

Principales magnitudes (no auditado) (a)

GRUPO IBERIA Miles de €	4º Trimestre (Oct – Dic)			Acumulado (Ene – Dic)		
	2005	2004	%	2005	2004	%
Ingresos de las operaciones	1.225.006	1.292.760	-5,2	5.603.060	4.964.838	12,9
Gastos de las operaciones	1.269.910	1.287.738	-1,4	5.225.421	4.786.682	9,2
Resultados de las operaciones	-44.904	5.021	n.s.	377.639	178.157	112,0
BAIAR (EBITDAR) (b)	157.484	187.821	-16,2	699.742	749.382	-6,6
Resultados de explotación (b)	7.184	38.399	-81,3	116.416	181.116	-35,7
Resultados netos consolidados	-5.957	49.813	-112,0	395.845	199.872	98,0
Fondos propios (c)	---	---	---	1.739.602	1.657.211	5,0
Endeudamiento neto de balance (c)	---	---	---	-1.159.702	-1.171.184	-1,0
Endeudamiento neto ajustado x 8 (c)	---	---	---	1.721.812	1.678.916	2,6
AKO (millones)	15.864	15.700	1,0	63.628	61.058	4,2
PKT (millones)	12.082	11.398	6,0	49.060	45.924	6,8
Coefficiente de ocupación (%)	76,2	72,6	3,6 p.	77,1	75,2	1,9 p.
Ingresos de pasaje	920.674	871.665	5,6	3.610.040	3.432.140	5,2
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €)	7,62	7,65	-0,4	7,36	7,47	-1,5
Ingreso de pasaje / AKO (cént. €)	5,80	5,55	4,5	5,67	5,62	0,9
Ingreso de explotación / AKO (cént. €)	7,97	7,74	3,1	7,75	7,85	-1,3
Coste de explotación / AKO (cént. €)	7,93	7,49	5,8	7,56	7,55	0,2
Coste explotación (exc. fuel) / AKO (cént. €)	6,25	6,25	0,0	6,20	6,48	-4,3

(a) Informe elaborado de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF); la NIC 39 se aplica a partir de 2005.

(b) No incluyen ingresos y gastos no recurrentes.

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

Número de acciones: 943.161.939 a 31-dic-2005 y 937.467.468 a 31-dic-2004

Hechos destacables

- El resultado después de impuestos ascendió a 395,8 millones de euros de beneficios en el ejercicio 2005, superando en un 98% al obtenido en el año anterior. Dicho importe recoge la plusvalía obtenida por la venta de las participaciones en Amadeus y SAVIA (663 millones de euros), que fue parcialmente aplicada a dotaciones extraordinarias destinadas a cubrir los gastos de reestructuración de personal (280 millones) y de renovación de flota de corto y medio radio (105 millones de euros) contemplados en el nuevo Plan Director 2006/08.
- Los resultados de explotación disminuyeron un 35,7% respecto al año 2004, debido principalmente a la fuerte subida del precio del combustible (en torno a un 42% antes de coberturas) y la debilidad de los yields en la primera parte del año, a pesar comportamiento favorable del factor de ocupación en todos los sectores.
- Los costes de explotación unitario (excluido el combustible) tuvieron un comportamiento favorable reduciéndose un 4,3% conforme a las previsiones del Plan Director. La productividad de la plantilla (en términos de AKO por empleado) creció un 7% a lo largo del año.
- En el último trimestre del año se registró un mejor comportamiento de los ingresos unitarios, favorecidos por la fortaleza de la demanda y de la mejora en el mix sobre todo en el largo radio. Los resultados se vieron negativamente afectados por el alza del precio del combustible, el pago único derivado del acuerdo alcanzado con el personal de tierra y al cambio de criterio de contabilización de la participación en WAM/Amadeus
- Iberia ha completado con éxito los objetivos de ahorro de costes contenidos en la Plan Director 2003-2005 y aprobó, en el último trimestre del año, un nuevo Plan a tres años que permitirá a la Compañía el mantenimiento de un nivel exigente de rentabilidad y retorno sobre activos.

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

Miles de €	4º Trimestre (Oct – Dic)			Acumulado (Ene – Dic)		
	2005	2004	%	2005	2004	%
Resultados de las operaciones (b)	-44.904	5.021	n.s.	377.639	178.157	112,0
Ingresos de las operaciones	1.225.006	1.292.760	-5,2	5.603.060	4.964.838	12,9
Importe neto cifra de negocios	1.218.225	1.166.150	4,5	4.759.413	4.601.665	3,4
Ingresos de pasaje (c)	986.084	948.830	3,9	3.883.866	3.757.800	3,4
Ingresos de carga	93.385	69.874	33,6	313.278	261.630	19,7
Ingresos de handling	71.205	70.726	0,7	322.088	302.435	6,5
Asistencia técnica a compañías aéreas	49.258	31.915	54,3	155.723	112.435	38,5
Otros ingresos por servicios y ventas	18.293	44.804	-59,2	84.458	167.366	-49,5
Otros ingresos de las operaciones	6.780	126.610	-94,6	843.647	363.173	132,3
Ingresos netos por ventas de activos	-47.728	10.017	n.s.	656.750	94.461	n.s.
Ingresos diversos	46.380	48.234	-3,8	169.714	190.882	-11,1
Otros ingresos no recurrentes	8.129	68.359	-88,1	17.184	77.831	-77,9
Gastos de las operaciones	1.269.910	1.287.738	-1,4	5.225.421	4.786.682	9,2
Aprovisionamientos	313.648	249.683	25,6	1.061.624	851.945	24,6
Combustible de aviones	265.426	194.294	36,6	865.935	653.518	32,5
Repuestos para flota	37.038	43.163	-14,2	152.310	154.934	-1,7
Material de mayordomía	5.654	5.322	6,2	23.246	22.694	2,4
Otros aprovisionamientos	5.530	6.904	-19,9	20.133	20.800	-3,2
Gastos de personal	372.950	436.793	-14,6	1.733.209	1.542.176	12,4
De los que: No recurrentes	5.873	81.392	-92,8	290.873	113.892	155,4
Dotación para amortizaciones	44.873	57.146	-21,5	282.330	199.959	41,2
De los que: Amortización acelerada de flota	-	10.099	n.a.	104.600	16.099	n.s.
Variación provisiones de tráfico	527	1.604	-67,2	4.309	5.330	-19,2
De los que: No recurrentes	-	-5	n.a.	-	-5	n.a.
Otros gastos de las operaciones	537.913	542.513	-0,8	2.143.949	2.187.271	-2,0
Alquiler de flota	105.426	102.375	3,0	405.596	384.405	5,5
Leasing operativo	88.632	91.647	-3,3	348.323	353.563	-1,5
Wet lease pasaje	13.073	6.729	94,3	42.477	15.525	173,6
Alquiler de aviones de carga	3.721	3.999	-6,9	14.797	15.317	-3,4
Alquileres varios	19.351	20.484	-5,5	76.286	78.346	-2,6
Mantenimiento flota (subcontratos)	38.913	24.819	56,8	142.621	111.919	27,4
Gastos comerciales	64.119	79.133	-19,0	259.622	348.578	-25,5
Derechos por tráfico aéreo	104.893	104.618	0,3	427.906	415.810	2,9
Tasas de navegación	68.586	68.712	-0,2	276.441	270.533	2,2
Servicio a bordo	16.154	15.234	6,0	63.178	68.967	-8,4
Sistemas de reservas	29.595	27.252	8,6	139.747	130.347	7,2
Seguros	8.390	8.829	-5,0	33.084	36.584	-9,6
Otros gastos	82.484	91.057	-9,4	319.469	341.781	-6,5
De los que: No recurrentes	6.616	20.267	-67,4	17.238	45.265	-61,9

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

(a) Informe elaborado de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF); la NIC 39 se aplica a partir de 2005.

(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 € (d)	4º Trimestre (Oct – Dic)			Acumulado (Ene – Dic)		
	2005	2004	%	2005	2004	%
Resultados financieros	9.268	20.671	-55,2	13.180	20.751	-36,5
Ingresos financieros	22.741	13.535	68,0	58.904	42.124	39,8
Gastos financieros	11.995	9.093	31,9	46.076	36.781	25,3
Resultados por diferencias de cambio	186	16.229	-98,9	-139	15.408	-100,9
Resultados por valoración instrumentos financieros	-1.664	-	n.a.	492	-	n.a.
Resultados sociedades puestas en equivalencia	9.973	13.904	-28,3	2.508	45.352	-94,5
Resultados antes de impuestos	-25.664	39.595	-164,8	393.327	244.260	61,0
Impuesto sobre Sociedades	19.707	10.218	92,9	2.518	-44.388	105,7
Resultados netos consolidados	-5.957	49.813	-112,0	395.845	199.872	98,0
Resultados atribuidos a socios externos	113	-77	246,5	230	1.587	-85,5
Resultados atribuidos a la Sociedad dominante	-6.070	49.890	-112,2	395.615	198.286	99,5

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

(d) Las cuentas del año 2004 que se presentan en este documento han sido elaboradas, a efectos exclusivamente informativos, aplicando la NIC 32 desde el 1 de enero de dicho año, en lo que hace referencia al tratamiento de las acciones propias y obligaciones convertibles, con la finalidad de ofrecer una mayor homogeneidad en el análisis interanual.

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 31 de diciembre de 2005 supuso aumentar las inversiones financieras temporales en 43.500 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 y 374.113 miles de euros en 2005. Ambas cifras anuales se capitalizan multiplicando por 8. En el cálculo de la cifra anual de 2005 se ha excluido el menor gasto por valoración de coberturas (29.627 miles de €) y también el importe de las rentas de alquiler de cinco A340 que se incorporaron al balance en diciembre (32.473 miles de €).

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 31 de diciembre de 2005 el cálculo es el siguiente: 6% de 167.882 miles de € x 8 = 80.583 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) (b)

Miles de €	Dic-2005	Dic-2004
ACTIVO	5.565.002	4.763.239
Activo a largo plazo	2.742.363	2.531.179
Activos Intangibles	47.417	45.439
Propiedad, planta y equipos	1.466.597	1.368.634
Activos financieros	743.832	704.266
<i>Préstamos Iberbus</i>	<i>167.882</i>	<i>145.400</i>
<i>Bonos Iberbond</i>	<i>30.810</i>	<i>31.980</i>
<i>Otros</i>	<i>545.140</i>	<i>526.886</i>
Deudores largo plazo operaciones trafico	484.517	412.840
Gastos a distribuir en varios ejercicios	7.857	4.796
Activo a corto plazo	2.814.782	2.227.264
Existencias netas	114.681	87.420
Deudores netos	647.268	551.798
Inversiones financieras a corto plazo	1.207.869	1.000.632
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	821.439	566.460
Ajustes por periodificación activo	23.525	20.954
PASIVO	5.565.002	4.763.239
Fondos propios	1.739.602	1.657.211
Capital social	735.666	731.225
Primas de emisión	111.285	106.501
Reservas sociedad dominante	634.162	516.368
Reservas sociedades consolidadas	143.033	99.853
Diferencias de conversión	-176	-344
Rdos. atribuibles a la Sociedad dominante	395.615	198.285
Dividendos a cuenta entregados en el ejercicio	-281.026	-
Socios externos	1.043	5.323
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	31.850	22.656
Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo	1.381.179	1.211.160
Acreedores a largo plazo	740.177	362.931
Emisión obligaciones y otros valores negociables a l.p.	8.728	16.649
Deudas con entidades de crédito a largo plazo	696.954	331.627
Otros acreedores a largo plazo	34.495	14.655
Acreedores a corto plazo	1.672.194	1.509.281
Emisión obligaciones y otros valores negociables a c.p.	8.728	8.324
Deudas con entidades de crédito a corto plazo	111.696	39.308
Otros acreedores a corto plazo	1.542.681	1.458.378
Ajustes por periodificación pasivo	9.089	3.271

- (a) Informe elaborado de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF); la NIC 39 se aplica a partir de 2005.
- (b) Las cuentas del año 2004 que se presentan en este documento han sido elaboradas, a efectos exclusivamente informativos, aplicando la NIC 32 desde el 1 de enero de dicho año, en lo que hace referencia al tratamiento de las acciones propias y obligaciones convertibles, con la finalidad de ofrecer una mayor homogeneidad en el análisis interanual.

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

Miles de €	Acumulado (Ene – Dic)	
	2005	2004
Resultados antes de impuestos	393.327	244.260
Amortizaciones	282.330	199.959
Variación de provisiones	370.658	216.490
Participación en rdos. de sociedades puestas en equivalencia	-2.508	-45.352
Ajustes de ingresos y gastos a distribuir en varios ejercicios	-46	-7.842
Aplicaciones de provisiones (c)	-189.986	-121.324
Otros ajustes al cash flow (d)	-719.506	-41.771
Cash Flow generado por actividades ordinarias	134.269	444.420
Inversión neta en inmovilizado material e inmaterial	35.924	-186.574
Inversión neta en activos financieros y otros no corrientes (d)	574.211	-66.135
Activos financieros corrientes y otros	-166.692	-227.817
Cash Flow generado por actividades de inversión	443.443	-480.526
Pago de dividendos	-322.482	-29.090
Aumento de capital	9.224	16.411
Movimientos en la deuda financiera	-9.475	-45.258
Cash Flow de actividades de financiación	-322.733	-57.937
Cash Flow Neto	254.979	-94.043
Saldo de efectivo y equivalentes al inicio del periodo	566.460	660.503
Saldo de efectivo y equivalentes al final del periodo	821.439	566.460

- (a) Informe elaborado de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF); la NIC 39 se aplica a partir de 2005.
- (b) Las cuentas del año 2004 que se presentan en este documento han sido elaboradas, a efectos exclusivamente informativos, aplicando la NIC 32 desde el 1 de enero de dicho año, en lo que hace referencia al tratamiento de las acciones propias y obligaciones convertibles, con la finalidad de ofrecer una mayor homogeneidad en el análisis interanual.
- (c) Principalmente por pagos asociados al ERE y a la devolución de aviones.
- (d) Incluye los ingresos no recurrentes por las ventas de las participaciones en Amadeus y SAVIA.
- (e) No incluye la incorporación a balance de 5 A 340-300 ni su correspondiente deuda, por no implicar movimientos de caja al ser una transformación de leasing operativo a propiedad.

Estadísticas operativas

GRUPO IBERIA (a)	4º Trimestre (Oct – Dic)			Acumulado (Ene – Dic)		
	2005	2004	%	2005	2004	%
PASAJE						
Pasajeros (miles)	6.596	6.329	4,2	27.675	26.692	3,7
Doméstico	3.663	3.536	3,6	15.415	14.874	3,6
Medio Radio	2.059	1.944	5,9	8.745	8.307	5,3
Europa	1.930	1.838	5,0	8.231	7.909	4,1
África & Oriente Medio	128	106	21,3	514	398	29,1
Largo Radio	875	849	3,0	3.515	3.511	0,1
AKO (millones)	15.864	15.700	1,0	63.628	61.058	4,2
Doméstico	3.414	3.396	0,5	14.028	13.831	1,4
Medio Radio	4.116	4.075	1,0	16.664	16.060	3,8
Europa	3.673	3.675	-0,1	14.872	14.650	1,5
África & Oriente Medio	443	400	10,7	1.792	1.410	27,1
Largo Radio	8.334	8.229	1,3	32.936	31.168	5,7
PKT (millones)	12.082	11.398	6,0	49.060	45.924	6,8
Doméstico	2.437	2.305	5,7	10.219	9.883	3,4
Medio Radio	2.727	2.514	8,5	11.456	10.595	8,1
Europa	2.425	2.257	7,5	10.236	9.661	6,0
África & Oriente Medio	302	257	17,6	1.220	933	30,7
Largo Radio	6.917	6.579	5,1	27.385	25.446	7,6
Coefficiente de ocupación (%)	76,2	72,6	3,6 p.	77,1	75,2	1,9 p.
Doméstico	71,4	67,9	3,5 p.	72,8	71,5	1,4 p.
Medio Radio	66,3	61,7	4,6 p.	68,7	66,0	2,8 p.
Europa	66,0	61,4	4,6 p.	68,8	65,9	2,9 p.
África & Oriente Medio	68,2	64,3	4,0 p.	68,1	66,2	1,8 p.
Largo Radio	83,0	80,0	3,0 p.	83,1	81,6	1,5 p.
CARGA						
Toneladas de carga	65.447	67.764	-3,4	234.586	238.142	-1,5
TKO (millones)	412	382	7,9	1.589	1.406	13,1
TKT (millones)	293	306	-4,1	1.033	1.033	-0,0
Coefficiente de ocupación (%)	71,2	80,1	-8,9 p.	65,0	73,5	-8,5 p.
INGRESOS DE PASAJE						
Ingresos (miles de €)	920.674	871.665	5,6	3.610.040	3.432.140	5,2
Ingreso medio / AKO (cént. €)	5,80	5,55	4,5	5,67	5,62	0,9
Ingreso medio / PKT (cént. €)	7,62	7,65	-0,4	7,36	7,47	-1,5

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

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

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

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

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

Indicadores de gestión (no auditado) (a)

GRUPO IBERIA	4º Trimestre (Oct – Dic)			Acumulado (Ene – Dic)		
	2005	2004	%	2005	2004	%
Ratios unitarios (céntimos de €/ AKO)						
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	7,97	7,74	3,1	7,75	7,85	-1,3
COSTE DE EXPLOTACIÓN	7,93	7,49	5,8	7,56	7,55	0,2
Combustible	1,67	1,24	35,2	1,36	1,07	27,2
Mantenimiento de flota	0,48	0,43	10,6	0,46	0,44	6,1
Repuestos de flota	0,23	0,27	-15,1	0,24	0,25	-5,7
Mantenimiento (subcontratos)	0,25	0,16	55,2	0,22	0,18	22,3
Personal	2,31	2,26	2,2	2,27	2,34	-3,1
Alquiler de flota	0,66	0,65	1,9	0,64	0,63	1,3
Gastos comerciales	0,40	0,50	-19,8	0,41	0,57	-28,5
Derechos por tráfico aéreo	0,66	0,67	-0,8	0,67	0,68	-1,2
Tasas de navegación	0,43	0,44	-1,2	0,43	0,44	-1,9
Servicio a bordo y mayordomía	0,14	0,13	5,0	0,14	0,15	-9,5
Resto	1,16	1,17	-0,4	1,18	1,23	-3,8
Mantenimiento de flota neto unitario (b)	0,32	0,33	-2,4	0,34	0,34	-1,1
Gasto comercial neto s/ ingresos de tráfico (%) (c)	4,2	5,1	-0,9 p.	4,3	5,9	-1,6 p.
Productividad						
Utilización media flota (horas / avión / día)	9,00	9,15	-1,6	9,13	9,12	0,1
Plantilla equivalente	23.845	24.783	-3,8	24.348	24.993	-2,6
AKO / empleado	665	633	5,0	2.613	2.443	7,0
Tierra	899	855	5,2	3.518	3.288	7,0
Tierra (excluido personal de handling)	1.754	1.643	6,7	6.982	6.365	9,7
Horas bloque / tripulante técnico	66,6	64,5	3,2	265,2	254,3	4,3
Horas bloque / tripulante auxiliar	30,3	29,7	1,7	120,4	116,5	3,3

(a) Informe elaborado de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF); la NIC 39 se aplica a partir de 2005.

(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)	Diciembre	Septiembre	Diciembre
	2005	2005	2004
Largo radio	30	31	29
Propiedad	5	0	2
Leasing financiero	0	0	0
Leasing operativo	23	27	25
Wet lease	2	4	2
Corto y medio radio	123	120	125
Propiedad	40	41	46
Leasing financiero	14	13	12
Leasing operativo	65	64	67
Wet lease	4	2	0
Total	153	151	154
Propiedad	45	41	48
Leasing financiero	14	13	12
Leasing operativo	88	91	92
Wet lease	6	6	2

(a) Refleja el número de unidades de flota de pasaje operativas al final de cada periodo, sin incluir los aviones inactivos. Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2005 la compañía tenía dos Airbus A320 alquilados a otra compañía.

Comportamiento operativo y financiero

Resultados

Los resultados netos atribuidos a la Sociedad dominante (después de impuestos y minoritarios) ascendieron a 395,6 millones de euros en el ejercicio 2005, los mayores beneficios en la historia del Grupo Iberia, duplicando prácticamente a los registrados en el año anterior. En ambos periodos se ha contabilizado de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), excepto la NIC 39 que se aplica a partir de enero de 2005.

Los beneficios de las operaciones ascendieron a 377,6 millones de euros, superando en 199,5 millones de euros a los obtenidos en el año 2004, lo que representa un incremento del 112%. Estos beneficios incluyen ingresos y gastos no recurrentes, cuyo saldo neto se situó en 261,2 millones de euros de beneficios en el ejercicio 2005.

Los ingresos de las operaciones se incrementaron un 12,9% respecto a 2004, y recogen ingresos netos no recurrentes que totalizaron 673,9 millones de euros, que en su mayor parte corresponden a la plusvalía generada por las ventas de las participaciones en SAVIA y en Amadeus (663,3 millones de euros). Los gastos de las operaciones se incrementaron un 9,2% con relación al año anterior, al incluir gastos no recurrentes por valor de 412,7 millones de euros en 2005. Dichos gastos recogen una dotación de 280 millones de euros destinada a cubrir los costes asociados a los planes de reestructuración de la plantilla de personal contemplados en el Plan Director 2006/2008, así como una dotación extraordinaria de 105 millones de euros para la amortización de la flota McDonnell Douglas, que será sustituida por nuevos aviones Airbus durante los dos próximos años.

El beneficio de explotación, que excluye las partidas no recurrentes, ascendió a 116,4 millones de euros en 2005, disminuyendo en 64,7 millones respecto al año precedente, debido fundamentalmente al fuerte incremento del precio del combustible en los mercados, que llevó a un aumento de más de 212 millones de euros en el gasto de esta partida. Si excluimos el coste del combustible, que en términos unitarios aumentó en más de un 27%, el margen de explotación por AKO aumentó en un 12,9% respecto a 2004. El EBITDAR generado por el Grupo Iberia fue de 699,7 millones de euros, disminuyendo un 6,6% respecto al obtenido en el ejercicio anterior.

Los ingresos de explotación del Grupo Iberia se situaron en 4.929,1 millones de euros en 2005, aumentando un 2,8% respecto a la cifra del año anterior. Los ingresos de pasaje ascendieron a 3.883,9 millones de euros, un 3,4% más que en 2004, gracias principalmente al crecimiento del volumen de tráfico. El importe agregado del resto de los ingresos operativos aumentó en un 1%, viéndose afectado negativamente por la política de reducción de comisiones y por la salida de Savia del perímetro de consolidación, cuyo efecto contrarrestó una parte del aumento de los ingresos de los negocios, que tuvieron una buena evolución, especialmente el mantenimiento a terceros.

Los gastos de explotación se situaron en 4.812,7 millones de euros en el ejercicio 2005, aumentando un 4,4% respecto al año anterior, debido fundamentalmente a la mencionada subida del precio del queroseno de aviación, cuyo incremento en el mercado europeo fue del orden del 42%. Si excluimos el gasto del combustible en ambos ejercicios, el importe agregado del resto de los gastos de explotación desciende en un 0,3% respecto a 2004, disminuyendo el coste unitario en un 4,3%.

La participación en los resultados de sociedades puestas en equivalencia arrojó un saldo neto positivo de 2,5 millones de euros en el año 2005, disminuyendo en casi 43 millones de euros respecto al resultado del año anterior (45,4 millones) debido a la salida de Amadeus del Grupo.

La compañía logró un beneficio consolidado antes de impuestos de 393,3 millones de euros en el ejercicio 2005, superando en un 61% a los beneficios registrados en 2004. El impuesto de sociedades contribuyó a mejorar el resultado neto del ejercicio 2005 en 2,5 millones de euros, gracias principalmente a la anotación de diferentes deducciones por reinversión. Así, los beneficios netos consolidados ascendieron a 395,8 millones de euros en 2005, superando en un 98% a los del año anterior.

Cuarto trimestre

La compañía registró unos resultados consolidados de 6 millones de euros de pérdidas en el cuarto trimestre de 2005, frente al beneficio neto de 49,8 obtenido en el mismo periodo de 2004. Una parte de esta disminución se debe a la diferencia en el saldo neto de los ingresos y gastos no recurrentes, que fue negativo por valor de 52,1 millones de euros en 2005, empeorando en 18,7 millones respecto al resultado, también negativo, registrado en el último trimestre de 2004 (33,4 millones de euros).

El resultado de explotación se situó en 7,2 millones de euros de beneficios en el cuarto trimestre de 2005, 31,2 millones por debajo del obtenido en el año anterior. Los ingresos de explotación ascendieron a 1.264,6 millones de euros, incrementándose un 4,1% respecto a la cifra del año anterior, aumentando los ingresos de pasaje en un 3,9%, gracias al aumento de la demanda y al significativo incremento del ingreso unitario en los vuelos internacionales. Los gastos de explotación se situaron en 1.257,4 millones de euros, subiendo un 6,9% respecto a la cifra del año anterior, debido principalmente a la mencionada subida del gasto de combustible, cuyo coste unitario se incrementó en más de un 35% respecto al año precedente, pese a las coberturas realizadas y al menor consumo unitario de la flota.

El importe agregado de los resultados financieros y de los resultados por participación en sociedades puestas en equivalencia ascendió a 19,2 millones de euros en el cuarto trimestre de 2005, descendiendo 15,3 millones respecto a los beneficios obtenidos en el mismo periodo de 2004, debido principalmente a la disminución registrada en el saldo neto por diferencias de cambio. Así, los resultados antes de impuestos consolidados se situaron en 25,7 millones de euros de pérdidas, frente a los 39,6 millones de beneficios contabilizados en el mismo periodo del año anterior.

En el cuarto trimestre se ha producido un cambio significativo en el criterio de contabilización de nuestra participación en WAM, al pasar de ser considerada compañía asociada (por tanto, integrada en las cuentas por puesta en equivalencia) a su consideración como activo disponible para la venta. Esto ha supuesto un ajuste negativo de alrededor de 43 millones de euros en resultados; sin este ajuste, la variación del resultado neto respecto al cuarto trimestre de 2004 hubiera quedado limitada a 12 millones de euros.

Producción y demanda

En el conjunto de la red, el coeficiente de ocupación de pasaje subió 1,9 puntos porcentuales con relación al año 2004, alcanzando el 77,1%, un nuevo récord en el nivel de ocupación anual de la compañía. El número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) aumentó un 6,8% respecto al año anterior, frente a un incremento del 4,2% en el volumen de oferta. El crecimiento del tráfico y la mejora en el coeficiente de ocupación de Iberia fueron algo superiores a la media registrada por las principales compañías de red europeas; para el conjunto de las compañías de la *Association of European Airlines* (AEA), el número total de PKT aumentó un 6,3% respecto al año anterior, y el coeficiente de ocupación mejoró 1,4 puntos.

La compañía transportó un total de 27,7 millones de pasajeros durante 2005, superando en casi un millón a la cifra del pasado ejercicio, lo que supone un aumento del 3,7%. La etapa media aumentó un 3%, debido fundamentalmente al crecimiento del 7,5% en la de largo radio, como consecuencia principalmente de la reestructuración de la operación en Centroamérica a partir de octubre de 2004, que supuso el cierre del *hub* de Miami, la reducción del número de frecuencias a este aeropuerto y la realización de nuevos enlaces directos entre España y América Central (Costa Rica, Guatemala y Panamá).

La reconfiguración de las cabinas de pasaje en varios modelos de la flota, que ha aumentado el número de asientos por avión manteniendo la distancia entre filas, explica una parte del incremento en el volumen de la capacidad ofertada. Así, permitió aumentar el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO) respecto al año anterior en un 1,3% en el sector de largo radio (por reconfiguración de la flota A340), y en un 3,7% en los sectores de corto y medio radio (flotas A319, A320, A321 y MD87), resultando un efecto del 2,5% para el conjunto de la red.

Iberia fue ajustando su programa de vuelos a lo largo del año 2005, con el objetivo de optimizar la rentabilidad de la red. Así, el incremento de oferta respecto al año anterior fue mayor en el primer semestre (un 6,1%) que en la segunda mitad del ejercicio (un 2,4%). La demanda mantuvo un buen comportamiento en la mayor parte de los mercados.

El sector de largo radio registró el mayor incremento de capacidad ofertada en 2005, un 5,7% con relación al año anterior. El número de PKT aumentó un 7,6% y el coeficiente de ocupación subió 1,5 puntos, elevándose al 83,1%, su nivel anual más alto en la historia de la compañía.

En 2005 Iberia ha continuado afianzado su liderazgo en el mercado Europa-Latinoamérica, alcanzando una cuota del 17,5%, que representa una subida de 0,3 puntos respecto al año anterior. Si nos ceñimos al tráfico *business* en este mercado, la cuota se elevó a un 19,2% en 2005, mejorando también 0,3 puntos con relación al ejercicio 2004. El lanzamiento de la nueva clase *Business Plus* en la primavera de 2005, y el mayor número de frecuencias y de enlaces directos han ayudado a lograr esos avances.

La mitad del aumento de oferta en toda la red, en términos absolutos, correspondió a los vuelos del Atlántico Sur, que registraron un incremento del 14,7% respecto a 2004. El número de PKT aumentó en 13,3%, situándose el coeficiente de ocupación en el 83,4%.

También fue relevante el buen comportamiento de los vuelos a Centroamérica tras la mencionada reestructuración, que ha supuesto una mejora sustancial del producto. En el nuevo diseño, los trayectos operados por Iberia se complementan con un amplio acuerdo de vuelos en código compartido con el grupo TACA y la ampliación de rutas en los acuerdos con American Airlines y Mexicana. Si agregamos la actividad de América Central y América del Norte (para evitar la distorsión que dicho cambio produce en la comparación de ambos sectores por separado) el crecimiento de la demanda fue del 5,1% con relación al año anterior, frente a un incremento de oferta del 1,8%, y el coeficiente de ocupación subió 2,6 puntos, superando el 83%.

El medio radio internacional fue el sector que registró la mayor subida en coeficiente de ocupación (2,8 puntos porcentuales respecto al año anterior), gracias al sostenido crecimiento de la demanda durante 2005 (un 8,1%) y, en particular, a su buen comportamiento en el segundo semestre (un 9,1%). En los vuelos entre España y el resto de Europa, un mercado muy fragmentado y caracterizado por el rápido crecimiento de los operadores de bajo coste, el número de PKT aumentó un 6% respecto a 2004, frente a un incremento del 1,5% en capacidad ofertada; así, el coeficiente de ocupación subió 2,9 puntos en el conjunto del año, si bien su mejora se elevó a 4,8 puntos en la segunda mitad de 2005. Los mayores crecimientos de tráfico -en términos relativos- correspondieron a Dinamarca, Turquía, Portugal y Grecia, destacando también la buena evolución de la ruta entre Madrid y Moscú, tras su apertura en marzo de 2005. En África y Oriente Medio los incrementos de oferta y demanda fueron del 27,1% y del 30,7%.

El mercado doméstico español creció un 12% en 2005 (según datos de Aena), en parte impulsado por el significativo crecimiento de oferta de los competidores. En este contexto, Iberia mantuvo su estrategia de crecimiento selectivo, con un aumento de capacidad del 1,4% con relación al año anterior. El número de PKT aumentó un 3,4%, mejorando el coeficiente de ocupación en 1,4 puntos porcentuales, hasta el 72,8%. Tanto la demanda como el coeficiente de ocupación tuvieron una evolución positiva a lo largo de 2005, registrando en el segundo semestre subidas del 4,9% y de 3,2 puntos porcentuales, respectivamente, respecto al mismo periodo del año anterior.

En referencia al transporte de carga, el número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) ascendió a 1.033 millones en el ejercicio 2005 (de las que un 94% fue transportado en las bodegas de los aviones de pasaje), manteniéndose estable respecto al año anterior, debido a que se dio prioridad al incremento del precio respecto al aumento de volumen.

Cuarto trimestre

El número de AKO aumentó en un 1,0% con relación al cuarto trimestre de 2004, manteniendo la demanda un buen ritmo de crecimiento, en especial en la operación de corto y medio radio, así el número de PKT del conjunto de la red fue un 6,0% superior al año anterior. Los coeficientes de ocupación de todos los sectores registraron las mayores subidas del año en el cuarto trimestre, alcanzando en los tres meses los niveles de ocupación más altos en la historia de la compañía. En el acumulado del trimestre, el coeficiente de ocupación mejoró 3,6 puntos porcentuales con relación a 2004, elevándose al 76,2%. Iberia transportó 6,6 millones de pasajeros durante este periodo, un 4,2% más que en el año anterior.

En la red de largo radio el coeficiente de ocupación subió 3,0 puntos respecto al cuarto trimestre del año anterior, situándose en el 83,0%, el tráfico se incrementó un 5,1% y la capacidad ofertada aumentó en un 1,3%. Este último incremento interanual es sensiblemente menor que el registrado hasta septiembre (un 7,2%) debido, en parte, a la progresiva retirada de la flota B747 y su sustitución por el A340/600 (un modelo con menor número de asientos). En el Atlántico Sur, oferta y demanda se incrementaron un 5,8% y un 8,7% respectivamente, destacando el crecimiento de Uruguay; el nivel de ocupación mejoró 2,3 puntos, elevándose al 85,9%. En los vuelos del Atlántico Medio, el coeficiente de ocupación subió 3,2 puntos, aproximándose al 82%, con incrementos del 3,9% en la capacidad y del 8,2% en el tráfico. En el Atlántico Norte, el número de AKO disminuyó en un 16,2% y el volumen de tráfico lo hizo en un 12,1%, mejorando el coeficiente de ocupación en 3,7 puntos porcentuales, hasta situarse en el 79,9%.

En el cuarto trimestre volvió a destacar la progresión del coeficiente de ocupación en Europa (geográfica), que subió 4,6 puntos con relación a 2004, situándose en el 66,0%; con un volumen de oferta similar al del año anterior, el número de PKT se incrementó un 7,5%, participando casi todos los países en este crecimiento. En África y Oriente Medio, oferta y demanda aumentaron en un 10,7% y un 17,6% respectivamente, mejorando el nivel de ocupación en 4,0 puntos respecto al año anterior. Para el conjunto del sector de medio radio, el incremento del tráfico fue del 8,5%, frente a un aumento del 1,0% en el número de AKO; así, el coeficiente de ocupación subió 4,6 puntos porcentuales, situándose en el 66,3%.

En el mercado doméstico, el número de PKT se incrementó en un 5,7%, y el coeficiente de ocupación mejoró 3,5 puntos, alcanzando el 71,4%.

Ingresos de las operaciones

Los ingresos de las operaciones ascendieron a 5.603,1 millones de euros en el ejercicio 2005, aumentando un 12,9% con relación al año anterior debido al incremento de los ingresos no recurrentes (“Ingresos netos por ventas de activos” y “Otros ingresos no recurrentes”) que totalizaron 673,9 millones de euros en 2005 y 172,3 millones en 2004.

Los “Ingresos netos por ventas de activos” registraron un importe de 656,8 millones de euros en 2005, que recoge la plusvalía de 663 millones de euros obtenida con la venta de las participaciones en SAVIA y Amadeus; el resto de partidas incluidas derivan, en su mayor parte, de operaciones vinculadas a la renovación de la flota. En el mismo periodo del año anterior los ingresos netos fueron 94,5 millones de euros, en su mayor parte procedente de las plusvalías obtenidas por las ventas de edificios y locales, simuladores de vuelo y participaciones en Iber-Swiss Catering y Viva Tours.

Los ingresos de explotación consolidados (que excluyen los ingresos no recurrentes) aumentaron en un 2,9% respecto a 2004, alcanzando la cifra de 4.929,1 millones de euros. Los ingresos de pasaje, que representan cerca del 79% de los ingresos operativos, se incrementaron en un 3,4%, situándose en 3.883,9 millones de euros. El importe agregado del resto de los ingresos de explotación superó los 1.045 millones de euros, aumentando un 1,0% con relación a 2004, porque los mayores ingresos generados por el transporte de carga y los servicios de mantenimiento y handling a terceros (85,1 millones de euros en su conjunto, una vez homogeneizado el tratamiento de los ingresos por tasas de combustible y seguridad en ambos años) fueron parcialmente contrarrestados por el descenso registrado en otros ingresos (74,6 millones de euros), debido fundamentalmente a la reducción de las comisiones y al efecto de la salida de SAVIA del perímetro de consolidación del Grupo.

Los ingresos de pasaje procedentes de los billetes efectivamente volados en 2005 aumentaron en 177,9 millones de euros (un 5,2%) con relación al año anterior, situándose en 3.610 millones de euros. El importe agregado de los otros ingresos de pasaje se situó en 273,9 millones de euros en 2005, descendiendo en 51,8 millones de euros respecto a 2004, debido principalmente a los menores ingresos por cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados (BPU).

El ingreso medio de pasaje por AKO aumentó un 0,9% respecto al año anterior, viéndose perjudicado por el aumento de la etapa media de pasaje (un 3,0%) y, en menor medida, por la depreciación del dólar frente al euro. Este ingreso unitario, tras registrar una disminución interanual del 2,0% en el primer semestre de 2005, mejoró progresivamente su comportamiento a lo largo de la segunda mitad del ejercicio, incrementándose en un 4,5% en el último trimestre.

En el sector de largo radio los ingresos de pasaje aumentaron un 13,1% con relación a 2004, elevándose a más de 1.252 millones de euros, debido al incremento del volumen de tráfico (un 7,6%) y a la notable subida del ingreso unitario por AKO, un 7,1% respecto al año anterior, en parte derivada de la mejora en el *mix* de clases. El crecimiento de la etapa media (un 7,5%) y la depreciación del dólar afectaron negativamente a la variación del ingreso unitario.

En el sector de medio radio internacional, los ingresos de pasaje subieron un 5,3% respecto a 2004, acercándose a los 1.120 millones de euros, con un crecimiento del volumen de tráfico del 8,1%. La evolución del *yield* se vio perjudicada por la fuerte presión competitiva de los operadores de bajo coste en el mercado España-Europa y por el aumento de la etapa media de pasaje (2,7%). No obstante, la mejora obtenida en el coeficiente de ocupación (2,8 puntos en relación al ejercicio anterior) permitió que el ingreso unitario por AKO superase en un 1,5% al registrado en el ejercicio anterior.

En el mercado doméstico la competencia incrementó su oferta de forma muy significativa respecto al año anterior, dinamizando el mercado. En consecuencia, desde finales del mes de marzo, Iberia tuvo que flexibilizar su gestión de ingresos y realizar diferentes campañas de promoción, cuyo efecto fue parcialmente compensado por la mejora en el coeficiente de ocupación (1,4 puntos). Así, el ingreso unitario por AKO registró un descenso del 3,3% respecto al año 2004. El importe de los ingresos de pasaje del sector doméstico superó los 1.238 millones de euros en 2005, descendiendo un 1,9% respecto al año anterior.

Los ingresos de carga se situaron en 313,3 millones de euros en el ejercicio 2005, aumentando en un 7,6% respecto a 2004. Este incremento se ha calculado utilizando el mismo criterio de agrupación para las tasas de combustible (sobrecargos destinados a compensar parte de la subida del precio del queroseno) y seguridad en los dos años, y difieren de los presentados en la cuenta de resultados debido a la reclasificación de dichas tasas, que figuraban incluidas en “Otros ingresos por servicios y ventas” en el pasado ejercicio (su importe conjunto ascendió a 29,5 millones de euros en 2004), pasando a formar parte de los “Ingresos de carga” a partir de enero de 2005. El número de toneladas-kilómetro transportadas por Iberia de mercancía y correo fue similar al del año anterior, mejorando el ingreso unitario por TKT en un 7% (con criterios homogéneos, una vez incluidas las tasas). También contribuyeron al aumento de los ingresos de carga el buen comportamiento de las ventas de CACESA y de los ingresos de exceso de equipaje.

Los ingresos generados por los servicios de handling aumentaron en un 6,5% con relación a 2004, debido al crecimiento de la actividad para terceras compañías (un 3,4% en términos de aviones ponderados atendidos), junto a una mejora del ingreso unitario. En el año 2005 destacó el elevado incremento obtenido en los ingresos por servicios de mantenimiento a terceros, un 38,5%, gracias al importante aumento del volumen de actividad para terceros, especialmente en las revisiones de motores.

El importe de los “Otros ingresos por servicios y ventas” disminuyó un 38,8% (53,4 millones de euros) con relación al año anterior (una vez excluidas las tasas vinculadas al transporte de carga) motivado principalmente por la salida de SAVIA del perímetro de consolidación del Grupo en el ejercicio 2005 (en el supuesto de haber excluido a SAVIA en 2004, los ingresos consolidados habrían disminuido en 43,4 millones de euros en dicho año). El importe de los “Ingresos diversos” disminuyó en un 11,1% debido fundamentalmente al descenso registrado en las comisiones de pasaje, motivado principalmente por la aplicación del nuevo modelo de retribución a las agencias de viaje en España, habiéndose reducido también las comisiones interlínea entre las compañías integradas en **oneworld**.

Cuarto trimestre

Los ingresos de las operaciones se situaron en 1.225 millones de euros en el cuarto trimestre de 2005, descendiendo un 5,2% respecto al mismo trimestre del año anterior. Esta disminución está motivada por la diferencia existente en los ingresos netos no recurrentes contabilizados en ambos periodos (-39,6 millones de euros en 2005, frente a 78,4 millones de euros en 2004), consecuencia del ajuste contable en la plusvalía por la venta de la participación en Amadeus, al cambiar la consideración patrimonial de nuestra participación en WAM de “sociedad puesta en equivalencia” a “activo disponible para la venta”.

Los ingresos de explotación (que excluyen los ingresos no recurrentes) ascendieron a 1.264,6 millones de euros, superando en un 4,1% al importe correspondiente al cuarto trimestre de 2004. El ingreso de explotación por AKO subió un 3,1% respecto al año anterior, invirtiendo el signo negativo de los trimestres precedentes.

Los ingresos de pasaje totales ascendieron a 986,1 millones de euros, lo que representa un incremento del 3,9%. De aquel importe, 920,7 millones corresponden a los ingresos por billetes volados en el cuarto trimestre de 2005, un 5,6% más que el año anterior, gracias al incremento del volumen de tráfico (un 6% en términos de PKT), a su vez derivado principalmente de la notable mejora del coeficiente de ocupación (3,6 puntos). En el conjunto de la red y en términos homogéneos, eliminando el efecto negativo del aumento en la etapa media de pasaje (un 1,7%), el *yield* se situó por encima del nivel del año anterior, después de registrar sucesivos descensos interanuales durante muchos trimestres. El ingreso unitario de pasaje (por AKO) se incrementó en un 4,5% respecto al cuarto trimestre de 2004, aumentando en un 15% en el sector de largo radio y en un 7,6% en el sector de medio radio internacional.

El importe agregado del resto de los ingresos de pasaje ascendió a 65,4 millones de euros en el cuarto trimestre de 2005, situándose 11,8 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 93,4 millones de euros en el cuarto trimestre de 2005, aumentando en un 15,6% respecto al año anterior (utilizando el mismo criterio de agrupación de las tasas de combustible y seguridad, cuyo importe agregado ascendió a 10,9 millones de euros en el cuarto trimestre de 2004, y está recogido en el epígrafe “Otros ingresos por servicios y ventas” de la cuenta de resultados). Dicho incremento estuvo motivado fundamentalmente por el aumento del ingreso unitario (incluidas las tasas de combustible y seguridad) que compensó el descenso en el volumen de carga transportada.

Los ingresos por asistencia técnica tuvieron un incremento del 54,3% respecto al cuarto trimestre de 2004, aumentando, sobre todo, las revisiones de motores y los trabajos para el Ministerio de Defensa. Por el contrario, disminuyeron los ingresos por comisiones, relacionados con las medidas de reducción de los gastos comerciales, y los “Otros ingresos por servicios y ventas”, principalmente por dejar de consolidar SAVIA en 2005 (con un efecto del orden de 13 millones de euros en el cuarto trimestre).

Gastos de las operaciones

Los gastos de las operaciones ascendieron a 5.225,4 millones de euros en el ejercicio 2005, superando en 438,7 millones los registrados en el año anterior. Los gastos no recurrentes se situaron 237,4 millones de euros por encima de los contabilizados en 2004, elevándose a 412,7 millones de euros en 2005. Esta cifra incluye una dotación de 280 millones de euros destinada a cubrir los costes asociados a los planes de reestructuración contemplados en el Plan Director 2006/2008; también recoge una dotación extraordinaria de 105 millones de euros para la amortización de la flota MD87/88, que va a ser reemplazada por nuevos aviones Airbus durante los próximos dos años.

Los gastos de explotación aumentaron en 201,3 millones de euros con relación al ejercicio anterior, lo que supone un incremento del 4,4% motivado fundamentalmente por la fuerte subida del precio del queroseno de aviación. También influyeron en ese incremento, aunque en menor medida, los aumentos de capacidad y de los servicios de mantenimiento a terceros. El impacto de esos factores en el gasto anual fue parcialmente compensado por la eficaz política de coberturas de riesgos operativos de la compañía, por las medidas de ahorro implantadas en el marco del Plan Director 2003/05, entre las que destacó el desarrollo del nuevo sistema de retribución a las agencias, por la mejora de la productividad del personal y por el efecto favorable de la depreciación del dólar frente al euro.

El gasto por combustible se elevó a 865,9 millones de euros en el ejercicio 2005, superando en 212,4 millones el importe del año anterior, lo que supone un incremento del 32,5%. En el año 2005, las coberturas de precios del combustible permitieron amortiguar en 142,4 millones de euros el tremendo impacto de la subida del precio en los mercados internacionales; adicionalmente, las coberturas realizadas sobre el tipo de cambio del dólar permitieron aminorar el gasto anual en 13,6 millones de euros. Por otra parte, la valoración de las coberturas de precio de combustible “no eficaces” (en terminología de las NIIF) incrementó el gasto de combustible en 2,8 millones de euros. Con todo ello, el coste unitario del combustible se situó en 1,36 céntimos de euro por AKO, subiendo un 27,2% respecto al año anterior.

El gasto de mantenimiento de flota (que incluye el consumo de repuestos y piezas de vida limitada, los subcontratos de mantenimiento y la dotación a la provisión para grandes reparaciones de la flota en arrendamiento operativo) se situó en 294,9 millones de euros en 2005, subiendo un 10,5% respecto al año anterior, debido principalmente al aumento de los servicios subcontratados, que están relacionados con los trabajos de asistencia técnica a terceros. Si de ese coste agregado descontamos los gastos estimados por el mantenimiento de motores y aviones de terceros, el coste unitario neto fue de 0,34 céntimos de euro por AKO, disminuyendo un 1,1% con relación al año anterior. La mayor homogeneidad de la flota contribuyó a lograr este descenso.

Los gastos de personal del Grupo Iberia aumentaron en un 12,4% con relación a 2004, situándose en 1.733,2 millones de euros. Si excluimos los gastos no recurrentes (290,9 millones en 2005 y 113,9 millones en 2004), los costes de personal se situaron en 1.442,3 millones de euros en el ejercicio 2005, un 1% por encima de la cifra correspondiente al año anterior. La plantilla media del Grupo Iberia fue de 24.348 empleados equivalentes en 2005, descendiendo en un 2,6% respecto al ejercicio precedente. Esta reducción del número de empleados, junto a la mejora en la *mix* salarial derivada de la reestructuración de plantilla realizada, compensaron una parte del aumento del gasto generado por el efecto de los “deslizamientos” y de la consolidación en el ejercicio 2005 de los incrementos correspondientes a la Participación por Mejora de Resultados de 2004 y 2003.

La productividad del Grupo, medida en AKO por empleado, se incrementó un 7% respecto al año anterior, mejorando en todos los colectivos. Si excluimos los empleados de handling, la productividad del resto del colectivo de tierra, aumentó en un 9,7% con relación a 2004. En el caso del personal de handling, el número de aviones ponderados atendidos aumentó en un 1,5%, mientras que la plantilla equivalente disminuyó ligeramente. La productividad de pilotos y tripulantes de cabina de pasajeros -medida en horas bloque por empleado- se incrementó un 4,3% y un 3,3% respectivamente. Gracias a esta progresión de la productividad, el coste unitario de personal (por AKO) disminuyó en un 3,1%, situándose en 2,27 céntimos de euro por AKO.

El gasto por alquiler de aviones aumentó en 21,2 millones de euros (un 5,5%) respecto a 2004, motivado por el mayor número de aviones en arrendamiento operativo (se incorporaron doce nuevos Airbus durante el año), por el aumento de la producción en *wet lease* (que en 2005 representó algo más de un 3% del total de las horas bloque de pasaje) y, en menor medida, por la subida de los tipos de interés. La valoración a 31 de diciembre de los instrumentos utilizados para la cobertura de los riesgos de cambio y tipo de interés en las rentas del alquiler de flota considerados “no eficaces”, generaron un incremento de valor de 29,6 millones de euros, que supuso una disminución de los gastos de arrendamiento de flota por el mencionado importe en 2005. Con todo ello, el coste unitario de alquiler de flota se incrementó un 1,3% respecto al año anterior, situándose en 0,64 céntimos de euro por AKO.

En el ejercicio 2005 los costes comerciales (comisiones, gastos publicitarios y de promoción y desarrollo) se situaron en 259,6 millones de euros, 89 millones por debajo del gasto registrado en el año anterior, lo que supone un descenso del 25,5%. El mayor ahorro corresponde a las comisiones, que disminuyeron en 73 millones de euros (un 36,6%) con relación a 2004, gracias a la aplicación de las sucesivas reducciones de la comisión básica que Iberia paga a las agencias de viaje en España (un 1% desde julio de 2005), a la paulatina extensión del nuevo modelo de retribución comercial a otros países, al acuerdo interlínea entre compañías de *oneworld* y a la implantación de un nuevo sistema de retribución a las agencias de carga en 2005. Los gastos de promoción y desarrollo, que incluyen incentivos por ventas y gastos de desarrollo de programas de fidelización, disminuyeron en 4,3 millones (un 4,1%) respecto al año anterior; y los gastos de publicidad y promoción descendieron en 11,6 millones (un 26,1%) respecto al ejercicio anterior. El coste comercial unitario (por AKO) disminuyó un 28,5% 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 4,3%, descendiendo 1,6 puntos porcentuales respecto al año anterior.

El gasto agregado de los conceptos “Servicio a bordo” y “Material de mayordomía” se situó en 86,4 millones de euros en 2005, descendiendo un 5,7% con relación al año anterior, debido al impacto durante todo el ejercicio del nuevo diseño de servicio a bordo “a la carta” en clase turista para rutas de corto y medio radio, implantado desde marzo de 2004. El coste unitario (por AKO) de estos conceptos disminuyó en un 9,5% respecto a 2004, situándose en 0,14 céntimos de euro por AKO.

El gasto anual de los seguros del Grupo disminuyó en un 9,6% respecto al año anterior, situándose en 33,1 millones de euros en 2005. Las mejoras obtenidas en los costes y coberturas de las pólizas de aviación de Iberia responden a la evolución positiva de las variables que determinan el riesgo de la compañía, a la tendencia del mercado en términos de primas y capacidad, y a la estrategia de colocación de riesgos de la compañía.

El importe del epígrafe “Otros gastos” se situó en 319,5 millones de euros en el acumulado a diciembre del presente ejercicio, disminuyendo un 6,5% respecto a 2004. Incluye gastos no recurrentes, cuyo importe agregado se situó en 17,2 millones de euros en 2005 y en 45,3 millones en el año anterior. En referencia al gasto agregado de las partidas recurrentes, se incrementó un 1,9% con relación al año anterior. Frente a los descensos conseguidos en diversas partidas, destacó el incremento del 43,1% experimentado en “Indemnizaciones a pasajeros y equipajes”, cuyo gasto anual superó en 10,7 millones de euros al registrado en 2004, debido principalmente a la entrada en vigor el 17 de febrero de 2005 del Reglamento Comunitario 261/2004, que ha ampliado las indemnizaciones y asistencias al viajero en los supuestos de denegación de embarque por sobreventa de billetes y ha extendido las compensaciones a los perjudicados por retrasos, cancelaciones de vuelos y pérdidas de equipajes.

Cuarto trimestre

Si excluimos las partidas no recurrentes, los gastos de explotación se situaron en 1.257,4 millones de euros, aumentando un 6,9% respecto a la cifra del último trimestre de 2004, debido fundamentalmente a la fuerte subida de los precios del combustible. El coste de explotación unitario sin incluir el combustible se mantuvo en el mismo nivel que el año anterior (6,25 céntimos de euro por AKO).

El gasto de combustible fue de 265,4 millones de euros en el cuarto trimestre de 2005, aumentando un 36,6% respecto al mismo periodo de 2004, debido al incremento del precio del crudo. Sin las operaciones de cobertura del precio de queroseno y del tipo de cambio de moneda realizadas, el gasto del combustible en el último trimestre de 2005 habría sido 34 millones más elevado.

Los gastos de personal del Grupo Iberia descendieron en un 14,6% con relación al cuarto trimestre de 2004, situándose en 373 millones de euros. Si excluimos los gastos no recurrentes (5,9 millones en 2005 y 81,4 millones en 2004), los costes de personal se situaron en 367,1 millones de euros, aumentando un 3,3% respecto al último trimestre del ejercicio anterior. La productividad de la plantilla del Grupo aumentó un 5% en términos de AKO por empleado. La productividad de los colectivos de vuelo (medida en horas bloque comerciales por empleado equivalente) mejoró un 3,2% en el caso de los pilotos y un 1,7% en el caso de los tripulantes auxiliares respecto al cuarto trimestre de 2004.

Las dotaciones para la amortización de inmovilizado se situaron en 44,9 millones de euros, disminuyendo un 21,5% con relación al cuarto trimestre de 2004, debido a la contabilización en el año 2004 de una dotación extraordinaria para la amortización acelerada de la flota de 10,1 millones de euros.

El gasto por alquiler de flota aumentó un 3% respecto al cuarto trimestre del año anterior, ascendiendo a 105,4 millones de euros en el acumulado octubre-diciembre de 2005. Durante el cuarto trimestre de 2005 cinco aviones (dos B747 y tres B757) operaron en régimen de wet lease para Iberia.

El gasto agregado de mantenimiento de flota aumentó un 11,7% respecto al cuarto trimestre de 2004, situándose en 76 millones de euros; en términos netos (restando los mayores gastos vinculados a los servicios por asistencia técnica a terceros) el coste unitario de mantenimiento disminuyó en un 2,4% con relación al mismo periodo del año precedente.

Los costes comerciales se situaron en 64,1 millones de euros en el cuarto trimestre de 2005, 15 millones por debajo de la cifra del año anterior, lo que supone un descenso del 19%, gracias a la significativa reducción de las comisiones de pasaje y carga y de los gastos de publicidad, que descendieron un 26,4% respecto a 2004.

En el cuarto trimestre, el gasto agregado de los conceptos “Material de mayordomía” y “Servicios a bordo” aumentó un 6,1% respecto al año anterior, y un 5% en términos de coste unitario (por AKO). La importante subida alcanzada en el coeficiente de ocupación de largo radio (3,0 puntos porcentuales) influyó en dicho aumento del gasto, junto a las diferentes mejoras incorporadas al servicio en la clase *Business Plus*.

Resultados financieros y otros no operativos

El saldo neto financiero se situó en 13,2 millones de euros de beneficios en el 2005, disminuyendo en 7,6 millones respecto al resultado del año anterior. El motivo principal fue una disminución de 15,5 millones de euros en el saldo neto de las diferencias de cambio respecto al ejercicio 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 31 de diciembre supuso un beneficio de 0,5 millones de euros.

La participación en los resultados de sociedades puestas en equivalencia arrojó un saldo neto positivo de 2,5 millones de euros en el año 2005, disminuyendo en casi 43 millones de euros respecto al saldo positivo registrado en el año anterior (45,4 millones) debido a la salida de Amadeus del Grupo.

Endeudamiento neto / Capital

El saldo disponible (inversiones financieras temporales a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes) aumenta en 462,2 millones de euros respecto al cierre de 2004, ascendiendo a 2.029,3 millones al finalizar el ejercicio 2005, como consecuencia principalmente de algunas desinversiones (venta de participaciones en Savia y Amadeus y operaciones de “*sale and lease back*”). La valoración de las operaciones de cobertura (en aplicación de NIC 39) a 31 de diciembre de 2005 dio lugar a un aumento de 43,5 millones de euros en las inversiones financieras temporales.

El endeudamiento neto de balance del Grupo Iberia continúa siendo negativo, esto es el saldo de las cuentas financieras del activo a corto plazo (una vez excluido el mencionado valor de las coberturas) supera al saldo agregado de las deudas remuneradas. Así, el endeudamiento neto se sitúa en -1.159,7 millones de euros a 31 de diciembre de 2005, frente a los -1.171,2 millones de euros al cierre del año precedente, afectado por la incorporación al balance de cinco aviones A340/300 en diciembre de 2005, que estaban en arrendamiento operativo. La deuda neta ajustada, que incluye la transformación a deuda de las cuotas del leasing operativo y otros ajustes de balance, asciende a 1.721,8 millones de euros, superando en un 2,6% a la cifra del año anterior. El apalancamiento, medido como endeudamiento neto ajustado sobre recursos totales, desciende 0,6 puntos porcentuales con relación al 31 de diciembre de 2004, situándose en el 49,7%.

Los fondos propios del Grupo Iberia ascienden a 1.739,6 millones de euros a 31 de diciembre de 2005, 82,4 millones por encima de la cifra del cierre del ejercicio anterior, debido principalmente al aumento de las reservas y por la mejora obtenida en el resultado del ejercicio respecto al registrado en 2004.

Flota operativa, incorporaciones y bajas

A 31 de diciembre de 2005 la flota operativa de Iberia comprendía 153 aviones, de los cuales 45 estaban en propiedad, 14 en arrendamiento financiero, 88 en arrendamiento operativo y 6 contratados bajo la modalidad de *wet lease*. La flota de corto y medio radio estaba compuesta por 123 aviones y la de largo radio por 30 aeronaves.

Durante 2005 la compañía incorporó a su flota un total de doce nuevos aviones en régimen de arrendamiento operativo: cuatro A340/600 (uno de ellos en octubre), cuatro A321 (dos en el cuarto trimestre), tres A320 y un A319; adicionalmente, incorporó dos A321 en arrendamiento financiero (uno de ellos en diciembre). Por otro lado, dejaron de operar un total de quince aviones: un A320, tres B757, seis MD87, dos MD88 y tres B747. A partir de mayo de 2005, la compañía dejó de operar en propio el modelo B747, realizando desde entonces la operación de largo radio con un único tipo de flota, el Airbus A340. A finales de año se mantenían únicamente dos B747/400 en régimen de *wet lease*, que serán retirados a mediados de 2006 y sustituidos por dos A340.

Adicionalmente, la compañía realizó diferentes modificaciones en el régimen de algunos aviones durante 2005, destacando las siguientes operaciones: dos A320 y un A340/600 que estaban en propiedad al cierre del ejercicio 2004, fueron vendidos y posteriormente arrendados (operaciones de *sale and lease back*); tres unidades de la flota B757 que Iberia, a 31 de diciembre de 2004, operaba en régimen de arrendamiento operativo (dos) y en propiedad (una), han pasado a ser operadas en régimen de *wet lease* (avión y tripulación) para Iberia por Audeli (operador perteneciente al grupo Gestair); finalmente, cinco aviones A340/300 que operaban en régimen de arrendamiento operativo pasaron a formar parte del activo de Iberia en diciembre de 2005.

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%

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 cifras del ejercicio 2004 también responden a la aplicación de la normativa internacional (incluida la NIC 32), excepto la NIC 39 que se aplica desde enero de 2005. Por lo tanto, se observan algunas diferencias con relación a las cuentas publicadas hace un año según la normativa del Plan General Contable (PGC).

Los beneficios consolidados después de impuestos del ejercicio 2004 según la nueva normativa internacional disminuyen en 20,1 millones de euros con relación al resultado neto que se publicó hace un año según PGC. Los cambios más significativos corresponden a: la exclusión de las plusvalías por venta de flota (ingresos diferidos) por importe de 26,3 millones de euros (NIC 17); una reducción de 18,9 millones de euros en impuestos por diferencias temporarias (NIIF 12); la reversión de 6,6 millones de euros correspondiente a la amortización del fondo de comercio de consolidación en PGC en el ejercicio 2004 (NIC 1); el aumento de 6,1 millones de euros en los gastos comerciales, al no ser capitalizables determinados gastos de promoción (NIC 38); el aumento de los gastos de personal en 5,0 millones de euros, derivado de la valoración del Plan de Opciones sobre Acciones (NIIF 2); un menor importe de 3,5 millones de euros en la recuperación de dotaciones para grandes reparaciones (NIC 16); la mejora de 2,2 por la puesta en equivalencia de Amadeus (NIC 28); finalmente, el resto de ajustes tuvieron un efecto conjunto de disminución del resultado por importe de 6,9 millones de euros.

Con relación a los principales efectos de aplicación de las NIIF en el ejercicio 2005, cabe destacar el aumento de los gastos de personal en 1,7 millones de euros. 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.

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 imposibilidad práctica de realizar el test de “*impairment*” sobre el fondo de comercio 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). Por otro lado, a 1 de enero de 2004, se produjo un incremento de 125 millones en las reservas del balance, principalmente por los ajustes a realizar en el saldo de las provisiones.

En referencia a 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 31 de diciembre de 2005 ha supuesto un aumento de 66,8 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 27,3 millones de euros en la cuenta de resultados 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: 29,6 millones de euros como menor gasto correspondiente a la valoración de instrumentos financieros vinculados al leasing operativo de flota; 0,5 millones de euros como menor gasto en la valoración de otros instrumentos financieros; y 2,9 millones de euros de mayor 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