

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

GRUPO IBERIA Miles de €	3 <sup>er</sup> Trimestre (Jul – Sep)			Acumulado (Ene – Sep)		
	2005	2004	%	2005	2004	%
Ingresos de las operaciones	1.978.671	1.293.375	53,0	4.378.054	3.672.079	19,2
Gastos de las operaciones	1.585.074	1.183.164	34,0	3.955.511	3.498.943	13,0
Resultados de las operaciones	393.597	110.210	257,1	422.543	173.136	144,1
BAIAR (EBITDAR) (b)	239.686	258.613	-7,3	542.259	561.561	-3,4
Resultados de explotación (b)	80.758	112.665	-28,3	109.232	142.718	-23,5
Resultados netos consolidados	372.562	87.855	n.s.	401.802	150.059	167,8
Fondos propios (c)	---	---	---	1.762.661	1.657.211	6,4
Endeudamiento neto de balance (c)	---	---	---	-1.532.534	-1.171.184	30,9
Endeudamiento neto ajustado x 8 (c)	---	---	---	1.667.658	1.678.916	-0,7
AKO (millones)	16.659	16.053	3,8	47.764	45.359	5,3
PKT (millones)	13.619	12.699	7,2	36.979	34.526	7,1
Coefficiente de ocupación (%)	81,8	79,1	2,6 p.	77,4	76,1	1,3 p.
Ingresos de pasaje	989.792	927.162	6,8	2.689.366	2.560.475	5,0
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €)	7,27	7,30	-0,5	7,27	7,42	-1,9
Ingreso de pasaje / AKO (cént. €)	5,94	5,78	2,9	5,63	5,64	-0,3
Ingreso de explotación / AKO (cént. €)	8,00	8,04	-0,4	7,67	7,89	-2,7
Coste de explotación / AKO (cént. €)	7,52	7,33	2,5	7,44	7,57	-1,7
Coste explotación (exc. fuel) / AKO (cént. €)	6,10	6,25	-2,5	6,19	6,56	-5,7

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

(b) No incluyen ingresos y gastos no recurrentes.

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

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

**Hechos destacables**

- El resultado neto después de impuestos ascendió a 372,6 millones de euros en el tercer trimestre, superando en 284,7 millones al obtenido en el año anterior, debido a la plusvalía neta obtenida con la venta de la participación en Amadeus (635 millones), que fue parcialmente aplicada a dotaciones extraordinarias destinadas a cubrir los gastos de reestructuración de personal (280 millones) y de renovación de flota (42,9 millones de euros) incluidos en el nuevo Plan Director. Asimismo, en agosto se pagó un dividendo a cuenta de 0,30 céntimos de euro por acción.
- Los resultados de explotación del tercer trimestre se situaron en 80,8 millones de euros, reduciéndose un 28,3% respecto al mismo periodo de 2004, debido principalmente a la fuerte subida del precio del combustible (casi un 50% antes de coberturas).
- El ingreso de explotación unitario disminuyó un 0,4% respecto al año anterior, mejorando su comportamiento respecto al segundo trimestre de 2005 (-6,4%), gracias al aumento del ingreso unitario de pasaje en un 2,9%. El volumen de tráfico mantuvo un notable crecimiento en el trimestre (por encima del 7%), subiendo el coeficiente de ocupación en los tres sectores (2,6 puntos en toda la red), a la vez que se estabilizaba el yield.
- El coste de explotación unitario (excluido el combustible) disminuyó un 5,7% respecto al acumulado a septiembre de 2004.
- En el acumulado de los nueve meses, el resultado neto después de impuestos se situó en 401,8 millones de euros, aumentando en un 167,8% los beneficios obtenidos en el mismo periodo de 2004.
- El margen de EBITDAR (recurrente) se situó en el 14,8% en el acumulado de los tres primeros trimestres.
- La productividad de la plantilla (en términos de AKO por empleado) aumentó en un 7,7% respecto al año anterior.

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

Miles de €	3 <sup>er</sup> Trimestre (Jul – Sep)			Acumulado (Ene – Sep)		
	2005	2004	%	2005	2004	%
<b>Resultados de las operaciones (b)</b>	<b>393.597</b>	<b>110.210</b>	<b>257,1</b>	<b>422.543</b>	<b>173.136</b>	<b>144,1</b>
<b>Ingresos de las operaciones</b>	<b>1.978.671</b>	<b>1.293.375</b>	<b>53,0</b>	<b>4.378.054</b>	<b>3.672.079</b>	<b>19,2</b>
<b>Importe neto cifra de negocios</b>	<b>1.291.858</b>	<b>1.243.124</b>	<b>3,9</b>	<b>3.541.187</b>	<b>3.435.515</b>	<b>3,1</b>
Ingresos de pasaje (c)	1.063.961	1.013.209	5,0	2.897.782	2.808.970	3,2
Ingresos de carga	72.019	63.923	12,7	219.893	191.756	14,7
Ingresos de handling	100.650	94.220	6,8	250.883	231.708	8,3
Asistencia técnica a compañías aéreas	32.671	31.811	2,7	106.465	80.520	32,2
Otros ingresos por servicios y ventas	22.557	39.961	-43,6	66.165	122.562	-46,0
<b>Otros ingresos de las operaciones</b>	<b>686.813</b>	<b>50.250</b>	<b>n.s.</b>	<b>836.867</b>	<b>236.563</b>	<b>253,8</b>
Ingresos netos por ventas de activos	637.840	-612	n.s.	704.478	84.444	n.s.
Ingresos diversos	41.303	46.889	-11,9	123.334	142.647	-13,5
Otros ingresos no recurrentes	7.671	3.973	93,1	9.055	9.472	-4,4
<b>Gastos de las operaciones</b>	<b>1.585.074</b>	<b>1.183.164</b>	<b>34,0</b>	<b>3.955.511</b>	<b>3.498.943</b>	<b>13,0</b>
<b>Aprovisionamientos</b>	<b>285.887</b>	<b>224.537</b>	<b>27,3</b>	<b>747.977</b>	<b>602.262</b>	<b>24,2</b>
Combustible de aviones	236.394	173.299	36,4	600.509	459.224	30,8
Repuestos para flota	38.007	40.188	-5,4	115.272	111.771	3,1
Material de mayordomía	6.319	6.292	0,4	17.592	17.372	1,3
Otros aprovisionamientos	5.168	4.758	8,6	14.603	13.896	5,1
<b>Gastos de personal</b>	<b>642.291</b>	<b>366.247</b>	<b>75,4</b>	<b>1.360.259</b>	<b>1.105.383</b>	<b>23,1</b>
De los que: No recurrentes	280.000	4.000	n.s.	285.000	32.500	n.s.
<b>Dotación para amortizaciones</b>	<b>87.410</b>	<b>47.280</b>	<b>84,9</b>	<b>237.457</b>	<b>142.813</b>	<b>66,3</b>
De los que: Amortización acelerada de flota	42.900	-	n.a.	104.600	6.000	n.s.
<b>Variación provisiones de tráfico</b>	<b>852</b>	<b>771</b>	<b>10,5</b>	<b>3.782</b>	<b>3.726</b>	<b>1,5</b>
<b>Otros gastos de las operaciones</b>	<b>568.633</b>	<b>544.329</b>	<b>4,5</b>	<b>1.606.037</b>	<b>1.644.758</b>	<b>-2,4</b>
Alquiler de flota	114.418	98.668	16,0	300.170	282.030	6,4
Leasing operativo	97.316	86.536	12,5	259.691	261.916	-0,8
Wet lease pasaje	12.897	8.372	54,0	29.404	8.796	234,3
Alquiler de aviones de carga	4.205	3.760	11,8	11.075	11.318	-2,1
Alquileres varios	18.072	21.282	-15,1	56.935	57.862	-1,6
Mantenimiento flota (subcontratos)	34.653	31.045	11,6	103.709	87.100	19,1
Gastos comerciales	68.723	80.645	-14,8	195.503	269.445	-27,4
Derechos por tráfico aéreo	113.741	108.042	5,3	323.012	311.192	3,8
Tasas de navegación	70.851	68.848	2,9	207.854	201.821	3,0
Servicio a bordo	16.540	17.031	-2,9	47.024	53.733	-12,5
Sistemas de reservas	33.547	31.033	8,1	110.152	103.095	6,8
Seguros	8.597	9.284	-7,4	24.694	27.755	-11,0
Otros gastos	89.492	78.453	14,1	236.985	250.724	-5,5
De los que: No recurrentes	9.772	1.816	n.s.	10.622	24.998	-57,5

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

(a) Informe elaborado de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), excepto la NIC 39 que se aplica a partir de 2005. Debido a la aplicación por primera vez de la NIC 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 €	3 <sup>er</sup> Trimestre (Jul – Sep)			Acumulado (Ene – Sep)		
	2005	2004	%	2005	2004	%
<b>Resultados financieros</b>	<b>2.494</b>	<b>-820</b>	<b>n.s.</b>	<b>3.913</b>	<b>81</b>	<b>n.s.</b>
Ingresos financieros	14.041	9.412	49,2	36.163	28.589	26,5
Gastos financieros	12.049	8.708	38,4	34.081	27.688	23,1
Resultados por diferencias de cambio	404	-1.524	126,5	-325	-821	60,4
Resultados por valoración instrumentos financieros	99	-	n.a.	2.156	-	n.a.
<b>Resultados sociedades puestas en equivalencia</b>	<b>-20.540</b>	<b>7.372</b>	<b>n.s.</b>	<b>-7.465</b>	<b>31.448</b>	<b>-123,7</b>
<b>Resultados antes de impuestos</b>	<b>375.552</b>	<b>116.762</b>	<b>221,6</b>	<b>418.991</b>	<b>204.665</b>	<b>104,7</b>
Impuesto sobre Sociedades	-2.990	-28.907	89,7	-17.190	-54.605	68,5
<b>Resultados netos consolidados</b>	<b>372.562</b>	<b>87.855</b>	<b>n.s.</b>	<b>401.802</b>	<b>150.059</b>	<b>167,8</b>
Resultados atribuidos a socios externos	27	342	-92,1	117	1.664	-93,0
Resultados atribuidos a la Sociedad dominante	372.534	87.514	n.s.	401.685	148.396	170,7

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 (NIC 39), que a 30 de septiembre de 2005 supuso aumentar las inversiones financieras temporales en 78.017 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 4/3 el importe correspondiente al acumulado a septiembre del año (310.307 miles de euros), obteniendo un importe anual estimado de 413.743 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 septiembre de 2005 el cálculo es el siguiente: 6% de 164.466 miles de € x 8 = 78.944 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 €	Sep-2005	Dic-2004
<b>ACTIVO</b>	<b>5.328.984</b>	<b>4.763.239</b>
<b>Activo a largo plazo</b>	<b>2.387.019</b>	<b>2.531.179</b>
Activos Intangibles	40.403	45.439
Propiedad, planta y equipos	1.163.929	1.368.634
Activos financieros	771.588	704.266
<i>Préstamos Iberbus</i>	<i>164.466</i>	<i>145.400</i>
<i>Bonos Iberbond</i>	<i>30.810</i>	<i>31.980</i>
<i>Otros</i>	<i>576.312</i>	<i>526.886</i>
Deudores largo plazo operaciones trafico	411.099	412.840
<b>Gastos a distribuir en varios ejercicios</b>	<b>8.135</b>	<b>4.796</b>
<b>Activo a corto plazo</b>	<b>2.933.830</b>	<b>2.227.264</b>
Existencias netas	108.290	87.420
Deudores netos	679.465	551.798
Inversiones financieras a corto plazo	1.107.806	1.000.632
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	1.013.592	566.460
Ajustes por periodificación activo	24.677	20.954
<b>PASIVO</b>	<b>5.328.984</b>	<b>4.763.239</b>
<b>Fondos propios</b>	<b>1.762.661</b>	<b>1.657.211</b>
Capital social	735.611	731.225
Primas de emisión	111.225	106.501
Reservas sociedad dominante	650.959	516.368
Reservas sociedades consolidadas	143.494	99.853
Diferencias de conversión	-211	-344
Rdos. atribuibles a la Sociedad dominante	401.685	198.285
Dividendos a cuenta entregados en el ejercicio	-281.026	-
Socios externos	924	5.323
<b>Ingresos a distribuir en varios ejercicios</b>	<b>27.281</b>	<b>22.656</b>
<b>Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo</b>	<b>1.414.842</b>	<b>1.211.160</b>
<b>Acreedores a largo plazo</b>	<b>492.652</b>	<b>362.931</b>
Emisión obligaciones y otros valores negociables a l.p.	17.311	16.649
Deudas con entidades de crédito a largo plazo	420.259	331.627
Otros acreedores a largo plazo	55.082	14.655
<b>Acreedores a corto plazo</b>	<b>1.631.548</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	73.209	39.308
Otros acreedores a corto plazo	1.550.946	1.458.378
Ajustes por periodificación pasivo	7.325	3.271

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

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

Miles de €	Acumulado (Ene – Sep)	
	2005	2004
<b>Resultados antes de impuestos</b>	<b>418.991</b>	<b>204.665</b>
Amortizaciones	237.457	142.813
Variación de provisiones	350.210	114.790
Participación en rdos. de sociedades puestas en equivalencia	7.465	-31.448
Ajustes de ingresos y gastos a distribuir en varios ejercicios	435	-6.341
Aplicaciones de provisiones	-145.826	-88.312
Otros ajustes al cash flow (b)	-768.315	-80.414
<b>Cash Flow generado por actividades ordinarias</b>	<b>100.417</b>	<b>255.753</b>
Inversión neta en inmovilizado material e inmaterial	113.982	-136.378
Inversión neta en activos financieros y otros no corrientes (b)	589.275	-76.161
Activos financieros corrientes y otros	-34.581	-100.303
<b>Cash Flow generado por actividades de inversión</b>	<b>668.676</b>	<b>-312.842</b>
Pago de dividendos	-322.379	-29.090
Aumento de capital	9.109	10.918
Movimientos en la deuda financiera	-8.691	17.943
<b>Cash Flow de actividades de financiación</b>	<b>-321.961</b>	<b>-229</b>
<b>Cash Flow Neto</b>	<b>447.132</b>	<b>-57.318</b>
Saldo de efectivo y equivalentes al inicio del periodo	566.460	660.503
Saldo de efectivo y equivalentes al final del periodo	1.013.592	603.185

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

(b) Incorpora la venta de Amadeus

## Estadísticas operativas

GRUPO IBERIA (a)	3 <sup>er</sup> Trimestre (Jul – Sep)			Acumulado (Ene – Sep)		
	2005	2004	%	2005	2004	%
<b>PASAJE</b>						
<b>Pasajeros (miles)</b>	<b>7.656</b>	<b>7.314</b>	<b>4,7</b>	<b>21.079</b>	<b>20.363</b>	<b>3,5</b>
Doméstico	4.110	3.917	4,9	11.752	11.338	3,6
Medio Radio	2.595	2.427	6,9	6.687	6.364	5,1
Europa	2.443	2.306	5,9	6.301	6.071	3,8
África & Oriente Medio	152	121	26,0	386	292	32,0
Largo Radio	950	970	-2,0	2.641	2.661	-0,8
<b>AKO (millones)</b>	<b>16.659</b>	<b>16.053</b>	<b>3,8</b>	<b>47.764</b>	<b>45.359</b>	<b>5,3</b>
Doméstico	3.659	3.651	0,2	10.614	10.434	1,7
Medio Radio	4.363	4.217	3,5	12.548	11.985	4,7
Europa	3.873	3.826	1,2	11.199	10.975	2,0
África & Oriente Medio	489	391	25,1	1.349	1.010	33,6
Largo Radio	8.638	8.184	5,5	24.601	22.939	7,2
<b>PKT (millones)</b>	<b>13.619</b>	<b>12.699</b>	<b>7,2</b>	<b>36.979</b>	<b>34.526</b>	<b>7,1</b>
Doméstico	2.805	2.692	4,2	7.782	7.578	2,7
Medio Radio	3.401	3.105	9,5	8.729	8.081	8,0
Europa	3.041	2.817	8,0	7.811	7.404	5,5
África & Oriente Medio	360	289	24,7	917	676	35,7
Largo Radio	7.413	6.902	7,4	20.468	18.867	8,5
<b>Coefficiente de ocupación (%)</b>	<b>81,8</b>	<b>79,1</b>	<b>2,6 p.</b>	<b>77,4</b>	<b>76,1</b>	<b>1,3 p.</b>
Doméstico	76,7	73,7	2,9 p.	73,3	72,6	0,7 p.
Medio Radio	78,0	73,6	4,3 p.	69,6	67,4	2,1 p.
Europa	78,5	73,6	4,9 p.	69,7	67,5	2,3 p.
África & Oriente Medio	73,6	73,8	-0,3 p.	68,0	67,0	1,0 p.
Largo Radio	85,8	84,3	1,5 p.	83,2	82,2	1,0 p.
<b>CARGA</b>						
Toneladas de carga	53.543	54.849	-2,4	169.139	170.378	-0,7
TKO (millones)	405	341	18,7	1.177	1.024	15,0
TKT (millones)	230	237	-2,9	740	727	1,7
Coefficiente de ocupación (%)	56,8	69,5	-12,7 p.	62,8	71,0	-8,2 p.
<b>INGRESOS DE PASAJE</b>						
Ingresos (miles de €)	989.792	927.162	6,8	2.689.366	2.560.475	5,0
Ingreso medio / AKO (cént. €)	5,94	5,78	2,9	5,63	5,64	-0,3
Ingreso medio / PKT (cént. €)	7,27	7,30	-0,5	7,27	7,42	-1,9

(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	3 <sup>er</sup> Trimestre (Jul – Sep)			Acumulado (Ene – Sep)		
	2005	2004	%	2005	2004	%
<b>Ratios unitarios</b> (céntimos de €/ AKO)						
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	8,00	8,04	-0,4	7,67	7,89	-2,7
COSTE DE EXPLOTACIÓN	7,52	7,33	2,5	7,44	7,57	-1,7
Combustible	1,42	1,08	31,4	1,26	1,01	24,2
Mantenimiento de flota	0,44	0,44	-1,7	0,46	0,44	4,6
Repuestos de flota	0,23	0,25	-8,9	0,24	0,25	-2,1
Mantenimiento (subcontratos)	0,21	0,19	7,6	0,22	0,19	13,1
Personal	2,17	2,26	-3,6	2,25	2,37	-4,8
Alquiler de flota	0,69	0,61	11,7	0,63	0,62	1,1
Gastos comerciales	0,41	0,50	-17,9	0,41	0,59	-31,1
Derechos por tráfico aéreo	0,68	0,67	1,4	0,68	0,69	-1,4
Tasas de navegación	0,43	0,43	-0,8	0,44	0,44	-2,2
Servicio a bordo y mayordomía	0,14	0,15	-5,6	0,14	0,16	-13,7
Resto	1,14	1,19	-3,9	1,19	1,25	-5,0
Mantenimiento de flota neto unitario (b)	0,34	0,34	-1,9	0,35	0,35	-0,8
Gasto comercial neto s/ ingresos de tráfico (%) (c)	4,3	4,9	-0,6 p.	4,3	6,2	-1,8 p.
<b>Productividad</b>						
Utilización media flota (horas / avión / día)	9,32	9,31	0,1	9,17	9,11	0,7
Plantilla equivalente	25.069	25.843	-3,0	24.516	25.063	-2,2
AKO / empleado	665	621	7,0	1.948	1.810	7,7
Tierra	883	826	6,9	2.620	2.433	7,7
Tierra (excluido personal de handling)	1.835	1.667	10,1	5.228	4.722	10,7
Horas bloque / tripulante técnico	68,9	65,4	5,3	198,6	189,8	4,6
Horas bloque / tripulante auxiliar	31,1	30,2	2,8	90,1	86,8	3,8

(a) Informe elaborado de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), excepto la NIC 39 que se aplica a partir de 2005. Debido a la aplicación por primera vez de la NIC 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)	Septiembre	Diciembre	Septiembre
	2005	2004	2004
<b>Largo radio</b>	<b>31</b>	<b>29</b>	<b>28</b>
Propiedad	0	2	3
Leasing financiero	0	0	0
Leasing operativo	27	25	23
Wet lease	4	2	2
<b>Corto y medio radio</b>	<b>120</b>	<b>125</b>	<b>124</b>
Propiedad	41	46	46
Leasing financiero	13	12	13
Leasing operativo	64	67	65
Wet lease	2	0	0
<b>Total</b>	<b>151</b>	<b>154</b>	<b>152</b>
Propiedad	41	48	49
Leasing financiero	13	12	13
Leasing operativo	91	92	88
Wet lease	6	2	2

(a) Refleja el número de unidades de flota de pasaje operativas al final de cada periodo, sin incluir los aviones inactivos. Adicionalmente, a 30 de septiembre de 2005 la compañía tiene dos Airbus A-320 cedidos.

## Comportamiento operativo y financiero

### Resultados

Los resultados consolidados después de impuestos y minoritarios ascendieron a 401,7 millones de euros de beneficios en el acumulado a septiembre de 2005, incrementándose en un 171% con relación a los beneficios de 148,4 millones de euros obtenidos en el mismo periodo del ejercicio anterior, que representa un incremento del 171%. En ambos casos se ha contabilizado de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), excepto la NIC 39 que se aplica a partir del 1 de enero de 2005.

Los resultados de las operaciones se situaron en 422,5 millones de euros de beneficios en el acumulado de los tres trimestres, aumentando en 249,4 millones respecto a los beneficios alcanzados en el mismo periodo de 2004, debido a la mejora registrada en el saldo neto de los ingresos y gastos no recurrentes, que ascendió a 313,3 millones de euros en 2005, frente a 30,4 millones en el acumulado a septiembre del año anterior. Los ingresos de las operaciones se incrementaron un 19,2%, en su mayor parte motivado por las plusvalías generadas por las ventas de las participaciones en SAVIA y en Amadeus, que totalizaron 712,4 millones de euros. Los gastos de las operaciones registraron un incremento del 13% debido principalmente a dos hechos: por un lado, las dotaciones extraordinarias realizadas para cubrir los gastos de la reestructuración de personal y de renovación de la flota, que en conjunto significaron cerca de 400 millones de euros; por otra parte, la fuerte y continuada subida del precio del combustible en los mercados.

El resultado de explotación, que no incluye las partidas no recurrentes, se situó en 109,2 millones de euros de beneficio en el acumulado de los nueve primeros meses de 2005, disminuyendo en 33,5 millones de euros, un 23,5% con relación al año anterior. Los ingresos de explotación aumentaron en 86,4 millones de euros, lo que supone un incremento del 2,4%, debido fundamentalmente al crecimiento del volumen de tráfico de pasaje. Los gastos de explotación se incrementaron un 3,5%, impulsados por el crecimiento de la actividad (un 5,3% en términos de AKO) y por la mencionada escalada del precio del queroseno, cuyo impacto fue parcialmente anulado con el desarrollo de las diversas medidas de reducción de gastos contempladas en el vigente Plan Director, la eficaz política de cobertura de riesgos y la depreciación del dólar frente al euro. Así, el coste de explotación unitario disminuyó en un 1,7%, situándose en 7,44 céntimos de euro por AKO; si excluimos el gasto del combustible en ambos ejercicios, la disminución del coste operativo unitario fue del 5,7%.

Los resultados de las sociedades puestas en equivalencia presentaron una pérdida de 7,5 millones de euros en el acumulado a septiembre de 2005, 38,9 millones por debajo del importe correspondiente al año anterior, debido a las pérdidas registradas en la nueva sociedad WAM, principalmente por los gastos financieros y de lanzamiento. No obstante, esa diferencia negativa fue compensada por la mejora en los resultados financieros (3,8 millones) y, sobre todo, por la reducción del impuesto de sociedades (37,4 millones menos respecto a 2004). En consecuencia, el aumento en los beneficios consolidados alcanzó los 251,7 millones, situándose en 401,8 millones de euros.

### Tercer trimestre

La compañía registró un resultado atribuido a la Sociedad dominante de 372,5 millones de euros en el tercer trimestre de 2005, aumentando en 285 millones respecto al beneficio neto de 87,5 millones que había obtenido en el mismo periodo de 2004.

El beneficio de las operaciones se situó en 393,6 millones de euros en el periodo julio-septiembre de 2005, aumentando en un 257% respecto al año anterior. La contabilización de partidas no recurrentes de elevada cuantía dio lugar a fuertes incrementos tanto en los ingresos (un 53%) como en los gastos de las operaciones (un 34%). Los ingresos incluyen la plusvalía neta generada por la venta de Amadeus (635,1 millones de euros, incluyendo los ajustes de consolidación de NIIF), mientras que los gastos recogen una dotación de 280 millones de euros destinada a la ampliación del Expediente de Regulación de Empleo (ERE). El saldo neto de todos los ingresos y gastos no recurrentes ascendió a 312,8 millones de euros en el tercer trimestre de 2005 (frente a un resultado negativo de 2,5 millones en el mismo periodo de 2004).

El resultado de explotación se situó en 80,8 millones de euros de beneficio, 31,9 millones por debajo del obtenido en el tercer trimestre del año anterior. Los ingresos de explotación ascendieron a 1.333,2 millones de euros, incrementándose un 3,3% respecto a la cifra del año anterior; debido principalmente al aumento de los ingresos de pasaje (un 5%), que fue parcialmente contrarrestado por la desaparición de los ingresos de SAVIA. Los gastos de explotación se situaron en 1.252,4 millones de euros en el tercer trimestre del presente ejercicio, subiendo un 6,4% respecto a la cifra del año anterior, debido principalmente a la subida del precio del queroseno, que llevó a un incremento del 36,4% en los costes de combustible, pese a las coberturas realizadas y al menor consumo unitario de la flota.



## Producción y demanda

En el acumulado de los nueve primeros meses de 2005, el número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) aumentó un 7,1% respecto al año anterior, situándose por encima del incremento medio registrado por la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), que fue del 6,0%. La oferta creció el 5,3% en el conjunto de la red, mejorando el coeficiente de ocupación 1,3 puntos porcentuales con relación al mismo periodo de 2004, hasta alcanzar el 77,4%.

El mayor crecimiento de los vuelos de largo radio llevó a un incremento del 3,5% en la etapa media de pasaje del conjunto de la red; esto explica que el aumento del número de pasajeros (un 3,5% respecto al año anterior) sea menor que el registrado en el número de PKT.

En el sector de largo radio, la compañía aumentó el número de frecuencias en varios destinos, así como el número de vuelos directos, siendo significativo el lanzamiento de la nueva clase *Business Plus* en la primavera de 2005, que ofrece mayor comodidad y más avances tecnológicos a los clientes. Estos factores influyeron en el crecimiento del tráfico en este sector, un 8,5% y, en particular, en la mejora continuada del *mix* de clases. El número de AKO aumentó un 7,2% y el coeficiente de ocupación subió 1,0 puntos, elevándose al 83,2%, un nivel record en la historia de Iberia. La cuota de mercado en Europa-Latinoamérica creció 0,6 puntos respecto al año anterior, alcanzando el 17,5%.

Al establecer la comparación con el año anterior, se debe considerar la reestructuración de la operación en Centroamérica a partir de octubre de 2004. Si agregamos la actividad de América del Norte y Centroamérica (para evitar la distorsión que la mencionada reestructuración produce en la comparación de ambos sectores) el crecimiento del tráfico fue del 5,9% con relación al año anterior, frente a un incremento del 2,9% en el número de AKO, lo que llevó a una mejora de 2,3 puntos en el coeficiente de ocupación, que se situó en el 83,6%. Iberia mantuvo un notable desarrollo en América del Sur, con incrementos del 15,2% en el tráfico y del 18,4% en el volumen de oferta, situándose el coeficiente de ocupación en el 82,5%. En largo radio la etapa media de pasaje se incrementó el 9,3%.

En el sector de medio radio internacional, el tráfico creció un 8,0% con relación a 2004, frente a un incremento del 4,7% en el volumen de capacidad ofertada; así, el coeficiente de ocupación mejoró 2,1 puntos, alcanzando el 69,6%. En el mercado España-Europa destacó el crecimiento de los operadores de bajo coste (su oferta agregada -medida en número de asientos- ya supera el 35% del total); no obstante, la compañía ganó cuota de mercado frente a sus competidores tradicionales, obteniendo una buena respuesta de la demanda, especialmente en el tercer trimestre. El número de PKT aumentó un 5,5%, con un incremento de oferta del 2,0%, que corresponde en su totalidad al efecto de la densificación de la flota de medio radio. El coeficiente de ocupación subió 2,3 puntos, hasta situarse en el 69,7%. Cabe destacar la positiva evolución de la ruta entre Madrid y Moscú tras su apertura en marzo de 2005, junto al crecimiento registrado en algunos países de Europa Meridional (Portugal, Grecia, Italia y Turquía). En los vuelos de África y Oriente Medio, los incrementos de oferta y demanda fueron del 33,6% y del 35,7% respectivamente.

Respecto al mercado doméstico español, es significativo señalar el importante crecimiento de capacidad de los competidores. Por el contrario, Iberia mantuvo una estrategia de moderado crecimiento, aumentando el número de AKO un 1,7% con relación al mismo periodo del año anterior. En los vuelos entre la Península y las Islas Canarias se produjo una disminución del 3,0% en la capacidad disponible y un aumento del 4,6% en el resto de los enlaces. El tráfico -medido en PKT- aumentó un 2,7% (un 3,6% en número de pasajeros) en el conjunto de los vuelos domésticos, aumentando el coeficiente de ocupación en 0,7 puntos porcentuales, hasta el 73,3%.

En referencia al transporte de carga, durante el año se ha registrado una desaceleración del crecimiento de la demanda en los mercados del Atlántico, que representan más del 80% del tráfico de carga de Iberia. El número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) ascendió a 740 millones en el acumulado a septiembre de 2005, aumentando un 1,7% respecto al año anterior (en el tercer trimestre el número de TKT descendió un 2,9%). De aquel volumen de carga, más de un 94% fue transportado en las bodegas de los aviones de pasaje.

### Tercer trimestre

Iberia consiguió elevados niveles de ocupación en todos los sectores durante el tercer trimestre de 2005. En particular, en agosto se alcanzó el nivel de ocupación mensual más elevado en la historia de la compañía (un 83,0%). El número de AKO aumentó un 3,8% en el trimestre, disminuyendo el ritmo de crecimiento de la oferta con relación al primer semestre de 2005, que había registrado un incremento interanual del 6,1%. El tráfico creció un 7,2% en el trimestre, manteniendo la tendencia alcista apuntada en la primera mitad del ejercicio.

En la red de largo radio, el volumen de oferta se incrementó un 5,5%, aumentando el número de PKT en un 7,4%; así, el coeficiente de ocupación se situó en el 85,8%, aumentando en 1,5 puntos respecto al tercer trimestre de 2004. Si agregamos la actividad del Atlántico Norte y Medio, el volumen de tráfico aumentó un 5,9%, frente a un incremento del 2,7% en el número de AKO, mejorando el coeficiente de ocupación en 2,6 puntos porcentuales hasta situarse en el 86,7%. En los vuelos del Atlántico Sur, oferta y demanda se incrementaron un 12,3% y un 10,7% respectivamente, situándose el coeficiente de ocupación en el 83,7%.

En el tercer trimestre destacó la significativa progresión del coeficiente de ocupación en los vuelos europeos, subiendo 4,9 puntos con relación al año anterior, hasta alcanzar el 78,5%. Con un aumento del 1,2% en la capacidad ofertada, producto de la densificación de la flota, el número de PKT creció un 8,0% en Europa, duplicando el incremento interanual obtenido en el primer semestre (un 4,0%). En África y Oriente Medio, oferta y demanda aumentaron en torno a un 25% con relación al año anterior. Para el conjunto del sector de medio radio, el incremento del tráfico fue del 9,5%, frente a un aumento del 3,5% en el número de AKO; así, el coeficiente de ocupación mejoró 4,3 puntos porcentuales, situándose en el 78,0%.

En el mercado doméstico, la compañía transportó 4,1 millones de pasajeros en el tercer trimestre, un 4,9% más que en el mismo periodo de 2004. Manteniendo estable el volumen de oferta respecto al año anterior, consiguió aumentar el número de PKT en un 4,2% y, en consecuencia, el coeficiente de ocupación subió 2,9 puntos, alcanzando un elevado 76,7%. A pesar del fuerte incremento de la competencia, la compañía pudo mejorar los niveles de ocupación respecto al año anterior.

## **Ingresos de las operaciones**

Los ingresos de las operaciones ascendieron a 4.378,1 millones de euros en el acumulado a septiembre de 2005, aumentando en 706 millones 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 713,5 millones de euros en 2005 y 93,9 millones en 2004- obtenemos los ingresos de explotación, que alcanzaron la cifra de 3.664,5 millones de euros, superando en un 2,4% al importe correspondiente a los nueve primeros meses de 2004.

El importe agregado de los ingresos por transporte de pasajeros y carga se situó en 3.117,7 millones de euros, superando en un 3,3% al importe acumulado a septiembre del año anterior. Los ingresos de pasaje aumentaron en un 3,2% y los de carga en un 4,5%. Estos incrementos interanuales han sido calculados utilizando los mismos criterios de agrupación en ambos periodos, y difieren de los presentados en la cuenta de resultados debido a la reclasificación de las “tasas de combustible y de seguridad de carga”, que figuraban incluidas en “Otros ingresos por servicios y ventas” en el pasado ejercicio (su importe conjunto ascendió a 18,6 millones de euros en el acumulado a septiembre de 2004), pasando a formar parte de los “Ingresos de carga” a partir de enero de 2005.

Los ingresos de pasaje superaron en 88,8 millones de euros a la cifra correspondiente de 2004, elevándose a 2.897,8 millones de euros. De este importe, 2.689,4 millones de euros corresponden a los ingresos por billetes volados en el periodo enero-septiembre de 2005, situándose 128,9 millones de euros por encima del importe obtenido en esos nueve meses del año anterior, lo que supone un incremento del 5,0%, que fue generado por el crecimiento en el volumen de tráfico. El importe agregado del resto de los ingresos de pasaje (cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados, ingresos procedentes de programas de fidelización, alquiler de plazas a otras compañías y otras regularizaciones) ascendió a 208,4 millones de euros, disminuyendo en 40,1 millones con relación al acumulado a septiembre de 2004, debido principalmente a la reducción registrada en la cancelación de anticipos de clientes (BPU).

En el conjunto de la red, el ingreso medio por PKT (*yield*) descendió un 1,9% respecto al año anterior, viéndose perjudicado por el crecimiento de la etapa media de pasaje (un 3,5%) y, en menor medida, por la depreciación del dólar frente al euro. La mejora obtenida en el coeficiente de ocupación (1,3 puntos) compensó prácticamente la caída del *yield*, resultando un ingreso unitario de 5,63 euros por AKO, similar al registrado en el año anterior. Si los tipos de cambio de moneda se hubieran mantenido estables, el ingreso unitario habría aumentado un 0,4%.

En los nueve meses transcurridos de 2005, los ingresos de pasaje del sector de largo radio aumentaron un 11,9% con relación al año anterior, elevándose a 913 millones de euros. El incremento derivado del notable aumento en el volumen de tráfico (un 8,5%), de los recargos de combustible y de la mejora del *mix* de clases, fue parcialmente contrarrestado por la depreciación del dólar y el importante crecimiento de la etapa media (un 9,3%). Así, el ingreso por AKO mejoró un 4,4% respecto al año anterior.

En los vuelos de medio radio internacional, los ingresos de pasaje subieron un 4,3% respecto al acumulado a septiembre de 2004, acercándose a los 841 millones de euros. Debido en parte al aumento de la etapa media de pasaje (un 2,8%) y condicionado por el *mix* de rutas, el ingreso unitario por AKO descendió ligeramente (un 0,4%) respecto al año anterior en el conjunto del sector.

En España la competencia se incrementó de forma muy significativa respecto al año anterior, dinamizando el mercado. En consecuencia, desde finales de marzo, la compañía amplió la proporción de las tarifas más económicas y lanzó promociones y ofertas especiales. Así, el *yield* registró un descenso del 2,9% en el acumulado de los nueve meses, que fue parcialmente compensado con el incremento de volumen de tráfico (un 2,7%). El importe de los ingresos de pasaje en el sector doméstico se situó en 935,5 millones de euros en España, un 0,3% inferior a la cifra del año anterior, disminuyendo el ingreso unitario en un 2,0%.

Los ingresos de carga se situaron en 219,9 millones de euros, aumentando un 4,5% con relación al importe acumulado a septiembre 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 notable aumento de los recargos (o tasas) para compensar la subida del precio del combustible y, en menor medida, al crecimiento del volumen de carga transportada (un 1,7%). El ingreso medio por TKT (excluidas las tasas de combustible y seguridad) disminuyó un 7,6% 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 250,9 millones de euros, lo que significa un incremento del 8,3% con relación al año anterior, debido principalmente al crecimiento de la actividad para terceras compañías (un 6,3% en términos de aviones ponderados atendidos), junto a una mejora del ingreso unitario. Los ingresos por mantenimiento aumentaron en un 32,2%, situándose en 106,5 millones de euros, debido al aumento de los trabajos de motores para otras compañías aéreas. El importe de los “Otros ingresos por servicios y ventas” disminuyó un 36,4% con relación al año anterior (una vez excluidas las tasas vinculadas al transporte de carga) motivado principalmente por la salida del Grupo de los ingresos de SAVIA (más de 43,0 millones de euros en el acumulado a septiembre de 2004). El importe de los “Ingresos diversos” disminuyó en un 13,5% debido fundamentalmente al descenso registrado en las comisiones de pasaje, que estuvo parcialmente motivado por la implantación de las medidas de reducción de los gastos comerciales.

Los ingresos netos por ventas y enajenación de activos registraron un importe de 704,5 millones de euros en el acumulado a septiembre de 2005, que recoge las plusvalías obtenidas con las ventas de las participaciones en SAVIA (77,3 millones de euros) y en Amadeus (635,1 millones de euros). Adicionalmente fueron contabilizados otros beneficios y pérdidas procedentes del inmovilizado, en su mayor parte derivados de operaciones vinculadas a la renovación de la flota. En el mismo periodo del año anterior se habían anotado unos ingresos netos de 84,4 millones de euros, en su mayor parte procedentes de las plusvalías netas obtenidas por las ventas de edificios y locales, simuladores de vuelo y participaciones en Iber-Swiss Catering y Viva Tours.

### Tercer trimestre

Los ingresos de las operaciones se situaron en 1.978,7 millones de euros en el tercer trimestre de 2005, aumentando en 685,3 millones, un 53% más que el año anterior. Este incremento está motivado principalmente por la diferencia de más de 642 millones de euros existente en los ingresos no recurrentes contabilizados en ambos periodos (645,5 millones de euros en 2005, frente a 3,4 millones de euros en el acumulado julio-septiembre de 2004), consecuencia de la ya mencionada plusvalía obtenida con la venta de la participación en Amadeus.

Los ingresos de explotación (que no incluyen los ingresos netos por ventas de activos ni otros ingresos no recurrentes) ascendieron a 1.333,2 millones de euros, superando en un 3,3% al importe correspondiente al tercer trimestre de 2004. Si descontamos la aportación de Savia a los ingresos del grupo en el tercer trimestre de 2004 (13,1 millones de euros), el incremento de los ingresos de explotación se elevaría al 4,4%. Los ingresos de tráfico (pasaje y carga) se situaron en 1.136 millones de euros, aumentando un 4,8% 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 1.064 millones de euros, lo que representa un incremento del 5,0%. De aquel importe, 989,8 millones corresponden a los ingresos por billetes volados entre julio y septiembre de 2005, subiendo un 6,8% con relación al año anterior. Este incremento estuvo soportado principalmente por el aumento en el volumen de tráfico (un 7,2% en términos de PKT), fruto de la significativa mejora en el coeficiente de ocupación, cuyo efecto positivo fue ligeramente contrarrestado por una disminución del 0,5% en el *yield* del conjunto de la red. Uno de los motivos principales de esta reducción fue el aumento de la etapa media de pasaje (un 2,5%). El ingreso unitario por AKO se incrementó un 2,9% respecto al tercer trimestre de 2004 en el conjunto de la red, como resultado de los notables avances conseguidos tanto en la operación de largo radio (un 8,2%) como en el sector de medio radio internacional (un 6,8%), parcialmente contrarrestados por el descenso del ingreso unitario en los vuelos domésticos (-3,9%). La mejora registrada en los ingresos de los vuelos internacionales se debió, en parte, a los recargos por combustible, que fueron incorporados para compensar el efecto negativo de la subida del precio del combustible.

El importe agregado del resto de los ingresos de pasaje ascendió a 74,2 millones de euros en el tercer trimestre de 2005, situándose 11,9 millones por debajo del importe registrado en el mismo periodo del año anterior, debido a los menores ingresos por cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados.

Los ingresos de carga alcanzaron la cifra de 72,0 millones de euros en el tercer trimestre de 2005, aumentando en un 1,6% respecto al año anterior (utilizando el mismo criterio de agrupación de las tasas de combustible y seguridad, cuyo importe agregado ascendió a 6,9 millones de euros en el tercer trimestre de 2004, y está recogido en el epígrafe “Otros ingresos por servicios y ventas” de la cuenta de resultados). Dicho incremento se debió 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 197,2 millones de euros, disminuyendo en 8,8 millones de euros (un 4,3%) con relación a 2004 (con criterios de agrupación homogéneos). Los ingresos por asistencia técnica tuvieron un incremento del 2,7% respecto al tercer trimestre de 2004; también subieron los ingresos de handling, un 6,8% respecto al año anterior, debido principalmente al aumento de actividad para terceras compañías (un 5,6% 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 dejaron de consolidar los ingresos correspondientes a SAVIA.

## **Gastos de las operaciones**

Los gastos de las operaciones ascendieron a 3.955,5 millones de euros en el acumulado de los tres primeros trimestres de 2005, un 13% más que en el mismo periodo del año anterior. Casi tres cuartas partes de este aumento corresponden al incremento de los gastos no recurrentes, que se acrecentaron en 336,7 millones de euros, mientras que los gastos de explotación (recurrentes) aumentaron en 119,8 millones de euros.

El importe agregado de los gastos no recurrentes ascendió a 400,2 millones de euros en los nueve primeros meses del presente ejercicio (frente a 63,5 millones de euros contabilizados en el acumulado a septiembre del año anterior) y comprende principalmente: dentro de gastos de personal, una dotación de 280 millones de euros destinada a la ampliación del Expediente de Regulación de Empleo (ERE), junto a otros 5 millones de euros ligados a la reestructuración en los terminales de carga; y una dotación de 104,6 millones de euros para la amortización acelerada de la flota McDonnell Douglas.

Los costes de explotación se situaron en 3.555,3 millones de euros, incrementándose un 3,5% con relación al importe acumulado a septiembre de 2004. Las causas principales de este aumento fueron la fuerte subida del precio del queroseno y el incremento de la actividad aérea (5,3% en términos de AKO), cuyo efecto negativo fue parcialmente compensado por la política de cobertura de riesgos y el desarrollo de las actuaciones de reducción de costes contempladas en el vigente Plan Director: el nuevo sistema de retribución a las agencias, el aumento de la productividad de la plantilla y el nuevo modelo de servicio a bordo en clase turista en los vuelos de corto y medio radio.

El coste de combustible alcanzó la cifra de 600,5 millones de euros en el acumulado de los nueve meses, superando en más de 141 millones al importe registrado en el mismo periodo de 2004, lo que supone un incremento del 30,8%. Este importante aumento del gasto se debió fundamentalmente a la subida del precio del queroseno de aviación, que volvió a superar máximos históricos durante los últimos meses, llegando incluso a sobrepasar los 65 dólares por barril.

Las operaciones de cobertura realizadas durante el año consiguieron amortiguar la espectacular subida del precio en los mercados, reduciendo el gasto en 114,3 millones de euros en los nueve primeros meses del año. La reducción del consumo unitario, gracias a la mayor eficiencia de la flota y al crecimiento de la etapa de vuelo, la depreciación del dólar y el efecto de las coberturas de los tipos de cambio de moneda fueron otros factores que ayudaron a contrarrestar el incremento del gasto. Con todo ello, el coste unitario del combustible se situó en 1,26 céntimos de euro por AKO, subiendo un 24,2% respecto al año anterior.

El gasto de mantenimiento de flota (que incluye el consumo de repuestos y piezas de vida limitada de flota, los subcontratos de mantenimiento y la dotación a la provisión para grandes reparaciones de la flota en arrendamiento operativo) ascendió a 219 millones de euros, subiendo un 10,1% respecto al acumulado a septiembre de 2004, debido en buena medida al aumento de los servicios de asistencia técnica a terceros. Si descontamos los gastos generados por el mantenimiento de motores y aviones de terceros, el coste unitario neto fue de 0,35 céntimos de euro por AKO, disminuyendo un 0,8% con relación al año anterior.

Los gastos de personal se elevaron a 1.360,3 millones de euros en el acumulado a septiembre de 2005. Si excluimos los gastos no recurrentes (285 millones en 2005 y 32,5 millones en 2004), los costes de personal se situaron en 1.075,3 millones de euros, sólo un 0,2% por encima de la cifra correspondiente al año anterior. El número de empleados equivalentes del Grupo fue de 24.516 en los tres primeros trimestres de 2005, disminuyendo un 2,2% con relación al mismo periodo de 2004, con descensos similares en los colectivos de tierra y vuelo. La productividad del Grupo, medida en AKO por empleado, se incrementó un 7,7% respecto al año anterior, mejorando en todos los colectivos. En el caso del personal de handling, el número de aviones ponderados atendidos aumentó un 3,5%, frente al incremento del 0,7% en su plantilla equivalente del periodo enero-septiembre; la productividad del resto del colectivo de tierra, aumentó un 10,7% respecto a 2004; y la productividad de pilotos y tripulantes de cabina de pasajeros -medida en horas bloque por empleado- se incrementó un 4,6% y un 3,8% respectivamente. Gracias a esta progresión de la productividad, el coste unitario de personal (por AKO) disminuyó un 4,8%.

El coste por alquiler de flota ascendió a 300,2 millones de euros en el acumulado a septiembre de 2005, superando en un 6,4% al importe registrado en el mismo periodo de 2004. El número total de aviones aumentó ligeramente respecto al año anterior. El plan de renovación de la flota de pasaje ha supuesto la incorporación de nuevos aviones Airbus en arrendamiento (familias A-320 y A-340), disminuyendo, de acuerdo con los planes previstos, el número de aviones en las flotas B-747, B-757 y MD-87/88. En particular, los últimos aviones B-747 propiedad de la compañía dejaron de operar a mediados de 2005, habiéndose incorporado un total de seis nuevos A-340/600 desde octubre de 2004. También se incrementó el número de aviones en régimen de *wet lease*; así, a los dos aviones B-747/400 que operaban desde el verano de 2004, se han añadido este año otros dos B-747/300 (desde mayo) y dos B-757 (a partir de julio). No obstante, el favorable efecto de la depreciación del dólar y de las operaciones de cobertura realizadas restó parte del aumento del gasto de alquiler de flota. Asimismo, 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 norma IAS39, generaron un incremento de valor de 30,4 millones de euros a septiembre de 2005, que supuso una disminución de los gastos de alquiler de flota del periodo por el mencionado importe (ver apartado “Principales efectos de la aplicación de las NIIF). Con todo ello, el coste unitario de alquiler de flota se incrementó un 1,1% respecto al año anterior, situándose en 0,63 céntimos de euro por AKO.

Los gastos comerciales se situaron en 195,5 millones de euros, disminuyendo un 27,4% respecto al año anterior debido principalmente a la aplicación de las sucesivas reducciones de la comisión básica que la compañía paga a las agencias de viaje en España, y la extensión de este modelo a otros mercados; así, entre enero y junio de 2005 fue del 1,5% (frente al 3% del primer semestre del año anterior), descendiendo al 1% a partir del mes de julio (frente al 2% del segundo semestre de 2004). Junto a los ahorros obtenidos en las comisiones de pasaje, también registraron significativos descensos las comisiones a agencias de carga, las comisiones entre compañías de **oneworld** y los gastos en publicidad. El coste comercial unitario (por AKO) disminuyó en más de un 31% con relación al acumulado de los nueve primeros meses de 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 4,3%, descendiendo 1,8 puntos porcentuales respecto al año anterior.

El gasto agregado de los conceptos “Servicio a bordo” y “Material de mayordomía” se situó en 64,6 millones de euros en el acumulado a septiembre de 2005, descendiendo un 9,1% con relación al año anterior, debido 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 13,7% respecto al acumulado de los tres primeros trimestres de 2004.

El gasto de los derechos por tráfico aéreo ascendió a 323 millones de euros en el acumulado de los nueve primeros meses de 2005, aumentando un 3,8% respecto al año anterior debido al incremento de actividad.

El importe del epígrafe “Otros gastos” se situó en 237 millones de euros en el acumulado a septiembre del presente ejercicio, disminuyendo un 5,5% respecto a 2004. Entre las partidas incluidas en este concepto destacan los gastos por indemnizaciones, que alcanzaron los 27,4 millones de euros, con un incremento del 34,7% respecto al año anterior, motivado principalmente 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*), retrasos, cancelaciones de vuelos y pérdidas de equipajes. También incluye partidas no recurrentes, cuyo importe agregado se situó en 10,6 millones de euros en 2005 y en 25,0 millones en el año anterior (de los que 6 y 12 millones respectivamente correspondieron a gastos relacionados con la devolución de flota).

### Tercer trimestre

Excluidas las partidas no recurrentes, los gastos de explotación se situaron en 1.252,4 millones de euros, superando en un 6,4% a la cifra del año anterior. Los motivos de este incremento fueron el crecimiento de la actividad y, sobre todo, la fuerte subida de los precios del combustible. Así, el coste de explotación unitario sin incluir el combustible disminuyó un 2,5% respecto al año anterior, situándose en 6,10 céntimos de euro por AKO.

El gasto de combustible fue de 236,4 millones de euros en el tercer trimestre de 2005, aumentando un 36,4% respecto al mismo periodo de 2004. Al igual que en el primer semestre, la causa principal del incremento del gasto fue el precio tan elevado del crudo, que ha vuelto a batir todas las expectativas del mercado. En este entorno, las operaciones de cobertura de precio de queroseno y de tipo de cambio de moneda realizadas por la compañía minoraron el gasto en 47,5 millones de euros.

Los gastos de personal incluyen una dotación de 280 millones de euros en el tercer trimestre de 2005, que está destinada a cubrir los costes asociados a la reducción de plantilla contemplada en el Plan Director 2006/2008. Sin considerar los gastos no recurrentes, los costes de personal mantuvieron el mismo importe del año anterior (362,3 millones de euros), con una reducción del 3,0% en el número de empleados equivalentes. El aumento de productividad de la plantilla del Grupo (un 7% en términos de AKO por empleado) permitió disminuir el coste de personal unitario en un 3,6% con relación al año anterior, quedando situado en 2,17 céntimos de euro por AKO. La productividad de los colectivos de vuelo (medida en horas bloque comerciales por empleado equivalente) mejoró un 5,3% en el caso de los pilotos y un 2,8% en el caso de los tripulantes auxiliares respecto al año precedente.

En el tercer trimestre de 2005 también se registró una dotación extraordinaria por valor de 42,9 millones de euros (que se suma a otros 61,7 millones dotados en el primer trimestre) para la amortización acelerada de la flota McDonnell Douglas, que va a ser reemplazada anticipadamente por nuevos aviones Airbus. El importe del resto de las dotaciones para amortización de inmovilizado se situó en 44,5 millones de euros, disminuyendo un 5,9% con relación al tercer trimestre de 2004.

El gasto por alquiler de flota se incrementó en un 16,0% respecto al año anterior, ascendiendo a 114,4 millones de euros en el acumulado julio-septiembre de 2005. Como se ha explicado anteriormente, el plan de renovación de flota ha supuesto una reestructuración en la composición de la flota, con un mayor número de aviones en arrendamiento operativo y en *wet lease*.

El gasto agregado de mantenimiento de flota aumentó un 2,0% respecto al tercer trimestre de 2004, situándose en 72,7 millones de euros; en términos netos (restando los mayores gastos vinculados a los ingresos por asistencia técnica a terceros) el coste unitario de mantenimiento disminuyó un 1,9%.

Los costes comerciales se situaron en 68,7 millones de euros en el tercer trimestre de 2005, casi 12 millones por debajo de la cifra del año anterior, lo que supone un descenso del 14,8%, conseguido gracias a la significativa reducción de las comisiones de pasaje y carga, que fue parcialmente contrarrestada por el aumento de 4,2 millones de euros en los gastos de publicidad, debido a nuevos acuerdos de patrocinio y a campañas de publicidad en medios.

En el tercer trimestre, el gasto agregado de los conceptos “Material de mayordomía” y “Servicios a bordo” disminuyó un 2,0% respecto al año anterior, situándose en 22,9 millones de euros. Se ha reducido el descenso del gasto con relación al ahorro obtenido en los dos primeros trimestres de 2005, porque el nuevo diseño del servicio a bordo en clase turista para las rutas de corto y medio radio ya estaba completamente implantado en el tercer trimestre de 2004.

Por último, el importe de “Otros gastos”, que incluye partidas de diversa naturaleza, ascendió a 89,5 millones de euros, aumentando en 11,0 millones con relación al tercer trimestre de 2004. Si excluimos las partidas no recurrentes (9,8 millones de euros en 2005 y 1,8 millones de euros en el año anterior), el incremento del gasto hubiera sido de un 4,0% respecto al ejercicio precedente.

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

El saldo neto financiero se situó en 3,9 millones de euros de beneficios en el acumulado a septiembre de 2005, superando en 3,8 millones al resultado del mismo periodo del año anterior. El saldo financiero incluye, por aplicación de la NIC 39 en el presente ejercicio, los resultados por valoración de las coberturas de instrumentos financieros, que a 30 de septiembre supuso un beneficio de 2,2 millones de euros.

La participación en los resultados de sociedades puestas en equivalencia arrojó un saldo neto negativo de 7,5 millones de euros en el acumulado a septiembre de 2005, empeorando en 41 millones de euros respecto al saldo positivo registrado en el año anterior (31,4 millones). El principal motivo del descenso es la contabilización de la pérdida registrada en el último balance recibido de la sociedad WAM Acquisition, S.A. (WAM), correspondiente al cierre provisional a 31 de julio de 2005, que en base a la participación del 11,7% que tiene Iberia en esta nueva sociedad significó un resultado negativo de 9,8 millones de euros. La regularización del ingreso estimado para Amadeus en el primer semestre de 2005, junto a la contabilización de la participación en los resultados del resto de las compañías que consolidan por puesta en equivalencia, llevó a registrar un saldo neto negativo de 20,5 millones de euros en el tercer trimestre de 2005.

## **Endeudamiento neto / Capital**

El endeudamiento neto de balance mejora notablemente, situándose en -1.532,5 millones de euros al 30 de septiembre 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 septiembre de 2005, el saldo disponible (inversiones financieras a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes) asciende a 2.043,4 millones de euros, aumentando en 476,3 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2004, como consecuencia principalmente de las ventas de las participaciones en Savia y Amadeus y de las operaciones de “*sale and lease back*”.

El endeudamiento neto ajustado, que incluye la capitalización de los arrendamientos operativos anualizados, asciende a 1.667,7 millones de euros a 30 de septiembre de 2005, descendiendo ligeramente respecto al cierre del pasado ejercicio. 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, desciende 1,7 puntos porcentuales con relación al 31 de diciembre de 2004, situándose en el 48,6%.

Los fondos propios ascienden a 1.762,7 millones de euros al 30 de septiembre de 2005, aumentando en 105,4 millones de euros respecto a la cifra de cierre del ejercicio anterior. En este epígrafe del Balance se encuentra contabilizado el dividendo a cuenta (281 millones de euros) pagado en agosto.

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

A 30 de septiembre de 2005 la flota operativa de Iberia comprendía 151 aviones, de los cuales 41 estaban en propiedad, 13 en arrendamiento financiero, 91 en arrendamiento operativo y 6 contratados bajo la modalidad de “*wet lease*”. La flota de corto y medio radio estaba compuesta por 120 aviones y la de largo radio por 31 aeronaves.

Durante el tercer trimestre del año la compañía incorporó a su flota de corto y medio radio dos B-757 bajo la modalidad de “*wet lease*”. Por otro lado, dejaron de operar dos aviones B-757 y dos MD-87 que se encontraban en régimen de arrendamiento operativo, y un MD-88 que estaba en régimen de propiedad.

## **Actuaciones sobre participadas**

En marzo de 2005 se formalizó la venta de la participación del 66% que tenía Iberia en el capital de Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A. (SAVIA) a Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (Amadeus).

En abril de 2005, Iberia, Air France y Lufthansa (accionistas de referencia de 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, a un precio de 7,35 euros por acción. La OPA, aceptada por cada uno de los accionistas de referencia para un cierto número de acciones de su titularidad, concluyó con resultado positivo a principios de julio. Una vez conocido este hecho, los accionistas de referencia transmitieron a WAM el resto de acciones de su titularidad, convirtiéndose WAM en el propietario de casi la totalidad de las acciones de Amadeus.

Iberia, que antes de la mencionada operación tenía una participación del 33,80% en Amadeus, tiene ahora una participación del 11,68% en el capital social de WAM. El resto de la composición accionarial de esta sociedad es la siguiente: Amadelux Investments, S.A, un 53,27%; Air France, un 23,36%; y Lufthansa, un 11,68%

El 21 de julio de 2005, la Junta Extraordinaria de Accionistas de Amadeus aprobó el cambio de ejercicio social, que ahora empieza el 1 de agosto y termina el 31 de julio de cada año.

## **Principales efectos de la aplicación de las NIIF**

Los estados financieros presentados en este informe han sido elaborados de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). A efectos de presentar una información homogénea, las NIIF han sido aplicadas a partir del 1 de enero de 2004, excepto la NIC 39 que se aplica desde enero de 2005. En consecuencia, se observan algunas diferencias en los datos de 2004 con relación a las cuentas publicadas hace un año según la normativa del Plan General Contable (PGC).

El impacto de la aplicación de las NIIF en la cuenta de resultados ha llevado a un descenso de 1,4 millones de euros en el beneficio neto consolidado del tercer trimestre de 2004 respecto al resultado publicado hace un año según PGC. En el periodo enero-septiembre de 2004, los beneficios consolidados después de impuestos según la nueva normativa internacional disminuyen en 16,6 millones de euros con relación al resultado neto que se publicó hace un año según PGC. Los cambios más significativos, en todos los casos valorados para el periodo acumulado de los nueve meses de 2004, corresponden a: en los ingresos no recurrentes, la exclusión de las plusvalías obtenidas por ventas de acciones propias por importe de 8,6 millones de euros (en aplicación de la NIC 32); disminución de los ingresos diversos en 10,6 millones de euros, debido al distinto tratamiento de las plusvalías generadas en las operaciones de “*lease back*” (NIC 17) y a un menor importe en la recuperación de dotaciones para grandes reparaciones (NIC 37); en los gastos comerciales se produce un aumento de 7,8 millones de euros, al no ser capitalizables determinados gastos de promoción (NIC 38); el aumento de los gastos de personal en 3,7 millones de euros, derivado de la valoración del Plan de Opciones sobre Acciones (NIIF 2); un menor gasto de 4,4 millones de euros en la dotación a las provisiones para grandes reparaciones, parcialmente compensado por un aumento de 3,9 millones de euros en la dotación para amortizaciones (NIC 37); y la mejora de los resultados antes de impuestos en casi 5 millones de euros, correspondiente a la amortización del fondo de comercio de consolidación en PGC durante el ejercicio 2004.

De acuerdo a la norma de primera transición de las NIIF, el fondo de comercio de consolidación fue cancelado a 1 de enero de 2004, debido a la práctica imposibilidad de realizar el test de “*impairment*” sobre el “*goodwill*” que se generó en la fusión de Aviaco en 1999 (exigido por la NIIF 3) dando lugar a la correspondiente reducción de las reservas en el balance (98,1 millones de euros).

En referencia al impacto de la aplicación de la NIC 39 (Instrumentos Financieros: reconocimiento y valoración), la compañía registró a 1 de enero de 2005 el valor de mercado de todas sus operaciones de cobertura, de acuerdo con la norma de primera aplicación. Posteriormente, las coberturas han sido 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 septiembre de 2005 ha supuesto un aumento de 90,7 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 34,4 millones de euros en la cuenta de resultados acumulada a septiembre de 2005, que corresponden a las coberturas consideradas como “no eficaces” de acuerdo a las condiciones establecidas por la nueva normativa. Ese importe, que supone un aumento del beneficio, se desglosa del siguiente modo: 30,4 millones de euros como menor gasto correspondiente a la valoración de instrumentos financieros vinculados al leasing operativo de flota; 2,2 millones de euros como menor gasto en la valoración de otros instrumentos financieros; y 1,8 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.

**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)