.225	106.501
Reservas sociedad dominante	648.862	516.368
Reservas sociedades consolidadas	140.771	99.853
Diferencias de conversión	-186	-344
Rdos. atribuibles a la Sociedad dominante	29.150	198.285
Socios externos	892	5.323
<b>Ingresos a distribuir en varios ejercicios</b>	<b>25.974</b>	<b>22.656</b>
<b>Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo</b>	<b>1.157.743</b>	<b>1.211.160</b>
<b>Acreedores a largo plazo</b>	<b>504.035</b>	<b>362.931</b>
Emisión obligaciones y otros valores negociables a l.p.	17.118	16.649
Deudas con entidades de crédito a largo plazo	427.149	331.627
Otros acreedores a largo plazo	59.768	14.655
<b>Acreedores a corto plazo</b>	<b>1.787.913</b>	<b>1.509.281</b>
Emisión obligaciones y otros valores negociables a c.p.	68	8.324
Deudas con entidades de crédito a corto plazo	91.155	39.308
Otros acreedores a corto plazo	1.689.063	1.458.378
Ajustes por periodificación pasivo	7.627	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 <sup>er</sup> Semestre (Ene – Jun)	
	2005	2004
<b>Resultados antes de impuestos</b>	<b>43.440</b>	<b>87.903</b>
Amortizaciones	150.047	106.533
Variación de provisiones	45.222	79.845
Participación en rdos. de sociedades puestas en equivalencia	-13.075	-24.077
Ajustes de ingresos y gastos a distribuir en varios ejercicios	-1.712	-4.635
Aplicaciones de provisiones	-97.684	-54.871
Otros ajustes al cash flow	-6.438	23.089
<b>Cash Flow generado por actividades ordinarias</b>	<b>119.800</b>	<b>213.787</b>
Inversión neta en inmovilizado material e inmaterial	157.577	-88.962
Inversión neta en activos financieros y otros no corrientes	45.069	-64.866
Activos financieros corrientes y otros	-104.729	-172.040
<b>Cash Flow generado por actividades de inversión</b>	<b>97.917</b>	<b>-325.868</b>
Pago de dividendos	-41.353	0
Aumento de capital	9.109	10.918
Movimientos en la deuda financiera	24.502	19.020
<b>Cash Flow de actividades de financiación</b>	<b>-7.742</b>	<b>29.938</b>
<b>Cash Flow Neto</b>	<b>209.975</b>	<b>-82.143</b>
Saldo de efectivo y equivalentes al inicio del periodo	566.461	660.503
Saldo de efectivo y equivalentes al final del periodo	776.436	578.360

(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)	2º Trimestre (Abr – Jun)			1º Semestre (Ene – Jun)		
	2005	2004	%	2005	2004	%
<b>PASAJE</b>						
<b>Pasajeros (miles)</b>	<b>7.242</b>	<b>6.913</b>	<b>4,8</b>	<b>13.423</b>	<b>13.049</b>	<b>2,9</b>
Doméstico	4.174	3.901	7,0	7.641	7.422	3,0
Medio Radio	2.248	2.178	3,2	4.092	3.936	3,9
Europa	2.125	2.089	1,7	3.858	3.765	2,5
África & Oriente Medio	123	89	38,1	234	172	36,1
Largo Radio	819	835	-1,8	1.690	1.691	-0,0
<b>AKO (millones)</b>	<b>15.843</b>	<b>14.743</b>	<b>7,5</b>	<b>31.105</b>	<b>29.306</b>	<b>6,1</b>
Doméstico	3.548	3.445	3,0	6.955	6.783	2,5
Medio Radio	4.239	4.002	5,9	8.186	7.768	5,4
Europa	3.778	3.681	2,6	7.326	7.149	2,5
África & Oriente Medio	461	321	43,6	860	619	39,0
Largo Radio	8.056	7.296	10,4	15.964	14.755	8,2
<b>PKT (millones)</b>	<b>11.939</b>	<b>11.106</b>	<b>7,5</b>	<b>23.359</b>	<b>21.827</b>	<b>7,0</b>
Doméstico	2.691	2.533	6,2	4.977	4.887	1,8
Medio Radio	2.933	2.741	7,0	5.328	4.975	7,1
Europa	2.640	2.542	3,9	4.771	4.588	4,0
África & Oriente Medio	292	199	47,3	557	388	43,8
Largo Radio	6.315	5.832	8,3	13.055	11.965	9,1
<b>Coefficiente de ocupación (%)</b>	<b>75,4</b>	<b>75,3</b>	<b>0,0 p.</b>	<b>75,1</b>	<b>74,5</b>	<b>0,6 p.</b>
Doméstico	75,9	73,5	2,3 p.	71,6	72,0	-0,5 p.
Medio Radio	69,2	68,5	0,7 p.	65,1	64,0	1,0 p.
Europa	69,9	69,1	0,8 p.	65,1	64,2	1,0 p.
África & Oriente Medio	63,4	61,9	1,6 p.	64,8	62,6	2,2 p.
Largo Radio	78,4	79,9	-1,5 p.	81,8	81,1	0,7 p.
<b>CARGA</b>						
Toneladas de carga	56.727	57.632	-1,6	115.596	115.529	0,1
TKO (millones)	392	342	14,6	772	682	13,1
TKT (millones)	246	244	0,8	509	490	4,0
Coefficiente de ocupación (%)	62,8	71,4	-8,6 p.	66,0	71,8	-5,8 p.
<b>INGRESOS DE PASAJE</b>						
Ingresos (miles de €)	888.720	860.446	3,3	1.699.574	1.633.314	4,1
Ingreso medio / AKO (cént. €)	5,61	5,84	-3,9	5,46	5,57	-2,0
Ingreso medio / PKT (cént. €)	7,44	7,75	-3,9	7,28	7,48	-2,8

(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	2º Trimestre (Abr – Jun)			1º Semestre (Ene – Jun)		
	2005	2004	%	2005	2004	%
<b>Ratios unitarios</b> (céntimos de € / AKO)						
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	7,66	8,18	-6,4	7,50	7,81	-4,0
COSTE DE EXPLOTACIÓN	7,28	7,73	-5,8	7,40	7,71	-3,9
Combustible	1,18	1,02	15,8	1,17	0,98	20,0
Mantenimiento de flota	0,45	0,42	5,0	0,47	0,44	8,0
Repuestos de flota	0,24	0,25	-3,8	0,25	0,24	1,7
Mantenimiento (subcontratos)	0,21	0,18	17,3	0,22	0,19	16,1
Personal	2,24	2,42	-7,6	2,29	2,42	-5,5
Alquiler de flota	0,58	0,60	-3,9	0,60	0,63	-4,6
Gastos comerciales	0,40	0,66	-38,7	0,41	0,64	-36,7
Derechos por tráfico aéreo	0,68	0,70	-4,1	0,67	0,69	-2,9
Tasas de navegación	0,44	0,46	-4,4	0,44	0,45	-2,9
Servicio a bordo y mayordomía	0,13	0,15	-10,0	0,13	0,16	-17,7
Resto	1,19	1,30	-8,1	1,22	1,29	-5,5
Mantenimiento de flota neto unitario (b)	0,33	0,34	-1,3	0,35	0,35	-0,2
Gasto comercial neto s/ ingresos de tráfico (%) (c)	4,2	6,7	-2,5 p.	4,4	6,9	-2,6 p.
<b>Productividad</b>						
Utilización media flota (horas / avión / día)	9,23	9,11	1,3	9,10	9,00	1,1
Plantilla equivalente	24.435	25.044	-2,4	24.240	24.673	-1,8
AKO / empleado	648	589	10,1	1.283	1.188	8,0
Tierra	872	789	10,4	1.736	1.606	8,1
Tierra (excluido personal de handling)	1.732	1.532	13,1	3.394	3.055	11,1
Horas bloque / tripulante técnico	67,5	65,2	3,6	132,1	129,1	2,3
Horas bloque / tripulante auxiliar	30,4	29,1	4,5	59,1	56,6	4,4

(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 mayores consumos y subcontratos derivados de los ingresos por 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)	Junio	Diciembre	Junio
	2005	2004	2004
<b>Largo radio</b>	<b>31</b>	<b>29</b>	<b>27</b>
Propiedad	0	2	3
Leasing financiero	0	0	0
Leasing operativo	27	25	23
Wet lease	4	2	1
<b>Corto y medio radio</b>	<b>123</b>	<b>125</b>	<b>124</b>
Propiedad	42	46	45
Leasing financiero	13	12	13
Leasing operativo	68	67	66
Wet lease	0	0	0
<b>Total</b>	<b>154</b>	<b>154</b>	<b>151</b>
Propiedad	42	48	48
Leasing financiero	13	12	13
Leasing operativo	95	92	89
Wet lease	4	2	1

(a) Refleja el número de unidades de flota de pasaje operativas al final de cada periodo, sin incluir los aviones inactivos.

## Comportamiento operativo y financiero

### Resultados

Los resultados atribuidos a la Sociedad dominante se situaron en 29,2 millones de euros de beneficios en el primer semestre del presente ejercicio, empeorando en 31,7 millones con relación a los beneficios de 60,9 millones de euros registrados en el mismo periodo de 2004, 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. Dos son los principales motivos que explican este descenso: el fuerte aumento del precio del combustible y el menor beneficio de las partidas no recurrentes, cuyo saldo neto empeoró en 32,4 millones de euros respecto al contabilizado en los seis primeros meses del año anterior.

El resultado de explotación se situó en 28,5 millones de euros de beneficio en el acumulado de los seis primeros meses de 2005, disminuyendo en 1,6 millones de euros (un 5,3%) con relación al año anterior. El EBITDAR (resultado de explotación antes de amortizaciones y alquiler de flota) generado en el primer semestre de 2005 ascendió a 302,6 millones de euros, similar al año anterior.

Los ingresos de explotación se incrementaron un 1,9% debido fundamentalmente al aumento en el volumen de actividad. El ingreso de explotación por AKO disminuyó un 4,0% respecto al mismo periodo de 2004, descendiendo el ingreso de pasaje total por AKO en un 2,0%.

La compañía continuó ejecutando las acciones planificadas de reducción de costes y desarrollando las operaciones de cobertura de riesgos. Así, los gastos de explotación se incrementaron en un 2% con relación al primer semestre de 2004, disminuyendo el coste de explotación unitario en un 3,9%, situándose en 7,40 céntimos de euro por AKO; si excluimos el gasto del combustible en ambos ejercicios, la disminución del coste operativo unitario alcanzó un 7,4%. La depreciación del dólar frente al euro fue otro de los motivos del descenso de los ingresos y los gastos.

Los resultados de las operaciones, que incluyen ingresos y gastos no recurrentes, se situaron en 28,9 millones de euros de beneficios en el primer semestre de 2005, disminuyendo en 34 millones respecto a los beneficios alcanzados en el mismo periodo de 2004. Los resultados de las sociedades puestas en equivalencia presentaron un beneficio de 13,1 millones de euros, 11 millones por debajo de los registrados en los seis primeros meses de 2004 debido a la menor aportación de Amadeus, que ha sido estimada de acuerdo a la futura participación de Iberia en la nueva compañía. Los resultados antes de impuestos consolidados se situaron en 43,4 millones de euros de beneficios en el primer semestre del presente ejercicio, frente a los 87,9 millones de euros contabilizados en el mismo periodo del año anterior, lo que supone una disminución del 50,6%.

### Segundo trimestre

La compañía registró un beneficio consolidado después de impuestos y de minoritarios de 45,3 millones de euros en el segundo trimestre de 2005, disminuyendo en un 36,8% respecto al beneficio neto de 71,7 millones que había obtenido en el mismo periodo de 2004. El beneficio de las operaciones se situó en 60,2 millones de euros en el periodo abril-junio de 2005, empeorando en un 32,6% respecto al año anterior. En ambas comparaciones se debe considerar que los resultados del segundo trimestre de 2004 incluyen un efecto neto positivo de 23,4 millones de euros correspondientes a la contabilización de partidas no recurrentes (venta de Iber-Swiss y de simuladores, principalmente) cuyo saldo neto en el mismo trimestre de 2005 ascendió a 3,1 millones.

En el segundo trimestre de 2005 el resultado de explotación se situó en 59,6 millones de euros de beneficio, 6,3 millones por debajo del obtenido en el año anterior. Los ingresos de explotación ascendieron a 1.213,5 millones de euros, incrementándose un 0,6% respecto a la cifra del año anterior; los mayores ingresos generados por los aumentos en el volumen de tráfico (un 7,5%) y en la actividad para terceros de handling y mantenimiento, fueron parcialmente contrarrestados por la caída del *yield* de pasaje (un 3,9%) y el descenso registrado en otras partidas, principalmente, en los ingresos por comisiones, la cancelación de anticipos de clientes y el efecto de la venta de SAVIA, que ha salido del perímetro de consolidación del Grupo. Los gastos de explotación alcanzaron los 1.153,9 millones de euros en el segundo trimestre del presente ejercicio, un 1,2% mayores que en el año anterior; el aumento de los gastos derivado de la escalada del precio del combustible en los mercados y del incremento de la actividad (un 7,5% en términos de asientos-kilómetro ofertados) fue, en buena parte, compensado por el desarrollo de las acciones de reducción de costes, con significativos ahorros en distribución comercial y en servicio a bordo, y por el efecto positivo de la depreciación del dólar frente al euro. El coste de explotación unitario, excluyendo el combustible, disminuyó en un 9,1% respecto al segundo trimestre de 2004, situándose en 6,10 céntimos de euro por AKO.

El resultado antes de impuestos se situó en 66,8 millones de euros, descendiendo un 34,9% respecto al segundo trimestre de 2004.



## Producción y demanda

En el primer semestre de 2005, el número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) aumentó un 7,0% respecto al año anterior, incremento superior a la media obtenida por las compañías europeas de red, que fue del 5,9% (según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas-AEA). El coeficiente de ocupación mejoró 0,6 puntos porcentuales con relación al mismo periodo de 2004, elevándose al 75,1%. En términos absolutos, más de dos terceras partes de los aumentos de oferta y demanda correspondieron al sector de largo radio; si bien, en términos relativos, los incrementos más elevados se registraron en África y Oriente Medio. El mayor peso de los vuelos intercontinentales en el conjunto de la red, llevó a un incremento del 4% en la etapa media de pasaje, y explica que el aumento del número de pasajeros (un 2,9%) sea menor que el registrado en el número de PKT.

En la operación de largo radio resulta especialmente significativa la mejora del producto respecto al año anterior, destacando los siguientes hechos: en abril de 2005 se lanzó oficialmente la nueva clase Business Plus, que ofrece mayor comodidad y más avances tecnológicos a los clientes; desde octubre de 2004 hasta el mes de junio de 2005 se incorporaron seis nuevos Airbus A340-600, cuyas cabinas ya vienen configuradas con la clase Business Plus, sustituyendo a aviones B-747 y completando el proceso de renovación de la flota de largo radio. Adicionalmente, la compañía cambió el diseño de la operación en Centroamérica a partir de octubre de 2004, que supuso el cierre del hub de Miami y el aumento del número de conexiones directas con España, que han mostrado un buen comportamiento en el semestre. Todas estas medidas contribuyeron a que haya continuado la mejora del *mix* de clases.

El tráfico – medido en PKT – se incrementó un 9,1% con relación al primer semestre de 2004 en el conjunto de los vuelos de largo radio, frente a un aumento del 8,2% en el volumen de capacidad; el coeficiente de ocupación subió 0,7 puntos, situándose en el 81,8%. La reestructuración de la operación en Centroamérica, junto con el mayor crecimiento de oferta en el Atlántico Sur, motivaron un incremento del 9,2% en la etapa media de pasaje. 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 5,8%, con un aumento del 3,0% en el número de AKO, lo que llevó a una mejora de 2,2 puntos en el coeficiente de ocupación, que se situó en el 81,9%. La compañía mantuvo un fuerte incremento de oferta en el Atlántico Sur, un 21,7% con relación al año anterior, aumentando el tráfico un 17,7% y situándose el coeficiente de ocupación en el 81,8%, 2,8 puntos por debajo del año pasado.

En el sector de medio radio internacional, el tráfico creció un 7,1% con relación a 2004, frente a un incremento del 5,4% en el volumen de capacidad ofertada, que prácticamente en su totalidad fue generada por la densificación de los aviones; así, el coeficiente de ocupación mejoró 1,0 puntos, alcanzando el 65,1%. En el conjunto de los destinos europeos, el número de PKT aumentó un 4,0%, con un incremento de oferta del 2,5%, mejorando el coeficiente de ocupación en 1,0 puntos, hasta situarse en el 65,1%. Se mantiene la fuerte expansión de los operadores de bajo coste europeos que operan en España, habiéndose incrementado el número de pasajeros transportados entre España y el resto de Europa por estas compañías en un 33% respecto al primer semestre de 2004. Cabe destacar la positiva evolución de la ruta entre Madrid y Moscú tras su apertura en marzo de 2005, junto al crecimiento registrado en Portugal, Dinamarca, Italia y Turquía. Los vuelos de África y Oriente Medio mantuvieron una tendencia positiva, registrando importantes incrementos de oferta (39,0%) y demanda (43,8%), subiendo el coeficiente de ocupación 2,2 puntos con relación al año anterior, hasta el 64,8%. Durante el semestre la compañía incorporó un nuevo destino – Líbano – y un enlace directo entre Barcelona y Marrakech.

El mercado doméstico español se caracterizó por un fuerte aumento de la oferta en el primer semestre de 2005, que llevó a una creciente competencia en precios, que a su vez estimuló el crecimiento de la demanda. En este contexto, Iberia mantuvo su estrategia de redistribución de la capacidad ofertada; así, el número de AKO disminuyó un 3,3% en los enlaces entre la Península y las Islas Canarias, y aumentó un 6,0% en el resto de los vuelos, dando como resultado un moderado incremento del volumen de capacidad (un 2,5%) en el conjunto del sector doméstico, conseguido en su totalidad con a densificación de flota. El tráfico -medido en PKT- aumentó un 1,8% (un 3% en número de pasajeros), y el coeficiente de ocupación se situó en el 71,6%, disminuyendo 0,5 puntos porcentuales respecto al año anterior 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.

El número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) de carga aumentó un 4,0% respecto al primer semestre de 2004, destacando los incrementos registrados en las rutas de África y Oriente Medio. De los 509 millones de TKT, un 94% fueron transportadas en las bodegas de los aviones de pasaje, correspondiendo un 81% a las rutas del Atlántico.

## Segundo trimestre

Iberia intensificó el ritmo de crecimiento de la oferta con relación al primer trimestre de 2005, especialmente en los vuelos intercontinentales de América Central, África y Oriente Medio. Así, considerando el conjunto de la red, en el segundo trimestre el número de AKO aumentó un 7,5% respecto al mismo periodo de 2004 (frente a un incremento interanual del 4,8% registrado en el primer trimestre). El tráfico aumentó en la misma proporción que la capacidad ofertada, manteniéndose estable el coeficiente de ocupación, que se situó en el 75,4%, a pesar del impacto negativo que para 2005 tuvo el distinto calendario de Semana Santa (en marzo en 2005 y en abril en 2004) en la comparación de los datos acumulados del periodo abril-junio.

En la red de largo radio, el incremento de oferta se elevó al 10,4%, aumentando el número de PKT en un 7,5%; así, el coeficiente de ocupación se situó en el 78,4%, disminuyendo en 1,5 puntos. Si agregamos la actividad del Atlántico Norte y Medio, el volumen de tráfico aumentó un 6,5%, frente a un incremento del 7,1% en el número de AKO, disminuyendo el coeficiente de ocupación en 0,5 puntos porcentuales, manteniéndose por encima del 80%. En los vuelos del Atlántico Sur, oferta y demanda se incrementaron un 19,5% y un 13,8% respectivamente, situándose el coeficiente de ocupación en el 74,6%.

En el sector de medio de radio el coeficiente de ocupación mejoró 0,7 puntos porcentuales respecto al año anterior, situándose en el 69,2%; el tráfico aumentó un 7,0%, superando al incremento de oferta, que fue del 5,9%. La demanda tuvo un desigual comportamiento en los principales destinos europeos, manteniéndose una fuerte competencia.

En el mercado doméstico la compañía mantuvo un moderado incremento de oferta: un 3,0% en el segundo trimestre respecto al año anterior, ligeramente superior al 2,1% correspondiente al acumulado de los tres primeros meses del ejercicio. El número de PKT se incrementó un 6,2% en el segundo trimestre, que contrasta con la reducción del 2,9% registrada en el primer trimestre del año. En consecuencia, el coeficiente de ocupación alcanzó un elevado 75,9% en el segundo trimestre, mejorando en 2,3 puntos con relación al mismo periodo de 2004. La situación de competencia continúa siendo muy intensa, mostrando la demanda una notable sensibilidad a los ajustes de precios.

## **Ingresos de las operaciones**

Los ingresos de las operaciones se situaron en 2.399,4 millones de euros en el primer semestre de 2005, aumentando un 0,9% con relación al mismo periodo del año anterior. Si excluimos los ingresos netos por ventas de activos y los otros ingresos no recurrentes (que totalizaron 68 millones de euros en 2005 y 90,6 millones en 2004) obtenemos los ingresos de explotación, cuyo importe ascendió a 2.331,4 millones de euros en el acumulado de los seis primeros meses de 2005, superando en un 1,9% al importe registrado en el pasado año.

En el primer semestre de 2005 el 85% de los ingresos de explotación correspondieron al transporte de pasajeros y carga, cuyo importe agregado (1.981,7 millones de euros) se incrementó un 2,4% con relación al mismo periodo del año anterior. El importe del resto de los ingresos de explotación (generados principalmente por los servicios de handling y mantenimiento a terceros) se elevó a 349,7 millones de euros, disminuyendo un 0,9% respecto al año anterior, afectados por la venta de SAVIA. 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” (cuyo importe conjunto ascendió a 11,7 millones de euros en el primer semestre de 2004) figuraban incluidos en “Otros ingresos por servicios y ventas” en el pasado ejercicio, pasando a formar parte de los “Ingresos de carga” a partir de enero de 2005.

Los ingresos de pasaje ascendieron a 1.833,8 millones de euros, superando en 38,1 millones (un 2,1%) a la cifra del año anterior. De aquel importe, 1.699,6 millones de euros corresponden a los ingresos por billetes volados en el primer semestre de 2005, que se situaron 66,3 millones de euros por encima del importe obtenido en el mismo periodo de 2004, lo que supone un incremento del 4,1%. 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 134,2 millones de euros, disminuyendo en 28,2 millones con relación a los seis primeros meses de 2004, principalmente por la reducción registrada en la cancelación de anticipos de clientes (BPU).

El aumento de los ingresos de pasaje por billetes volados en el periodo estuvo motivado fundamentalmente por el incremento del volumen de tráfico un 7,0%. En el conjunto de la red, el ingreso medio por PKT (*yield*) descendió un 2,8% respecto al año anterior, disminuyendo el ingreso unitario por AKO un 2,0%, debido principalmente al mencionado crecimiento de la etapa media de pasaje (un 4,0%) y a la depreciación del dólar frente al euro (un 5,9%). Si los tipos de cambio de moneda se hubieran mantenido estables, los descensos del *yield* y del ingreso unitario por AKO habrían sido un 1,7% y un 0,9% respectivamente.

En los vuelos de largo radio los ingresos de pasaje aumentaron un 10,6%, elevándose a 558,3 millones de euros, debido principalmente al crecimiento de la demanda y al buen comportamiento del ingreso por AKO, que mejoró un 2,2% respecto al año anterior, a pesar de verse perjudicado por la depreciación del dólar y el significativo aumento de la etapa media (un 9,2%). En el sector de medio radio internacional, los ingresos de pasaje subieron un 0,7% respecto al primer semestre de 2004, situándose en 519 millones de euros; el efecto positivo del incremento en el volumen de tráfico (un 7,1%) fue parcialmente contrarrestado por la disminución del ingreso unitario (un 4,4%), que estuvo motivada por la fuerte presión competitiva en los mercados europeos, el aumento de la etapa media de pasaje (un 3,0%) y, en menor medida, por el efecto negativo de la variación en los tipos de cambio de las monedas.

Los ingresos de pasaje del sector doméstico ascendieron a 622,2 millones de euros en el primer semestre de 2005, superando en un 1,5% a la cifra del año anterior, debido al aumento del volumen de tráfico. Desde finales de marzo la compañía amplió la proporción de las tarifas más económicas y lanzó promociones y ofertas especiales adaptadas a una demanda con mayor componente de tráfico vacacional, a la vez que daba respuesta al fuerte aumento de capacidad por parte de los competidores. En consecuencia, la favorable evolución del ingreso medio por PKT registrada en el primer trimestre del año cambió de signo en el segundo, dando como resultado una ligera reducción del *yield* (un 0,3%) en el acumulado de los seis meses.

Los ingresos de carga ascendieron a 147,9 millones de euros, aumentando un 6,0% con relación al primer semestre del año anterior (utilizando el mismo criterio de agrupación, esto es, en 2004 sumamos a los ingresos de carga el importe de las tasas de combustible y seguridad, que figuran incluidas en “Otros ingresos por servicios y ventas”). Ese incremento se debió principalmente al crecimiento del volumen de carga transportada (un 4,0%) y al notable aumento de los recargos (o tasas) para compensar la subida del precio del combustible. El ingreso medio por TKT correspondiente a la carga transportada en el semestre disminuyó un 7,8% respecto al año precedente, afectado por el crecimiento de la etapa media y la depreciación del dólar.

Los ingresos generados por los servicios de handling en los aeropuertos alcanzaron los 150,2 millones de euros, lo que significa un incremento del 9,3% con relación al año anterior, debido al crecimiento de la actividad para terceras compañías (un 6,8% en términos de aviones ponderados atendidos) y a la mejora del ingreso unitario. Los ingresos por mantenimiento aumentaron en un 51,5%, situándose en 73,8 millones de euros, debido al aumento de los trabajos de motores para otras compañías aéreas y para el Ministerio de Defensa. El importe de los “Otros ingresos por servicios y ventas” disminuyó un 38,6% 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 (24,5 millones de euros en el primer semestre de 2004). El importe de los “Ingresos diversos” disminuyó en un 14,3% debido principalmente al descenso en las comisiones de pasaje.

Los ingresos netos por ventas y enajenación de activos registraron un importe de 66,6 millones de euros en el primer semestre de 2005, debido principalmente a la plusvalía obtenida con la venta de SAVIA (73,9 millones de euros), frente a 85,1 millones de euros contabilizados en el mismo periodo de 2004, en su mayor parte procedentes de las plusvalías netas obtenidas por las ventas de distintos edificios y locales (30,2 millones de euros), de la marca y participación en Viva Tours (15 millones de euros), de la participación en Iber-Swiss Catering (12,7 millones de euros) y, finalmente, por la venta de simuladores de vuelo a la sociedad “Servicios Instrucción Vuelo” (9,9 millones de euros).

## Segundo trimestre

Los ingresos de las operaciones se situaron en 1.214,8 millones de euros en el segundo trimestre de 2005, disminuyendo en 35,7 millones (un 2,9%) con relación al año anterior. Este descenso está motivado por la diferencia de 43 millones de euros existente en los ingresos no recurrentes contabilizados en ambos periodos: 1,3 millones de euros en 2005, frente a 44,3 millones de euros en el acumulado abril-junio de 2004.

Los ingresos de explotación (que no incluyen los ingresos netos por ventas de activos ni otros ingresos no recurrentes) ascendieron a 1.213,5 millones de euros, superando en un 0,6% al importe correspondiente al segundo trimestre de 2004. Los ingresos de tráfico (pasaje y carga) se situaron en 1.033,9 millones de euros, aumentando en un 1,7% respecto al año anterior (una vez homogeneizado el tratamiento de los ingresos por tasas de combustible y seguridad).

Los ingresos de pasaje totales ascendieron a 961 millones de euros, superando en 13,7 millones de euros la cifra alcanzada en el segundo trimestre de 2004, lo que representa un incremento del 1,4%. De ese importe, 888,7 millones corresponden a los ingresos por billetes volados en el periodo, lo que supone un incremento del 3,3%. El incremento del volumen de tráfico (un 7,5% en términos de PKT), produjo una subida de 58,3 millones de euros, que fue parcialmente contrarrestada por una disminución del 3,9% en el *yield* del conjunto de la red, con un impacto de 30 millones de euros. Los motivos de esta reducción del ingreso medio fueron: la depreciación del dólar (alrededor de un 7% respecto a la cotización media del segundo trimestre del año anterior), el aumento de la etapa media (un 2,6%), y la fuerte competencia existente en el sector, especialmente en los mercados europeos y doméstico. El importe agregado del resto de los ingresos de pasaje ascendió a 72,3 millones de euros en el segundo trimestre de 2005, situándose 14,6 millones por debajo del importe registrado en el mismo periodo del año anterior, debido principalmente a los menores ingresos por cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados.

Los ingresos de carga alcanzaron la cifra de 72,9 millones de euros en el segundo trimestre de 2005, aumentando en un 5,2% respecto al año anterior (utilizando el mismo criterio de agrupación de las tasas de combustible y seguridad, cuyo importe agregado ascendió a 6,2 millones de euros en el segundo trimestre de 2004, y está recogido en el epígrafe "Otros ingresos por servicios y ventas" de la cuenta de resultados). Dicho incremento se debió principalmente al aumento de los ingresos procedentes de las tasas de combustible, destinados a compensar parte de la subida del precio del queroseno.

El importe agregado del resto de los ingresos de explotación se situó en 179,6 millones de euros, disminuyendo en 9,9 millones de euros (un 5,2%) con relación a 2004 (con criterios de agrupación homogéneos). Los ingresos por asistencia técnica tuvieron un incremento significativo, un 39,4% respecto al segundo trimestre de 2004; también subieron los ingresos de handling, un 4,5% respecto al año anterior, fundamentalmente al aumento de actividad para terceras compañías (un 5,0% en términos de aviones ponderados atendidos). Por el contrario, disminuyeron los ingresos por comisiones (relacionados con las medidas de reducción de los gastos comerciales) y desaparecieron los ingresos correspondientes a SAVIA.

## **Gastos de las operaciones**

Los gastos de las operaciones ascendieron a 2.370,4 millones de euros en el primer semestre de 2005, aumentando en 54,7 millones de euros con relación al mismo periodo del año anterior, lo que supone un incremento del 2,4%. Una parte de ese aumento (9,9 millones de euros) se debe a la inclusión de mayores gastos no recurrentes en los costes del presente ejercicio, cuyo importe agregado se elevó a 67,6 millones de euros (cifra que incluye una dotación extraordinaria de 61,7 millones para la amortización acelerada de los aviones McDonnell Douglas, con el objeto de ajustar el valor contable de esta flota a su valor de mercado), frente a un gasto total de 57,7 millones de euros registrados en los seis primeros meses de 2004.

Excluyendo las partidas no recurrentes, los gastos de explotación se situaron en 2.302,9 millones de euros, un 2,0% por encima del importe correspondiente al primer semestre de 2004. Los mayores gastos derivados del alza del precio del queroseno, del incremento de la actividad aérea (6,1 % en términos de AKO) y del aumento de los servicios de mantenimiento para terceros fueron parcialmente compensados por la política de cobertura de riesgos, 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 los efectos favorables de la depreciación del dólar y de la valoración de las coberturas "no eficaces" (de acuerdo a la aplicación de la IAS 39).

En el primer semestre de 2005, el gasto de combustible aumentó en 78,2 millones de euros con relación al mismo periodo del año anterior, alcanzando la cifra de 364,1 millones de euros, lo que supone un incremento del 27,3%, debido al aumento del precio del queroseno de aviación, que llegó a registrar durante este periodo máximos históricos y, en menor medida, por el aumento de actividad. Esa subida del precio del queroseno, que superó en un 50% el precio medio registrado en el primer semestre de 2004, fue amortiguada de forma efectiva por las operaciones de cobertura realizadas, que cubrieron aproximadamente el 90% del consumo a un precio de 37,5 dólares el barril; sin ellas, el gasto de combustible del semestre hubiera sido 72,8 millones de euros mayor. Otros factores que han ayudado a contrarrestar el incremento del gasto generado por la subida del precio han sido la reducción del consumo unitario, gracias a la mayor eficiencia de la flota y al crecimiento de la etapa de vuelo, y la depreciación del dólar. Con todo ello, el coste unitario del combustible se situó en 1,17 céntimos de euro por AKO, subiendo un 20% 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 de la flota en arrendamiento operativo) ascendió a 146,3 millones de euros, subiendo un 14,6% respecto al primer semestre de 2004, debido principalmente al aumento de los trabajos realizados para terceros. Si descontamos los mayores gastos por consumos de repuestos y subcontratos derivados de los servicios de asistencia técnica a terceros, el coste unitario de mantenimiento se situó en 0,35 céntimos de euros por AKO, disminuyendo un 0,2% con relación al año anterior.

Los gastos de personal se situaron en 718 millones de euros en el primer semestre 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 28,5 millones de euros al ERE en el mismo periodo de 2004. Excluyendo estos gastos no recurrentes, el incremento de los gastos de personal fue del 0,3% respecto al año anterior. El coste unitario de personal disminuyó un 5,5% gracias al incremento del 8% en la productividad media de toda la plantilla.

El número de empleados equivalentes del Grupo durante el primer semestre de 2005 fue de 24.240, disminuyendo un 1,8% con relación al año anterior, con descensos similares en los colectivos de tierra (1,8%) y vuelo (1,7%). La productividad -medida en horas bloque por tripulante- de pilotos y tripulantes de cabina de pasajeros aumentó en un 2,3% y un 4,4% respectivamente. Si excluimos al personal de handling, la plantilla equivalente del resto del colectivo de tierra disminuyó un 4,5% con relación al año anterior, aumentando su productividad -medida en AKO por empleado- en un 11,1%.

El gasto por alquiler de flota se situó en 185,8 millones de euros en el primer semestre de 2005, aumentando un 1,3% respecto al mismo periodo de 2004, debido al aumento en el número de aviones de pasaje arrendados (en *leasing* y en *wet lease*) cuyo impacto fue parcialmente compensado por el favorable efecto de las coberturas de cambio y por la depreciación del dólar. Los instrumentos utilizados para la cobertura del riesgo de cambio e interés de las rentas del alquiler de la flota considerados “no eficaces” de acuerdo a la normativa IAS39 han generado un incremento de valor de 29,4 millones de euros en el semestre que ha disminuido los gastos de alquiler de flota del periodo (ver apartado “Principales efectos de la aplicación de las NIIF”).

Volvió a destacar el descenso registrado en los gastos comerciales, que se situaron en 126,8 millones de euros, tras disminuir en 62 millones de euros (un 32,8%) respecto al año anterior. La causa principal fue la aplicación del 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; así, se estableció en un 1,5% durante el primer semestre del ejercicio 2005 (frente a un 3% correspondiente al primer semestre de 2004). Otras causas de la disminución de los costes comerciales fueron: el descenso de las comisiones a agencias de carga, la paulatina extensión de la política de reducción de comisiones de pasaje a otros países, el acuerdo interlínea entre compañías de **oneworld** y una significativa reducción del gasto en publicidad. El coste comercial unitario (por AKO) disminuyó un 36,7% con relación a 2004, situándose en 0,41 céntimos de euro por AKO. La relación de los gastos comerciales netos (deducidos los ingresos por comisiones) sobre ingresos de tráfico se situó en el 4,4%, descendiendo 2,6 puntos porcentuales con relación al segundo semestre del año anterior.

El gasto agregado de los conceptos “Servicio a bordo” y “Material de mayordomía” se situó en 41,8 millones de euros en el acumulado de los seis primeros meses de 2005, descendiendo un 12,6% con relación al año anterior, gracias fundamentalmente al nuevo servicio a bordo en clase turista implantado en los vuelos de corto y medio radio a partir de marzo de 2004 (en los vuelos a Canarias desde junio). El coste unitario (por AKO) de estos conceptos disminuyó en un 17,7% respecto al año anterior.

El importe del epígrafe “Otros gastos” se situó en 147,5 millones de euros en el primer semestre del presente ejercicio, disminuyendo en un 14,4% respecto a 2004. Si excluimos las partidas no recurrentes incluidas en el epígrafe, que ascendieron a 0,9 millones de euros en 2005 y a 23,2 millones en el año anterior (de los que 11 millones correspondieron a gastos por devolución de flota), la reducción del gasto se sitúa en el 1,6% respecto al año precedente. Entre las diversas partidas incluidas en este concepto, destacan los gastos por indemnizaciones, cuyo importe ascendió a 14,9 millones de euros en el acumulado de los seis primeros meses de 2005, con un incremento del 20,7% 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.

### Segundo trimestre

Los gastos de las operaciones descendieron un 0,6% con relación al segundo trimestre del año anterior, situándose en 1.154,7 millones de euros. Si excluimos las partidas no recurrentes (0,8 millones en 2005 y 21 millones en 2004), resultan unos gastos de explotación de 1.153,9 millones de euros en el acumulado del trimestre, con un incremento del 1,2% respecto al año anterior. El coste de explotación unitario disminuyó en un 5,8%, situándose en 7,28 céntimos de euro por AKO, a pesar del fuerte incremento en los precios de combustible.

El gasto de combustible en el segundo trimestre de 2005 se situó en 186,8 millones de euros, lo que ha supuesto un aumento del 24,4% respecto al mismo trimestre del año anterior. La causa principal de ese incremento fue el nivel alcanzado por el precio del crudo en este trimestre, que batió todas las expectativas y llegó a rozar en algunos momentos los 60 dólares por barril. En este entorno, las operaciones de cobertura realizadas fueron especialmente efectivas, permitiendo contrarrestar la mitad del aumento del gasto generado por la subida del precio en los mercados.

El gasto agregado de mantenimiento de flota (consumo de repuestos, subcontratos y dotación para el fondo de grandes reparaciones de la flota en arrendamiento operativo) se elevó a 70,6 millones de euros, aumentando un 12,8% respecto al año anterior; en términos netos (restando los mayores gastos vinculados a los ingresos por asistencia técnica a terceros), el coste unitario de mantenimiento disminuyó un 1,3% con relación al segundo trimestre de 2004.

Los gastos de personal ascendieron a 354,6 millones de euros, descendiendo un 3,1% respecto al segundo trimestre de 2004, a pesar del aumento de actividad. Así, el coste unitario por AKO de personal disminuyó un 7,6%, situándose en 2,24 céntimos de euro, gracias al notable aumento de productividad media de la plantilla del Grupo (por encima del 10% en términos de AKO). En el periodo abril-junio de 2005, el número de empleados equivalentes descendió en un 2,4% con relación al año anterior. Al finalizar el trimestre, una vez la compañía dejó de operar en propio la flota B-747, salieron de la plantilla los últimos integrantes del colectivo de Oficiales Técnicos de a Bordo. La productividad de los colectivos de vuelo (medida en horas bloque comerciales por empleado equivalente) mejoró respecto al año anterior: un 3,6% en el caso de los pilotos y un 4,5% en el caso de los tripulantes auxiliares. Asimismo, la productividad del personal de tierra mejoró un 13,1% (excluyendo al personal de handling).

Los costes comerciales se situaron en 64 millones de euros en el segundo trimestre de 2005, disminuyendo en 33,2 millones respecto al año anterior, gracias al desarrollo del nuevo modelo de distribución implantado en España y su paulatina extensión a otros mercados. La relación de gastos comerciales netos (deducidos los ingresos por comisiones) sobre ingresos de tráfico bajó 2,5 puntos porcentuales, situándose en el 4,2%.

En el acumulado abril-junio de 2005, el gasto agregado de los conceptos “Material de mayordomía” y “Servicios a bordo” disminuyó en un 3,3% respecto a 2004, situándose en 21,1 millones de euros. Por el contrario, los gastos de los sistemas de reservas se incrementaron en un 8,7%, debido al aumento de tráfico (un 4,8% en número de pasajeros) y a la subida de precios.

El importe de “Otros gastos”, que incluye partidas de diversa naturaleza, ascendió a 74,2 millones de euros, bajando 12,9 millones con relación al segundo trimestre de 2004. Si excluimos las partidas no recurrentes (0,8 millones de euros en 2005 y 10,5 millones de euros en el año anterior), la reducción del gasto se sitúa en un 4,1% respecto al ejercicio precedente.

## **Resultados financieros y otros no operativos**

El saldo neto financiero se situó en 1,4 millones de euros de beneficios en el primer semestre del ejercicio 2005, superando en 0,5 millones al resultado del mismo periodo del año anterior. El saldo financiero incluye, por aplicación de la IAS 39 en 2005, los resultados por valoración de las coberturas de instrumentos financieros, que al mes de junio supuso un beneficio de 2,1 millones de euros.

El saldo neto de la participación en los resultados de sociedades puestas en equivalencia ascendió a 13,1 millones de euros en los seis primeros meses de 2005, situándose 11 millones de euros por debajo del año anterior, motivado por la menor aportación de Amadeus, que ha sido estimada de acuerdo a la futura participación de Iberia en la nueva compañía (ver apartado “Actuaciones sobre participadas”) y en base a la previsión de sus resultados.

## **Endeudamiento neto / Capital**

El endeudamiento neto de balance mejora notablemente, situándose en -1.307,3 millones de euros al 30 de junio 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 semestre de 2005, el saldo disponible (inversiones financieras a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes) asciende a 1.928,1 millones de euros, aumentando en 361 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2004, debido principalmente a algunas desinversiones (venta de SAVIA y operaciones de “*sale and lease back*” de tres aviones) y al efecto de la valoración de las operaciones de cobertura a 30 de junio (en aplicación de IAS 39), que incrementa las inversiones financieras temporales en 85,3 millones de euros (y que no se incluye en el cálculo del endeudamiento). La deuda remunerada (emisión de obligaciones y deudas con entidades de crédito) se sitúa en 535,5 millones de euros a 30 de junio de 2005, aumentando en 139,6 millones de euros respecto al saldo registrado a 31 de diciembre de 2004 debido a la incorporación de dos A 321 en régimen de leasing financiero.

El endeudamiento neto ajustado, que incluye la capitalización de los arrendamientos operativos anualizados, asciende a 1.838,4 millones de euros a 30 de junio de 2005, aumentando un 9,5% respecto al cierre del pasado ejercicio, debido al incremento del importe del alquiler de flota capitalizado (en cuyo cálculo no se incluye el menor gasto derivado de la valoración de coberturas “no eficaces”). El apalancamiento, medido como endeudamiento neto ajustado sobre recursos totales, aumenta 2,1 puntos porcentuales con relación al 31 de diciembre de 2004, situándose en el 52,5%.

Los fondos propios ascienden a 1.666,3 millones de euros al 30 de junio de 2005, aumentando en 9,1 millones de euros respecto a la cifra del cierre del ejercicio anterior.

## **Flota operativa, incorporaciones y bajas**

A 30 de junio de 2005 la flota operativa de Iberia comprendía 154 aviones, de los cuales 42 estaban en propiedad, 13 en arrendamiento financiero, 95 en arrendamiento operativo y 4 contratados bajo la modalidad de “*wet lease*”.

La compañía incorporó a su flota de largo radio tres A-340/600 en régimen de arrendamiento operativo a lo largo del primer semestre de 2005. Un avión B-747/200 en propiedad fue retirado de la operación en mayo. Y, desde ese mismo mes, otros dos aviones B-747/300 operan en régimen de “*wet lease*” (con anterioridad estaban en régimen de arrendamiento operativo). Al finalizar el semestre la flota operativa de largo radio estaba compuesta por 31 aeronaves.

Durante el semestre también ha continuado la renovación de la flota de corto y medio radio, que a 30 de junio tenía disponibles 123 aeronaves. Dejaron de operar tres aviones B-757, cuatro MD-87, un MD-88 y un A-320, siendo incorporados nuevos aviones Airbus: un A-319, tres A-320 y tres A-321.

En febrero de 2005 la compañía alcanzó un acuerdo con Airbus (formalizado en el mes de julio) para desarrollar una amplia renovación de la flota de corto y medio radio, que contempla la compra de 30 aviones de la familia A-320, con opción a otras 49 unidades, que comenzarán a incorporarse a partir del segundo semestre de 2006. De este modo, todos los aviones Boeing-757 y McDonnell Douglas, así como las aeronaves A-320 más antiguas, serán reemplazados por los nuevos aviones.

## **Actuaciones sobre participadas**

En abril de 2005, Societé Air France, Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. y Deutsche Lufthansa AG - los accionistas de referencia de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (Amadeus) – y la sociedad Amadelux Investments, S.A. formularon, a través de la nueva sociedad WAM Acquisition, S.A. (WAM), una Oferta Pública de Adquisición (OPA) sobre las Acciones de la Clase A de Amadeus, un precio de 7,35 euros por acción. La OPA concluyó con resultado positivo a principios de julio, al haber sido aceptada por un 94,73% de las acciones a las que se dirigió la Oferta.

En el mes de marzo de 2005 se formalizó la venta de la participación del 66% que tenía Iberia en Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A. (SAVIA) a Amadeus, generando la operación un beneficio neto de 73,9 millones de euros.

## **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 fueron valoradas al cierre de cada trimestre, contabilizándose los cambios de valor de las mismas.

La valoración de las operaciones de cobertura realizada a 30 de junio de 2005 ha supuesto un aumento de 98 millones de euros en el valor de los activos financieros del balance respecto al cierre del ejercicio anterior. Los 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 reconocido, se han contabilizado 31,9 millones de euros en la cuenta de resultados semestral como mayor ingreso o menor gasto, que corresponden a las coberturas consideradas como “no eficaces” de acuerdo a las condiciones establecidas por la normativa IAS. Ese importe, que supone un aumento del beneficio, se desglosa del siguiente modo: 29,4 millones de euros como menor gasto vinculado al leasing operativo de flota; 2,1 millones de euros como resultado positivo de la valoración de los instrumentos financieros; y casi 0,5 millones de euros de menor gasto derivado de 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 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 semestre de 2005 se han visto incrementados en 1,7 millones de euros (de los que 0,4 corresponden al segundo trimestre del año).

El fondo de comercio de consolidación fue cancelado a 1 de enero de 2004, aplicando las normas de primera implantación, 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 semestre de 2004 ha llevado a una disminución de los beneficios consolidados después de impuestos de 15,1 millones de euros con relación al resultado neto que se publicó hace un año según la normativa del Plan General Contable. Los efectos más significativos (en todos los casos valorados antes de impuestos para el acumulado del semestre) corresponden a: el aumento de los gastos comerciales del periodo, al no diferir determinados gastos en varios ejercicios (8,9 millones de euros); la exclusión de las plusvalías obtenidas por ventas de acciones propias (8,1 millones de euros); un saldo neto positivo por el distinto tratamiento de las plusvalías generadas en las operaciones de “*lease back*” (2,6 millones de euros); el aumento de los gastos de personal derivado de la valoración de las opciones sobre acciones (2,5 millones de euros); un menor gasto por dotación a las provisiones para grandes reparaciones (2,1 millones de euros) y la mejora de los resultados por participación en sociedades puestas en equivalencia (1,2 millones de euros).

En el segundo trimestre de 2004, el impacto de la aplicación de las NIIF ha sido una disminución de los beneficios después de impuestos de 5,9 millones de euros respecto al resultado publicado hace un año según PGC.

**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](mailto:invesrel@iberia.es)