

Informe Anual 2005



Estimado accionista:

En el Informe Anual que aquí presento, correspondiente a 2005, observará este año alguna diferencia sobre ejercicios precedentes. La más significativa es que hemos agrupado en un único documento toda la información que anteriormente estaba repartida en tres, las Cuentas Anuales e Informes de Gestión, la Memoria de Responsabilidad Corporativa y el Informe de Gobierno Corporativo. Y lo hemos hecho así porque estamos convencidos de que en una empresa esos tres elementos son ya inseparables; que los resultados económicos más brillantes no tienen mérito si no están firmemente anclados en un comportamiento honesto, transparente, responsable y comprometido. Y viceversa, una actitud responsable no se sustenta si no está acompañada de resultados económicos sostenibles que hagan posible la pervivencia de la empresa.

En relación con las cifras económicas, los resultados de 2005 han sido satisfactorios si tenemos en cuenta las complejas circunstancias en las que, un año más, se ha desenvuelto nuestro negocio. Con éste, son diez los años en los que IBERIA ha logrado beneficios ininterrumpidamente. Y lo hemos hecho afrontando las dificultades y la competencia, transformando progresivamente la compañía, apostando por la innovación y la mejora tecnológica, y sin olvidar en ningún momento nuestras responsabilidades con el conjunto de la sociedad, con el medio ambiente y cumpliendo también con nuestros compromisos con ustedes, nuestros accionistas, con los clientes y con los trabajadores de la compañía.

En 2005, IBERIA obtuvo unos beneficios netos consolidados de 396 millones de euros, un 95 por ciento más que en 2004. Este beneficio se debe, en una parte significativa, a las plusvalías obtenidas por la venta de las participaciones en Amadeus y en Savia, y que ascendieron a 663 millones de euros. Pero no es menos cierto que con esas plusvalías la compañía ha pensado en su futuro, fortaleciendo más aún su estructura y balance, dedicando una buena parte de las mismas a la necesaria reestructuración de personal (280 millones) incluida en el Plan Director 2006–2008 para abordar los retos futuros y la adecuación del valor previsto para la flota MD hasta su retirada anticipada, que va a ser sustituida por aviones Airbus dentro de nuestro plan de renovación de la flota. También a cuenta de esa plusvalía les repartimos a ustedes, accionistas, un dividendo de 30,2 céntimos de euro por acción, que representa porcentualmente la rentabilidad en dividendo más alta obtenida en 2005 por un valor del IBEX 35. Adicionalmente a todo lo anterior, la compañía no ha perdido su vinculación con Amadeus, al mantener un 11,68 por ciento de las acciones de WAM, la nueva propietaria.

Y todo ello, mejorando aún más nuestra fortaleza financiera, una garantía de futuro en un entorno como el actual, cada día más complejo y difícil. Nuestros fondos propios han vuelto a aumentar, situándose al cierre del ejercicio en 1.738 millones de euros, 54 más que el año anterior; y el endeudamiento neto de balance continúa siendo negativo (–1.142 millones de euros). Es decir, tenemos en caja 1.142 millones de euros más de lo que debemos.

Como decía al principio, en 2005 también hemos tenido que hacer frente a circunstancias adversas, y a una competencia cada vez mayor en todos nuestros mercados. Entre esas circunstancias, quizás sea el precio del combustible, con una subida del 42 por ciento en los mercados europeos, el factor que más ha condicionado el ejercicio convirtiéndose en protagonista indiscutible del negocio del transporte aéreo en todo el mundo. Aunque gracias a las acertadas políticas de coberturas, ese incremento en IBERIA ha sido del 32,5 por ciento, pues nuestra factura de combustible ascendió a 866 millones de euros, un 18 por ciento de todos nuestros gastos de explotación (en 2004 representó el 14 por ciento), y 212 millones de euros más que la del año anterior, pese a que apenas hemos incrementado la actividad y contamos con una flota cada vez más moderna y, por tanto, más eficiente. Esa cifra supone casi dos veces el beneficio de explotación del año, 116 millones; sin las correspondientes coberturas, ese importe habría ascendido a más de tres veces el resultado de explotación.

En cuanto a las operaciones propiamente dichas, entre los aspectos más positivos del ejercicio destacaría la ocupación de los vuelos. En 2005 IBERIA ha alcanzado el nivel más alto de su historia, tanto en el conjunto de la red –un 77,1 por ciento, 1,9 puntos más que el año anterior–, como en el largo radio, nuestra prioridad estratégica, con un 83,1 por ciento. Precisamente, y en relación con el largo radio, la compañía

ha proseguido afianzando su liderazgo en el tráfico Europa-América Latina, donde ha incrementado la cuota de mercado en 0,3 puntos, tanto en el tráfico total como en el de Business, sin duda favorecido por el lanzamiento de la nueva clase Business Plus y el incremento de frecuencias con vuelos directos. Hoy, IBERIA tiene el 17,5 por ciento del mercado total, y el 19,2 por ciento del de Business. Y vamos a continuar invirtiendo para seguir siendo la referencia mundial en esas rutas.

He querido destacar la ocupación de los vuelos porque, en estos tiempos de competencia creciente y tarifas cada vez más bajas, la ocupación es un elemento determinante para que mejoren los ingresos unitarios y poder ser más rentables. De hecho, tras varios años de continuo deterioro de los ingresos unitarios, durante los últimos meses del año pasado conseguimos alterar esa tendencia y nuestros ingresos de pasaje por AKO aumentaron un 4,5 por ciento en el último trimestre.

Año tras año, me he referido en éste y otros espacios a la importancia de la reducción de costes para competir, y muchos son los esfuerzos que estamos llevando a cabo para lograrlo. En 2005, principalmente a causa del combustible, nuestros gastos volvieron a crecer, un 4,4 por ciento. Sin el combustible, la situación habría sido distinta, con un descenso del 0,3 por ciento respecto al año anterior. Más positiva ha sido la evolución de los costes unitarios los que, si no tenemos en cuenta el combustible, disminuyeron en un significativo 4,3 por ciento con respecto al año 2004.

La reducción de los costes ha sido uno de los hilos conductores del último Plan Director, que hemos dado por concluido precisamente en 2005 y cuyos objetivos generales se han cumplido. En 2005 aprobamos también el nuevo Plan para el período 2006-2008, dentro del cual nuestras prioridades van a ser tres: crecer selectivamente, mejorando la calidad de los ingresos, es decir, crecer con rentabilidad; seguir reduciendo costes y mejorando la productividad, tanto del personal como del resto de los recursos; y aumentar la calidad de servicio a nuestros clientes.

En cuanto al primero de los objetivos, entendemos que hoy por hoy lo prioritario para la compañía es disponer de una red saneada, sin rutas que lastren sus resultados. No renunciamos a crecer, de hecho vamos a seguir haciéndolo, pero de forma selectiva, dando prioridad al largo radio y a las conexiones de red, como ya hicimos el año pasado, e incrementando en 2006 la oferta en mercados como Brasil, México, Centroamérica o Sudáfrica, entre otros.

En relación con las medidas de ahorro de costes y mejora de la productividad, las negociaciones de los convenios colectivos, que se iniciaron en 2005, están enfocadas a ese doble objetivo. A principios de 2006 ya hemos firmado el convenio de tierra, que afecta al 75 por ciento de la plantilla de la compañía, y en el que hemos acordado la congelación de las tablas salariales hasta el 31 de diciembre de 2006. Adicionalmente hemos establecido acuerdos para dar una mayor estabilidad en el empleo, que se debe traducir en un mejor servicio al cliente; medidas de mejora de productividad; y la posibilidad de que nuestros trabajadores se vinculen más estrechamente a la evolución de los resultados de la empresa.

Con ser la partida de gasto más importante, la reducción de costes no va a venir sólo por la vía del personal. La renovación de flota que se está acometiendo, con el objetivo de disponer de un único tipo de avión para el corto y medio radio y otro para el largo, es un factor clave para reducir gastos de combustible y de mantenimiento y también para aumentar el uso de los aviones y la productividad de las tripulaciones al tener homogeneizada la flota. También la utilización de las nuevas tecnologías, como el billete electrónico –que a principio de 2006 ya utiliza el 80 por ciento de nuestros clientes– o la facturación por Internet, que hemos extendido a nuestros destinos nacionales y comunitarios, son elementos que, además de permitirnos reducir costes, suponen un mejor servicio para el cliente.

Sobre la mejora de la calidad de nuestros ingresos, nuestra gran inversión son las nuevas clases de negocios, principalmente la Business Plus para el largo radio, que estará totalmente implantada a mediados de 2006. Esta clase está teniendo una excelente aceptación entre nuestros clientes y su butaca ha sido calificada por los expertos como una de las mejores del mundo. También a lo largo de este plan se va a abordar la transformación de la clase de negocios en los vuelos europeos, que situará a las clases de negocios de IBERIA a la vanguardia de innovación en el sector.

Finalmente, la calidad en el servicio al cliente, una de nuestras mayores preocupaciones. En 2005, la saturación del aeropuerto de Barajas, nuestra base de operaciones, nos ha impedido ofrecer los niveles de puntualidad que nuestros clientes esperan. La apertura de la nueva terminal 4 en Madrid, aún teniendo en cuenta las lógicas dificultades con que arrancó, se va a convertir en el gran elemento diferenciador de calidad. Nuestros clientes van a beneficiarse de las ventajas que ofrece en cuanto a espacio, comodidad, sencillez, tecnología, salas Vip que se sitúan entre las mejores del sector, embarques por pasarela en la mayoría de los vuelos y mejores conexiones; e instalaciones especiales para el Puente Aéreo, entre otros.

Como les decía al principio de esta carta, en nuestra sociedad actual, los buenos resultados económicos y financieros son necesarios pero no suficientes. En IBERIA pensamos que tanto el concepto de Responsabilidad Corporativa como el de desarrollo sostenible son esenciales por cuanto hoy, más que nunca, es primordial avanzar en el impulso de actuaciones sociales y medioambientales. Es por esto, que un año más hemos elaborado nuestro informe en conformidad con la Guía de 2002 del GRI (Global Reporting Initiative), y constituye una presentación equilibrada y razonable del desempeño económico, social y ambiental de nuestra organización.

Entre las acciones más significativas llevadas a cabo en 2005 en el ámbito medioambiental, destacaría el papel proactivo desempeñado por nuestra compañía en materia de cambio climático, participando en grupos de trabajo de diversas organizaciones. Y la positiva evolución en los niveles de consumo de combustible y emisión de gases, alcanzando en 2005 una reducción del consumo específico del 4% con respecto al año anterior, lo que supone haber conseguido, con un año de antelación a lo previsto, el objetivo establecido por la compañía de reducir hasta en un 19% este consumo, con respecto al año 2001; y disminuyendo las emisiones de CO₂ en este último año, en un 4,5%. Estos resultados se han alcanzado gracias, principalmente, a la renovación de la flota de la compañía, pero también a las diferentes medidas aplicadas en las operaciones y programación de los vuelos.

En cuanto a la responsabilidad social, me parece importante destacar el trabajo que IBERIA está desarrollando tanto a nivel interno y de recursos humanos, como externo. Seguimos impulsando de forma prioritaria la formación de los más de 24.000 empleados que integran nuestra plantilla con el objetivo de asegurar la calidad del servicio que ofrecemos a nuestros clientes y posibilitando que nuestros empleados mejoren en su capacitación y perspectivas de futuro. Para ello se ha invertido en formación un 4 por ciento del total de gastos de personal. A lo largo de este último ejercicio también se han adoptado nuevas medidas con respecto a la igualdad de oportunidades, la promoción de la natalidad y la integración laboral de personas con discapacidad.

En relación a este último aspecto, quiero destacar la participación de IBERIA en el Programa Empresa y Discapacidad, con el objetivo de promover las buenas prácticas empresariales que favorezcan la accesibilidad, el diseño de nuevos productos y servicios, y el empleo directo de personas discapacitadas. Este programa está desarrollado y gestionado por la Fundación Empresa y Sociedad, fundación de la que IBERIA es patrono, y con la que colaboramos y mantenemos una participación activa, desde hace años, en la mayoría de sus iniciativas.

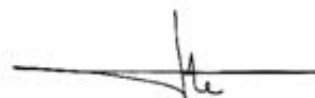
En relación a las acciones sociales llevadas a cabo por nuestra compañía, seguimos impulsando los proyectos iniciados en años anteriores por la ONG de nuestros empleados Mano a Mano, así como por la *Asociación de Empleados de Iberia Padres de Minusválidos (APMIB)*. Asimismo, apoyamos a entidades e instituciones que realizan proyectos de carácter social, y coordinamos proyectos que involucren en alguna medida a nuestros empleados, clientes y proveedores.

Por otra parte, nuestro objetivo es ser reconocida como una empresa innovadora en el más amplio sentido de la palabra. Nuestros esfuerzos en gestión de la innovación se dirigen a fomentar proyectos en el marco de la I+D+I en todos los ámbitos de gestión de la compañía, anticipándonos y asumiendo los riesgos necesarios para situarnos en la vanguardia en los servicios que ofrecemos. Ejemplos como el billete electrónico y la facturación electrónica son buena prueba de ello.

También quiero recordar que IBERIA está adherida al Pacto Mundial (Global Compact) de las Naciones

Unidas en materia de derechos humanos, trabajo y medio ambiente. En el presente ejercicio hemos seguido fomentando el máximo respeto por los principios que suscribe dicho Pacto, que avala nuestro grado de involucración.

Finalmente, 2005 ha sido un año de buenos resultados que no debe hacernos olvidar el entorno de fuerte competencia en que se mueve el transporte aéreo y que nos debe obligar a estar en permanente mejora de nuestros procesos de gestión y atención al cliente.

A handwritten signature in black ink, consisting of a horizontal line with a stylized 'F' and 'C' integrated into it.

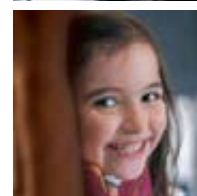
Fernando Conte
Presidente de IBERIA

Cuentas Anuales e Informes de Gestión



9

Memoria de Responsabilidad Corporativa



217

Informe Anual de Gobierno Corporativo



295



*Cuentas Anuales e Informes de Gestión
Ejercicio 2005*

**Cuentas Anuales e Informe de Gestión
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.**

Informe de Auditoría	13
Cuentas Anuales	15
Balances de situación	
a 31 de diciembre de 2005 y 2004	16
Cuentas de pérdidas y ganancias	
de los ejercicios 2005 y 2004	18
Memoria	20
Actividad de la Sociedad	20
Bases de presentación de las cuentas anuales	20
Distribución de resultados	20
Normas de valoración	20
Inmovilizaciones inmateriales	26
Inmovilizaciones materiales	27
Inmovilizaciones financieras	32
Acciones propias	37
Existencias	38
Deudores	38
Inversiones financieras temporales	39
Fondos propios	39
Provisiones para riesgos y gastos	41
Deudas con entidades de crédito	42
Emisión de obligaciones convertibles	42
Gestión de riesgos financieros	43
SalDOS y transacciones con empresas	
del Grupo y asociadas	45
Situación fiscal	46
Ingresos y gastos	48
Retribuciones y otras prestaciones al Consejo	52
de Administración	
Detalle de participaciones en sociedades con	
actividades similares y realización por cuenta propia	
o ajena de actividades similares por parte de	
Administradores	53
Información sobre medio ambiente	53
Cuadros de financiación de los ejercicios 2005 y 2004	54
Informe de Gestión	57
Principales parámetros	58
Hechos relevantes	59
Evolución económica y operativa	64
Gestión de riesgos no operativos	77
Responsabilidad medioambiental	79
Adquisición de acciones propias	80
Órganos de Gobierno	81

**Cuentas Anuales e Informe de Gestión
Grupo Iberia**

Informe de Auditoría	87
Cuentas anuales consolidadas	89
Balances de situación consolidados	
a 31 de diciembre de 2005 y 2004	90
Cuentas de resultados consolidadas	
de los ejercicios 2005 y 2004	92
Estados de flujos de efectivo consolidados en los	
ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de	
2005 y 2004	93
Estados de cambios en el patrimonio neto	
consolidado de los ejercicios 2005 y 2004	94
Memoria Consolidada	96
Actividad de la Sociedad dominante y del Grupo	97
Sociedades del Grupo	97
Bases de presentación de las cuentas anuales	
y principios de consolidación	102
Conciliación de los saldos de inicio y cierre del ejercicio	
2004 entre Normativa local y NIIF	105
Distribución del resultado de la sociedad dominante	106
Principios y políticas contables y criterios de valoración	
aplicados	106
Activos intangibles	116
Inmovilizado material	118
Participaciones en empresas asociadas consolidadas	
por puesta en equivalencia	126
Inversiones financieras	127
Existencias	133
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	133
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	134
Patrimonio neto	134
Emisión de obligaciones convertibles	140
Deudas con entidades de crédito	141
Acreedores por arrendamientos financieros	142
Provisiones a largo plazo	142
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	144
Instrumentos financieros derivados	144
Situación fiscal	147
Ingresos	150
Gastos	152
Aportación de las sociedades del grupo y asociadas	
a los resultados consolidados	155
Segmentos de negocio y geográficos	156
Operaciones con partes vinculadas	158
Retribuciones al Consejo de Administración	
y la Alta Dirección	159
Detalle de participaciones en sociedades con	
actividades similares y realización por cuenta propia	
o ajena de actividades similares por parte de los	
Administradores	160
Información sobre medio ambiente	161
Informe de Gestión Consolidado	163
Principales parámetros	164
Hechos relevantes	165
Evolución operativa de las áreas de gestión	175
Recursos	191
Evolución financiera	195
Evolución de las compañías participadas	210
La acción de IBERIA	215



Índice

***Cuentas Anuales e Informe de Gestión
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.***

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES

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

Hemos auditado las cuentas anuales de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 2005 y la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

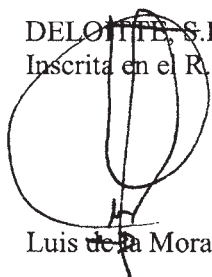
Los Administradores de la Sociedad presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación, de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación, además de las cifras del ejercicio 2005, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2005. Con fecha 1 de abril de 2005 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 2004 en el que expresamos una opinión con una salvedad por un cambio de criterio con el que estamos de acuerdo.

De acuerdo con la legislación vigente, la Sociedad, como cabecera de Grupo, está obligada, al cumplir determinados requisitos, a formular separadamente cuentas anuales consolidadas, preparadas de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea, sobre las que, en esta misma fecha, hemos emitido nuestro informe de auditoría en el que expresamos una opinión con una excepción por falta de uniformidad en la aplicación de principios contables entre ejercicios, al haberse acogido la Sociedad a la excepción prevista en la NIIF 1, la cual permite aplicar los Normas Internacionales de Contabilidad números 32 y 39 relativas a instrumentos financieros a partir del 1 de enero de 2005, sin exigir la adaptación de las cifras comparativas del ejercicio anterior. El efecto de la consolidación así como de la aplicación de las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea en comparación con las cuentas individuales se detalla en la nota 4-c de la Memoria adjunta.

En nuestra opinión las cuentas anuales del ejercicio 2005 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. al 31 de diciembre de 2005 y de los resultados de sus operaciones y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuadas, de conformidad con principios y normas contables generalmente aceptados, que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.

El informe de gestión adjunto del ejercicio 2005 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación de la Sociedad, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2005. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la Sociedad.

DELOITTE S.L.
Inscrita en el R.O.A.C. N° S0692

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Luis de la Mora", written over a circular stamp or seal.

Luis de la Mora
29 de marzo de 2006



Cuentas Anuales
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A

Balances de situación a 31 de diciembre de 2005 y 2004

Miles de euros

ACTIVO	Ejercicio 2005	Ejercicio 2004
INMOVILIZADO:		
Gastos de establecimiento	296	278
Inmovilizaciones inmateriales (Nota 5)	519.847	391.993
Inmovilizaciones materiales (Nota 6)	1.019.391	1.053.833
Flota aérea:		
Coste	1.850.387	1.715.813
Amortizaciones y provisiones	(1.206.925)	(1.047.631)
	643.462	668.182
Otro inmovilizado material:		
Coste	1.070.458	1.044.077
Amortizaciones y provisiones	(694.529)	(658.426)
	375.929	385.651
Inmovilizaciones financieras (Nota 7):	716.075	542.481
Participaciones en empresas del Grupo y asociadas	105.288	134.187
Créditos a empresas del Grupo y asociadas	25.623	25.623
Cartera de valores a largo plazo	129.369	102.655
Otros créditos	303.839	198.565
Depósitos y fianzas a largo plazo	367.406	298.170
Provisiones	(215.450)	(216.719)
Deudores a largo plazo (Nota 18)	325.680	279.750
Total inmovilizado	2.581.289	2.268.335
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 5)	113.273	69.141
ACTIVO CIRCULANTE:		
Acciones propias (Nota 8)	23.696	31.961
Existencias (Nota 9)	114.660	86.938
Empresas del Grupo, deudores (Nota 17)	21.276	24.664
Deudores (Nota 10)	661.571	560.702
Inversiones financieras temporales (Nota 11)	1.923.849	1.509.649
Tesorería	15.868	15.001
Ajustes por periodificación	23.526	20.918
Total activo circulante	2.784.446	2.249.833
TOTAL ACTIVO	5.479.008	4.587.309

Las Notas 1 a 23 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación a 31 de diciembre de 2005.

Miles de euros

PASIVO	Ejercicio 2005	Ejercicio 2004
FONDOS PROPIOS (Nota 12):		
Capital social	735.666	731.225
Prima de emisión	111.285	106.501
Reserva de revalorización	38	38
Reserva legal	104.757	86.247
Reservas voluntarias	396.335	272.416
Reserva para acciones propias	23.696	31.961
Reserva de fusión	165	165
Diferencias por ajuste del capital a euros	1.201	1.201
Beneficios del ejercicio	512.997	185.096
Dividendo a cuenta entregado en el ejercicio	(281.026)	–
Total fondos propios	1.605.114	1.414.850
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	28.042	25.748
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (Nota 13):		
Provisiones para obligaciones con el personal	573.221	546.797
Provisión para grandes reparaciones	60.985	76.192
Provisión para responsabilidades	776.050	617.755
Total provisiones para riesgos y gastos	1.410.256	1.240.744
ACREEDORES A LARGO PLAZO:		
Emisión de obligaciones convertibles (Nota 15)	9.153	18.354
Deudas con entidades de crédito (Nota 14)	782.707	375.112
Otras deudas	4.998	3.572
Total acreedores a largo plazo	796.858	397.038
ACREEDORES A CORTO PLAZO:		
Emisión de obligaciones convertibles (Nota 15)	9.153	9.178
Deudas con entidades de crédito (Nota 14)	127.583	45.981
Deudas con empresas del Grupo y asociadas (Nota 17)	15.702	14.332
Acreedores comerciales:	1.173.929	1.122.523
Anticipos de clientes (Nota 4–g)	359.723	358.186
Deudas por compras o prestación de servicios	814.206	764.337
Remuneraciones pendientes de pago	165.038	159.836
Otras deudas no comerciales (Nota 18)	146.386	156.673
Ajustes por periodificación	947	406
Total acreedores a corto plazo	1.638.738	1.508.929
TOTAL PASIVO	5.479.008	4.587.309

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A

Cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2005 y 2004

Miles de euros

DEBE	Ejercicio 2005	Ejercicio 2004
GASTOS:		
Aprovisionamientos (Nota 19)	1.060.396	849.592
Gastos de personal (Nota 19)	1.434.163	1.411.807
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado (Notas 5 y 6)	184.409	183.158
Variación de las provisiones de tráfico	2.084	4.874
Otros gastos de explotación (Nota 19)	2.142.168	2.103.594
	4.823.220	4.553.025
Beneficios de explotación	80.633	186.592
Gastos financieros y asimilados (Notas 13 y 14)	46.252	35.644
Variación de las provisiones de inversiones financieras	(51)	1.053
Diferencias negativas de cambio	88.324	86.841
	134.525	123.538
Resultados financieros positivos	10.618	31.164
Beneficios de las actividades ordinarias	91.251	217.756
Variación de las provisiones de inmovilizado	1.327	(1.085)
Pérdidas procedentes del inmovilizado inmaterial, material y cartera de control (Nota 6)	17.008	9.731
Gastos extraordinarios (Nota 19)	410.223	169.782
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	686	608
	429.244	179.036
Resultados extraordinarios positivos	422.956	24.682
Beneficios antes de impuestos	514.207	242.438
Impuesto sobre Sociedades (Nota 18)	1.210	57.342
Beneficios del ejercicio	512.997	185.096

Las Notas 1 a 23 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2005.

Miles de euros

HABER	Ejercicio 2005	Ejercicio 2004
INGRESOS:		
Importe neto de la cifra de negocios (Nota 19)	4.729.950	4.523.894
Otros ingresos de explotación (Nota 19)	173.903	215.723
	4.903.853	4.739.617
Ingresos de participaciones en capital (Nota 7)	751	11.523
Otros intereses e ingresos asimilados (Notas 7 y 11)	56.196	40.821
Diferencias positivas de cambio	88.196	102.358
	145.143	154.702
Beneficios en enajenación de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control (Nota 19)	827.384	95.272
Beneficios por operaciones con acciones propias (Nota 8)	4.056	8.991
Ingresos extraordinarios (Nota 19)	15.013	58.030
Ingresos y beneficios de otros ejercicios	5.747	41.425
	852.200	203.718



Memoria del ejercicio 2005

1. ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es una sociedad dedicada principalmente al transporte aéreo de pasajeros y mercancías y que desarrolla, adicionalmente, otras actividades complementarias entre las que destacan, por su importancia, las de asistencia a pasajeros y aviones en aeropuertos y de mantenimiento de aeronaves.

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

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

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

2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

Imagen fiel

Las cuentas anuales del ejercicio 2005 han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con el Plan General de Contabilidad y demás normativa aplicable, de forma que muestren la imagen fiel de su patrimonio y de su situación financiera a 31 de diciembre de 2005 así como de los resultados y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha. Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por los Administradores de la Sociedad, se someterán a la aprobación de la Junta General Ordinaria de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

3. DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS

La propuesta de distribución de los beneficios del ejercicio 2005 formulada por los Administradores de la Sociedad para ser sometida a la aprobación de la Junta General de Accionistas, consiste en destinar 0,322 euros por acción a dividendos, de los que 0,302 euros por acción han sido distribuidos como dividendo a cuenta en 2005 (véase Nota 12), 42.377 miles de euros a reserva legal y el resto a reservas voluntarias.

4. NORMAS DE VALORACIÓN

Las principales normas de valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de las cuentas anuales del ejercicio 2005, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad, son las siguientes:

a) Inmovilizado inmaterial

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

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

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

En 2004 y 2005 estas diferencias de valoración se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias dado que su impacto no es relevante.

El coste de adquisición de la flota en arrendamiento financiero que figura en el balance de situación a 31 de diciembre de 2005 adjunto está minorado en 6.597 miles de euros por el efecto de la activación de las diferencias de valoración acumuladas.

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

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

b) Inmovilizado material

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

A 31 de diciembre de 2005 el coste de adquisición de la flota aérea en propiedad incluye diferencias de cambio acumuladas por un importe total de 76.906 miles de euros, aproximadamente (véase Nota 4-a).

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

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

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

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

Para los aviones en propiedad, excepto para la flota MD, la Sociedad separa del coste de las aeronaves el coste correspondiente a los elementos que serán reemplazados en la siguiente gran reparación. El valor de estos componentes se amortiza en los años que restan hasta su sustitución, considerando una vida útil entre cuatro y siete años.

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

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

Con objeto de reconocer las minusvalías por la obsolescencia de repuestos, la Sociedad tiene constituida una provisión para depreciación de los mismos cuyo saldo a 31 de diciembre de 2005 asciende a 2.560 miles de euros.

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

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

Los costes de reparación y mantenimiento tanto de motores como de célula y demás componentes del avión se imputan, en general, a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren. No obstante lo anterior, y en función de lo establecido en los contratos de arrendamiento operativo de flota, la Sociedad sigue el procedimiento de constituir una provisión en función de la estimación del coste total a incurrir, imputando dicho coste a resultados linealmente en el período que transcurre entre dos grandes reparaciones sucesivas (Nota 13) de la flota operada en régimen de arrendamiento operativo.

c) Inmovilizaciones financieras e inversiones financieras temporales

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

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

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

El efecto de la aplicación de criterios de consolidación de acuerdo con normas internacionales de información financiera adoptadas por la Unión Europea a las participaciones en las que la Sociedad posee mayoría o tiene influencia significativa en comparación con estas cuentas anuales supondría un aumento de los activos y las reservas de 64.910 y 249.284 miles de euros, respectivamente, y una disminución de los resultados de 117.208 miles de euros.

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

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

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

d) Acciones propias

Las acciones propias se valoran a su precio de adquisición, que es inferior al de la cotización media del último trimestre del ejercicio y a la de cierre del mismo. Si el valor teórico contable de las acciones es infe-

rior al precio de adquisición, la Sociedad dota las oportunas provisiones, que se imputan contra la cuenta de reservas voluntarias.

e) Transacciones y saldos en moneda extranjera

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

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

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

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

f) Existencias

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

Con objeto de reconocer las minusvalías originadas por la obsolescencia y lenta rotación de determinados materiales almacenados, la Sociedad tiene constituidas las provisiones correspondientes.

g) Ingresos y gastos

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

La venta de billetes, así como la de los documentos de tráfico por carga y otros servicios, se registran, inicialmente, con abono al epígrafe “Anticipos de clientes” del balance de situación. El saldo de este epígrafe representa la estimación del pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad a 31 de diciembre de 2005 y pendientes de utilizar a dicha fecha. Los correspondientes ingresos por estos conceptos se reconocen en el momento de realizarse el transporte o servicio.

La Sociedad tiene en vigor la tarjeta “Iberia Plus”, cuyo objetivo es fidelizar clientes a través de la obtención de puntos cada vez que los titulares de la misma realizan determinados vuelos, utilizan ciertos servicios hoteleros y de alquiler de automóviles o realizan compras con una tarjeta de crédito adscrita al programa. Los puntos obtenidos pueden ser canjeados por billetes gratuitos u otros servicios de las compañías adscritas al programa. El balance de situación a 31 de diciembre de 2005 adjunto incluye una provisión de 77.574 miles de euros por este concepto en el epígrafe “Deudas por compras o prestación de servicios”, de acuerdo con la estimación de la valoración, al precio de redención establecido, de los puntos acumulados pendientes de utilizar a dicha fecha.

h) Obligaciones con el personal

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

Por otra parte, los convenios colectivos vigentes prevén la posibilidad de que el personal de vuelo, que cumple determinadas condiciones, se retire anticipadamente (excedencia especial), quedando obligada la Sociedad a retribuir en determinadas cantidades a este personal hasta la edad de jubilación reglamentaria. La Sociedad dota con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en el que se produce esta eventualidad el importe necesario, calculado actuarialmente, para complementar el fondo ya constituido por reserva, con el fin de hacer frente a los compromisos de pago futuros con los trabajadores correspondientes. En la actualidad están acogidos a este beneficio 164 trabajadores.

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos-Provisiones para obligaciones con el personal" incluye los pasivos por estos conceptos (véase Nota 13).

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

i) Montepío de Previsión Social Loreto

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

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

En el ejercicio 2005 las aportaciones de la Sociedad han ascendido a 22.837 miles de euros y se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2005 adjunta.

j) Provisión para responsabilidades

En el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación, la Sociedad registra el importe estimado para hacer frente a responsabilidades probables o ciertas, nacidas de acciones judiciales y litigios en curso y a indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada, así como a avales u otras garantías similares otorgadas por la Sociedad. La dotación a estas provisiones se efectúa en el momento en que se origina la responsabilidad o se tiene conocimiento de la misma. En este epígrafe se incluyen, adicionalmente, las provisiones por los costes estimados de acuerdo con estudios actuariales realizados por expertos independientes con las mismas hipótesis señaladas en la Nota 4-h, del plan de bajas puesto en marcha en 1999 y desarrollado en 2000 y 2001 y del Expediente de Regulación de Empleo autorizado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales el 26 de diciembre de 2001 y desarrollado a partir del ejercicio 2002. Dicho Expediente de Regulación de Empleo, que inicialmente finalizaba el 31 de diciembre de 2002, fue ampliado con la autorización del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales inicialmente hasta el 31 de diciembre de 2004 y, posteriormente, con fecha 16 de diciembre de 2004, hasta el 31 de diciembre de 2007 para los colectivos de tierra, tripulantes de cabina de pasajeros y oficiales técnicos de a bordo hasta el límite de la plantilla objetivo estructural de cada colectivo.

k) Impuesto sobre Sociedades

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

l) Futuros y otros instrumentos similares

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

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

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

m) Actividades con incidencia en el medio ambiente

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

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

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

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

Por otro lado, el Consejo de Ministros, en su reunión de fecha 21 de enero de 2005, acordó asignar gratuitamente a la Sociedad derechos de emisión de gases de efecto invernadero (15.583, 15.583 y 23.374 derechos para los ejercicios 2005, 2006 y 2007, respectivamente). Las toneladas de gases efecto invernadero emitidas por la Sociedad en 2005 han sido aproximadamente las equivalentes a los derechos asignados. Los efectos económicos derivados de la valoración de los derechos de emisión y la correspondiente subvención no son significativos.

n) Clasificación de las deudas

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



5. INMOVILIZACIONES INMATERIALES

El movimiento durante el ejercicio 2005 de las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial y de su correspondiente amortización acumulada ha sido el siguiente:

Miles de euros

	31-12-04	Adiciones y dotaciones	Bajas	Traspasos	31-12-05
Coste:					
Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero	441.223	149.565	(3.512)	240	587.516
Aplicaciones informáticas	100.877	21.432	(2)	–	122.307
Propiedad industrial	551	–	–	–	551
Derechos de traspaso y otros	394	–	–	–	394
	543.045	170.997	(3.514)	240	710.768
Amortizaciones:					
Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero	(85.170)	(26.170)	425	910	(110.005)
Aplicaciones informáticas	(57.357)	(18.066)	2	–	(75.421)
Propiedad industrial	(192)	(55)	–	–	(247)
Derechos de traspaso y otros	(394)	–	–	–	(394)
	(143.113)	(44.291)	427	910	(186.067)
Provisiones	(7.939)	–	3.085	–	(4.854)
Valor neto	391.993	126.706	(2)	1.150	519.847

A 31 de diciembre de 2005, el coste de los bienes totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado inmaterial asciende a 28.502 miles de euros, según el siguiente detalle:

Miles de euros

Derechos de traspaso	394
Aplicaciones informáticas	28.108
Total	28.502

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

Durante el ejercicio 2005 la Sociedad ha suscrito contratos de arrendamiento financiero para dos aviones A-320 y dos aviones A-321. Las principales características de estas operaciones son las siguientes:

Coste financiado (miles de euros)	144.705
Vencimiento	2014
Tipo de interés	5,41 %
Fecha opción de compra	2014
Opción de compra (miles de euros)	71.345
Cuotas	Trimestrales

Las características generales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes a 31 de diciembre de 2005, cuyos costes financieros están en algunos casos referenciados a tipos de interés variable, y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:

	Miles de euros
Precio de contado del inmovilizado adquirido	592.824
Importe de las cuotas pagadas:	
En años anteriores	161.423
En el ejercicio	48.620
Importe de las cuotas pendientes a 31 de diciembre (Nota 14) (a)	266.436
Importe de las opciones de compra (Nota 14)	311.482

(a) Estos importes incluyen 103.607 miles de euros correspondientes a intereses pendientes de devengo cuya contrapartida se incluye en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación a 31 de diciembre de 2005 adjunto.

El calendario de vencimientos de las cuotas de contratos de arrendamiento financiero pendientes de pago a 31 de diciembre de 2005, incluyendo el importe de las opciones de compra, es el siguiente:

	Miles de euros
Cuotas con vencimiento	
2006	49.218
2007	172.606
2008	48.937
2009	54.997
2010 y siguientes	252.160
	577.918

6. INMOVILIZACIONES MATERIALES

El movimiento durante el ejercicio 2005 de las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada y provisiones ha sido el siguiente:

	Miles de euros					
Coste	31-12-04	Adiciones	Retiros	Otros traspasos	Diferencias de cambio	31-12-05
Flota aérea	1.715.813	450.365	(356.600)	40.809	–	1.850.387
Otro inmovilizado material:						
Terrenos	2.518	–	–	–	–	2.518
Edificios y otras construcciones	156.646	–	(269)	–	–	156.377
Maquinaria, instalaciones y utillaje	414.448	23.117	(8.660)	883	–	429.788
Elementos de transporte terrestre	28.854	3.978	(410)	–	–	32.422
Mobiliario y enseres	18.552	731	(731)	99	–	18.651
Equipos para proceso de información	98.836	11.312	(2.721)	1.284	–	108.711
Repuestos para inmovilizado	292.415	94.177	(107.277)	–	–	279.315
Simuladores de vuelo	11.101	–	–	–	–	11.101
Inmovilizado en curso	20.707	43.062	(17.010)	(13.104)	(2.080)	31.575
	1.044.077	176.377	(137.078)	(10.838)	(2.080)	1.070.458

Miles de euros

				Traspasos de provisión para grandes reparaciones		Otros traspasos	31-12-05
Amortizaciones y provisiones	31-12-04	Dotaciones	Retiros				
Amortizaciones:							
Flota aérea	956.162	82.664	(26.729)	–	1.160	1.013.257	
Otro inmovilizado material:							
Edificios y otras construcciones	110.163	3.615	(76)	–	–	113.702	
Maquinaria, instalaciones y utillaje	299.887	20.693	(8.292)	–	193	312.481	
Elementos de transporte terrestre	18.872	3.008	(402)	–	–	21.478	
Mobiliario y enseres	13.154	1.009	(654)	–	5	13.514	
Equipos para proceso de información	65.530	12.272	(2.686)	–	712	75.828	
Repuestos para inmovilizado	139.454	16.575	(11.475)	–	–	144.554	
Simuladores de vuelo	8.756	206	–	–	–	8.962	
	655.816	57.378	(23.585)	–	910	690.519	
Provisiones:							
Flota aérea:							
Fondo para grandes reparaciones	7.597	–	(1.327)	9.722	–	15.992	
Otras provisiones de flota aérea	83.872	104.600	(10.796)	–	–	177.676	
Otro inmovilizado material	2.610	1.400	–	–	–	4.010	

Flota aérea

Adiciones y retiros del período

Las principales adiciones del período quedan resumidas a continuación:

Miles de euros

Adiciones de flota aérea	308.687
Adiciones de motores	99.479
Remodelaciones	42.199
	450.365

El detalle de adiciones de 2005 incluye bajo los epígrafes “Adiciones de flota aérea” y “Adiciones de motores” 207.851 y 51.963 miles de euros, respectivamente, correspondientes a la incorporación de cinco aviones A-340-300 que hasta entonces venían siendo utilizados en régimen de arrendamiento operativo. Los arrendadores de estos aviones son cinco sociedades Iberbús (véase Nota 7) en las que la Sociedad dominante posee una participación en capital y ha otorgado un préstamo. La incorporación al inmovilizado es consecuencia del acuerdo alcanzado por el cual Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. se compromete de manera anticipada e irrevocable a ejercer en 2008 o 2010 (según lo estipulado en cada contrato de arrendamiento operativo) las correspondientes opciones de compra previstas en los contratos. El importe de dichas opciones de compra se ha fijado como la suma de la inversión de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en el capital de la respectiva sociedad Iberbús y del nominal del préstamo otorgado a la misma. Los importes por los que los citados aviones han sido incorporados a la flota incluyen además de la opción de compra, las cuotas de arrendamiento a pagar hasta el momento de ejercicio de dicha opción. Los epígrafes “Deudas con entidades de crédito” a corto y largo plazo se han visto incrementados en 259.814 miles de euros como consecuencia de esta transacción (Nota 14).

El fondo de grandes reparaciones de estas aeronaves, 9.722 miles de euros, que se incluía en el capítulo "Provisiones para riesgos y gastos" ha sido reclasificado, de manera que en el balance de situación a 31 de diciembre de 2005 figura en el epígrafe "Inmovilizaciones Materiales-Flota aérea-Amortizaciones y provisiones".

El resto de las adiciones de la flota aérea corresponden a la adquisición de tres aviones A-320, un avión A-319 y un avión A-321 que posteriormente han sido enajenados para proceder a su alquiler en régimen de arrendamiento operativo. Adicionalmente, la Sociedad ha procedido durante el ejercicio 2005 a la venta de dos aviones A-320 y un avión A-340-600 para su posterior arrendamiento operativo. Estas operaciones de venta han generado pérdidas por importe aproximado de 6 millones de euros, registradas en el epígrafe "Pérdidas procedentes del inmovilizado inmaterial, material y cartera de control" de la cuenta de pérdidas y ganancias.

Por último, la Sociedad ha procedido a dar de baja un avión MD-88 cuyo valor neto contable era cero y estaba fuera de uso.

Otras provisiones de flota aérea

Con objeto de reconocer las posibles minusvalías derivadas de las bajas de flota aérea previstas en un futuro próximo, la Sociedad ha dotado las correspondientes provisiones por depreciación para adecuar el valor neto contable de estos aviones a su valor estimado de realización. Las dotaciones registradas y las aplicaciones habidas en el ejercicio 2005 han sido las siguientes:

Miles de euros

	Saldo a 31-12-04	Dotaciones (Nota 19-h)	Aplicaciones	Saldo a 31-12-05
Flota:				
B-747	71.306	-	-	71.306
B-757	8.000	-	-	8.000
MD	-	104.600	(10.107)	94.493
Otras flotas no operativas	4.566	-	(689)	3.877
	83.872	104.600	(10.796)	177.676

En el marco de la política de renovación de la flota, que está siendo llevada a cabo por la compañía, se ha procedido a dotar 104.600 miles de euros para adecuar el valor contable de la flota MD a su valor estimado de realización teniendo en cuenta que la enajenación de estos aviones se llevará a cabo entre los ejercicios 2006 y 2009.

Compromisos y otras garantías sobre flota

La Sociedad viene utilizando tres aviones en régimen de arrendamiento financiero y 7 aviones en régimen de arrendamiento operativo cuyas rentas garantizan junto con los propios aviones el reembolso de una emisión de bonos en el mercado europeo realizada por el arrendador en el ejercicio 2000 de los cuales quedan pendientes de amortizar 217.538 miles de euros.

Asimismo la Sociedad garantiza la utilización, en régimen de alquiler operativo o arrendamiento financiero durante un período de entre 9 y 14 años, de veinte aviones, frente a los suscriptores de una emisión de bonos de los cuales quedan pendientes de amortizar 141.545 miles de dólares y 120.300 miles de euros.

La Sociedad está inmersa en un plan de renovación de su flota estructurado bajo diversos contratos firmados con Airbus Industrie (Airbus) para las familias A-320 y A-340. Los aviones pendientes de entregar a 31 de diciembre de 2005 y el año previsto de incorporación de los mismos según los acuerdos alcanzados se detallan a continuación:

Tipo de avión	2006	2007	2008	Total
A-319	4	8	5	17
A-320	2	6	4	12
A-321	2	1	–	3
A-340-600	3	–	–	3
	11	15	9	35

De acuerdo a los precios básicos establecidos en los contratos, el coste total de los aviones comprometidos en firme pendientes de entrega a 31 de diciembre de 2005 asciende aproximadamente a 1.950 millones de euros, de los que 1.487 millones de euros corresponden a la flota A-320 y 463 millones de euros a la familia A-340.

Adicionalmente la Sociedad tiene opciones en relación con 2 aviones A-340-600 y 49 aviones de la familia A-320.

Flota operativa

A continuación se resume la flota operativa de la Sociedad a 31 de diciembre de 2005:

Tipo de avión	En propiedad	En arrendamiento financiero	En arrendamiento operativo	En Wet lease ^(d)	Total
B-747	– ^(a)	–	–	2	2
B-757	–	–	7	3 ^(b)	10
A-319	–	–	7	–	7
A-320	10	10 ^(c)	40	–	60
A-321	–	4	12	–	16
A-340-300	5	–	13	–	18
A-340-600	–	–	10	–	10
MD-87	19	–	–	–	19
MD-88	12	–	–	–	12
	46	14	89	5	154

^(a) No incluye cinco aviones que se encuentran parados a 31 de diciembre de 2005 a la espera de proceder a su venta o achatarramiento. El valor neto contable de estos aviones, una vez deducidas las provisiones dotadas es cero.

^(b) Incluye 1 avión propiedad de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y dos aviones bajo arrendamiento operativo. Estas tres aeronaves están, a su vez, subarrendadas y arrendadas en régimen de wet lease.

^(c) No incluye dos aviones que se encuentran alquilados a la Compañía Mexicana de Aviación.

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

Flota en arrendamiento operativo y wet lease

En el ejercicio 2005 se ha incorporado en régimen de arrendamiento operativo un avión A-319, seis aviones A-320, cinco A-321 y cinco aviones A-340-600. Asimismo, como consecuencia del vencimiento de los contratos correspondientes, se ha procedido a la devolución de dos aviones B-747, tres aviones B-757, un avión A-320, cinco aviones MD-87 y un avión MD-88.

A continuación se resumen los vencimientos de los contratos de arrendamiento operativo de flota mantenidos por la Sociedad:



Flota	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Nº de aviones
B-757	5	–	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	7
A-319	–	–	2	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	7
A-320	4	6	3	4	5	1	2	5	2	1	–	–	–	7	40
A-321	–	–	–	–	–	–	–	1	–	–	2	2	1	6	12
A-340-300	1 ^(a)	2 ^(b)	1	3	3	–	–	–	2	1	–	–	–	–	13
A-340-600	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	2	3	2	–	10
Total	10	8	8	9	8	1	2	6	4	5	4	5	3	16	89

^(a) La Sociedad está negociando la ampliación del arrendamiento de esta aeronave hasta 2011.

^(b) La Sociedad está negociando la ampliación del arrendamiento de una de estas aeronaves hasta 2012.

El cuadro anterior incluye once aviones A-320 y cuatro aviones A-319 que están siendo arrendados a Internacional Lease Finance Corporation. Como consecuencia de la firma de este contrato la Sociedad ha realizado depósitos en garantía del buen fin de la operación por importe de 11.295 miles de euros que se encuentran registrados en el epígrafe “Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo” del balance de situación a 31 de diciembre de 2005 adjunto (véase Nota 7).

Algunos de los contratos de arrendamiento operativo incluyen la posibilidad de ejercer la opción de compra de las aeronaves durante el período de alquiler y la posibilidad de proceder a la prórroga de los mismos por períodos comprendidos entre uno y seis años.

Los contratos de arrendamiento de aeronaves en régimen de wet lease vencen en 2006 aunque contemplan extensiones de 1 o 2 años para el caso de la flota B-747.

Las rentas devengadas durante 2005 por los contratos de arrendamiento operativo de aeronaves han ascendido a 399.711 miles de euros, que se incluyen en el epígrafe “Otros gastos de explotación” de la cuenta de pérdidas y ganancias (véase Nota 19-g). El importe total aproximado de las cuotas futuras a pagar derivadas de los contratos de arrendamiento operativo de estos aviones, clasificado por años de vencimiento se detalla a continuación:

Millones de euros

Ejercicio	
2006	359
2007	299
2008	285
2009	261
2010 y siguientes	1.365
	2.569^(*)

^(*) Equivalen a 3.030 millones de dólares a tipo de cambio de cierre del ejercicio. La fluctuación de los tipos de cambio sobre estas rentas está parcialmente cubierta con productos derivados (véase Nota 16).

No es voluntad de los Administradores de la Sociedad en el momento de formulación de estas cuentas anuales ejercitar las opciones de compra que existen sobre los elementos de flota que a 31 de diciembre de 2005 están siendo operados en régimen de arrendamiento operativo.

Otro inmovilizado material

Los edificios e instalaciones construidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en aeropuertos nacionales, presentan un valor neto contable a 31 de diciembre de 2005 de 20.468 miles de euros. Las concesiones correspondientes a estos bienes vencen en 2009.

El consumo de repuestos de la flota aérea durante 2005 ha dado lugar a retiros en esta partida del inmovilizado por un valor neto contable de 93.954 miles de euros, que se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias a través del epígrafe “Aprovisionamientos” (véase Nota 19–e).

El movimiento de la cuenta “Inmovilizado en curso” del detalle anterior incluye retiros por importe de 16.994 miles de euros correspondientes a acondicionamiento de interiores de aeronaves operadas en régimen de arrendamiento operativo que han sido recuperados del arrendador.

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

El 31 de diciembre de 1996, la Sociedad actualizó su inmovilizado material al amparo del Real Decreto–Ley 7/1996, de 7 de junio, con pago de un gravamen único del 3%. Los elementos actualizados presentan un valor neto contable de 12.933 miles de euros a 31 de diciembre de 2005 y los efectos sobre las amortizaciones son de 461 y 435 miles de euros en 2005 y 2006, respectivamente.

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

Elementos totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2005, el coste de los bienes totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado material asciende a 344.458 miles de euros, según el siguiente detalle:

	Miles de euros
Construcciones	59.913
Maquinaria, instalaciones y utillaje	188.507
Mobiliario y enseres	8.577
Equipos para proceso de información	44.547
Simuladores de vuelo	8.549
Elementos de transporte y otro inmovilizado	9.159
Flota aérea	25.206
Total	344.458

Cobertura de seguros

La Sociedad mantiene suscritas diferentes pólizas de seguro sobre los elementos del inmovilizado material e inmaterial, que cubren suficientemente el valor neto contable de los mismos a 31 de diciembre de 2005. Asimismo, la Sociedad mantiene suscritas diferentes pólizas de seguro sobre la flota aérea arrendada a terceros, de acuerdo con las condiciones establecidas en los respectivos contratos de arrendamiento.

7. INMOVILIZACIONES FINANCIERAS

Participaciones en empresas del Grupo y asociadas

Los movimientos habidos durante el ejercicio 2005 en el epígrafe “Participaciones en empresas del Grupo y asociadas”, así como en su correspondiente provisión, han sido los siguientes:



Miles de euros

Empresas del Grupo y asociadas	Coste	Provisión
Saldo a 31-12-04	134.187	(111.059)
Adiciones o dotaciones	446	–
Salidas o recuperaciones	(10.099)	73
Traspasos	(19.246)	18.866
Saldo a 31-12-05	105.288	(92.120)

Durante el ejercicio 2005 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha procedido a la venta de su participación en Amadeus Group habiendo recibido en contraprestación un 11,68% de participación en la sociedad adquiriente (Wam Acquisition, S.A.) y 734.605 miles de euros en efectivo. El beneficio generado en esta operación por importe de 733.334 miles de euros se presenta en el epígrafe “Beneficios en enajenación de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control” de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2005 adjunta (véase Nota 19–c).

Como consecuencia de esta operación, Opodo, Ltd ha dejado de ser empresa asociada procediéndose al traspaso del coste y la provisión correspondientes a esta participación del epígrafe “Participaciones en empresas del Grupo y Asociadas” al de “Cartera de valores a largo plazo”.

Con fecha efecto 1 de enero de 2005, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. procedió a la venta de su participación en Sistemas Automatizados de Viaje, S.A. por un importe de 86.887 miles de euros. Los beneficios generados en esta operación (86.689 miles de euros–Nota 19–c) se presentan en el epígrafe “Beneficios en enajenación de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control” de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2005 adjunta.

La información relacionada con las empresas del Grupo y asociadas más representativas a 31 de diciembre de 2005 es la siguiente:

Miles de euros

Razón Social	Participación	Beneficios						
		/Pérdidas						Dividendos
Dirección	directa e							percibidos
Objeto Social	indirecta	Coste	Provisión	Capital	Reservas	Totales	Extraord.	
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.:	75,00	670	–	192	2.967	866	(115)	308
Centro de Carga Aérea								
Parcela 2 p.5 nave 6; Madrid								
Transporte de mercancías								
Cargosur, S.A.^(a):	100,00	8.685	(3.565)	6.058	(973)	35	–	–
Velázquez, 130; Madrid								
Transporte aéreo de mercancías								
Iber–America Aerospace, LLC:	49,00	577	(7)	1.178	(189) ^(b)	174	–	104
Miami, Florida. Compra–venta de								
piezas y motores de aeronaves								
Serpista, S.A.:	39,00	456	–	1.170	2.074	270	–	–
Velázquez, 130. Madrid								
Mantenimiento de equipos aeroportuarios								
Sociedad Conjunta para la Emisión y								
Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.:								
(IBERIA–CARDS)	43,50	4.484	–	6.000	5.135	897	–	–
Velázquez, 94; Madrid								
Emisión y gestión de medios de pago								

^(a) La información financiera relacionada hace referencia a sus cuentas anuales individuales, puesto que esta sociedad, que participa a 31 de diciembre de 2005 en Campos Velázquez, S.A. y Viva, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A., no presenta cuentas anuales consolidadas por estar dispensada al consolidar las tres sociedades en Grupo Iberia.

^(b) Incluye las diferencias de cambio derivadas de la conversión del patrimonio de esta sociedad a euros.

El saldo del epígrafe “Participaciones en empresas del Grupo y Asociadas” incluye el coste de la participación en Venezolana Internacional de Aviación, S.A., 88.446 miles de euros, que está totalmente provisionado, al igual que los préstamos concedidos en su día a esta participada (25.623 miles de euros) y que se incluyen en el epígrafe “Créditos a empresas del Grupo y Asociadas”, dado que la citada sociedad está en proceso de liquidación.

Cartera de valores a largo plazo

Los movimientos registrados en este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2005 adjunto, junto con los de sus correspondientes provisiones se detallan a continuación:

Miles de euros

	Participación a 31-12-05	Saldo a 31-12-04	Adiciones	Retiros	Traspasos	Saldo a 31-12-05
Títulos de renta fija:						
Iberbond PLC 1999		31.980	–	–	(1.170)	30.810
Deuda Pública		244	–	–	–	244
Títulos de renta variable:						
Interinvest, S.A.	0,1438	30.244	–	–	–	30.244
Sociedades Iberbus	^(a)	24.930	–	–	–	24.930
Opodo, Ltd.	2,38	–	–	–	19.246	19.246
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,90	8.853	–	–	–	8.853
Wam Acquisition, S.A.	11,68	–	8.638	–	–	8.638
Otros	–	6.404	–	–	–	6.404
Total coste		102.655	8.638	–	18.076	129.369
Provisiones		(35.469)	(248)	299	(18.866)	(54.284)

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

Títulos de renta fija

Los bonos emitidos por Iberbond PLC y suscritos por la Sociedad financian parcialmente la adquisición por terceros de seis aviones A-320 que están operados en régimen de arrendamiento financiero por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y devengan un tipo de interés del 5,90% anual que se liquida semestralmente. El principal se amortiza anualmente a razón de un 3% del principal, hasta el último vencimiento, el 1 de marzo de 2007, en que se amortizará el 76% restante.

Títulos de renta variable

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

La información relacionada con las sociedades Iberbus, sociedades propietarias de diversos aviones A-340-300 operados por la Sociedad (véase Nota 6) a 31 de diciembre de 2005, obtenida de sus estados financieros provisionales, es la siguiente:



Miles de euros

Empresas del Grupo y asociadas	Dirección	Participación directa	Coste	Capital	Reservas	Beneficios
						(Pérdidas) ordinarios
Iberbus Concha, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.029	5.812	(5.132)	58
Iberbus Rosalía, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.056	5.768	(4.166)	47
Iberbus Chacel, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.283	6.389	(5.822)	281
Iberbus Arenal, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.362	6.536	(11.242)	(403)
Iberbus Teresa, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.504	5.909	(3.152)	606
Iberbus Emilia, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.497	5.935	(3.308)	623
Iberbus Agustina, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.587	5.938	(4.382)	412
Iberbus Beatriz, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.556	5.957	(4.482)	665
Iberbus Juana Inés, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	45,45	1.896	3.553	(5.635)	(439)
Iberbus María de Molina, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	45,45	1.983	3.737	(6.200)	(445)
Iberbus María Pita, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	45,45	2.177	3.933	(6.102)	(446)
24.930						

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

Otros créditos

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

Miles de euros

	Saldo a 31-12-04	Altas	Diferencias de cambio	Bajas/ Trasposos	Saldo a 31-12-05
Créditos a sociedades Iberbus	145.400	–	22.479	–	167.879
Créditos a Aerolíneas Argentinas, S.A.	36.810	–	(284)	(861)	35.665
Préstamos a Wam Acquisition, S.A.	–	40.388	–	–	40.388
Créditos a Iberlease 2004 Ltd.	–	41.999	3.366	–	45.365
Otros créditos	16.355	60	–	(1.873)	14.542
Total coste	198.565	82.447	25.561	(2.734)	303.839
Provisiones	(44.568)	–	–	1.145	(43.423)

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

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

Miles de euros

Vencimiento en	
2006 ^(a)	9.363
2007 ^(b)	20.219
2008	70.244
2009	33.954
2010	34.099
Total	167.879

^(a) La Sociedad mantiene este importe clasificado a el largo plazo al estar en curso un proceso de renegociación para ampliar el vencimiento del crédito hasta 2011.

^(b) La Sociedad está negociando la ampliación del vencimiento de un importe de 9.850 miles de euros hasta 2012.

El saldo mantenido con Aerolíneas Argentinas, S.A. por importe de 35.665 miles de euros corresponde a la subrogación en un préstamo con garantía hipotecaria sobre dos aviones B-747 otorgado por Banesto, S.A., por un importe de 43 millones de dólares USA y cuya devolución estaba garantizada por la Sociedad. Adicionalmente, la Sociedad tiene otorgadas garantías a Aerolíneas Argentinas, S.A. por importe de 6 millones de dólares. La totalidad de los riesgos mantenidos con esta compañía están provisionados.

Durante 2005, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha concedido un préstamo subordinado a Wam Acquisition, S.A. por importe de 37.758 miles de euros, cuyas características principales son las siguientes:

- vencimiento a quince años de una sola vez (aunque vencerá anticipadamente si la participación conjunta de las compañías aéreas y Amadelux en Wam Acquisition, S.A. desciende por debajo del 25% de los derechos de voto y en el caso de liquidación o salida a bolsa de Wam Acquisition, así como en caso de amortización anticipada voluntaria previo aviso);
- está subordinado a la financiación bancaria y los préstamos subordinados preferentes de Wam Acquisition, S.A.;
- no está garantizado;
- devenga intereses del 13,75% anual, los cuales se capitalizan anualmente y son pagaderos en el mismo momento en que venza el principal.

El importe registrado en esta cuenta, 40.388 miles de euros, incluye tanto el principal pendiente de vencimiento como los intereses devengados a 31 de diciembre de 2005.

Iberlease 2004, sociedad arrendadora de cuatro aviones adquiridos por la Sociedad en régimen de arrendamiento financiero, es a su vez la beneficiaria de cuatro préstamos otorgados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a un plazo idéntico al establecido en los contratos de arrendamiento financiero (9 años) por un principal total de 45.365 miles de euros y a tipos de interés comprendidos entre el 6% y el 6,5% anual pagaderos trimestralmente.

Depósitos y fianzas a largo plazo

En el ejercicio 2005 el movimiento de las partidas que componen este epígrafe del balance de situación es el siguiente:



Miles de euros

Concepto	Saldo a 31-12-04	Adiciones	Retiros	Trasposos	Diferencias de cambio	Saldo a 31-12-05
Depósitos por adquisición de flota (Nota 6)	235.929	261.444	(146.814)	(30.212)	31.313	351.660
Depósito Obligaciones Convertibles (Nota 15)	18.354	–	–	(9.201)	–	9.153
Diferencias de cambio por operaciones de cobertura	17.653	25.834	(7.235)	6.491	(62.064)	(19.321)
Depósitos y fianzas operación de aviones en dry y wet lease (Nota 6)	12.375	105	(307)	(3.391)	1.887	10.669
Depósitos y fianzas operación aviones ILFC (Nota 6)	9.911	383	(522)	–	1.523	11.295
Otros	3.948	90	(360)	–	272	3.950
	298.170	287.856	(155.238)	(36.313)	(27.069)	367.406

Las cantidades incluidas en “Depósitos por adquisición de flota” corresponden a los importes entregados a cuenta de la adquisición de aviones y de motores que son susceptibles de reembolso, según el siguiente detalle:

Miles de euros

	En firme	En opción
A-319	117.469	
A-320	74.177	4.154 ^(a)
A-321	49.064	
A-340	92.612	1.695
Motores	12.489	–
	345.811	5.849

^(a) Depósitos entregados para toda la familia A-320

^(b) De acuerdo con las entradas previstas de flota la Sociedad estima que se aplicarán depósitos por importe de 200 millones de euros en 2006.

8. ACCIONES PROPIAS

El movimiento del ejercicio en el epígrafe “Acciones propias” del balance de situación a 31 de diciembre de 2005 adjunto es el siguiente:

Miles de euros

Saldo a 31 de diciembre de 2004	31.961
Altas	12.592
Bajas	(16.181)
Provisiones para acciones propias	(4.676)
Saldo a 31 de diciembre de 2005	23.696

Las acciones propias en poder de la Sociedad a 31 de diciembre de 2005 representan el 1,48% del capital social y totalizan 13.924.050 acciones, con un valor nominal global de 10.860.759 euros y un precio medio de adquisición de 2,0376 euros por acción. Al cierre del ejercicio, la Sociedad ha registrado contra la cuenta de reservas voluntarias una provisión por importe de 4.676 miles de euros para ajustar el coste de adquisición de las mismas a su valor teórico contable. El saldo de la cuenta "Reserva para acciones propias" a 31 de diciembre de 2005 cubre en su totalidad el valor neto contable de aquéllas por importe de 23.696 miles de euros.

La venta de acciones propias durante 2005, único concepto incluido en el capítulo de bajas del cuadro anterior, ha originado beneficios por importe de 4.056 miles de euros, que han sido registrados en el epígrafe "Beneficios en operaciones con acciones propias" de la cuenta de pérdidas y ganancias.

9. EXISTENCIAS

El detalle de este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2005 es el siguiente:

	Miles de euros
Materias primas y otros aprovisionamientos	118.837
Existencias comerciales	702
Productos en curso y semiterminados	6.139
Anticipos a proveedores	8.069
Provisiones	(19.087)
Total	114.660

Las materias primas y otros aprovisionamientos incluyen fundamentalmente combustible y repuestos de flota. Las provisiones dotadas corresponden fundamentalmente a repuestos de flota.

10. DEUDORES

La composición del epígrafe "Deudores" del balance de situación a 31 de diciembre de 2005 adjunto es la siguiente:

	Miles de euros
Agencias de pasaje y carga	193.723
Otros clientes por venta y prestación de servicios	113.902
Hacienda Pública deudora (Nota 18)	172.163
Organismos públicos	39.572
Deudores varios	62.503
Compañías aéreas	41.161
Clientes en delegaciones	25.183
Tarjetas de crédito	16.943
Deudores de dudoso cobro	21.338
Provisiones	(24.917)
Total	661.571

11. INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES

El desglose de este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2005 adjunto es el siguiente:

	Miles de euros
Activos financieros a corto plazo	1.880.371
Intereses a cobrar no vencidos	17.173
Depósitos indisponibles por obligaciones convertibles (Nota 15)	9.211
Bonos Iberbond (Nota 7)	1.170
Otros depósitos y fianzas a corto plazo	11.411
Otras inversiones financieras temporales	4.513
	1.923.849

La rentabilidad media de las cantidades colocadas en activos financieros a corto plazo, fundamentalmente en Depósitos, Eurodepósitos y Pagarés se ha situado, durante el ejercicio 2005, en el 2,27%.

12. FONDOS PROPIOS

El movimiento habido en los fondos propios de la Sociedad en el ejercicio 2005 ha sido el siguiente:

	Miles de euros								
Concepto	Capital suscrito	Prima de emisión	Reserva legal	Reservas voluntarias	Reservas acciones propias	Otras reservas	Benef. del ejercicio	Divid. a cuenta	Dividendos
Saldo a									
31 de diciembre de 2004	731.225	106.501	86.247	272.416	31.961	1.404	185.096	–	–
Distribución del resultado de 2004	–	–	18.510	120.330	–	–	(185.096)	–	46.256
Ampliaciones de capital	4.441	4.784	–	–	–	–	–	–	–
Acciones propias	–	–	–	3.589	(8.265)	–	–	–	–
Resultado del ejercicio 2005	–	–	–	–	–	–	512.997	(281.026)	–
Saldo a									
31 de diciembre de 2005	735.666	111.285	104.757	396.335	23.696	1.404	512.997	(281.026)	–

En cualquier evaluación del patrimonio de la Sociedad a 31 de diciembre de 2005, el valor de las acciones propias debería deducirse de la cifra de fondos propios mostrada en el balance de situación adjunto.

Capital social

Durante 2005 la Sociedad ha ampliado su capital social en 4.441 miles de euros mediante la emisión de 5.694.471 acciones ordinarias de 0,78 euros de valor nominal cada una, con una prima de emisión de 0,84 euros por acción. Dicha ampliación fue realizada para atender la conversión en acciones de un número igual de obligaciones convertibles emitidas para hacer frente al plan de opciones sobre acciones aprobado por la Junta General de Accionistas en 2002 y dirigido a determinados Administradores Ejecutivos, Directivos y otro personal.



A 31 de diciembre de 2005 el número de opciones suscritas que están pendientes de ejercicio asciende a 11.300.929. Dichas opciones podrán ser canjeadas por acciones a un precio de 1,62 euros por acción en las siguientes fechas: 10 de marzo de 2006, 10 de septiembre de 2006, 10 de marzo de 2007, 10 de septiembre de 2007, 25 de abril de 2008.

A 31 de diciembre de 2005, el capital social estaba compuesto por 943.161.939 acciones de 0,78 euros de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas representadas mediante anotaciones en cuenta.

A 31 de diciembre de 2005, los accionistas de la Sociedad eran los siguientes:

	Número de acciones	Porcentaje
British Airways & American Airlines Holdings B.V.	94.309.090	10,00
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	91.290.716	9,68
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	69.219.377	7,34
Compañía de Distribución Integral Logista, S.A.	61.164.780	6,49
Sociedad Estatal de Participaciones Industriales	49.212.526	5,22
El Corte Inglés, S.A.	27.387.215	2,90
Otros, incluido personal	550.578.235	58,37
Total	943.161.939	100,00

Prima de emisión

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

Reserva legal

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

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

Dividendo a cuenta entregado en el ejercicio

Con fecha 28 de julio de 2005, el Consejo de Administración de la Sociedad aprobó la distribución de un dividendo a cuenta de los resultados del ejercicio de 0,302 euros por acción (281.026 miles de euros en total). El estado contable formulado por el Consejo de Administración de acuerdo con lo previsto por la Ley de Sociedades Anónimas, poniendo de manifiesto la existencia de liquidez suficiente para hacer frente a esta distribución, fue el siguiente:

Millones de euros

Disponible inicial a 30 de junio de 2005:	
Inversiones financieras temporales	1.749
Tesorería	10
	1.759
Aumentos de tesorería:	
Por operaciones corrientes	2.378
Por operaciones financieras	359
Por venta participación Amadeus (neto de impuestos)	612
Disminuciones de tesorería:	
Por operaciones corrientes	2.230
Por operaciones financieras	572
Disponible final a 31 de diciembre de 2005	2.306

13. PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS

El movimiento registrado en el ejercicio 2005 en este epígrafe del balance de situación adjunto ha sido el siguiente:

Miles de euros

	Saldo a 31-12-04	Adiciones o dotaciones	Aplica- ciones	Traspasos	Recupe- raciones	Saldo a 31-12-05
Provisiones para obligaciones con el personal (Nota 4-h)	546.797	71.592	(22.002)	(23.166)	–	573.221
Provisión para grandes reparaciones (Nota 4-b)	76.192	19.536	(19.721)	(9.722)	(5.300)	60.985
Provisión para responsabilidades (Nota 4-j)	617.755	300.463	(160.136)	23.166	(5.198)	776.050
	1.240.744	391.591	(201.859)	(9.722)	(10.498)	1.410.256

Las adiciones al epígrafe “Provisiones para obligaciones con el personal” incluyen la dotación anual del coste normal así como la correspondiente a los rendimientos financieros de la provisión ya constituida, y se recogen en la cuenta de pérdidas y ganancias en los epígrafes “Gastos de personal” por importe de 52.454 miles de euros y “Gastos financieros y asimilados” por importe de 19.138 miles de euros.

El saldo a 31 de diciembre de 2005 del epígrafe “Provisión para responsabilidades” incluye 608.100 miles de euros para cubrir los pasivos derivados del Expediente de Regulación de Empleo (Nota 4-j). De este importe, 328.100 miles de euros corresponden al importe estimado de acuerdo con los estudios actuariales realizados por expertos independientes de los pagos futuros para atender los compromisos asumidos con el personal jubilado anticipadamente de acuerdo con las condiciones previstas en el plan de rejuvenecimiento de plantilla puesto en marcha en 2000 (565 personas a 31 de diciembre de 2005) y en el expediente de regulación de empleo voluntario aprobado en 2001 y prorrogado hasta 2007 (2.751 empleados a 31 de diciembre de 2005). Durante 2005 se han acogido al Expediente de Regulación de Empleo 196 empleados y las dotaciones a la provisión por responsabilidades por este concepto han ascendido a 8.875 miles de euros (Nota 19-h).

Asimismo, el pasivo registrado incluye las dotaciones efectuadas en 2005 para cubrir los pasivos estimados correspondientes a las personas que se acogerán al Expediente en 2006 y 2007. Esta dotación ha ascendido a 280.000 miles de euros (véase Nota 19-h).

El importe restante de las dotaciones a la provisión para responsabilidades del ejercicio 2005, que también se han registrado con cargo al epígrafe “Gastos extraordinarios” de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta (véase Nota 19-h), corresponde al importe previsto para hacer frente a otras responsabilidades probables de diversa naturaleza.

Por su parte, las aplicaciones corresponden, fundamentalmente y entre otros conceptos, a pagos derivados de los planes de bajas de personal descritos anteriormente y otros pagos relacionados con compensaciones de mantenimiento de aeronaves en arrendamiento operativo como consecuencia de su devolución; y las recuperaciones se deben, fundamentalmente, a determinados litigios resueltos finalmente a favor de la Sociedad.

14. DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO

La composición de las deudas con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2005, correspondientes a préstamos, líneas de crédito y operaciones de arrendamiento financiero (véase Nota 5), clasificadas de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

Miles de euros

Deudas con vencimiento en							Años
Deuda	Divisa	2006	2007	2008	2009	2010	siguientes
En euros:							
Principal		73.975	147.855	32.761	41.329	7.754	76.801
Intereses		15.144	13.931	5.827	3.868	2.734	7.193
En divisa:							
Principal	Dólar USA	31.182	33.380	146.486	19.622	69.956	121.009
Intereses	Dólar USA	7.282	6.885	6.462	6.015	5.543	27.296
		127.583	202.051	191.536	70.834	85.987	232.299

A 31 de diciembre de 2005 la Sociedad tiene contratadas líneas de crédito con un límite de 284.000 miles de euros, de los que están disponibles 233.295 miles de euros.

Durante 2005, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 4,40% para los préstamos en euros y del 5,24% para los préstamos en moneda extranjera, estando varios de ellos referenciados al EURIBOR o LIBOR, respectivamente.

15. EMISIÓN DE OBLIGACIONES CONVERTIBLES

La Sociedad, de acuerdo con lo indicado en la Nota 12, procedió en el ejercicio 2003 a la emisión de obligaciones convertibles en acciones, en la proporción de una por una, de 1,62 euros de valor nominal cada una.

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

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

16. GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS

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

Riesgo tipo de cambio

Coberturas de posiciones de balance a 31 de diciembre de 2005

Subyacente	Divisa	Importe (MM Divisa)	Tipo de cobertura	Nominal (MM Divisa)
Préstamo a Sociedades IBERBUS	USD	198	Cross Currency Swaps	90
Anticipos Flota y Motores	USD	415	Cross Currency Swaps	(158)
Fianzas	USD	30	Fx forward	(337)
Equitys A-320	USD	(37)		
Deuda 4 A-320/321	USD	(100)		
Deuda 5 A-340	USD	(307)		
Total		199		(405)

Esta posición se equilibra en los primeros días del mes de enero de 2006 con el vencimiento del Fx Forward de 337 millones de dólares de nominal.

Coberturas de flujos a 31 de diciembre de 2005

Subyacente	Divisa	Importe (MM Divisa)	Tipo de cobertura	2006	2007	2008	2009	2010
Gastos en divisa	USD	(1.347)	Cross Currency Swaps	239	224	179	154	46
			Opciones:					
			USD "Four Ways"	406	193	43	–	–
			Fx Forwards	121	55	–	–	–
Ingresos en divisa	GBP	95	Fx Forwards	(22)	–	–	–	–
	CHF	104	Fx Forwards	(7)	–	–	–	–
Entrada Flota	USD		Opciones:					
		(300)	USD "Túneles"	109	–	–	–	–
			Fx Forwards	78	102	–	–	–

Los Fx Forwards de compra de USD están contratados a un tipo de cambio medio de 1,2356 USD/EUR; los de venta de GBP, a un tipo medio de 0,6812 GBP/EUR; y los de venta de CHF, a un tipo de medio de 1,5458 CHF/EUR.

Los precios medios de las estructuras flexibles de opciones (four ways) de gastos en divisas son los siguientes: USD PUT vendida 1,2657 USD/EUR, USD PUT compradas 1,5114 USD/EUR, USD CALL vendidas 1,1440 USD/EUR y USD CALL compradas 1,2200 USD/EUR. Asimismo, los precios medios de las estructuras flexibles de opciones (túneles) de cobertura de entrada de flota son los siguientes: USD CALL comprado 1,2155 USD/EUR y USD PUT vendido 1,2866 USD/EUR.

El valor de mercado a 31 de diciembre de 2005 de los derivados de tipo de cambio es positivo y asciende a 19,2 millones de euros.

Riesgo de tipo de interés

Coberturas posiciones de balance a 31 de diciembre de 2005

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

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

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

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

Coberturas de flujos a 31 de diciembre de 2005

Importe (M Divisa) ^(*)			Nominal a	Nominal a	Nominal a	Nominal a	Nominal a
Instrumento	IBERIA	IBERIA	31-12-05	31-12-06	31-12-07	31-12-08	31-12-09
Cross Currency Swaps:							
De flotante a fijo	Recibe USD	Paga EUR	582.233	537.998	317.069	201.244	–
De flotante a flotante	Recibe USD	Paga EUR	942.307	793.357	625.885	426.782	231.850
De flotante a flotante	Recibe EUR	Paga USD	825.267	677.252	509.349	307.802	164.016
De fijo a fijo	Recibe USD	Paga EUR	453.154	421.738	268.343	241.036	113.981

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

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

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



Los tipos de interés fijos medios de las coberturas de tipo de interés son: EUR 4,13%, USD 3,74%.

El valor de mercado de todos los derivados de tipo de interés (IRS y CCS) es positivo y asciende a 9,7 millones de euros.

Por otro lado, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene concertadas operaciones de intercambio de tipo de interés realizadas en el marco interno de las estructuras de Leasing Operativo Japonés (JOL) por un importe notional de 706 millones de USD a 31 de diciembre de 2005.

Riesgo de combustible

Subyacente	Commodity	Volumen (Tm)	Cobertura	Nominal (Tm)
Consumo de combustible de aviación	JET Kero CIF-NWE	2 millones aprox	Swaps y combinación de opciones	1.180.000

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha mantenido hasta la fecha la política de cubrir directamente el precio del queroseno y emplea para ello swaps y estructuras con opciones.

Las coberturas vivas a 31 de diciembre de 2005 permiten a la Sociedad proteger parcialmente el precio del combustible en una banda de precios entre 50 y 60 \$/bbl equivalente para el 50% del volumen de consumo de queroseno previsto para todo el año 2006. Para el primer trimestre de 2006, el precio del combustible se ha asegurado un 30% adicional a 54\$/bbl equivalente.

El valor de mercado de los derivados asciende a 4,4 millones de euros a 31 de diciembre de 2005.

17. SALDOS Y TRANSACCIONES CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS

La composición de los saldos deudores y acreedores con empresas del Grupo Iberia y asociadas a 31 de diciembre de 2005 así como las principales transacciones realizadas durante el ejercicio con dichas sociedades se detallan en el cuadro adjunto:

Miles de euros

Sociedad	Saldos deudores	Saldos acreedores	Ingresos			
	a corto plazo	a corto plazo	Servicios prestados	financieros y dividendos	Servicios recibidos	Gastos financieros
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	–	2.846	–	–	–	54
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	7.991	243	19.263	308	994	–
IBERIA Tecnología, S.A.	–	1.082	2	–	–	–
IBERIA México	110	1.863	2	–	–	–
Cargosur, S.A.	–	2.509	–	–	–	53
Binter Finance, B.V.	9.374	–	–	–	272	–
Venezolana Internacional de Aviación, S.A. ^(a)	–	2.473	–	–	–	–
Iberamérica Aerospace LLC	3.434	126	886	104	1.041	–
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	14	3.766	170	339	32.027	–
Handling Guinea Ecuatorial, S.A.	251	66	207	–	275	–
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	102	312	185	–	5.083	–
Otros	–	416	–	–	–	9
	21.276	15.702	20.715	751	39.692	116

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

Los servicios prestados a Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. corresponden a transporte de carga. Los servicios recibidos de Multiservicios Aeroportuarios, S.A. corresponden fundamentalmente a los de limpieza interna y externa de aviones. Asimismo, los recibidos de Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A. corresponden a los de transporte terrestre de mercancías.

18. SITUACIÓN FISCAL

Los epígrafes “Deudores” y “Otras deudas no comerciales” del balance de situación a 31 de diciembre de 2005 adjunto, incluyen los saldos deudores y acreedores, respectivamente, con Administraciones Públicas y cuya composición es la siguiente:

	Miles de euros
Saldos deudores (Nota 10):	
Impuesto anticipado	44.000
Haciendas Públicas extranjeras deudoras	4.848
Por el Impuesto sobre el Valor Añadido	2.255
Por retenciones y pagos a cuenta	121.060
	172.163
Saldos acreedores:	
Retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	30.769
Por tasas de salida y seguridad de Aeropuertos	26.022
Haciendas Públicas extranjeras acreedoras	27.219
Seguridad Social acreedora	23.901
Otros saldos acreedores	67
	107.978

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

Desde el 1 de enero de 2002 la Sociedad tributa bajo el régimen de consolidación fiscal recogido en el Capítulo VII del Título VII del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D. Legislativo 4/2004 de 5 de marzo), integrado en el grupo fiscal 148/02 del que es Sociedad dominante.

La conciliación del resultado contable del ejercicio 2005 con la base imponible del Impuesto de Sociedades es como sigue:

	Miles de euros		
	Aumento	Disminución	Importe
Beneficio contable del ejercicio (antes de impuestos)			514.207
Diferencias permanentes	1.613	(158)	1.455
Diferencias temporales:			
Con origen en el ejercicio	396.140 ^(a)	–	396.140
Con origen en ejercicios anteriores	268	(143.546) ^(b)	(143.278)
Base imponible (resultado fiscal)	–	–	768.524

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

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

El importe registrado en el epígrafe “Impuesto sobre Sociedades” de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2005 adjunta corresponde a:

Miles de euros

Pérdida/ (Beneficios)	
Aplicación del tipo impositivo del 35% a los beneficios contables ajustados por las diferencias permanentes	180.482
Más/(Menos)–	
Deducciones en la cuota	(196.428)
Regularización Impuesto sobre Sociedades 2004	(3.431)
Otros	20.587
Impuesto sobre Sociedades	1.210

El epígrafe “Otros” incluye, fundamentalmente, la regularización de los impuestos anticipados cuyo período de recuperación estimado excede los 10 años de acuerdo con las normas contables españolas.

Los créditos y débitos impositivos se han registrado, en función de su fecha de recuperación, en los epígrafes “Deudores”, “Deudores a largo plazo” y “Otras deudas” del balance de situación a 31 de diciembre de 2005 adjunto y ofrecen el siguiente detalle:

Miles de euros

	A corto plazo	Deudores a largo plazo	Otras deudas a largo plazo	Total
Diferencias temporales originadas en el ejercicio	–	118.941	118.941	–
Diferencias temporales pendientes de aplicar originadas en ejercicios anteriores	44.000	206.739	250.739	2.763
Total	44.000	325.680^(*)	369.680	2.763

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

El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a largo plazo a 31 de diciembre de 2005 es el siguiente:

Miles de euros

Año de recuperación	
2007	48.000
2008	48.000
2009 y siguientes	229.680
	325.680

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

La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar las inversiones y las aportaciones a mutualidades. La Sociedad se ha acogido a determinados beneficios fiscales por dichos conceptos, teniendo previsto aplicar deducciones por importe de 3.400 miles de euros en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2005. Asimismo, la

Sociedad ha previsto aplicar en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2005 deducciones por doble imposición interna e internacional por importe de 64.318 miles de euros. Por último, durante el ejercicio 2005 la Sociedad ha reinvertido 824.576 miles de euros correspondientes al importe obtenido en la venta de activos generando una deducción de 128.710 miles de euros. En los últimos ejercicios los importes reinvertidos y las deducciones correspondientes son los siguientes:

Miles de euros

	Reinversión	Deducción
2001	13.818	1.224
2002	72.794	4.423
2003	31.516	4.822
2004	124.869	16.980
2005	824.576	128.710

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

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

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

Los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que de la resolución de los distintos recursos antes mencionados se deriven pasivos adicionales a los registrados en la cuenta "Provisión para responsabilidades".

Asimismo, en relación con los ejercicios sujetos a una eventual inspección, 2001 a 2005 para el Impuesto sobre Sociedades y 2002 a 2005 para el resto de impuestos aplicables a la Sociedad, los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que se materialicen pasivos adicionales a los contabilizados que pudieran tener un impacto significativo en las cuentas anuales.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 93 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D. Legislativo 4/2004 de 5 de marzo), se hace constar que la información relativa a la fusión de la Sociedad con Aviación y Comercio, S.A. se incluyó en la Nota 19 de la Memoria correspondiente al ejercicio 2000. Asimismo, en 2004 se realizó una aportación no dineraria a Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L., respecto de la cual, y conforme al artículo 84 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, se ha renunciado a parte de los beneficios fiscales. La información relativa a esta transacción se incluyó en la Nota 18 de la Memoria correspondiente al ejercicio 2004.

19. INGRESOS Y GASTOS

a) Importe neto de la cifra de negocios

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a la actividad de la Sociedad en el ejercicio 2005 es como sigue:

Miles de euros

Por actividades 2005	
Ingresos de pasaje ^(a)	3.883.871
Ingresos de carga	277.826
Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuerto)	322.088
Asistencia técnica a compañías aéreas	155.723
Otros ingresos	90.442
	4.729.950

^(a) Incluye otros ingresos (recuperación de billetes pendientes de utilización, acuerdos comerciales, etc.) por importe de 273.871 miles de euros en 2005.

La Sociedad es el primer operador en territorio nacional de servicios de handling en virtud de la adjudicación del contrato a través de concurso público convocado en su día por Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea. El vencimiento de dicha concesión tuvo lugar en marzo de 2003, habiéndose prorrogado de forma tácita en años sucesivos y estando pendiente la nueva adjudicación por parte de Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea.

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

Millones de euros

Red 2005	
Doméstico	1.238
Medio radio	1.120
Largo radio	1.252
	3.610

b) Otros ingresos de explotación

El desglose por conceptos de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2005 adjunta es como sigue:

Miles de euros

Conceptos 2005	
Ingresos por comisiones	79.670
Ingresos por cánones	8.646
Ingresos por alquileres	15.809
Otros ingresos diversos	69.778
	173.903

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

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

La composición del saldo del epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado y cartera de control" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2005 adjunta, es la siguiente:

Miles de euros

Enajenación de Amadeus Group (Nota 7)	733.334
Enajenación de Sistemas Automatizados de Viaje, S.A. (Nota 7)	86.689
Enajenación de flota	5.336
Otros	2.025
	827.384



d) Ingresos extraordinarios

La composición del saldo del epígrafe “Ingresos extraordinarios” de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2005 adjunta es la siguiente:

	Miles de euros
Recuperación de provisiones para responsabilidades (Nota 13)	4.963
Recuperación de Provisión para Grandes Reparaciones (Nota 13)	5.300
Otros ingresos extraordinarios	4.750
	15.013

e) Aprovisionamientos

El epígrafe “Aprovisionamientos” de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2005 adjunta presenta la siguiente composición:

	Miles de euros
Combustible de aviones	863.085
Repuestos para la flota aérea	154.374
Material de mayordomía	23.241
Otros aprovisionamientos	19.696
	1.060.396

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

El gasto por combustible en el ejercicio 2005 ha ascendido a 1.019.033 miles de euros. Las operaciones de futuro (tanto de precio como de tipo de cambio) relacionadas han disminuido este gasto en 155.948 miles de euros.

f) Plantilla y gastos de personal

La composición del saldo del epígrafe “Gastos de personal” de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2005 adjunta, es la siguiente:

	Miles de euros
Sueldos, salarios y asimilados	1.084.062
Cargas sociales	350.101
	1.434.163

El número de empleados, medido en términos de plantilla media, por categoría profesional durante el ejercicio 2005, ha sido el siguiente:



Número de empleados 2005	
Tierra:	
Grupo Superior de Gestores y Técnicos	1.217
Cuerpo General Administrativo	6.462
Otros	10.218
	17.897
Vuelo:	
Pilotos	1.887
Oficiales técnicos de vuelo	16
Tripulantes de cabina de pasajeros	4.360
	6.263
	24.160

g) Otros gastos de explotación

La composición de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2005 adjunta es la siguiente:

	Miles de euros
Gastos comerciales	264.999
Alquiler flota aérea (Nota 6):	
Dry lease ^(a)	372.958
Wet lease ^(a)	42.477
Carga	14.797
Otros	4.993
Servicios de tráfico aéreo	367.881
Gastos de escala	41.711
Gastos de incidencias	20.593
Tasas de navegación	276.441
Mantenimiento de flota aérea ^(b)	142.621
Otro mantenimiento	38.266
Gastos sistema de reservas	139.747
Servicios a bordo	63.178
Otros alquileres	75.625
Otros ^(c)	275.881
	2.142.168

^(a) El gasto por alquiler de la flota ha ascendido en el ejercicio 2005 a 399.711 miles de euros. Las operaciones por coberturas de tipo de interés y de tipo de cambio relacionadas han dado lugar a un incremento de este gasto por importe de 15.724 miles de euros.

^(b) Incluye los gastos de mantenimiento subcontratados y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones de aviones en arrendamiento operativo.

^(c) Los honorarios relativos a servicios de auditoría de cuentas prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades del Grupo por el auditor principal, así como por otras entidades vinculadas al mismo durante el ejercicio 2005 han ascendido a 458 miles de euros.

Por otra parte, los honorarios relativos a otros servicios profesionales prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades del grupo por el auditor principal y por otras entidades vinculadas al mismo ascendieron en el ejercicio 2005 a 62 miles de euros.

h) Gastos extraordinarios

La composición del saldo del epígrafe “Gastos extraordinarios” de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2005 adjunta es la siguiente:

	Miles de euros
Dotaciones por ampliación del Expediente de Regulación de Empleo (Nota 13)	288.875
Provisiones flota (Nota 6)	104.600
Dotaciones a la provisión para responsabilidades (Nota 13)	11.588
Otros gastos extraordinarios	5.160
	410.223

20. RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

El importe de las retribuciones devengadas durante 2005 por los miembros del Consejo de Administración en su calidad de consejeros de la compañía se desglosa a continuación:

	Miles de euros
Retribuciones Consejo	
Asignación fija	660
Compensación económica por asistencia a sesiones	545
Retribuciones en especie	71
Total retribuciones	1.276

Por otra parte Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha incurrido en gastos relacionados con el desempeño de las funciones de sus Administradores no ejecutivos por importe de 8 miles de euros.

Adicionalmente, determinados consejeros ocupan puestos ejecutivos en la Compañía por cuyo desempeño han percibido en 2005 las siguientes retribuciones:

	Miles de euros
Retribuciones fijas	1.002
Retribuciones variables ^(a)	842
Retribuciones en especie	23
Opciones ^(b)	576
	2.443

^(a) Corresponde a pagos por cumplimiento de objetivos del año 2004.

^(b) Corresponde con los pagos realizados de acuerdo con el plan de opciones aprobado en 2003.

El importe correspondiente a Seguridad Social, seguros y otros gastos registrados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. derivados de las actividades desarrolladas por los Administradores Ejecutivos ha ascendido a 580 miles de euros.

Durante el ejercicio 2005 no se ha concedido anticipo o crédito alguno a los miembros del Consejo de Administración, no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.

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

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

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

Asimismo, y de acuerdo con el texto mencionado anteriormente, se indica que ningún miembro del Consejo de Administración participa en el capital de sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

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

22. INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

En el marco de su política ambiental, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha continuado desarrollando durante 2005 diversas actividades y proyectos con el fin de garantizar una correcta gestión de sus principales impactos sobre el entorno derivados del conjunto de la actividad de transporte aéreo.

A lo largo del ejercicio 2005 la Sociedad ha incurrido en gastos de naturaleza medioambiental por importe de 3.138 miles de euros, según el siguiente detalle:

	Miles de euros
Reparaciones, conservación y transportes medioambientales	1.174
Servicios técnicos ambientales	715
Patrocinio, publicaciones y otros gastos medioambientales	30
Gastos de personal asociados a gestión ambiental	993
Tributos medioambientales	226
Total	3.138

Por otra parte, los activos de naturaleza medioambiental, que incluyen depuradoras, almacenes de residuos peligrosos, sistemas de filtros y recarga de gases, infraestructuras para la recirculación de aguas, entre otros, presentan un coste de adquisición de 55.177 miles de euros y una amortización acumulada de 24.817 miles de euros a 31 de diciembre de 2005.



En lo referente a la flota, la compañía mantiene una política de renovación de flota, en la que el medio ambiente es un aspecto relevante a tener en cuenta (minimización del impacto acústico y atmosférico). En este sentido, la Sociedad continúa incorporando nuevos modelos que reducen el consumo de combustible en torno al 20% frente a aviones de generaciones anteriores. En este sentido, en 2005 se incorporaron cuatro aviones de la flota A340-600 para el largo radio y se han retirado tres B-747; asimismo, se adquirieron diez aviones de la familia A-320, retirando también tres B-757, un avión A-320 y siete aviones de la flota MD.

En cuanto a las operaciones tierra, se ha renovado la certificación del Sistema de Gestión Ambiental ISO 14001: 2004 en la actividad de mantenimiento de aeronaves llevados a cabo en las instalaciones de Madrid, así como en la actividad de handling en las 39 escalas nacionales.

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

23. CUADROS DE FINANCIACIÓN DE LOS EJERCICIOS 2005 Y 2004

Miles de euros			Miles de euros		
APLICACIONES	2005	2004	ORÍGENES	2005	2004
Gastos de establecimiento	93	238	Recursos procedentes de las operaciones	298.983	559.153
Adquisiciones de inmovilizado:					
Inmovilizaciones inmateriales	24.197	16.651			
Inmovilizaciones materiales	285.176	332.037	Ampliación de capital	9.225	21.956
Inmovilizaciones financieras en empresas del Grupo y asociadas	446	805	Deudas a largo plazo:		
Otras inversiones financieras	350.474	178.658	De otras empresas	5.219	3.336
Gastos a distribuir en varios ejercicios	8.906	11.669	Enajenación de inmovilizaciones materiales e inmateriales	332.256	226.959
Dividendos efectivos	327.282	27.293	Enajenación de inmovilizaciones financieras	830.122	25.221
Cancelación o traspaso a corto plazo de deudas a largo plazo:			Cancelación anticipada o traspaso a corto plazo de inversiones financieras	155.295	82.233
Préstamos	45.747	44.145	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	10.667	6.384
De otras deudas	59	20			
Provisión para grandes reparaciones	7.849	–	Impuesto diferido a largo plazo	80	452
Provisiones para obligaciones con el personal	22.002	23.368			
Provisión para responsabilidades	160.136	115.180			
TOTAL APLICACIONES	1.232.367	750.064	TOTAL ORÍGENES	1.641.847	925.694
EXCESO DE ORÍGENES SOBRE APLICACIONES (AUMENTO DEL CAPITAL CIRCULANTE)	409.480	175.630	EXCESO DE APLICACIONES SOBRE ORÍGENES (DISMINUCIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE)	–	–



A continuación se presentan los cuadros de financiación de la Sociedad correspondientes a los ejercicios 2005 y 2004:

Miles de euros

VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE	Aumento	Disminución	Aumento	Disminución
Acciones propias	–	3.589	11.895	–
Existencias	27.722	–	11.219	–
Deudores	97.481	–	29.536	–
Acreedores a corto plazo	–	129.809	–	29.632
Inversiones financieras temporales	414.200	–	162.541	–
Tesorería	867	–	187	–
Ajustes por periodificación activos	2.608	–	–	10.116
TOTAL	542.878	133.398	215.378	39.748
VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE	409.480	–	175.630	–

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

Miles de euros

	2005	2004
Beneficio contable	512.997	185.096
Más/(Menos):		
Dotaciones a las amortizaciones y provisiones de inmovilizado	289.139	199.228
Dotaciones a las provisiones para riesgos y gastos	391.591	247.530
Gastos derivados de intereses diferidos y de gastos amortizables	21.238	27.067
Crédito impositivo recuperable a largo plazo	(45.930)	23.939
Diferencias de cambio netas, procedentes del largo plazo	(11.550)	33.622
Trabajos realizados para el inmovilizado	(16.881)	–
Ingresos derivados de ingresos diferidos	(6.248)	(45.296)
Resultados netos en la enajenación de inmovilizado	(810.376)	(81.541)
Intereses inmovilizado financiero	(2.627)	–
Recuperación de excesos de provisiones y amortizaciones	(22.370)	(30.492)
	298.983	559.153



Informe de Gestión
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Principales parámetros

IBERIA	2005	2004	% s/ a.a.
Resultados (millones €)			
Ingresos de explotación	4.903,9	4.739,6	3,5
BAILAR (EBITDAR)	700,3	754,2	(7,1)
Resultados de explotación	80,6	186,6	(56,8)
Resultados antes de impuestos	514,2	242,4	112,1
Resultados del ejercicio	513,0	185,1	177,2
Beneficio básico por acción (cént. €) (1)	55,4	20,3	173,7
Dividendos por acción (cént. €)	32,2	5,0	n.s
Tráfico de pasajeros: producción e ingresos			
AKO (millones)	63.628	61.058	4,2
PKT (millones)	49.060	45.924	6,8
Coefficiente de ocupación (%)	77,1	75,2	1,9 p.
Ingresos de pasaje (millones €)	3.610,0	3.432,1	5,2
Ingreso medio pasaje por PKT (cént. €)	7,36	7,47	(1,5)
Ingreso medio pasaje por AKO (cént. €)	5,67	5,62	0,9
Magnitudes y ratios financieros			
Fondos propios (millones €)	1.605,1	1.414,9	13,4
Endeudamiento neto de balance (millones €) (2)	(1.119,3)	(1.138,1)	(1,7)
Endeudamiento neto ajustado (millones €) (3)	1.762,2	1.712,0	2,9
Margen EBITDAR (%)	14,3	15,9	(1,6 p.)
Margen resultado de explotación (%)	1,6	3,9	(2,3 p.)
Margen resultado neto del ejercicio (%)	10,5	3,9	6,6 p.
Ingreso explotación por AKO (cént. €)	7,71	7,76	(0,7)
Coste explotación por AKO (cént. €)	7,58	7,46	1,7
Coste explotación ex-fuel por AKO (cént. €)	6,22	6,39	(2,5)
Recursos			
Plantilla media equivalente	24.160	24.677	(2,1)
Productividad (miles de AKO por empleado)	2.634	2.474	6,4
Flota operativa a 31 de diciembre	154	154	0,0
Utilización de la flota propia (H.B. por avión y día)	9,10	9,10	0,0

GRUPO IBERIA	2005	2004	% s/ a.a.
Resultados (millones €)			
Ingresos de explotación	4.929,1	4.792,5	2,8
BAILAR (EBITDAR)	699,9	749,4	(6,6)
Resultados de explotación	116,6	181,1	(35,6)
Resultados antes de impuestos	393,5	247,1	59,3
Resultados consolidados del ejercicio	396,0	202,7	95,4
Magnitudes y ratios financieros			
Fondos propios (millones €)	1.738,2	1.684,2	3,2
Endeudamiento neto ajustado (millones €) (3)	1.739,1	1.692,8	2,7
Margen EBITDAR (%)	14,2	15,6	(1,4 p.)
Margen Resultados de Explotación (%)	2,4	3,8	(1,4 p.)
Margen Resultados Consolidados (%)	8,0	4,2	3,8 p.

n.s.: no significativo.

(1) Número medio ponderado de acciones en circulación (en miles): 925.434 en 2005; 913.790 en 2004.

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

(3) Endeudamiento neto de balance + Alquileres de flota capitalizados (excluye las rentas de cinco A340 incorporados al balance en diciembre) – (Bonos Iberbond + Intereses capitalizados de préstamos Iberbus).

1. HECHOS RELEVANTES

1.1. Evolución general del negocio

El sector del transporte aéreo registró un crecimiento generalizado del tráfico de pasajeros en el año 2005 que fue especialmente elevado en las compañías de Oriente Medio, reflejando el fuerte incremento de capacidad de estas aerolíneas, así como la mejora de la renta en la región por los altos precios del petróleo- y de Latinoamérica, con ratios de crecimiento en ambos casos por encima del once por ciento, produciéndose asimismo una importante recuperación del mercado asiático. A nivel mundial, el tráfico internacional, medido en número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) en vuelos regulares aumentó un 7,6% con relación al ejercicio anterior, según datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, sus siglas en inglés). El incremento de capacidad fue algo más moderado; por consiguiente, el coeficiente de ocupación de pasaje subió 0,9 puntos porcentuales respecto a 2004.

El incremento del tráfico internacional de las compañías europeas de red fue algo menor, un 6,5% respecto a 2004, según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA). Si consideramos el tráfico total de la AEA, incluyendo los vuelos domésticos, el número de PKT aumentó un 6,3%, siendo más moderado el crecimiento de oferta, un 4,3% en el acumulado de los doce meses; así, el coeficiente de ocupación mejoró en 1,4 puntos con relación al año anterior.

A pesar del crecimiento de la demanda y de la mejora lograda en los niveles de ocupación, 2005 fue otro mal año para los resultados financieros del sector aéreo, que registró unas pérdidas agregadas de 6.000 millones de dólares, según las últimas estimaciones publicadas por IATA. El motivo fundamental fue la escalada del precio del combustible, que continuó la senda alcista que había iniciado en 2003, con incrementos interanuales progresivamente crecientes en los tres últimos años. Así, tanto el precio del crudo como el de sus productos refinados, entre los que se encuentra el queroseno de aviación, superaron en sucesivas ocasiones sus máximos históricos durante el ejercicio 2005. El precio medio anual en dólares del queroseno en el mercado europeo se incrementó alrededor de un 42% respecto al año 2004. Por otra parte, la competencia entre compañías de red y el rápido crecimiento de los operadores de bajo coste han continuado debilitando la evolución de los ingresos unitarios de las compañías aéreas tradicionales.

En este escenario, el Grupo Iberia alcanzó unos beneficios consolidados de 396 millones de euros en el ejercicio 2005, los más altos de su historia, superando en un 95,4% los beneficios registrados en el año anterior, de acuerdo a la aplicación de las Normas Internacionales de Contabilidad en ambos ejercicios, salvo las NIC 32 y 39 que se aplican desde enero de 2005. Esa cifra de beneficios incluye la plusvalía obtenida con la puesta en valor de las participaciones en Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (Amadeus) y en SAVIA, que ascendió a 663 millones de euros. Una parte de dicha plusvalía fue destinada a constituir un fondo para los planes de reestructuración de la plantilla (280 millones de euros), contemplados en el Plan Director 2006/08, y para cubrir gastos del plan de renovación de la flota de corto y medio radio (105 millones de euros). Adicionalmente, en el mes de agosto se retribuyó a los accionistas con un dividendo a cuenta de 0,302 euros por acción, que totalizó un pago de 281 millones de euros.

Los beneficios de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante, IBERIA), la sociedad matriz del Grupo, ascendieron a 513 millones de euros en el ejercicio 2005, superando en un 177% a los obtenidos en el año anterior.

Los resultados de explotación de IBERIA se situaron en 80,6 millones de euros de beneficios, disminuyendo en un 56,8% con relación a 2004, debido fundamentalmente a la mencionada subida del precio del combustible en los mercados. Pese a la eficiente política de coberturas de la compañía, el gasto de combustible aumentó en 209,6 millones de euros con relación al año anterior, que representa un incremento del 32,1%, con un mínimo aumento de la producción.

El coeficiente de ocupación de pasaje se elevó al 77,1% en 2005, mejorando en 1,9 puntos porcentuales con relación al año anterior, y estableciendo un nuevo récord histórico en el nivel de ocupación anual

de la compañía. El número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) aumentó un 6,8% con relación al año anterior, frente a un incremento de oferta del 4,2% (en términos de AKO). Un total de 27,7 millones de pasajeros fueron transportados por IBERIA durante 2005, superando en casi un millón a la cifra del pasado ejercicio.

El ingreso medio por PKT descendió en un moderado 1,5% respecto a 2004, debido principalmente al crecimiento en la longitud de la etapa media de pasaje (un 3%) y a la presión competitiva en el mercado doméstico y en el medio radio internacional. No obstante, el comportamiento del yield fue mejorando paulatinamente a lo largo del año, registrando una variación positiva en el segundo semestre después de tres años de descenso ininterrumpido. En el conjunto del ejercicio, gracias a la significativa mejora del coeficiente de ocupación, el ingreso de pasaje unitario por AKO subió un 0,9% respecto al año anterior. Los ingresos de explotación de la compañía se incrementaron un 3,5%, ascendiendo a 4.904 millones de euros.

Los gastos de explotación se incrementaron un 5,9% con relación al año anterior, impulsados principalmente por la mencionada escalada del precio del queroseno, cuyo impacto fue parcialmente compensado con el desarrollo de las diversas medidas de reducción de gastos contempladas en el Plan Director 2003/05, la eficaz política de cobertura de riesgos –que han permitido reducir en cerca de 156 millones de euros el gasto de combustible– y, en menor medida, por la depreciación del dólar frente al euro. Si excluimos el gasto del combustible en ambos ejercicios, el coste de explotación unitario (por AKO) de IBERIA disminuyó un 2,5% respecto a 2004.

1.2. Gestión de riesgos

Durante el año 2005 IBERIA desarrolló un Sistema de Gestión de Riesgos desde el convencimiento de que una gestión eficaz de los riesgos de una organización facilita la consecución de los objetivos fijados y cumpliendo la reglamentación de la Comisión Nacional del Mercado de Valores en lo relativo a transparencia, seguridad y buen gobierno de las sociedades cotizadas.

Partiendo del trabajo realizado en el ejercicio anterior (que culminó con la validación del primer Mapa de Riesgos de la compañía, lo que permitió identificar los retos estratégicos en cada área de negocio y sus riesgos asociados), en el primer semestre de 2005 se aprobó la norma sobre el Sistema de Gestión de Riesgos de IBERIA y, como desarrollo de la misma, se establecieron, en noviembre, los procedimientos a seguir, detallándose las fases y etapas principales y los roles de los distintos responsables del sistema, con el propósito de asegurar las mejores prácticas y la integración de la Gestión de Riesgos en los procesos habituales de gestión de la compañía.

Así, tras la detección y aceptación de un riesgo (hecho potencial que pueda afectar de forma negativa a la consecución de los objetivos estratégicos de la organización) se procede a la asignación de un propietario (responsable de la gestión del riesgo) se determinan los controles compensatorios existentes, se valora el riesgo en función de su probabilidad de ocurrencia, de su impacto en resultados y del horizonte temporal para su materialización, y se establece un plan de acción para poder alcanzar el nivel objetivo establecido para cada riesgo. Finalmente, se elabora el Mapa de Riesgos, que refleja el status de los riesgos gestionados por el sistema e informa sobre los datos relevantes de cada riesgo: valor, propietario, tipo, controles clave que lo mitigan y su respectivo nivel de fortaleza, y las iniciativas en curso. El Sistema se revisará periódicamente y estará sujeto a supervisión permanente.

IBERIA realiza una gestión globalizada de los riesgos financieros (principalmente tipos de cambio, tipos de interés y precio del combustible de aviación), con el fin de limitar el potencial impacto de sus oscilaciones en los resultados de la compañía, que es descrita con detalle en el capítulo 3 de este informe.



1.3. Calidad y tecnología

Uno de los objetivos prioritarios del Plan Director 2003/05 ha sido mejorar la calidad, compromiso que se concretó en el desarrollo de distintas acciones enmarcadas en el Plan de Mejora Global de la Calidad del Servicio. En el año 2005 culminaron algunas de esas iniciativas, entre las que destaca la comercialización, a partir de mayo, de la nueva clase business en vuelos de largo radio, denominada Business Plus.

La Business Plus de IBERIA reúne las últimas novedades en confort, equipamiento y tecnología a bordo de los aviones y permite ofrecer un producto de alta calidad al segmento de clientes de mayor valor. Los siete aviones A340/600 recibidos desde octubre de 2004 llegaron de fábrica equipados con la nueva clase, y la compañía ha estado reconfigurando y renovando la cabina del resto de los aviones Airbus A340, con el objetivo de proporcionar al cliente mayor espacio, privacidad y comodidad. La nueva clase incorpora unos asientos exclusivos, ergonómicos y personalizados, que pueden reclinarsse hasta convertirse en una cama. También ofrece a los pasajeros los más avanzados sistemas de comunicación y entretenimiento a bordo.

La clase Business Plus también ha significado una actualización del servicio a bordo. Se han renovado los elementos de mayordomía y se ha rediseñado el desarrollo del servicio. También se han incorporado nuevos menús y nuevos vinos, tras haber firmado el Grupo Iberia un acuerdo de colaboración con el prestigioso cocinero Sergi Arola.

Por otra parte, con el fin de mejorar también el servicio a los clientes de la Business Class en los vuelos de medio radio, IBERIA dejó de comercializar las butacas centrales de las filas de la clase de negocios.

La compañía ha querido comunicar a sus clientes el esfuerzo realizado en la mejora de la calidad del servicio con un cambio de imagen de sus clases de negocios (Business Plus y Business Class) en aeropuertos y artículos a bordo. Igualmente, la compañía decidió renovar los uniformes de sus empleados, en el marco del plan de mejora de su imagen. IBERIA eligió unos nuevos uniformes, diseñados por Adolfo Domínguez, que transmiten una imagen de modernidad, profesionalidad y eficacia, siendo presentados a los medios de comunicación en septiembre de 2005. El personal de vuelo los estrenó en octubre y el personal de tierra en los aeropuertos de Barcelona y Madrid comenzó a utilizarlos en enero de 2006.

IBERIA continúa apostando por el uso de las últimas tecnologías para mejorar la atención a sus clientes, simplificando todos los procesos y facilitando la accesibilidad.

Durante la última década, el Grupo Iberia ha realizado un permanente esfuerzo para potenciar el desarrollo del comercio a través de Internet. La compañía ha ido renovando el diseño, mejorando la facilidad de uso e incorporando nuevas funcionalidades en su página Iberia.com (en marzo de 2005 lanzó la séptima versión desde sus inicios) y se ha situado en el primer puesto en el *ranking* del comercio electrónico minorista en España. El porcentaje de clientes de IBERIA que utiliza Iberia.com para realizar sus reservas de billetes o para otros servicios *on line* ha ido aumentando hasta aproximarse a un 40% en 2005. Con una media diaria de 185.000 accesos en 2005, las ventas alcanzaron un incremento cercano al 39% con relación al año anterior.

La compañía continúa acelerando el proceso de utilización del billete electrónico. Así, durante el ejercicio 2005 IBERIA introdujo su uso en los vuelos del Puente Aéreo entre Madrid y Barcelona, convirtiéndose en la primera compañía que lo ofrece en trayectos sin reserva. Y también continuó incorporando nuevos destinos internacionales a los que se puede volar con el billete electrónico, de modo que a final de año estaba disponible para las conexiones con 87 ciudades de 38 países, más del 90% de sus destinos. Asimismo, los clientes también pueden utilizar esta modalidad de billete en los viajes que combinen vuelos de IBERIA y de cualquiera de las otras compañías aéreas que conforman la alianza Oneworld. En el año 2005 fueron emitidos más de nueve millones quinientos ochenta mil billetes electrónicos, aumentando un 63% con relación al año anterior, creciendo especialmente los emitidos por las agencias, con un incremento cercano al 86%. En las ventas realizadas a través de los canales propios de la compañía, los billetes electrónicos representaron más del 80% del total de billetes emitidos en 2005.



También en relación con la aplicación de nuevas tecnologías para hacer más fácil el viaje a nuestros clientes, desde mayo de 2005 los clientes de IBERIA tienen la posibilidad de emitir sus tarjetas de embarque desde la página web de la compañía (*check-in on line*), sin necesidad de tener que pasar por los mostradores de facturación convencionales. El cliente tiene la posibilidad de seleccionar su asiento e imprimir su tarjeta de embarque *on line* directamente desde su propio domicilio u oficina, tanto si lleva equipaje como si viaja sin él, hasta dos horas antes de la salida del vuelo, desplazándose con billete electrónico o con billete de papel. La tarjeta de embarque *on line*, que se puede emitir en todos los vuelos nacionales y prácticamente en la totalidad de los destinos Schengen, ha tenido una excelente aceptación y la compañía espera que el 10% del total de sus pasajeros elija la facturación a través de Internet en 2006.

Durante los tres últimos años la compañía ha invertido más de 1,1 millones de euros en máquinas de auto facturación (o auto check-in). Este producto tiene como finalidad proporcionar una alternativa cómoda y sencilla al modo de facturación convencional con el objetivo de facilitar la accesibilidad del cliente, agilizar el proceso y mejorar los estándares de servicio. Al finalizar el año 2005, había instaladas 64 máquinas de auto check-in en los terminales de los principales aeropuertos españoles, y otras seis en aeropuertos del extranjero y en algunos hoteles. Durante el pasado ejercicio las máquinas mejoraron su funcionalidad y fueron utilizadas por un 7% de los pasajeros.

1.4. Renovación de flota

IBERIA ha continuado desarrollando el Plan de Renovación de Flota durante 2005, que le permite disponer de aviones más modernos, más cómodos para nuestros clientes, más eficientes en el consumo de combustible y más respetuosos con el medio ambiente.

En referencia a la flota de largo radio, con la entrada en servicio de cuatro nuevos aviones Airbus A340/600 (en enero, febrero, junio y octubre de 2005) se ha completado la sustitución de la flota Boeing B747-200/300, que IBERIA dejó de operar en propio en el mes de mayo, de acuerdo a la decisión aprobada por el Consejo de Administración de la Sociedad en enero de 2003. Así, desde junio las tripulaciones de la compañía operan una sola flota de largo radio, el A340, con sus dos variantes, la 300 (260 asientos) y la 600 (352 asientos), lo que facilita la mejora de su productividad. A finales de 2005, la compañía contaba con un total de 28 unidades de la familia A340; adicionalmente, se han mantenido en producción dos unidades del modelo B747/400 operados en régimen de *wet lease* para IBERIA, que tienen prevista su salida a mediados de 2006.

En el marco establecido por el contrato firmado con Airbus en 1998 para la renovación y ampliación de la flota de corto y medio radio del Grupo, durante 2005 se incorporaron diez nuevos aviones de la familia A320, que totalizaba a finales del ejercicio 83 unidades.

A finales de febrero de 2005, la Sociedad alcanzó otro importante acuerdo con Airbus para continuar la renovación de la flota de corto y medio radio. El nuevo contrato, formalizado en el mes de julio, contempla la adquisición de hasta 79 aviones, 30 unidades en firme y 49 en opción, de los modelos A319, A320 y A321, que serán incorporados a partir del segundo trimestre de 2006 y hasta el año 2011. Estos aviones serán propulsados con motores CFM56-5B de CFM International, compañía propiedad de Snecma y General Electric. El valor total, según catálogo, de las aeronaves contratadas por IBERIA supera los 4.500 millones de dólares, si se incluyen las opciones. Los nuevos aviones reemplazarán a los Airbus A320 más antiguos, así como a todos los aviones McDonnell Douglas MD87 y MD88 y a los Boeing B757. Así, cuando finalice este proceso de renovación, la flota de corto y medio radio de IBERIA estará compuesta por aviones del fabricante Airbus, pertenecientes a una única familia, cuya capacidad oscila entre las 120 y las 200 plazas.

La homogeneidad resultante de las acciones descritas conlleva importantes ahorros relacionados con las tripulaciones técnicas (formación, productividad, estructura, etc.) y el mantenimiento de aeronaves, al tiempo que ofrece ventajas en la gestión operativa del programa comercial.



1.5. Nueva Área Terminal

El 5 de febrero de 2006 entró en servicio la nueva Terminal T4 de Madrid – Barajas. El funcionamiento simultáneo de las cuatro terminales y de las cuatro pistas, ya operativas, permitirá casi duplicar la capacidad del aeropuerto, que elevará progresivamente el número de operaciones de aeronaves por hora desde las 78 actuales a 120, y podrá llegar a acoger 70 millones de pasajeros al año, frente a los 41,6 millones que contabilizó en 2005, afianzándose entre los cuatro aeropuertos europeos de mayor tráfico.

Su inauguración también supone un hito en la historia de IBERIA, que desde esa fecha opera en las nuevas instalaciones, junto a sus socios de la alianza Oneworld, su franquiciada de vuelos regionales Air Nostrum y otras 29 compañías.

El 60 por ciento de todas las operaciones de Madrid - Barajas se realizarán en la T4, con capacidad para 35 millones de pasajeros al año. La Terminal 4 está formada por un edificio principal, denominado Nuevo Edificio Terminal (T4), y un edificio satélite (T4S), completando sus instalaciones con un edificio de aparcamiento y una Terminal destinada a pabellón de Estado.

El Nuevo Edificio Terminal ocupa una superficie total de 470.261 metros cuadrados y se distribuye en seis niveles: tres sobre rasante para facturación de todos los vuelos, seguridad, embarque, entrega y recogida de equipajes; y tres bajo rasante, destinados a mantenimiento, tratamiento de equipajes y lanzadera entre terminales. En este edificio operarán la mayoría de los vuelos nacionales (incluido el Puente Aéreo) y del espacio aéreo Schengen (conformado por un total de 15 países europeos que han eliminado los controles fronterizos entre ellos); cuenta con 174 mostradores de facturación, 20 cintas de recogida de equipajes y 38 pasarelas telescópicas de embarque directo al avión.

El edificio satélite, de 272.298 metros cuadrados, está situado más allá de la tercera pista y de la torre de control, cuenta con un módulo para embarque de pasajeros, con 26 pasarelas, y otro para tiendas y control de pasaportes. Está destinado principalmente a todos los vuelos internacionales no Schengen.

Al estar separados el edificio principal y el satélite por un campo de vuelo, las nuevas instalaciones tienen una conexión subterránea entre ambos que alberga los sistemas para trasladar a los pasajeros y los equipajes, así como un túnel de servicios aeroportuarios (TSA). Los pasajeros serán desplazados en un tren automático denominado Automatic People Remover (APM), con capacidad para transportar 13.000 pasajeros a la hora, que recorrerá en menos de tres minutos los dos kilómetros subterráneos que separan ambos edificios. Asimismo, un nuevo sistema de tratamiento de equipajes (SATE) permitirá procesar 16.500 maletas a la hora.

La migración de las operaciones de IBERIA desde su ubicación anterior en las terminales T1, T2 y T3 del aeropuerto madrileño a las nuevas instalaciones ha supuesto un complejo proceso de traslado. IBERIA ha invertido más de 50 millones de euros en las nuevas instalaciones y ha generado gastos no recurrentes relacionados con la transición y el traslado por 20 millones de euros.

El Grupo Iberia dispone de 19.000 metros cuadrados de superficie alquilada a Aena en la Terminal 4, que supone más del 60 por ciento del espacio total dedicado a oficinas, almacenes y vestuarios. La nueva Terminal significa para IBERIA un catalizador para el cambio, para la mejora de los procedimientos operativos y para ofrecer a nuestros clientes un producto de mayor calidad.

La T4 dispone de un total de 64 pasarelas de embarque, posibilitando que los pasajeros embarquen y desembarquen con mayor comodidad y rapidez en el 90 por ciento de los casos. Además, IBERIA ha instalado 20 máquinas de auto facturación con equipaje y 28 sin equipaje para reducir los tiempos de espera.

Los clientes del Puente Aéreo disfrutan de una serie de ventajas en la T4 que han mejorado el producto y minimizado los tiempos de proceso: está ubicado en la zona central del Nuevo Edificio Terminal, enfrente de la entrada principal; dispone de una zona exclusiva de facturación cercana a las puertas de embarque preferentes; el Puente Aéreo contará con accesos directos desde el aparcamiento, así como a la sala VIP; también tendrá un tratamiento diferenciado el equipaje.

En la Terminal 4, IBERIA ofrece una atención preferente a los clientes de alto valor. Así, disponen de tres salas VIP con una superficie total de 4.500 metros cuadrados, en donde encuentran numerosas facilidades; existen nuevos espacios para servicios de limusinas y parking VIP, así como áreas exclusivas de facturación.

2. EVOLUCIÓN ECONÓMICA Y OPERATIVA

2.1. Actividad

En el Informe de Gestión Consolidado de 2005 se ofrece una descripción más detallada de la evolución operativa de IBERIA, tanto en transporte como en el resto de negocios. Este informe de la sociedad matriz contiene únicamente un breve resumen.

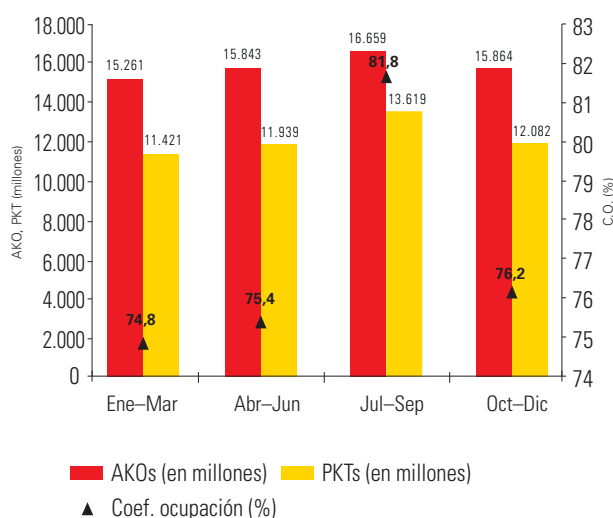
2.1.1. Transporte

Transporte de pasajeros

En 2005 IBERIA mejoró el coeficiente de ocupación de pasaje en 1,9 puntos porcentuales con relación al ejercicio anterior, alcanzando el 77,1% de media anual en el conjunto de su red, un nuevo récord en el nivel de ocupación anual de la compañía. El número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) aumentó un 6,8% respecto a 2004, 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 subió 1,4 puntos.

El siguiente cuadro refleja la evolución de los principales parámetros de la actividad de transporte de pasajeros de IBERIA para el conjunto de su red:

**Tráfico de pasajeros.
Evolución trimestral durante 2005**



Transporte de pasajeros	2005	2004	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
AKO (millones)	63.628	61.058	2.570	4,2
PKT (millones)	49.060	45.924	3.137	6,8
Coeficiente de ocupación (%)	77,1	75,2	1,9	n.a.
Pasajeros	27.675	26.692	983	3,7
Horas bloque	509.309	503.463	5.847	1,2
Ingresos de pasaje / PKT (cént. €)	7,36	7,47	(0,12)	(1,5)
Ingresos de pasaje / AKO (cént. €)	5,67	5,62	0,05	0,9
Ingresos de pasaje (millones de €)	3.610,0	3.432,1	177,9	5,2

n.a.: no aplicable.

La compañía superó los 63.600 millones de asientos-kilómetro ofertados (AKO) en 2005, aumentando el volumen de oferta respecto al año anterior en los tres grandes sectores que atiende la compañía: doméstico, medio radio internacional y largo radio. Parte del incremento de la capacidad ofertada responde a la reconfiguración de las cabinas de pasaje en varios modelos de la flota, que ha permitido aumentar el número



ro de asientos por avión manteniendo la distancia entre filas, resultando un efecto de crecimiento de oferta –sin coste operativo adicional– del 2,5% respecto al año anterior para el conjunto de la red.

Si analizamos la evolución de la actividad a lo largo de 2005, se observa que IBERIA fue ajustando su programa de vuelos, 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, registrando unos incrementos interanuales más estables durante el año, un 7,0% en el primer semestre y un 6,7% en el segundo. Por consiguiente, las variaciones en el coeficiente de ocupación mostraron una línea ascendente, subiendo 3,1 puntos en el segundo semestre de 2005 con relación al mismo período del año anterior.

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%. Este incremento es menor que el registrado en el número de PKT debido al crecimiento de la etapa media de pasaje (un 3%), que se explica por la mayor progresión de los vuelos internacionales (un 7,8% en términos de PKT) y por el sensible aumento de la etapa media en la operación de largo radio (un 7,5%), 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 y la realización de nuevos enlaces directos entre España y América Central (Costa Rica, Guatemala y Panamá).

La producción de la flota de pasaje de IBERIA, medida en términos de horas bloque, superó en un 1,2% a la del año anterior. En 2005 destacó el aumento registrado en el número de horas operadas por aviones contratados en régimen de *wet lease*, que se situaron en algo más de un 3% sobre el total de las producidas. La contratación de flota en *wet lease* le otorga a la compañía una mayor flexibilidad para ajustar su capacidad a la evolución del mercado.

Durante los últimos años, las compañías aéreas tradicionales han sufrido una continua disminución de sus ingresos unitarios debido a la fuerte competencia existente en los mercados, intensificada por el rápido crecimiento de los operadores de bajo coste. En el ejercicio 2005, el ingreso medio por PKT (yield) de IBERIA disminuyó un 1,5% con relación al año anterior en el conjunto de la red, viéndose afectado por el crecimiento de la etapa media de pasaje (un 3%) y, en menor medida, por la ligera depreciación del dólar frente al euro.

El ingreso medio de pasaje por AKO subió un 0,9% respecto a 2004, debido principalmente a la mejora significativa del coeficiente de ocupación. 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.

Los ingresos por tráfico de pasaje de IBERIA ascendieron a 3.610 millones de euros en el conjunto de la red, aumentado un 5,2% respecto al año anterior, debido al incremento del volumen de tráfico en todos los mercados y a la progresión del ingreso unitario (por AKO) en los vuelos internacionales. Así, se produjeron incrementos del 13,1% y del 5,3% en los sectores de largo radio y medio radio internacional, respectivamente, descendiendo un 1,9% en el sector doméstico.

Transporte de carga

IBERIA transportó 1.033 millones de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) de mercancía y correo en 2005, una cifra similar a la del ejercicio anterior, debido a que se dio prioridad al incremento del precio respecto al aumento de volumen. El 94% de las TKT correspondió a las bodegas de los aviones de pasaje de la compañía. La oferta de carga se incrementó un 13,1% con relación a 2004 debido al aumento de la producción, (sobre todo en el sector de largo radio), a la sustitución de la flota B747 por aviones A340/600 (un modelo con mayor capacidad de bodegas) y al crecimiento de la etapa media.

Los ingresos por transporte de mercancía y correo se situaron en 268,9 millones de euros, incluyendo los ingresos por tasas de combustible y seguridad, lo que supone un incremento del 7% respecto a los obtenidos en el ejercicio anterior.

Los principales parámetros del transporte de carga son los siguientes:



Transporte de carga	2005	2004	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
TKO (millones)	1.589,3	1.405,8	183,5	13,1
TKT (millones)	1.033,1	1.033,2	(0,1)	(0,0)
Coeficiente de ocupación (%)	65,0	73,5	(8,5)	(11,6)
Ingresos de carga / TKT (cént. €) ^(a)	26,03	24,32	1,71	7,0
Ingresos de carga (millones €) ^(a)	268,9	251,3	17,6	7,0

^(a) Incluyen tasas de combustible y seguridad. A partir de 2005 los ingresos de carga son netos, sin comisiones; para establecer una comparación homogénea, también se han descontado 10,9 millones de euros de los ingresos del año 2004, correspondientes a las comisiones devengadas en dicho ejercicio.

2.1.2. Handling

La Dirección de Aeropuertos gestiona y desarrolla el negocio de prestación de servicios de asistencia a pasajeros y aviones (handling) en los aeropuertos españoles, tanto a terceras compañías como a la propia IBERIA.

En el ejercicio 2005 la producción de handling, medida en aviones ponderados atendidos, aumentó un 1,5% con relación al año anterior. La actividad para terceras compañías se incrementó un 3,4%, pese a que en octubre de 2005 se dejó de atender a Binter Canarias al optar esta compañía por desarrollar el auto-handling.

Los ingresos de explotación (incluida la facturación interna) ascendieron a 613,2 millones de euros, aumentando un 5,2% respecto a 2004 gracias al mencionado crecimiento de la actividad y al incremento del 1,9% obtenido en el ingreso medio unitario del despacho de aviones. El ingreso medio de explotación por avión ponderado aumentó en un 3,7% respecto al año anterior. En 2005 se produjo un aumento significativo del importe correspondiente a la denominada Tarifa H que afecta a ingresos y gastos al desaparecer la bonificación que Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) había aplicado sobre esta tasa hasta el año anterior.

Aena ha sacado a concurso, en dos fases, la totalidad de aeropuertos y de licencias de handling durante el segundo semestre de 2005. La Dirección de Aeropuertos ha preparado la documentación requerida, que ha sido presentada puntualmente, solicitando licencias en todos los aeropuertos.

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

Handling	2005	2004	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Aviones ponderados atendidos (miles)	489,1	482,0	7,2	1,5
Ingresos de explotación (millones €)	613,2	582,9	30,3	5,2
Ingresos explotación / avión pond. (€)	1.253,6	1.209,3	44,3	3,7

2.1.3. Mantenimiento

La Dirección de Mantenimiento e Ingeniería de IBERIA es responsable del mantenimiento y reparación de los aviones, motores y componentes de la compañía, y también presta servicios de asistencia técnica a terceros, entre los que se encuentran operadores aéreos, fabricantes de células y motores y arrendadores de aviones. En el ejercicio 2005, el número total de compañías atendidas, entre nacionales y extranjeras, superó las sesenta.

Durante este año se realizaron un total de 116 revisiones mayores (C, D, E y IL), lo que supone un incremento del 2,3% con relación a 2004. De aquel volumen, los trabajos realizados a otras compañías aéreas representaron el 16,9%, es decir, cuatro puntos porcentuales más que en el ejercicio anterior.

La producción en el Taller de Motores tuvo un crecimiento significativo en 2005, ascendiendo a 147 unidades, superando en más de un 20% a la del año anterior. Cabe destacar el fuerte aumento de los trabajos para motores de terceros (un 117% con relación a 2004), que han pasado a representar el 53% del total de trabajos en 2005 (frente al 29,5% del año anterior).

Como consecuencia de lo anterior, los ingresos de explotación externos de Iberia Mantenimiento se incrementaron casi un 38% con relación a los obtenidos en el ejercicio anterior.

El Centro de Instrucción de Mantenimiento de IBERIA, como organización de formación de mantenimiento del país, con su capacidad de certificación a nivel europeo de técnicos aeronáuticos, ha impartido más de 150.000 horas de formación, además de 14.000 horas en el puesto de trabajo.

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

Mantenimiento	2005	2004	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Ingresos asistencia técnica y otros serv. a terceros (Millones de €)	168,7	122,4	46,3	37,8
Plantilla equivalente (núm. personas)	3.885	3.912	(27)	(0,7)

2.2. Recursos

2.2.1. Flota

A 31 de diciembre de 2005, IBERIA tenía un total de 154 aviones de pasaje disponibles, de los que 30 componían la flota de largo radio y 124 operaban en el corto y medio radio. El siguiente cuadro muestra su desglose por tipo de avión y régimen:

Tipo de flota	Propiedad	Arrendamiento financiero	Arrendamiento operativo	Wet lease	Total operada
A340 / 300	5		13		18
A340 / 600			10		10
B747 ^(a)				2	2
Largo radio ^(a)	5		23	2	30
A319			7		7
A320 ^(b)	10	10	40		60
A321		4	12		16
B757			7	3	10
MD87	19				19
MD88	12				12
Corto/ medio radio	41	14	66	3	124
TOTAL ^(a)	46	14	89	5	154

^(a) No se incluye la flota inactiva.

^(b) Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2005, IBERIA tiene dos Airbus A320 alquilados a otra compañía.

La compañía también tenía un total de 154 aviones operativos al finalizar el año anterior, si bien se produjeron las siguientes incorporaciones y bajas durante 2005:



Incorporaciones

- 3 A320 en arrendamiento operativo.
- 6 A321: 4 en arrendamiento operativo y 2 en arrendamiento financiero.
- 1 A319 en arrendamiento operativo.
- 4 A340 / 600 en arrendamiento operativo.

Retiros

- 1 A320 en arrendamiento operativo.
- 3 B757 en arrendamiento operativo.
- 3 B747: 1 en propiedad y 2 en arrendamiento operativo.
- 5 MD87 en arrendamiento operativo.
- 2 MD88: 1 en propiedad y 1 en arrendamiento operativo.

Adicionalmente se han producido 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 por IBERIA en 2005 (operaciones de *sale and lease back*).
- Dos aviones, un A320 y un A321, que se encontraban en *interim charter* al finalizar 2004, pasaron a arrendamiento operativo en 2005.
- Tres unidades de la flota B757, dos en arrendamiento operativo y una en propiedad a 31 de diciembre de 2004, han pasado a ser operadas en régimen de *wet lease* (avión y tripulación) para IBERIA.
- En diciembre de 2005 la compañía ejerció la opción de compra sobre cinco aviones A340/300 que operaban en régimen de arrendamiento operativo. Se ha mantenido en todo su alcance la garantía de valor residual aportada por Airbus para estos aviones.

Entre las medidas contempladas en el Plan Director 2006/08 se encuentra la realización de un segundo programa de reconfiguración de la cabina de la flota Airbus de corto y medio radio, que comenzará en el segundo semestre de 2006. Todos los asientos de los aviones A319, A320, A321 serán sustituidos por unas butacas más confortables y que tienen un respaldo más delgado (*slim seat*). Esto permitirá incrementar el número de asientos por avión en un 5% de media y mejorar la sensación de espacio disponible para el pasajero.

La utilización media del conjunto de la flota de pasaje, medida en horas bloque por avión y día, se situó en 9,13 horas, similar a la obtenida en 2004.

HB / avión/ día	2005	2004
Utilización media flota de corto y medio radio	8,11	8,10
Utilización media flota de largo radio	13,43	13,79
Utilización media flota propia ^(a)	9,10	9,10
Utilización media flota en <i>wet lease</i> ^(a)	10,26	11,71
Utilización media flota total	9,13	9,12

^(a) Durante 2005 operaron en régimen de *wet lease* para IBERIA los siguientes aviones: dos B747/400 todo el año; dos B747/300 de mayo a noviembre; tres B757, dos desde julio y uno a partir de noviembre.

2.2.2. Personal

Plantilla

La distribución de la plantilla promedio anual de IBERIA en 2005 y 2004 fue la siguiente:

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004
TRANSPORTE ^(*)	4.568	4.846	6.263	6.421	10.831	11.267
HANDLING	8.972	8.980			8.972	8.980
MANTENIMIENTO	3.885	3.912			3.885	3.912
SISTEMAS	472	518			472	518
TOTAL IBERIA	17.897	18.256	6.263	6.421	24.160	24.677
Variación 2005 / 2004 (%)	(2,0)		(2,5)		(2,1)	

(*) Incluye Corporativa

La plantilla media de la compañía disminuyó en un 2,1% respecto al año anterior, situándose en 24.160 empleados equivalentes, correspondiendo casi un 26% al personal de vuelo, que registró un descenso del 2,5%. La plantilla del colectivo de tripulantes de cabina de pasajeros (TCP) se redujo en un 1,4%, disminuyendo la de tripulantes técnicos en un 4,8%. Los últimos Oficiales Técnicos de a Bordo (OTB) dejaron de formar parte de la plantilla de vuelo en mayo de 2005, concluyendo un proceso iniciado en 2004, como consecuencia de la progresiva retirada de la flota B747.

La plantilla media del personal de tierra disminuyó un 2,0%, registrando descensos en todas las áreas de gestión, y tanto en España como en el extranjero. Destacó la disminución de 278 empleados equivalentes en Transporte (un 5,7%). Y también, en términos relativos, la reducción en el área de Sistemas, un 8,9% respecto al año anterior.

En diciembre de 2004, la Dirección General de Trabajo autorizó la prórroga del Expediente de Regulación de Empleo (ERE) de IBERIA hasta el 31 de diciembre de 2007 para los Colectivos de Tierra, Tripulantes Cabina Pasajeros y Oficiales Técnicos de a Bordo, con cuyos representantes la Dirección había alcanzado un acuerdo previo.

Durante el ejercicio 2005 un total de 196 empleados de IBERIA se acogieron voluntariamente a alguna de las modalidades contempladas en el ERE, siendo en su mayor parte jubilaciones anticipadas. Aquella cifra incluye un total de 69 personas del Colectivo de OTB y 127 empleados del Colectivo de Tierra.

Productividad

La productividad de la plantilla total de IBERIA mejoró en un 6,4% con relación al año anterior, ascendiendo a 2,63 millones de AKO por empleado en el ejercicio 2005. En el caso del personal de Tierra, la productividad se incrementó un 6,3%, si bien se eleva hasta un 8,3% si excluimos la plantilla de handling, cuya dedicación a terceros supuso más de la mitad de su producción total en 2005. La productividad del personal de handling, medida en horas hombre por avión ponderado atendido, mejoró un 1,6% respecto a 2004, situándose en 31,41 horas en 2005. La productividad, en términos de horas bloque por tripulante, aumentó un 1,5% en el caso de los pilotos y un 3,3% en el colectivo de tripulantes de cabina de pasajeros.

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

Productividad del personal de IBERIA	2005	2004	% s/ a.a.
Total Plantilla (miles de AKO por empleado)	2.634	2.474	6,4
Plantilla Tierra (miles de AKO por empleado)	3.555	3.345	6,3
Plantilla Tierra sin Handling (miles de AKO por empleado)	7.129	6.582	8,3
Plantilla Handling (horas hombre por avión ponderado) ^(*)	31,41	31,91	(1,6)
Tripulación Técnica (HB por tripulante)	267,5	263,7	1,5
Tripulación Auxiliar (HB por tripulante)	120,4	116,5	3,3

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



2.3. Resultados de la sociedad

2.3.1. Resultados de explotación

A continuación se presentan las cifras comparadas de los ejercicios 2005 y 2004, de acuerdo a la cuenta de explotación de gestión de IBERIA, que difiere de la cuenta de pérdidas y ganancias de la Memoria debido a que se agregan los diferentes conceptos de ingresos y gastos con criterios de gestión:

Millones de euros

IBERIA	2005	2004	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN				
Pasaje	3.820,7	3.711,7	109,1	2,9
Carga ^(a)	281,7	273,3	8,4	3,1
Handling	322,1	302,4	19,7	6,5
Mantenimiento	155,7	112,4	43,3	38,5
Comerciales	79,7	111,4	(31,7)	(28,5)
Otros ingresos de explotación ^(a)	243,9	228,4	15,5	6,8
INGRESOS EXPLOTACIÓN	4.903,9	4.739,6	164,2	3,5
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				
Personal	1.434,2	1.411,8	22,4	1,6
Combustible	863,1	653,5	209,6	32,1
Servicios de tráfico	430,2	417,2	13,0	3,1
Alquiler de flota	435,2	384,4	50,8	13,2
Mantenimiento de flota aérea	294,9	272,1	22,8	8,4
Tasas de navegación	276,4	270,5	5,9	2,2
Comerciales	265,0	342,4	(77,4)	(22,6)
Amortizaciones	184,4	183,2	1,3	0,7
Sistemas de reservas	139,7	130,4	9,4	7,2
Servicio a bordo	81,5	86,9	(5,4)	(6,3)
Seguros	32,7	36,5	(3,8)	(10,4)
Otros gastos de explotación	385,8	364,1	21,7	6,0
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	4.823,2	4.553,0	270,2	5,9
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	80,6	186,6	(106,0)	(56,8)

^(a) A partir de 2005 las tasas de combustible y seguridad de carga están incluidas en el epígrafe "Ingresos de carga". En el Informe Anual del ejercicio 2004 las mencionadas tasas figuraban en "Otros ingresos de explotación", pero con la finalidad de hacer comparables ambos ejercicios, en esta cuenta se han reclasificado 29,5 millones de euros en 2004.

En el ejercicio 2005, el beneficio de explotación de IBERIA ascendió a 80,6 millones de euros, disminuyendo 106 millones (casi un 57%) respecto al año precedente, debido fundamentalmente al impacto de la fuerte subida del precio del combustible. El beneficio de explotación excluidos los gastos por alquiler de flota y amortizaciones (EBITDAR) generado por la compañía disminuyó en un 7,1% con relación a 2004, situándose en 700,3 millones de euros en 2005. Este último importe representa un margen del 14,3% respecto a los ingresos de explotación, descendiendo 1,6 puntos con relación a 2004.

Ingresos de explotación

Los ingresos de explotación de IBERIA se situaron en 4.903,9 millones de euros en 2005, aumentando un 3,5% respecto a la cifra del año anterior. Los ingresos de pasaje, que representan casi el 80% de los ingresos de explotación, se incrementaron un 2,9% con relación a 2004 gracias principalmente al crecimiento del



volumen de tráfico. El importe agregado del resto de los ingresos operativos alcanzó los 1.083,1 millones de euros en 2005, subiendo un 5,4% respecto al año precedente; destacó el aumento significativo de los ingresos por servicios de mantenimiento a terceros, que fue parcialmente contrarrestado por el descenso registrado en los ingresos comerciales, debido a la reducción de las comisiones.

El importe total de los ingresos de pasaje superó en 109,1 millones de euros al registrado en el ejercicio anterior, ascendiendo a 3.820,7 millones de euros en 2005. En esta cifra de ingresos, que figura en la cuenta de explotación, están incluidos los ingresos derivados del proceso de recuperación de BPU (billetes pendientes de utilizar) y otros ajustes y regularizaciones de carácter contable; mientras que la cifra de ingresos de pasaje que aparece en los cuadros de “Principales Parámetros” y de “Transporte” (apartado 2.1.1.) responde únicamente a los ingresos generados por los pasajeros realmente transportados en cada ejercicio.

En el conjunto de la red, los ingresos de pasaje procedentes de los billetes efectivamente volados en 2005 se incrementaron en un 5,2% con relación al año anterior, situándose en 3.610 millones de euros. El número de PKT se incrementó en un 6,8%, apoyado en el crecimiento de la capacidad ofertada (un 4,2%) y en la mejora significativa del coeficiente de ocupación (1,9 puntos), dando lugar a un aumento de 208 millones de euros. El ingreso medio por PKT (yield) descendió un 1,5% respecto al año anterior, viéndose perjudicado por el aumento de la etapa media de pasaje (un 3,0%), por el fuerte incremento de la presión competitiva en los mercados doméstico y europeo y, en menor medida, por la depreciación del dólar frente al euro. La mejora obtenida en el coeficiente de ocupación compensó la caída del yield, resultando un ingreso unitario de 5,67 céntimos de euros por AKO, un 0,9% por encima del registrado en 2004.

En el sector de largo radio los ingresos de pasaje se situaron en 1.252 millones de euros, aumentando un 13,1% con relación a 2004, gracias al notable aumento en el volumen de tráfico (un 7,6% en términos de PKT) y a la buena evolución del ingreso medio por AKO, que subió un 7,1% respecto al año anterior, a pesar de verse perjudicado por el crecimiento de la etapa media y la ligera depreciación del dólar respecto al euro, en parte impulsado por la mejora del mix de clases.

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%. El yield descendió un 2,6% debido principalmente a la fuerte presión competitiva en el mercado España-Europa y al aumento de la etapa media de pasaje (2,7%). Dicha disminución fue compensada por la mejora obtenida en el coeficiente de ocupación (2,8 puntos en relación al ejercicio anterior), de modo que el ingreso unitario por AKO superó en un 1,5% al registrado en 2004.

Los ingresos de pasaje del sector doméstico superaron los 1.238 millones de euros en 2005, descendiendo un 1,9% respecto al año anterior. Desde finales de marzo, ante el incremento muy significativo de oferta de los competidores en este mercado, IBERIA amplió la proporción de tarifas más económicas y lanzó promociones y ofertas especiales. Así, el yield registró un descenso del 5,1% respecto al ejercicio anterior, que fue parcialmente compensado por la mejora en el coeficiente de ocupación (1,4 puntos).

El importe agregado de los otros ingresos de pasaje (no vinculados a la actividad) se situó en 210,7 millones de euros en 2005, descendiendo en 68,8 millones de euros respecto a 2004, debido principalmente a los menores ingresos por cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados (BPU).

Los ingresos de carga aumentaron en un 3,1% con relación al año anterior, situándose en 281,7 millones de euros en el ejercicio 2005, cifra que incluye los ingresos por tasas de combustible (sobrecargos destinados a compensar parte de la subida del precio del queroseno) y de seguridad. El número de toneladas-kilómetro transportadas por IBERIA de mercancía y correo fue similar al del año anterior, pero mejoró el ingreso unitario.

Los ingresos generados por los servicios de handling o asistencia en los aeropuertos aumentaron en 19,7 millones de euros con relación a 2004, lo que significa un incremento del 6,5%, 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.

Los ingresos por servicios de mantenimiento a terceros superaron en 43,3 millones de euros a los del año anterior, lo que significa una subida del 38,5%, debido al importante aumento del volumen de actividad para terceros, sobre todo en revisiones de motores.

Los ingresos por comisiones descendieron en 31,7 millones de euros respecto a 2004, debido principalmente al nuevo modelo de retribución a las agencias de viaje en España, habiéndose reducido también las comisiones interlínea entre las compañías integradas en Oneworld.

El importe agregado del resto de los ingresos de explotación ascendió a 243,9 millones de euros en 2005, aumentando en un 6,8% respecto al año anterior. Entre las partidas incluidas, destacan por su importe en el año 2005: los ingresos por utilización de distintos sistemas, principalmente de reservas, que alcanzaron los 48,4 millones de euros, aumentando en más de un 25%; "Otros ingresos de tráfico" derivados, principalmente, del programa Iberia Plus y de acuerdos comerciales firmados con otras compañías, en su mayoría perteneciente a la alianza Oneworld, cuyo importe agregado ascendió a 39,6 millones de euros, superando en un 8,8% al del año anterior; y los ingresos por servicios prestados en las terminales de carga, que ascendieron a 24,7 millones de euros, disminuyendo en un 4,4% respecto al año anterior, como consecuencia del cierre de las terminales medianas en Península y Baleares por motivos de rentabilidad, junto con el cierre de la Terminal de carga de Miami en febrero de 2005.

En el epígrafe "Otros ingresos de explotación" están incluidas las cuentas "Regularización de ingresos de tráfico no imputables a líneas de pasaje" (RITNIL) y "Otros ingresos de tráfico", que figuran como "Ingresos por pasaje" en las notas de la Memoria; su importe agregado fue de 63,1 millones de euros en 2005. Igualmente, en este epígrafe está incluida la cuenta RITNIL de carga, que figura como "Ingresos por carga" en las notas de la Memoria y cuyo importe fue de -3,8 millones de euros en 2005.

Gastos de explotación

Los gastos de explotación se situaron en 4.823,2 millones de euros en el ejercicio 2005, aumentando un 5,9% respecto al año anterior, debido fundamentalmente a la fuerte subida del precio del queroseno de aviación. También participaron en ese incremento, aunque en menor medida, los aumentos de la producción aérea 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 no operativos, por las medidas de ahorro implantadas en el marco del Plan Director 2003/05, entre las que destacó el nuevo sistema de retribución a las agencias, y por el efecto favorable de la depreciación del dólar frente al euro.

El coste operativo unitario de IBERIA se situó en 7,58 céntimos de euro por AKO en el año 2005, un 1,7% superior al alcanzado en el ejercicio anterior. Si excluimos el gasto del combustible en ambos ejercicios, el coste unitario disminuye en un 2,5%.

Los gastos de personal de IBERIA aumentaron en un 1,6% con relación a 2004, situándose en 1.434,2 millones de euros. De esta cantidad, 1.084,1 millones corresponden a sueldos, salarios y asimilados; y los restantes 350,1 millones a Seguridad Social, dotaciones a los fondos para el personal y otras cargas sociales. La reducción de la plantilla media de IBERIA (un 2,1% menos que la de 2004, en términos de empleados equivalentes), junto a la mejora en el mix salarial derivada del Expediente de Regulación de Empleo, 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. El coste unitario de personal se situó en 2,25 céntimos de euro por AKO, disminuyendo en un 2,5% con relación a 2004, debido a la mejora de la productividad.

El gasto por combustible ascendió a 863,1 millones de euros en el ejercicio 2005, superando en 209,6 millones al gasto del año anterior, lo que supone un incremento del 32,1%. El siguiente cuadro ofrece un desglose de los elementos que intervinieron en el aumento del gasto de combustible:

Millones de euros

	Causas de la variación del gasto				Variación total s/ 2004
	Precio	Volumen	Tipo de cambio	Eficiencia	
IBERIA	234,3	29,1	-30,8	-23,0	209,6

Las variaciones por precio y tipo de cambio incluyen los efectos de las coberturas.



Durante el año 2005 los precios del petróleo y de sus productos refinados, como es el caso del queroseno de aviación, continuaron el recorrido alcista iniciado en 2003, alcanzando su máximo histórico en el mes de agosto. El precio medio anual en dólares del queroseno en el mercado europeo subió alrededor de un 42% con relación a 2004.

IBERIA gestiona el coste de combustible de aviación mediante políticas activas de control de riesgos que se concretan en coberturas de los precios del combustible. En el año 2005 estas coberturas permitieron reducir el gasto de combustible en 142,4 millones de euros, amortiguando el tremendo impacto de la subida del precio en los mercados internacionales. La compañía también realizó coberturas sobre el tipo de cambio del dólar, que permitieron aminorar el gasto anual de combustible en 13,6 millones de euros. Así, sin las operaciones de cobertura, el gasto habría superado los 1.019 millones de euros.

Una pequeña parte del aumento del gasto generado por el incremento del precio fue compensada por un menor consumo unitario, derivado de la renovación de la flota, y por una ligera depreciación en el tipo de cambio medio del dólar frente al euro respecto al del ejercicio 2004. Con todo ello, el coste unitario del combustible se situó en 1,36 céntimos de euro por AKO, subiendo un 26,7% respecto al año anterior.

El gasto de los servicios de tráfico se situó en 430,2 millones de euros en 2005, aumentando en 13 millones de euros con relación al año anterior, lo que representa un incremento del 3,1%, motivado por el crecimiento de la actividad aérea y el aumento de las tasas y precios aeroportuarios. Entre las partidas incluidas en este epígrafe, el gasto por tasas de aterrizaje registró una subida del 1,5% respecto al año anterior (el número de despegues se redujo en un 1,9%), situándose en 126,4 millones de euros en 2005; y el coste del despacho de aviones alcanzó los 109,4 millones de euros tras registrar un incremento del 9,1%, que estuvo principalmente motivado por las fuertes subidas de precios en las tarifas H1 y H2 de Aena (tasas que corresponden al uso de las instalaciones aeroportuarias).

El gasto por alquiler de aviones aumentó en un 13,2% respecto a 2004, situándose en 435,2 millones de euros. El gasto por alquiler de aviones de pasaje ascendió a 420,4 millones de euros, aumentando en 51,3 millones con relación al año anterior, debido principalmente al mayor número de aviones arrendados en *wet lease* y en *leasing* operativo, tras la incorporación de nuevos aviones Airbus, viéndose afectado también por la subida de los tipos de interés respecto a 2004. El gasto por arrendamiento de aviones de carga fue de 14,8 millones de euros en 2005, disminuyendo en 0,5 millones respecto al año anterior.

El gasto de mantenimiento de flota (que incluye consumos de repuestos y materiales, trabajos subcontratados y dotación al fondo para grandes reparaciones) se situó en 294,9 millones de euros en 2005, subiendo un 8,4% respecto a 2004, como consecuencia principalmente del importante aumento del volumen de actividad para terceros, que fue parcialmente compensado por el efecto positivo de la mayor homogeneidad de la flota.

En el ejercicio 2005 los costes comerciales (comisiones, gastos publicitarios y de promoción y desarrollo) disminuyeron en un 22,6%, situándose 77,4 millones de euros por debajo del gasto registrado en el año anterior. El mayor ahorro correspondió a las comisiones, que disminuyeron en 73,5 millones respecto a 2004 (o un 36,8%), gracias a las siguientes acciones: la aplicación de las sucesivas reducciones de la comisión básica que IBERIA paga a las agencias de viaje en España (en el año 2005 abonó un 1,5% en el primer semestre y un 1% a partir de julio, frente a un 3% y un 2% en el primer y segundo semestres de 2004); la paulatina extensión del nuevo modelo de retribución comercial a otros países; el acuerdo interlínea entre compañías de Oneworld; y la implantación de un nuevo sistema de retribución a las agencias de carga en 2005. Los costes comerciales netos, esto es, gastos comerciales minorados por los ingresos comerciales, disminuyeron en un 19,8% con relación a 2004. La relación de gastos comerciales netos sobre los ingresos de tráfico de la compañía matriz del Grupo se situó en el 4,5% en 2005, disminuyendo en 1,3 puntos porcentuales respecto al año anterior.

El gasto por sistemas de reservas ascendió a 139,7 millones de euros en 2005, aumentando en un 7,2% respecto al año precedente. La cifra de reservas se incrementó un 4,6% respecto a 2004, aumentando el coste medio por reserva en un 2,5% debido a la subida de tarifas brutas de los proveedores más significativos. Si se tiene en cuenta el incremento (cercano a un 30%) de los ingresos correspondientes a

las bonificaciones acordadas con algunos de los sistemas de reservas, el coste neto unitario (por reserva) se redujo en un 4% respecto a 2004, manteniendo la línea descendente que había iniciado en el año 2002.

El gasto del servicio a bordo disminuyó en un 6,3% respecto a 2004, situándose en 81,5 millones de euros. La disminución del coste medio por AKO fue del 10%, 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, que se implantó en marzo de 2004 (y en junio, en el caso de los vuelos a las Islas Canarias).

El gasto anual de los seguros disminuyó en un 10,4% respecto al año anterior, situándose en 32,7 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 IBERIA.

El importe agregado de “Otros gastos de explotación” ascendió a 385,8 millones de euros en 2005, un 6% superior al gasto de 2004. Dentro de este concepto se incluyen múltiples partidas de diversa naturaleza, como alquileres (equipos, inmuebles, simuladores, bodegas de carga...), servicios externos (de reparación y conservación, de seguridad y vigilancia, otros servicios auxiliares...), indemnizaciones a pasajeros y equipajes, locomoción y transporte del personal, comunicaciones y consumos, entre otros.

2.3.2. Otros resultados

IBERIA obtuvo unos beneficios antes de impuestos de 514,2 millones de euros en el ejercicio 2005, situándose casi 272 millones por encima del beneficio del año anterior. Este significativo incremento del beneficio (un 112%) se alcanzó gracias a la mejora de los resultados extraordinarios, tal como se refleja en el siguiente cuadro:

Millones de euros

IBERIA	2005	2004	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	80,6	186,6	(106,0)	(56,8)
Ingresos financieros	56,9	52,3	4,6	8,8
Gastos financieros	46,2	36,7	9,5	25,9
Resultados por diferencias de cambio	(0,1)	15,5	(15,6)	(100,8)
RESULTADOS FINANCIERO	10,6	31,1	(20,5)	(65,9)
Ingresos extraordinarios	852,2	203,7	648,5	n.s.
Gastos extraordinarios	429,2	179,0	250,2	139,8
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	423,0	24,7	398,3	n.s.
R.N.A.I.	514,2	242,4	271,8	112,1
IMPUESTOS	(1,2)	(57,3)	56,1	(97,9)
RDOS. DESPUES DE IMPUESTOS	513,0	185,1	327,9	177,2

n.s.: no significativo.

Los resultados financieros se situaron en 10,6 millones de euros de beneficios en 2005, disminuyendo en 20,5 millones respecto al resultado obtenido en el año anterior, debido principalmente al descenso registrado en el saldo neto por diferencias de cambio (15,6 millones de euros).

Los resultados extraordinarios registraron un saldo positivo de 423 millones de euros en el ejercicio 2005, superando en más de 398 millones a los beneficios extraordinarios del año 2004. Los ingresos extraordinarios ascendieron a 852,2 millones de euros en 2005, al recoger la plusvalía de 820 millones de euros que IBERIA obtuvo por la puesta en valor de sus participaciones en Amadeus GTD y SAVIA. Los gastos extraordinarios se situaron en 429,2 millones de euros en 2005. Incluyen 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 recogen una dotación extraordinaria de 104,6 millones de euros destinada a

la amortización acelerada de la flota McDonnell Douglas, que va a ser reemplazada por nuevos aviones Airbus durante los próximos dos años.

Los beneficios netos del ejercicio ascendieron a 513 millones de euros en 2005, el mejor resultado en la historia de la compañía.

2.4. Balance de situación

Los fondos propios de IBERIA ascienden a 1.605,1 millones de euros a 31 de diciembre de 2005, más de 190 millones por encima de la cifra del cierre del ejercicio anterior, como consecuencia principalmente del aumento de los beneficios respecto a los obtenidos en 2004 y del incremento de las reservas. Durante el año 2005, como consecuencia de la plusvalía obtenida por la puesta en valor de su participación en Amadeus GTD, la compañía desembolsó un dividendo anticipado de 0,302 euros por título, que supuso un pago de 281 millones de euros. Además, IBERIA retribuyó a sus accionistas con un dividendo de 0,05 euros por título, con cargo a los resultados del ejercicio 2004.

El saldo de las provisiones para riesgos y gastos a largo plazo aumentó en 169,5 millones de euros respecto al cierre del año anterior, situándose en 1.410,3 millones de euros a 31 de diciembre de 2005. Esta última cifra incluye: 776,1 millones en provisiones para responsabilidades; 573,2 millones en provisiones para obligaciones con el personal; y 61,0 millones de euros en provisiones para grandes reparaciones de flota.

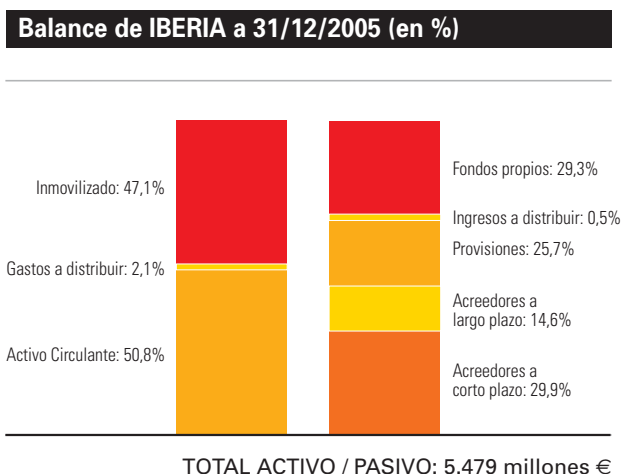
La deuda remunerada a corto y largo plazo (emisión de obligaciones y deudas con entidades de crédito) se eleva a 928,6 millones de euros a 31 de diciembre de 2005, aumentando en 480 millones de euros con relación a la deuda del año anterior, motivado fundamentalmente por el desarrollo del plan de renovación de flota. Aquel saldo incluye intereses de arrendamientos financieros por valor de 108,2 millones.

El saldo del disponible (inversiones financieras temporales y tesorería) aumentó en 415,1 millones de euros, ascendiendo a 1.939,7 millones al finalizar el ejercicio 2005, como consecuencia principalmente de las desinversiones realizadas.

El endeudamiento neto de balance de IBERIA se sitúa en -1.119,3 millones de euros a 31 de diciembre de 2005, frente a -1.138,1 millones de euros al cierre del ejercicio 2004. En ambos casos, el saldo de las cuentas financieras del activo circulante supera a las deudas con entidades de crédito, excluidos los intereses de los arrendamientos financieros.

El endeudamiento neto ajustado, que incluye la transformación a deuda de las cuotas del arrendamiento operativo (sin incluir las rentas correspondientes a cinco aviones A340/300 que se incorporaron al balance en diciembre de 2005) y otros ajustes menores de balance, asciende a 1.762,2 millones de euros, superando en un 2,9% a la cifra del año anterior.

El saldo del Inmovilizado Neto se eleva a 2.581,3 millones de euros al finalizar el ejercicio 2005, aumentando en 313 millones respecto al cierre de 2004, debido fundamentalmente a anticipos de flota e incorporaciones de aeronaves.



2.5. Perspectivas

Las últimas previsiones publicadas por IATA para el año 2006 señalan que, si la economía mundial mantiene un buen comportamiento, el tráfico aéreo internacional continuará creciendo, aunque a un ritmo algo inferior al registrado en el año 2005. IATA estima un incremento medio del orden del 5-6% en 2006, impulsado principalmente por los mercados asiático y norteamericano. En referencia al tráfico de carga, IATA prevé un crecimiento medio del orden del 6%, mayor que el alcanzado en 2005. Estos aumentos en el volumen de tráfico y la recuperación del pasaje de negocios en las redes de largo radio podrían compensar la presión que previsiblemente seguirá ejerciendo sobre los ingresos la fuerte competencia. Los precios del combustible continuarán moviéndose en niveles muy altos, erosionando los resultados de las compañías aéreas, que se verán obligadas a seguir aplicando exigentes programas de reducción de costes.

En ese escenario global previsto para el sector, el Grupo Iberia también deberá hacer frente a retos particulares, a los que dan respuesta las medidas establecidas en el Plan Director 2006/08 (explicado con detalle en el primer capítulo del presente Informe).

La entrada en funcionamiento de la Nueva Área Terminal (T4) del aeropuerto de Madrid-Barajas, en el que IBERIA y sus socios de la alianza Oneworld operan desde el 5 de febrero de 2006, es una oportunidad histórica para mejorar su posición competitiva respecto a otros operadores de red europeos. Las amplias y modernas instalaciones de la T4 dan respuesta al crecimiento del tráfico internacional previsto para los próximos años, ofrecen la posibilidad de mejorar la conectividad de los vuelos y la calidad del servicio al cliente, y permiten desarrollar un *hub* de referencia para los flujos entre Europa y Latinoamérica.

La notable ampliación de la capacidad global del aeropuerto de Madrid-Barajas permitirá aumentar de manera progresiva el número de movimientos de aviones a partir de la temporada de invierno 2006/2007.

De acuerdo a la estrategia de saneamiento de la red que establece el Plan Director 2006/2008, IBERIA aumentará su oferta de forma selectiva en el ejercicio 2006; así, el número total de AKO se incrementará en torno a un 5-6% respecto al año anterior. El crecimiento afectará fundamentalmente al sector de largo radio, mientras que en la operación de corto y medio radio, aunque se suprimen algunas rutas, se mantiene la capacidad total ofertada, gracias al cambio de los asientos y la reconfiguración de las cabinas de los aviones. También continuará la remodelación de las cabinas en la clase Business Plus en la flota A340-300, proceso que finalizará en el primer semestre de 2006.

La compañía, de acuerdo al Plan de Renovación de su flota, tiene prevista la llegada de nueve aviones Airbus a lo largo de 2006, de los que tres serán A340-600, dos A321 y cuatro A319. No obstante, la compañía mantiene varias opciones y esta cifra podría incrementarse en función de la evolución de la demanda.

IBERIA ha mantenido la política de cubrir el precio del combustible, empleando para ello una combinación de herramientas financieras. Las coberturas vivas a 31 de diciembre de 2005 permiten asegurar el precio entre bandas de 50 y 60 dólares por barril para el 50% del volumen de queroseno a consumir en 2006. Adicionalmente, dispone de coberturas para un 30% del volumen de combustible previsto para el primer trimestre, con un precio promedio equivalente del crudo Brent de 54 dólares por barril.

La vigencia de los Convenios Colectivos de IBERIA y de las Resoluciones de la mesa de conflictos dictadas en el marco del laudo arbitral de 2001 para los Tripulantes Técnicos finalizó el 31 de diciembre de 2004. En el caso del Colectivo de Tierra, en febrero de 2006 la Dirección de la compañía y los sindicatos con mayor representación alcanzaron un acuerdo sobre su XVI Convenio Colectivo, con vigencia desde el 1 de enero de 2005 hasta el 31 de diciembre del 2006. La Dirección y los representantes de los Colectivos de Tripulantes Técnicos y Tripulantes de Cabina de Pasajeros están negociando los nuevos Convenios en el momento de concluir la redacción de este informe. Los objetivos prioritarios de la Dirección en estas negociaciones son lograr un aumento significativo de la productividad y la reducción de los costes unitarios mediante la aplicación de diversas medidas, de acuerdo a las líneas estratégicas establecidas en el Plan Director.

Finalmente, Aena llevará a cabo la resolución de los concursos de handling a lo largo de 2006. El Grupo Iberia se ha presentado a la totalidad de los concursos con la intención de mantener su presencia en todos los aeropuertos españoles.



3. GESTIÓN DE RIESGOS NO OPERATIVOS

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

Con este objetivo y dentro del marco establecido para la contratación de coberturas de acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC), IBERIA utiliza un modelo VAR (Value at Risk) con el fin de evaluar probabilísticamente el posible impacto de las variables de mercado en sus resultados, y define los objetivos máximos de volatilidad y el Programa de Coberturas necesario para alcanzarlo.

Programa de Coberturas

I) Riesgo de tipo de cambio

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

Flujos

La compañía registró una posición corta en dólares de aproximadamente 950 millones en el ejercicio 2005, al ser los ingresos en esa divisa (17,4% del total) inferiores a los gastos (30,7% del total).

De acuerdo con el Programa de Coberturas, esta posición se cubre:

- Hasta un 50% con coberturas estratégicas de hasta cinco años de plazo, mediante *swaps* de rentas de alquileres de flota a otras divisas, principalmente euro. Asimismo, se realizan estructuras de opciones con plazos e importes asociados a las rentas objeto de cobertura.
- El porcentaje restante se gestiona en operaciones tácticas de horizonte temporal entre uno y tres años que permiten adaptarse a la tendencia del mercado y que también están asociadas a movimientos reales de pagos en dólares de la compañía.

A 31 de diciembre de 2005, IBERIA mantenía cubierta el 62% de su posición de flujos en dólares del ejercicio 2006, el 41% de la posición del 2007 y el 16% de la posición del 2008.

Balance

La compañía mantiene activos en dólares por importe de 696 millones debido a los préstamos concedidos a las sociedades Iberbus y a los pagos anticipados a los proveedores de flota y motores. Asimismo, mantiene una posición de pasivo en dólares por importe de 497 millones que, junto a coberturas *swap* contratadas, permiten neutralizar el efecto de las diferencias de cambio por traslación.

Entrada de flota

Con el fin de acotar la volatilidad de los mercados de cambios y su impacto en la financiación o adquisición de nuevos aviones, la compañía cubre el cambio de entrada adquisición/financiación de los aviones mediante la contratación de operaciones de compra a plazo y estructuras de opciones que permiten asegurar un nivel o rango determinado. Al cierre del ejercicio 2005 la posición por entrada de nueva flota prevista en el 2006 es de 229 millones de dólares corta y se encuentra cubierta en un 55%.

II) Riesgo de tipo de Interés

Aunque IBERIA tiene una deuda neta de balance negativa, si incorporamos la deuda nocional correspondiente a los arrendamientos operativos (multiplicando por ocho las cifras de rentas por alquiler de aviones y realizando los ajustes correspondientes), la deuda neta total ajustada asciende a 1.762,2 millones de euros. De este importe, a 31 de diciembre de 2005 el 85% está a tipo fijo, el 13% a tipo variable y el 2% en variable con cap. La compañía prevé continuar manteniendo, al menos, un 70% a tipo fijo o protegido para evitar el impacto negativo de una posible subida de los tipos de interés.

Durante el año 2005 el porcentaje de la deuda neta total ajustada cubierta a tipo fijo se mantuvo entre el 81 % a finales de 2004 y el 85% a finales de 2005. La sensibilidad a un incremento de un punto porcentual en los tipos de interés es de 2,6 millones de euros.

Riesgo de liquidez

IBERIA mantiene una política de posición de caja equivalente, aproximadamente, a tres meses de ingresos. A 31 de diciembre de 2005, dicha posición asciende a 1.939,7 millones de euros (tesorería más inversiones financieras temporales) y está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo, repos de deuda, eurodepósitos, papel comercial y titulizaciones a través de entidades financieras de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo vigente. La cartera tiene un vencimiento máximo de un año y una vida media de seis meses.

Además de las inversiones a corto plazo y de la posición de caja, la compañía dispone de pólizas de crédito por importe de 283 millones de euros que garantizan sus necesidades de liquidez.

III) Riesgo de combustible

IBERIA controla el coste del combustible de aviación, que está directamente ligado a la variación de los precios del petróleo, mediante políticas activas de gestión de riesgos, con el fin de mitigar el efecto de las oscilaciones que sufre la cotización del precio del queroseno en el mercado internacional y reducir las desviaciones sobre el presupuesto de la compañía en este concepto.

La compañía ha mantenido la política de cubrir directamente el precio del queroseno y emplea para ello una combinación de herramientas financieras como *swaps* y opciones como *caps* y *collar*, entre otras.

A lo largo de 2005 los precios del petróleo estuvieron en niveles históricamente muy elevados. El precio del barril de crudo Brent comenzó el año 2005 en el entorno de los 40 dólares, fue subiendo hasta alcanzar sus máximos históricos –por encima de los 65 dólares– en el mes de agosto, para terminar moviéndose en niveles algo inferiores a los 60 dólares durante el último trimestre del año. El precio medio anual en dólares del barril de queroseno en el mercado europeo subió alrededor de un 42% con relación a la media anual de 2004.

En el primer semestre de 2005, las coberturas que aseguran el precio del combustible llegaron a ser del orden del 90% del volumen de queroseno consumido, asegurando el precio a 37,5 dólares barril. En el segundo semestre, las coberturas estuvieron en torno al 65%, asegurando el precio del volumen del queroseno consumido durante este período a 45 dólares por barril. En el conjunto del ejercicio, el precio medio final después de coberturas para IBERIA se situó próximo a 49 dólares por barril equivalente.

IBERIA consume del orden de dos millones de toneladas métricas anuales con la producción actual. Ese volumen, valorado al precio medio del año 2005, significó un gasto de 863,1 millones de euros. Las coberturas de precios realizadas permitieron aminorar el gasto de combustible en 142,4 millones de euros en 2005, dejando el coste por AKO en 1,36 céntimos de euro, uno de los más bajos de las compañías europeas.

4. RESPONSABILIDAD MEDIOAMBIENTAL

Durante el año 2005 la compañía ha continuado avanzando en el compromiso con la adopción de prácticas de gestión sostenibles de los aspectos ambientales en cumplimiento de las directrices establecidas en la Política de Responsabilidad Corporativa.

En las operaciones de vuelo, el desarrollo del Plan de Renovación de Flota ha permitido reducir los impactos derivados de las emisiones acústicas y atmosféricas, cuya minimización es una de los objetivos prioritarios en el área de gestión ambiental. En referencia a las actividades de mantenimiento de aeronaves y handling de pasajeros y rampa, una vez cubiertas por sistemas de gestión ambiental ISO 14001, se ha procedido a su adaptación a la nueva versión –más exigente– de la citada norma.

Una información más detallada sobre nuestra gestión de la sostenibilidad, que incluye la gestión ambiental, se recoge en la Memoria de Responsabilidad Social Corporativa, que complementa a este Informe Anual y que se elabora siguiendo los criterios establecidos por GRI (Global Reporting Initiative), estándar reconocido internacionalmente.

5. ADQUISICIÓN DE ACCIONES PROPIAS

Las acciones propias en poder de la Sociedad a 31 de diciembre de 2005 representan el 1,48% del Capital Social y totalizaron 13.924.050 acciones, con un valor nominal global de 10.861 miles de euros y un precio medio de adquisición de 2,04 euros por acción.

IBERIA tenía constituida la correspondiente reserva por acciones propias en su Balance de cierre de ejercicio.



Órganos de Gobierno

Composición del Consejo de Administración de Iberia, L.A.E., S.A. a 31 de diciembre de 2005

PRESIDENTE

D. Fernando Conte García

VICEPRESIDENTE

D. Miguel Blesa de la Parra

CONSEJERO DELEGADO

D. Ángel Mullor Parrondo

CONSEJEROS

D. José Manuel Fernández Norniella

Lord Garel-Jones

D. Antonio Masa Godoy

Mr. Roger Paul Maynard

D. José Pedro Pérez-Llorca Rodrigo

D. Jorge Pont Sánchez

D. José Terceiro Lomba

D. Antonio Vázquez Romero

D. Gregorio Villalabeitia Galarraga

SECRETARIA DEL CONSEJO

Dña. Lourdes Máiz Carro

Composición de las Comisiones del Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2005

COMISIÓN EJECUTIVA

D. Fernando Conte García (Presidente de la Comisión)

D. Miguel Blesa de la Parra

Mr. Roger Paul Maynard

D. Ángel Mullor Parrondo

D. José B. Terceiro Lomba

D. Gregorio Villalabeitia Galarraga

Dña. Lourdes Máiz Carro (Secretaria de la Comisión)

COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES

D. Jorge Pont Sánchez (Presidente de la Comisión)

D. José Manuel Fernández Norniella

Lord Garel-Jones

D. Antonio Masa Godoy

Dña. Lourdes Máiz Carro (Secretaria de la Comisión)

COMISIÓN DE AUDITORÍA Y CUMPLIMIENTO

D. Gregorio Villalabeitia Galarraga (Presidente de la Comisión)

D. Antonio Masa Godoy

D. José Pedro Pérez-Llorca

D. Antonio Vázquez Romero

Dña. Lourdes Máiz Carro (Secretaria de la Comisión)

COMISIÓN DE SEGURIDAD

Mr. Roger Paul Maynard (Presidente de la Comisión)

D. Ángel Mullor Parrondo

D. José Pedro Pérez-Llorca

D. Jorge Pont Sánchez

Dña. Lourdes Máiz Carro (Secretaria de la Comisión)

Comité de Dirección Iberia, L.A.E., S.A.

PRESIDENTE

D. Fernando Conte García

VOCALES

Consejero Delegado

D. Ángel Mullor Parrondo

Director General Línea Aérea

D. Enrique Donaire Rodríguez

Director Auditoría Interna y Calidad

D. Martín Cuesta Vivar

Director Gab. Presidencia y Protocolo

D. Francisco Sánchez Arranz

Director Comunicación

D. Luis Díaz Güell

Director Financiero

D. Enrique Dupuy de Lôme Chávarri

Directora Relaciones Internacionales

Dña. Elvira Herrero Mateo

Directora Asesoría Jurídica

Dña. Lourdes Máiz Carro

Director Control y Administración

D. José M^a Fariza Batanero

Director Seguridad

D. Jesús de la Morena Bustillo

Director Recursos Humanos

D. Sergio Turrión Barbado

Director Centro Servicios Compartidos

D. Juan Losa Montañés

Director Mantenimiento e Ingeniería

D. Manuel López Aguilar

Director Aeropuertos

D. Fernando Sarmentero Vidal

Director Sistemas

D. Antonio Bugallo Siegel

Director Gestión Producción

D. Juan Bujía Lorenzo

Director Comercial

D. Manuel López Colmenarejo

Director Relación Cliente

D. Félix García Viejobueno

Director Carga

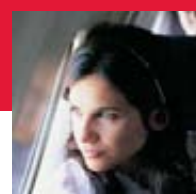
D. Alfonso Fuertes Suárez

Director Operaciones

D. Ricardo Génova Galván

Director Servicio a Bordo

D. Víctor Sánchez García



Cuentas Anuales e Informe de Gestión
Grupo Iberia

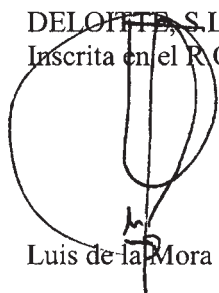
INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

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

1. Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES que comprenden el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2005, la cuenta de resultados consolidada, el estado de flujos de efectivo consolidado, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad dominante. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales consolidadas en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en España, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.
2. Las cuentas anuales consolidadas adjuntas del ejercicio 2005 son las primeras que el Grupo prepara aplicando las Normas Internacionales de Contabilidad adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), que requieren, con carácter general, que los estados financieros presenten información comparativa. En este sentido, y de acuerdo con la legislación mercantil, los Administradores de la Sociedad dominante presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación, de la cuenta de resultados, del estado de flujos de efectivo, del estado de cambios en el patrimonio neto y de la memoria, además de las cifras consolidadas del ejercicio 2005, las correspondientes al ejercicio anterior que han sido obtenidas mediante la aplicación de las NIIF-UE vigentes al 31 de diciembre de 2005. Consecuentemente, las cifras correspondientes al ejercicio anterior difieren de las contenidas en las cuentas anuales consolidadas aprobadas del ejercicio 2004 que fueron formuladas conforme a los principios y normas contables vigentes en dicho ejercicio, detallándose en la nota 4 de la memoria consolidada adjunta las diferencias que supone la aplicación de las NIIF-UE sobre el patrimonio neto consolidado al 1 de enero y al 31 de diciembre de 2004 y sobre los resultados consolidados del ejercicio 2004 del Grupo. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2005. Con fecha 1 de abril de 2005 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2004, formuladas conforme a los principios y normas contables vigentes en dicho ejercicio, en el que expresamos una opinión con una salvedad por un cambio de criterio con el que estamos de acuerdo.
3. Según se indica en la nota 3.2, el Grupo se ha acogido a la excepción contenida en la NIIF 1, adoptada por la Unión Europea, la cual permite aplicar las Normas Internacionales de Contabilidad números 32 y 39 relativas a instrumentos financieros a partir del 1 de enero de 2005, sin exigir la adaptación de las cifras comparativas del ejercicio anterior, por lo que la comparación entre ambos ejercicios debe efectuarse considerando esta circunstancia.

4. En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2005 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Sociedades Dependientes al 31 de diciembre de 2005 y de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea que, excepto por lo indicado en el párrafo tercero, guardan uniformidad con las aplicadas en la preparación de los estados financieros correspondientes al ejercicio anterior, que se han incorporado a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2005 a efectos comparativos.
5. El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2005 contiene las explicaciones que los Administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre la situación del Grupo, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2005. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Sociedades Dependientes.

DELOITTE, S.L.
Inscrita en el R.O.A.C. N° S0692



Luis de la Mora

29 de marzo de 2006



*Cuentas anuales consolidadas correspondientes
al ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2005,
elaboradas conforme a las Normas
Internacionales de Información Financiera (NIIF)
adoptadas por la Unión Europea.
Grupo Iberia*

GRUPO IBERIA

Balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2005 y 2004

Miles de euros

ACTIVO	Ejercicio 2005	Ejercicio 2004 ^(*)
ACTIVO NO CORRIENTE		
Activos intangibles (nota 7)	47.417	45.440
Inmovilizaciones materiales (nota 8)	1.463.584	1.365.593
Flota aérea	1.079.430	961.222
Otro inmovilizado material	384.154	404.371
Participaciones en entidades asociadas (nota 9)	12.126	184.820
Activos financieros no corrientes	731.711	519.448
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento (nota 10.1.1)	55.984	57.154
Préstamos y partidas a cobrar (nota 10.1.2)	260.417	153.998
Otros activos financieros no corrientes (nota 10.1.3)	392.035	308.296
Instrumentos financieros derivados (nota 20)	23.275	–
Activos por impuestos anticipados (nota 21)	484.513	412.840
Otros activos no corrientes	7.855	4.795
Total activo no corriente	2.747.206	2.532.936
ACTIVOS NO CORRIENTES MANTENIDOS PARA LA VENTA (nota 8.8)	3.013	3.041
ACTIVO CORRIENTE		
Existencias (nota 11)	114.682	87.419
Deudores (nota 12)	643.380	563.154
Inversiones financieras corrientes (nota 10.2)	1.190.673	989.276
Acciones de la Sociedad dominante (nota 14.2)	–	31.961
Otros activos corrientes	23.525	20.953
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes (nota 13)	821.439	566.460
Total activo corriente	2.793.699	2.259.223
TOTAL ACTIVO	5.543.918	4.795.200

^(*) Incluido a efectos comparativos (véase Nota 3.1)

Las Notas 1 a 29 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2005.

Miles de euros

PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Ejercicio 2005	Ejercicio 2004^(*)
PATRIMONIO NETO		
Capital suscrito (nota 14.1)	735.666	731.225
Prima de emisión (nota 14.4)	111.285	106.501
Diferencias por el ajuste de capital a euros (nota 14.5)	1.201	1.201
Reservas de la Sociedad dominante	631.417	532.657
Reserva legal (nota 14.6)	104.757	86.247
Reserva de fusión	165	165
Reserva de revalorización	38	38
Reserva para acciones propias (nota 14.2)	–	31.961
Reservas generadas por IFRS	126.543	141.830
Acciones propias (nota 14.2)	(28.372)	–
Reservas voluntarias	424.707	272.416
Ajustes en patrimonio por valoración (nota 14.9)	3.579	–
Reservas en sociedades consolidadas por integración global (nota 14.7)	(12.842)	(12.961)
Reservas en sociedades puestas en equivalencia (nota 14.8)	155.876	119.455
Diferencias de conversión	(176)	(344)
Beneficios atribuibles a la Sociedad dominante (nota 24)	395.789	201.111
Beneficios consolidados del ejercicio	396.019	202.698
Beneficios atribuidos a socios externos	(230)	(1.587)
Dividendo a cuenta (nota 14.11)	(281.026)	–
Patrimonio neto atribuible a los accionistas de la Sociedad dominante	1.737.190	1.678.845
Intereses minoritarios (nota 14.12)	1.043	5.324
Total patrimonio neto	1.738.233	1.684.169
PASIVO NO CORRIENTE		
Emisión de obligaciones convertibles (nota 15)	9.153	18.354
Deudas con entidades de crédito (nota 16)	254.008	18.215
Obligaciones por arrendamientos financieros a largo plazo (nota 17)	442.946	313.410
Provisiones a largo plazo (nota 18)	1.381.179	1.210.684
Otros pasivos no corrientes	17.138	13.975
Pasivos por impuestos diferidos (nota 21)	17.357	3.600
Total pasivo no corriente	2.121.781	1.578.238
PASIVO CORRIENTE		
Emisión de obligaciones convertibles (nota 15)	9.153	9.178
Deudas con entidades de crédito (nota 16)	78.365	5.958
Obligaciones por arrendamientos financieros a corto plazo (nota 17)	33.331	33.351
Anticipos de clientes (nota 6.18)	359.723	358.187
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar (nota 19)	1.171.482	1.103.461
Ingresos diferidos	31.850	22.658
Total pasivo corriente	1.683.904	1.532.793
TOTAL PASIVO	5.543.918	4.795.200

GRUPO IBERIA

Cuentas de resultados consolidadas correspondientes a los ejercicios anuales terminados a 31 de diciembre de 2005 y 2004.

Miles de euros

	(Debe) 2005	Haber 2004 ^(*)
Importe neto de la cifra de negocios <i>(nota 22.1)</i>	4.759.417	4.601.665
Otros ingresos de explotación- <i>(nota 22.2)</i>	186.898	268.660
Recurrentes	169.714	190.883
No recurrentes	17.184	77.777
Aprovisionamientos <i>(nota 23.1)</i>	(1.063.514)	(851.945)
Gastos de personal- <i>(nota 23.2)</i>	(1.733.209)	(1.542.176)
Recurrentes	(1.442.336)	(1.428.284)
No recurrentes	(290.873)	(113.892)
Dotación a la amortización	(177.730)	(183.861)
Otros gastos de explotación- <i>(nota 23.3)</i>	(2.146.198)	(2.192.606)
Recurrentes	(2.128.961)	(2.147.341)
No recurrentes	(17.237)	(45.265)
Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes <i>(nota 22.3)</i>	656.749	94.461
Deterioro del valor de activos <i>(nota 8.1.1)</i>	(104.548)	(16.099)
RESULTADO ORDINARIO RECURRENTE	116.590	181.117
RESULTADO DE LAS OPERACIONES	377.865	178.099
Ingresos financieros <i>(nota 22.4)</i>	58.904	42.124
Gastos financieros <i>(nota 23.4)</i>	(46.128)	(35.728)
Beneficio por operaciones con acciones propias	-	8.990
Diferencias de cambio (ingresos y gastos)	(139)	15.408
Resultado por variaciones de valor de activos no financieros (neto)	-	(1.048)
Participación en el resultado del ejercicio de las empresas asociadas <i>(nota 9)</i>	2.508	38.329
Otros ingresos y gastos	492	912
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	393.502	247.086
Impuesto sobre sociedades <i>(nota 21)</i>	2.517	(44.388)
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	396.019	202.698
RESULTADO DEL EJERCICIO	396.019	202.698
Atribuible a:		
Accionistas de la Sociedad Dominante <i>(nota 24)</i>	395.789	201.111
Intereses minoritarios <i>(nota 14.12)</i>	230	1.587
BENEFICIO BÁSICO POR ACCIÓN (en euros) <i>(nota 14.3.1)</i>	0,428	0,220
BENEFICIO DILUIDO POR ACCIÓN (en euros) <i>(nota 14.3.2)</i>	0,422	0,216

^(*) Incluido a efectos comparativos (véase Nota 3.1)

Las Notas 1 a 29 descritas en la Memoria forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2005.

GRUPO IBERIA

Estados de flujos de efectivo consolidados en los ejercicios anuales terminados a 31 de diciembre de 2005 y 2004.

Miles de euros

	Ejercicio 2005	Ejercicio 2004 ⁽¹⁾
1. ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN		
Resultado consolidado antes de impuestos	393.502	247.086
Ajustes al resultado:		
Dotaciones a la amortización y pérdidas por deterioro de activos	282.278	199.960
Dotaciones a provisiones (neto) (+/-)	370.658	216.490
Aplicaciones provisiones (-)	(189.986)	(121.324)
Ganancias/Pérdidas por venta de activo material e intangible (+/-)	6.530	(64.218)
Ganancias/Pérdidas por venta de participaciones (+/-)	(663.278)	(15.877)
Resultado de las asociadas contabilizadas por el método de participación (+/-)	(2.508)	(38.329)
Resultados derivados de operaciones de cobertura (+/-)	(27.442)	-
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio que no generan cash-flow	5.218	24.696
Otros ajustes al cash-flow (+/-)	74.373	14.499
Resultado ajustado	249.345	462.983
Variación neta en los activos / pasivos que no generan cash-flow	49.016	(1.394)
Pagos de impuestos	(164.091)	(17.170)
Total flujos de efectivo netos de las actividades de explotación (I)	134.270	444.419
2. ACTIVIDADES DE INVERSIÓN		
Inversión neta		
Inversión neta en empresas del grupo, multigrupo y asociadas	821.484	24.242
Inversión neta en activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias	35.924	(186.574)
Inversión neta en inversiones financieras no corrientes	(79.272)	845
Inversión neta en inversiones financieras y otros activos financieros corrientes	(219.052)	(271.794)
Inversión neta en otros activos	(168.001)	(91.222)
	391.083	(524.503)
Dividendos e intereses cobrados (+)	48.770	46.882
Inversión neta en acciones propias (+/-)	3.589	(2.904)
Total flujos de efectivo netos de las actividades de inversión (II)	443.442	(480.525)
3. ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN		
Dividendos pagados (-)	(322.482)	(29.090)
Variación de deudas con entidades de crédito (+/-)	13.848	(44.932)
Intereses pagados por deudas (-)	(24.638)	(292)
Otras deudas	1.315	(34)
Aumento de capital	9.224	16.411
Total flujos de efectivo netos de las actividades de financiación (III)	(322.733)	(57.937)
4. AUMENTO/ DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (I+II+III)	254.979	(94.043)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	(566.460)	(660.503)
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	(821.439)	(566.460)

⁽¹⁾ Incluido a efectos comparativos (véase Nota 3.1)

Las Notas 1 a 29 descritas en la Memoria forman parte integrante del estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios 2005 y 2004.

GRUPO IBERIA

Estados de cambios en el patrimonio neto consolidado de los ejercicios anuales terminados a 31 de diciembre de 2005 y 2004^(*)

Nota 14

	Capital Social	Prima de emisión	Reservas de la Sociedad Dominante							Ajuste patrimonio por valoración
			Ajuste del capital a euros	Reserva Legal	Reserva para acciones propias	Acciones Propias	Reservas Voluntarias	Reservas generadas por IFRS	Otras reservas	
Saldos a 1 de enero de 2004 - PGC	716.833	98.937	1.201	75.671	20.066	-	216.418	-	203	-
Ajustes de primera transición										
Cambios en políticas contables (Nota 4)	-	-	-	-	-	-	-	141.767	-	-
Saldos a 1 de enero de 2004- IFRS	716.833	98.937	1.201	75.671	20.066	-	216.418	141.767	203	-
Distribución de Resultados-										
- A Reservas	-	-	-	10.576	-	-	67.893	(3.313)	-	-
- A Dividendos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ampliación de Capital	14.392	7.564	-	-	-	-	-	-	-	-
Diferencias de conversión	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variación en acciones propias	-	-	-	-	11.895	-	(11.895)	-	-	-
Resultado neto del ejercicio 2004 - PGC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Efecto ajustes IFRS al resultado 2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Movimientos de Intereses minoritarios (Nota 14.12)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros movimientos	-	-	-	-	-	-	-	3.376	-	-
Saldos a 31 de diciembre de 2004	731.225	106.501	1.201	86.247	31.961	-	272.416	141.830	203	-
Efecto de la primera aplicación de las										
NIC 32 y 39	-	-	-	-	(31.961)	(31.961)	31.961	-	-	(149.118)
Distribución de Resultados-										
- A Reservas	-	-	-	18.510	-	-	120.330	(20.999)	-	-
- A Dividendos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ampliación de Capital	4.441	4.784	-	-	-	-	-	-	-	-
Diferencias de conversión	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variación en acciones propias	-	-	-	-	-	3.589	-	-	-	-
Efecto neto operaciones de cobertura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	152.697
Resultado neto del ejercicio 2005	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Movimiento de Intereses minoritarios (Nota 14.12)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros movimientos	-	-	-	-	-	-	-	5.712	-	-
Saldos a 31 de diciembre de 2005	735.666	111.285	1.201	104.757	-	(28.372)	424.707	126.543	203	3.579

^(*) Incluido a efectos comparativos (véase Nota 3.1)

Las Notas 1 a 29 descritas en la Memoria forman parte integrante de los estados de cambios en el patrimonio neto consolidado de los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2005 y 2004.

Reservas en sociedades consolidadas por		Puesta en equivalencia	Diferencias de conversión	Dividendo a cuenta	Resultado	Total	Intereses Minoritarios	Total Patrimonio
Integración global								
76.235	83.894	(284)	-	143.586	1.432.760	-	1.432.760	
(97.571)	6.112	-	-	(3.313)	46.995	9.204	56.199	
(21.336)	90.006	(284)	-	140.273	1.479.755	9.204	1.488.959	
8.375	29.449	-	-	(112.980)	-	-	-	
-	-	-	-	(27.293)	(27.293)	-	(27.293)	
-	-	-	-	-	21.956	-	21.956	
-	-	(60)	-	-	(60)	-	(60)	
-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	218.402	218.402	1.587	219.989	
-	-	-	-	(17.291)	(17.291)	-	(17.291)	
-	-	-	-	-	-	(5.467)	(5.467)	
-	-	-	-	-	3.376	-	3.376	
(12.961)	119.455	(344)	-	201.111	1.678.845	5.324	1.684.169	
-	-	-	-	-	(181.079)	-	(181.079)	
593	36.421	-	-	(154.855)	-	-	-	
-	-	-	-	(46.256)	(46.256)	-	(46.256)	
-	-	-	-	-	9.225	-	9.225	
-	-	168	-	-	168	-	168	
-	-	-	-	-	3.589	-	3.589	
-	-	-	-	-	152.697	-	152.697	
-	-	-	(281.026)	395.789	114.763	230	114.993	
-	-	-	-	-	-	(4.511)	(4.511)	
(474)	-	-	-	-	5.238	-	5.238	
(12.842)	155.876	(176)	(281.026)	395.789	1.737.190	1.043	1.738.233	

GRUPO IBERIA

Memoria de las Cuentas Anuales consolidadas correspondientes al ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2005 preparadas conforme a las NIIF.

1. ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD DOMINANTE Y DEL GRUPO

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es una sociedad dedicada principalmente al transporte aéreo de pasajeros y mercancías y que desarrolla, adicionalmente, otras actividades complementarias entre las que destacan, por su importancia, las de asistencia a pasajeros y aviones en aeropuertos y de mantenimiento de aeronaves.

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

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

Adicionalmente a las actividades realizadas directamente y con el fin de complementar éstas o desarrollar negocios complementarios al transporte, se han ido constituyendo diversas sociedades que conforman el Grupo Iberia y en el que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. actúa como sociedad matriz.

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

2. SOCIEDADES DEL GRUPO

2.1. Sociedades dependientes

Se consideran empresas dependientes aquéllas sociedades incluidas en el perímetro de consolidación en las que la Sociedad dominante, directa o indirectamente, participa en más de un 50% de su capital social, teniendo por tanto capacidad para ejercer control sobre las mismas.

La información básica relacionada con las sociedades que conforman el Grupo Iberia y que consolidan por el método de integración global así como los datos acerca de su situación patrimonial a 31 de diciembre de 2005 y 2004 son los siguientes:

Miles de euros

Razón Social Dirección Objeto Social	% de Participación ^(a)		Situación patrimonial					
	2004	2005	2004			2005		
			Capital	Reservas	Resultados	Capital	Reservas	Resultados
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. Centro de Carga Aérea Parcela 2 p.5 nave 6, Madrid Transporte de mercancías	75,00	75,00	192	2.557	821	192	2.967	866
Cargosur, S.A. Velázquez, 130; Madrid Transporte aéreo de mercancías	100,00	100,00	6.058	(1.047)	74	6.058	(973)	35
Sistemas Automatizados								
Agencias de Viaje, S.A. (SAVIA) Velázquez, 130; Madrid Servicios informáticos aplicables al sector de viajes y turismo	77,49 ^(b)	–	301	10.608	4.955	–	–	–
VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. Camino de la Escollera, 5; Palma de Mallorca Mantenimiento de Aeronaves	100,00	100,00	644	951	919	644	1.870	484
Campos Velázquez, S.A. Velázquez, 34; Madrid Adquisición y tenencia de fincas urbanas	100,00	100,00	902	215	13	902	228	13
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A. Centro de Carga Aérea Parcela 2 p 5 nave 6; Madrid Transporte de mercancías	75,00	75,00	180	48	45	180	71	75
Iberia Tecnología, S.A. Velázquez, 130; Madrid Servicios de mantenimiento aéreos	100,00	100,00	1.442	303	55	1.442	15	74
Consultores Hansa, S.A. Velázquez, 130; Madrid Consultoría de mercados	100,00	100,00	60	(2)	2	60	–	1
Binter Finance B.V. Strawinskian 3105 100 BL Amsterdam Financiación y Tesorería	100,00	100,00	454	90	5	454	95	13

^(a) Participación directa e indirecta.^(b) En 2004 los derechos económicos de la participación ascendían al 72,22% que incluía el 66% de participación directa de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y el 6,22% de participación indirecta a través de "Amadeus Group".

Variaciones en el perímetro de consolidación 2005

Con fecha efecto 1 de enero de 2005 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. procedió a la venta de su participación en Sistemas Automatizados de Viaje, S.A. por un importe de 86.887 miles de euros. Los beneficios generados en esta operación (75.555 miles de euros) se presentan en el epígrafe "Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes" de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2005 adjunta (véase Nota 22.3).

Variaciones en el perímetro de consolidación 2004

Durante 2004 el Grupo enajenó su participación en Iberswiss Catering, S.A. por 23.359 miles de euros. Los beneficios generados en esta operación (13.061 miles de euros) se presentan en el epígrafe "Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes" de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2004 (véase Nota 22.3).

En 2004 se incorporó al perímetro de consolidación Binter Finance B.V.

2.2. Sociedades asociadas

Se consideran empresas asociadas aquéllas en las que la Sociedad dominante tiene influencia significativa, entendida como el poder para intervenir en las decisiones de política financiera y de explotación de la participada sin llegar a ejercer control sobre la misma. En general, el Grupo asume que tiene influencia significativa cuando su porcentaje de participación en la filial es igual o superior al 20%.

Excepcionalmente, las sociedades "Iberbus" (véase Nota 10.1.1), en las que el Grupo posee más del 20% de sus derechos de voto, no se consideran entidades asociadas dado que los compromisos asumidos por el accionista mayoritario, Airbus Industrie Financial Services, en los contratos firmados para la constitución de las sociedades "Iberbus" garantizan a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., accionista minoritario y prestamista de las citadas sociedades, la recuperación de la totalidad de su inversión, motivo por el cual estas sociedades fueron excluidas del perímetro de consolidación en 2000.

La información general relacionada con las principales sociedades asociadas así como los datos básicos de su situación patrimonial, activos e ingresos ordinarios a 31 de diciembre de 2005 y 2004 se detallan a continuación:

Razón social Dirección Objeto Social	% de Participación ^(e)		2004 Situación patrimonial		
	2004	2005	Capital	Reservas	Resultados
Amadeus Group^(a) Salvador de Madariaga, 1; Madrid Gestión y explotación de un sistema automatizado de reservas	33,80	–	23.044	824.518	216.367
Multiservicios Aeroportuarios, S.A. Bravo Murillo, 52; Madrid Realización servicios auxiliares en ámbito aeroportuario	49,00	49,00	130	3.454	1.383
Iber-América Aerospace, LLC Miami, Florida Compra-venta de piezas y motores de aeronaves	49,00	49,00	1.178	(350)	224
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. (ELCA) Aeropuerto Jose Martí. Ciudad de La Habana Explotación de una terminal de carga en el aeropuerto de La Habana	50,00	50,00	444	(157)	191
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S.A. Aeropuerto Jose Martí. Ciudad de La Habana Mantenimiento de Aeronaves	50,00	50,00	111	(23)	644
Handling Guinea Ecuatorial, S.A. (HANGESA)^(b) Malabo Handling del Aeropuerto de Malabo	51,00	51,00	301	15	1.076
Sociedad Conjunta para la Emisión y gestión de Medios de Pago EFC, S.A. (IBERIA CARDS) Velázquez, 130; Madrid Emisión y gestión de medios de pago	40,00	43,50	6.000	2.409	2.727
Grupo Air Miles Avda. de Bruselas, 20. Alcobendas. Madrid Fidelización multisectorial	22,50	22,50	72	371	(293)
Serpista, S.A. Velázquez, 130. Madrid Mantenimiento de equipos aeroportuarios	39,00	39,00	1.170	2.144	(155)
Opodo, Ltd Five Chancey Lane Cliffords INN. Londres Sistema de pago entre compañías aéreas	4,08	–	272.444	(225.967)	(37.205)

^(a) Integrado por Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (sociedad matriz) y sus sociedades participadas entre las que se encuentra un 55,35% de Opodo, Ltd. Los derechos económicos de esta participación ascienden en 2004 a 18,89%, que es el porcentaje que se utilizó en el proceso de integración por puesta en equivalencia.

^(b) Debido a las limitaciones para el ejercicio del control efectivo sobre esta filial, se clasifica como asociada.

^(c) Incluye las diferencias de conversión del patrimonio a euros.

^(d) Datos a 30 de septiembre de 2004.

^(e) Participación directa e indirecta.



Miles de euros

		2005				
		Situación patrimonial				
		Ingresos	Ingresos			
Activos	ordinarios	Capital	Reservas ^(c)	Resultados	Activos	ordinarios
2.015.862	2.164.255	–	–	–	–	–
12.803	45.052	130	4.145	1.239	13.860	49.017
4.487	2.453	1.178	(189)	174	5.890	2.161
1.488	602	444	127	295	1.722	754
1.264	1.834	111	196	908	1.284	2.010
2.360	2.931	301	538	1.245	2.555	2.957
20.915	40.429	6.000	5.135	897	27.037	46.563
84.292	58.663	72	77	505	89.493	62.052
6.876	4.784	1.170	2.074	270	8.669	10.190
113.161 ^(d)	4.038 ^(d)	–	–	–	–	–

Variaciones en el perímetro de consolidación 2005

Durante el ejercicio 2005 el Grupo ha procedido a la venta de su participación en Amadeus Group habiendo recibido en contraprestación un 11,68% de participación en la sociedad adquiriente (Wam Acquisition, S.A.) y 734.605 miles de euros en efectivo. El beneficio generado en esta operación por importe de 587.721 miles de euros, aproximadamente, se presenta en el epígrafe "Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes" de la cuenta resultados del ejercicio 2005 adjunta (véase Nota 22.3).

Asimismo, como consecuencia de esta operación, Opodo, Ltd ha sido excluida del perímetro de consolidación, al quedar reducida la participación del Grupo en dicha sociedad al 4,08%.

Variaciones en el perímetro de consolidación 2004

Durante el ejercicio 2004 la Sociedad dominante vendió su participación en Touroperador Viva Tours, S.A. por 1.864 miles de euros, aproximadamente. Los beneficios generados en esta operación por importe de 1.042 miles de euros, aproximadamente, se presentan en el epígrafe "Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes" de la cuenta de resultados del ejercicio 2004 adjunta (véase Nota 22.3).

Como consecuencia de la toma de participación por parte de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. en Opodo, Ltd., esta última sociedad, que figuraba hasta entonces como inversión financiera, pasó a ser empresa asociada.

Por último, se integraron como empresas asociadas Grupo Air Miles, Serpista, S.A. y Noamar Air Handling.

3. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES Y PRINCIPIOS DE CONSOLIDACIÓN

3.1. Bases de presentación de las cuentas anuales y principios de consolidación aplicados

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2005, formuladas por los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en su reunión de Consejo celebrada el día 23 de marzo de 2006, se han obtenido a partir de los registros contables y de las cuentas anuales de la Sociedad dominante y de sus sociedades dependientes.

Dichas cuentas anuales consolidadas han sido preparadas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) adoptadas por la Unión Europea conforme a lo dispuesto por el Reglamento (CE) nº 1606/2002 del Parlamento Europeo y por la ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2005 y de los resultados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de los flujos de efectivo que se han producido en el Grupo durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha conforme a la normativa contable vigente.

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo y las de las entidades que lo componen del ejercicio 2005, formuladas por sus Administradores correspondientes, se encuentran pendientes de aprobación por las respectivas Juntas Generales de Accionistas. No obstante, los Administradores de la Sociedad dominante entienden que dichas cuentas anuales serán aprobadas sin cambios significativos.

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2005 son las primeras preparadas conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea. Dichas normas suponen, con respecto a las que se encontraban en vigor al tiempo de formularse las cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio 2004, cambios en las políticas contables y en los criterios de valoración y presentación de los estados financieros, así como la incorporación a las cuentas anuales de desgloses de información y estados adicionales.

Dado además que las mencionadas normas internacionales exigen la presentación con fines comparativos de información del ejercicio precedente preparada conforme a las mismas bases y criterios empleados en la determinación de las cifras de 2005, la información relativa al ejercicio 2004 contenida en esta Memoria no coincide con la que figura en las cuentas anuales aprobadas por la Junta General de Accionistas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. celebrada el 26 de mayo de 2005 para dicho ejercicio.

En este sentido, de acuerdo con la norma de primera aplicación se ha considerado fecha de transición a las NIIF el 1 de enero de 2004 recalculando los saldos del patrimonio al inicio y cierre del ejercicio precedente así como el resultado de dicho período conforme a los principios internacionales. En la nota 4 se detalla la conciliación de los citados saldos calculados bajo principios contables vigentes en España con los resultados de la aplicación de principios internacionales.

3.2. Principales decisiones relativas a las NIIF

En cumplimiento de la Norma de Primera Aplicación, el Grupo ha tomado las siguientes decisiones:

1. Inmovilizado material: se han mantenido los valores de coste existentes.
2. Diferencias de conversión: se han mantenido las acumuladas a la fecha de transición.
3. Aplicar las NIC 32 y 39 de manera prospectiva a partir del 1 de enero de 2005, de acuerdo con lo permitido por dichas normas, lo que supone un tratamiento distinto en 2004 y 2005 respecto a:
 - a. Las acciones propias en cartera, cuyo saldo a 1 de enero de 2005 ascendía a 31.961 miles de euros, se clasifican como menor valor del patrimonio en lugar de en el activo; el saldo a 31 de diciembre de 2005 es 28.372 miles de euros.
 - c. Los resultados obtenidos en operaciones con acciones propias se presentan en 2005 en reservas en lugar de en resultados.
 - d. Los contratos de cobertura de flujos futuros y *fair value* se valoran el 1 de enero de 2005 a su valor de mercado, registrando una disminución del patrimonio de 149.118 miles de euros; a 31 de diciembre de 2005 el efecto en patrimonio es un aumento del mismo de 3.579 miles de euros. En 2004 no se valoraban.

Adicionalmente, en relación con la presentación de los estados financieros y resto de información contenida en la Memoria, el Grupo ha tomado las siguientes decisiones:

1. El euro se considera la moneda funcional del Grupo; las cuentas anuales se expresan por tanto en euros.
2. El balance de situación se presenta distinguiendo entre partidas corrientes y no corrientes; asimismo, la cuenta de resultados se presenta por naturaleza.
3. El Grupo ha optado por presentar el estado de flujos de efectivo siguiendo el método indirecto.

3.3. Responsabilidad de la información y estimaciones realizadas

La información contenida en estas cuentas anuales consolidadas es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad dominante.

En las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio 2005 se han utilizado estimaciones realizadas por los Administradores del Grupo para cuantificar o valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

1. la evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos,
2. las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por compromisos con el personal,
3. la vida útil de los activos materiales e intangibles,
4. los criterios empleados en la valoración de determinados activos,
5. el importe de los billetes y documentos de tráfico vendidos que no serán finalmente utilizados,
6. el cálculo del pasivo devengado al cierre del ejercicio correspondiente a la valoración de los puntos otorgados a los titulares de las tarjetas de fidelización "Iberia Plus" pendientes de utilizar.
7. el cálculo de las provisiones de acuerdo a la mejor información disponible.

Estas estimaciones se realizaron en función de la mejor información disponible a 31 de diciembre de 2005 sobre los hechos analizados. No obstante, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas, conforme a lo establecido en la NIC 8; lo que se haría, en su caso, de forma prospectiva.



3.4. Principios de consolidación

Los estados financieros de las entidades dependientes se consolidan por aplicación del método de integración global. Consecuentemente, todos los saldos y efectos de las transacciones efectuadas entre las sociedades consolidadas que son significativos han sido eliminados en el proceso de consolidación.

La participación de terceros en el patrimonio y resultados del Grupo se presentan respectivamente en los capítulos "Intereses Minoritarios" del balance de situación consolidado y de la cuenta de resultados consolidada.

Los resultados de las empresas dependientes adquiridas o enajenadas durante el ejercicio se incluyen en las cuentas de resultados consolidadas desde la fecha efectiva de adquisición o hasta la fecha efectiva de enajenación, según corresponda.

En las cuentas anuales consolidadas, las entidades asociadas se valoran por el "método de la participación" o "puesta en equivalencia"; es decir, por la fracción de su valor neto patrimonial que representa la participación del Grupo en su capital, una vez considerados los dividendos percibidos y otras eliminaciones patrimoniales. La participación del Grupo en los resultados obtenidos por la participada en el ejercicio se presentan en el epígrafe "Participación en el resultado del ejercicio de las asociadas" de la cuenta de resultados adjunta. En el caso de transacciones con una asociada, las pérdidas o beneficios correspondientes se eliminan en el porcentaje de participación del Grupo en su capital.

Si como consecuencia de las pérdidas en que haya incurrido una entidad asociada su patrimonio contable fuese negativo, en el balance de situación consolidado del Grupo figuraría con valor nulo; a no ser que exista la obligación por parte del Grupo de respaldarla financieramente.

Las políticas y principios contables aplicados por las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación han sido homogeneizadas con las del Grupo en el proceso de consolidación.

La conversión a euros de los diferentes epígrafes del balance de situación y de la cuenta de resultados de las sociedades extranjeras que han sido incluidas en el perímetro de consolidación se ha realizado aplicando los siguientes criterios:

1. Los activos y pasivos se han convertido aplicando el tipo de cambio oficial vigente al cierre de ejercicio.
2. El capital y reservas se han convertido a los tipos de cambio históricos.
3. La cuentas de resultados, se han convertido al tipo de cambio medio del ejercicio.

Las diferencias resultantes de la aplicación de estos criterios se han incluido en el epígrafe "Diferencias de Conversión" del capítulo "Patrimonio Neto".

4. CONCILIACIÓN DE LOS SALDOS DE INICIO Y CIERRE DEL EJERCICIO 2004 ENTRE NORMATIVA LOCAL Y NIIF

Conciliación de patrimonio a 1 de enero y a 31 de diciembre de 2004

Miles de euros

Concepto	Patrimonio a 1 de enero de 2004	Patrimonio a 31 de diciembre de 2004
Saldo según principios y normas contables de general aceptación en España y vigentes a la fecha ^(a)	1.432.760	1.645.765
Impactos por transición a las NIIF ^(b)		
Baja de Fondo de Comercio	(98.098)	(91.485)
Reversión de provisiones y otros pasivos contingentes	116.682	124.507
Baja de ingresos a distribuir en varios ejercicios	19.090	1.981
Reversión de Fondo para grandes reparaciones	5.114	–
Conversión a NIIF de estados financieros de sociedades puestas en equivalencia	4.618	2.262
Baja de diferencias negativas de consolidación	1.494	998
Baja de gastos a distribuir y gastos de establecimiento	(1.905)	(5.189)
Otros	–	6
Impacto total en patrimonio neto	46.995	33.080
Intereses minoritarios (Socios externos)	9.204	5.324
Saldo según NIIF	1.488.959	1.684.169

^(a) Obtenido de las cuentas anuales consolidadas a la fecha indicada, aprobadas por las Juntas Generales de Accionistas correspondientes.

^(b) Una vez considerado el efecto fiscal, en su caso.

Conciliación de resultados de 2004

Miles de euros

Concepto	Aumento/ (Disminución) Resultado 2004
Saldo según principios y normas contables de general aceptación en España y vigentes a la fecha ^(*)	218.402
Impactos por transición a las NIIF:	
Amortización de Fondo de Comercio	6.613
Provisiones y otros pasivos contingentes	7.825
Baja de ingresos a distribuir en varios ejercicios	(17.109)
Reversión de Fondo para grandes reparaciones	(3.521)
Conversión a NIIF de estados financieros de sociedades puestas en equivalencia	(2.356)
Opciones sobre acciones	(4.969)
Baja de diferencias negativas de consolidación	(496)
Baja de gastos a distribuir y gastos de establecimiento	(3.284)
Otros	6
Impacto total en patrimonio neto/resultado	(17.291)
Saldo según NIIF	201.111

^(*) Obtenido de las cuentas anuales consolidadas a la fecha indicada, aprobadas por la Junta General de Accionistas correspondiente.



Las principales variaciones se originan en los siguientes conceptos:

Fondo de comercio

El fondo de comercio se calculó como la diferencia positiva entre el valor pagado por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. por la adquisición del 67% de Aviación y Comercio, S.A. y su correspondiente valor teórico contable a 31 de diciembre de 1997. Dicho fondo de comercio estaba fundamentalmente asociado al valor de la presencia, tamaño e imagen de mercado mantenida por Aviación y Comercio, S.A. a la citada fecha. Ante la imposibilidad de asignar estos conceptos a una unidad generadora de efectivo de manera razonable a partir de la cual evaluar en el futuro las posibles variaciones de valor, la compañía ha optado por eliminar este fondo de comercio contra reservas de primera aplicación.

Asimismo, el Grupo ha revertido 6.613 miles de euros correspondientes a la amortización registrada en 2004 de acuerdo con la normativa establecida por el Plan General de Contabilidad Español.

Provisiones y otros pasivos contingentes

El Grupo ha revertido con abono a reservas determinadas provisiones constituidas para hacer frente a eventuales contingencias que, de acuerdo con lo previsto en la NIC 37, no cumplen la totalidad de los requisitos exigidos para su reconocimiento en los estados financieros.

Ingresos a distribuir en varios ejercicios

En aplicación de la NIC 17, las plusvalías registradas como resultado de una operación de venta y posterior arrendamiento operativo, que hasta el ejercicio 2004 se reconocían a lo largo del período de arrendamiento posterior, deben registrarse en la cuenta de resultados en el momento de formalización de la operación. El Grupo ha procedido, por tanto, a eliminar las plusvalías diferidas contra reservas en primera aplicación de las normas NIIF. Asimismo, se han revertido las imputaciones de ingresos diferidos registradas por este concepto en 2004.

5. DISTRIBUCIÓN DEL RESULTADO DE LA SOCIEDAD DOMINANTE

La distribución de los beneficios de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. del ejercicio 2005 propuesta por sus Administradores consiste en destinar 0,322 euros por acción a dividendos, de los que 0,302 euros por acción han sido distribuidos como dividendo a cuenta en 2005 (véase Nota 14.11), 42.377 miles de euros a reserva legal y el resto, a reservas voluntarias.

6. PRINCIPIOS Y POLÍTICAS CONTABLES Y CRITERIOS DE VALORACIÓN APLICADOS

Las principales normas de valoración, principios y políticas contables aplicadas en la elaboración de las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio 2005 han sido los siguientes:

6.1. Activos intangibles

Se consideran activos intangibles aquellos activos no monetarios específicamente identificables que han sido adquiridos a terceros o han sido desarrollados por el Grupo. Sólo se reconocen contablemente aquellos cuyo coste puede estimarse de manera objetiva y de los que se espera obtener en el futuro beneficios económicos.

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

6.2. Inmovilizaciones materiales

El inmovilizado material se valora a su coste histórico, que incluye la actualización realizada al amparo del Real Decreto Ley 7/1996 de 7 de junio.

Las sociedades del Grupo amortizan su inmovilizado material siguiendo el método lineal, distribuyendo el coste amortizable entre los años de vida útil estimada.

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

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

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

Para los aviones en propiedad, excepto para la flota MD, el Grupo separa del coste de las aeronaves el coste correspondiente a los elementos que serán reemplazados en la siguiente gran reparación. El valor de estos componentes se amortiza en los años que restan hasta la sustitución, considerando una vida útil entre 4 y 7 años.

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

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

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

Los costes de reparación y mantenimiento tanto de motores como de célula y demás componentes del avión se imputan, en general, a la cuenta de resultados del ejercicio en que se incurren. No obstante lo anterior, y en función de lo establecido en los contratos de arrendamiento operativo de flota, el Grupo sigue el procedimiento de constituir una provisión en función de la estimación del coste total a incurrir, imputando dicho coste a resultados linealmente en el período que transcurre entre dos grandes reparaciones sucesivas (Nota 18) de la flota operada en régimen de arrendamiento operativo.

6.3. Pérdidas de valor de activos materiales e intangibles

El Grupo evalúa anualmente la existencia de indicios que pudieran indicar pérdidas por deterioros en el valor del conjunto de los activos materiales e intangibles asociados a cada unidad generadora de efectivo.

Si se estima que el importe recuperable del activo es inferior a su importe en libros, el Grupo reconoce una pérdida por deterioro de valor en la cuenta de resultados. Si una pérdida por deterioro revierte posteriormente, el importe en libros del activo se incrementa hasta el límite del valor original por el que dicho activo estuviera registrado con anterioridad al reconocimiento de dicha pérdida de valor.

6.4. Arrendamientos

Los arrendamientos se clasifican como arrendamientos financieros siempre que entre las condiciones de los mismos se contemple la posibilidad por parte del arrendatario de adquirir la propiedad del bien (opción de compra) y la Dirección del Grupo haya tomado la decisión de ejercer dicha opción. Los demás arrendamientos, exista o no opción de compra, se clasifican como arrendamientos operativos salvo que en función de las condiciones pactadas y con independencia de la decisión de la Dirección la operación sea asimilable a una adquisición.

6.4.1. Arrendamientos financieros

El Grupo reconoce los arrendamientos financieros en el balance de situación, al inicio del arrendamiento, registrando un activo y un pasivo por el mismo importe, igual al valor de mercado del activo arrendado o al valor actual de las cuotas de arrendamiento mínimas, si éste último fuera menor. Para calcular el valor actual de las cuotas de arrendamiento se utiliza el tipo de interés del contrato.

El coste de los activos adquiridos mediante contratos de arrendamiento financiero se presenta en el balance de situación consolidado según la naturaleza del bien objeto del contrato (véase Nota 8.2).

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

Los gastos financieros se reconocen durante el período de arrendamiento de acuerdo con un criterio financiero.

6.4.2. Arrendamientos operativos

Los gastos derivados de arrendamientos operativos se imputan a la cuenta de resultados de acuerdo con lo previsto en los correspondientes contratos dado que el Grupo considera que ésta es la base de reparto que refleja más adecuadamente el patrón de generación de beneficios.

6.5. Existencias

Las existencias, fundamentalmente material aeronáutico y combustible, se valoran al menor entre el coste o valor de reposición.

El valor de coste se calcula utilizando el método del precio medio ponderado.

El Grupo realiza una evaluación del valor de reposición de las existencias dotando las oportunas provisiones en aquellos casos en los que el coste excede de su valor neto de realización. Cuando las circunstancias que previamente causaron la dotación de la provisión hayan dejado de existir o cuando exista clara evidencia de incremento en el valor neto realizable debido a un cambio en las circunstancias económicas, se procede a revertir el importe de la misma.

6.6. Activos no corrientes clasificados como mantenidos para la venta

El Grupo clasifica bajo este epígrafe del balance de situación consolidado aquellos activos que ha decidido poner a la venta una vez que reúnen las condiciones que hacen posible su realización inmediata y siempre que con alta probabilidad la pretendida operación de venta se pueda materializar en el plazo de un año.

Los activos no corrientes clasificados como mantenidos para la venta se presentan valorados al menor importe entre su valor contable y el valor razonable menos el coste de venta.

6.7. Activos financieros

Los activos financieros mantenidos por las sociedades del Grupo se clasifican en los epígrafes que se indican a continuación conforme a los criterios que asimismo se detallan:

1. Inversiones mantenidas hasta el vencimiento: activos con una fecha de vencimiento definida adquiridos con la intención y la capacidad de mantenerlos hasta dicha fecha y que son realizables por importes previamente establecidos o determinables.
2. Préstamos y partidas a cobrar generados por el Grupo: activos financieros originados por las sociedades a cambio de suministrar efectivo, bienes o servicios directamente a un deudor.
3. Otros activos financieros no corrientes: se incluyen en este epígrafe los valores adquiridos que no se mantienen con propósito de negociación inmediata.

Las inversiones en activos financieros mantenidas hasta el vencimiento, así como los préstamos concedidos y las cuentas a cobrar, se presentan valorados por el importe pendiente de cobro a la fecha de balance que incluye el importe entregado al momento de inicio de la operación correspondiente más los intereses o cualquier otra prima devengados que, en su caso, se hubieren pactado y estuvieran pendientes de cobro. Los importes devengados por intereses o primas de reembolso se calculan en función de la tasa interna de retorno siguiendo un criterio financiero.

Los saldos anteriores figuran en los balances de situación consolidados adjuntos minorados en el importe de las provisiones por incobrables estimadas.

Los "Otros activos financieros" (Nota 10.1.3.) se valoran por su "valor razonable", registrando las variaciones que se producen directamente en el patrimonio neto hasta que el activo se enajena o devalúa totalmente, momento en el que los beneficios o pérdidas acumulados previamente en el patrimonio neto se traspasan a los resultados del ejercicio correspondiente. Se entiende por valor razonable de un instrumento financiero en una fecha dada su cotización oficial o el importe por el que dos terceros independientes entendidos en la materia, actuando libre y prudentemente, estarían dispuestos a realizar una operación de compraventa de este activo. Cuando este valor razonable no puede determinarse de forma fiable, se valoran al coste menos la pérdida por deterioro de valor.

6.8. Efectivo y otros medios líquidos equivalentes

Los otros medios líquidos equivalentes son inversiones a corto plazo, con vencimientos inferiores a tres meses, y que no están sujetos a un riesgo relevante de cambios en su valor.

6.9. Pasivos financieros

Los préstamos obtenidos de entidades financieras se presentan valorados por el importe efectivamente recibido, una vez deducidos los costes y comisiones derivados de la formalización de los mismos.

Dichos costes de formalización, así como los gastos financieros originados por los préstamos, se imputan a resultados de acuerdo con un criterio financiero durante el período de duración del préstamo.



El importe de los costes de formalización de préstamos ya imputado a resultados, así como los gastos financieros por intereses devengados pendientes de pago, se presentan en los balances de situación consolidados adjuntos aumentando el saldo de los epígrafes "Deudas con entidades de crédito".

6.10. Acciones propias de la Sociedad dominante

Las acciones de la Sociedad dominante cuya titularidad al cierre del ejercicio corresponde a sociedades consolidadas se valoran por su coste de adquisición y en el balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2005 adjunto se presentan minorando el patrimonio neto.

Tal y como se indica en la nota 3.2, el Grupo ha optado por aplicar las Normas Internacionales de Contabilidad 32 y 39 (Activos financieros: Presentación e información a revelar y reconocimiento y valoración), de acuerdo con lo previsto en la normativa vigente, a partir del 1 de enero de 2005. Consecuentemente, en el balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2004 adjunto las acciones de la Sociedad dominante en propiedad de las sociedades consolidadas se presentan, conforme establecía la regulación anterior, en el epígrafe "Acciones de la Sociedad dominante" del activo por un total de 31.961 miles de euros.

En el mismo sentido, los resultados obtenidos durante el ejercicio 2004 por operaciones de venta de acciones propias se incluyen en el epígrafe "Beneficio por operaciones con acciones propias" de la cuenta de resultados consolidada del citado ejercicio.

En el ejercicio 2005 los resultados netos derivados de operaciones realizadas con acciones propias se presentan formando parte del patrimonio neto y han supuesto un aumento de los recursos propios de 4.056 miles de euros.

6.11. Pagos en acciones

La Sociedad dominante puso en marcha en 2002 un plan de opciones sobre acciones propias cuya vigencia concluirá en 2008 y que está dirigido a los Administradores ejecutivos y determinados directivos y personal de estructura. La liquidación de este compromiso se viene realizando mediante la entrega de acciones en las fechas establecidas para el ejercicio de las opciones.

El Grupo sigue la práctica de reconocer en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de resultados consolidada adjunta un gasto con contrapartida en las cuentas de patrimonio que se calcula mediante el reparto lineal del valor razonable de las opciones a la fecha de concesión de las mismas durante el período de devengo.

El valor razonable de las opciones se ha determinado en función del modelo de valoración Black-Scholes con los siguientes parámetros en la fecha de concesión del plan el 11 de abril de 2003: cotización de la acción: 1,57 euros; precio de ejercicio de la opción: 1,62 euros; volatilidad esperada: 45%; Tipo de interés libre de riesgo: 2,4%; rentabilidad del dividendo esperada: 2%.

La volatilidad esperada se ha determinado a partir de la volatilidad histórica sobre el último año (desde el inicio de cotización en Bolsa). Se ha asumido en la valoración que todos los beneficiarios podrán llegar a ejercitar su derecho de compra.

6.12. Instrumentos financieros derivados y operaciones de coberturas

Los derivados mantenidos por el Grupo corresponden fundamentalmente a operaciones OTC de cobertura de riesgo de cambio, de tipo de interés o de precios del combustible teniendo como objetivo reducir significativamente estos riesgos en las operaciones subyacentes que son objeto de cobertura.

Los derivados se registran inicialmente a su coste de adquisición en el balance de situación consolidado y posteriormente se realizan las correcciones valorativas necesarias para reflejar su valor razonable en cada momento, registrándose en el epígrafe “Instrumentos financieros derivados” del balance de situación consolidado si son positivas, y como “otros pasivos no corrientes” en el balance de situación consolidado si son negativas. Los beneficios o pérdidas de dichas fluctuaciones se registran en la cuenta de resultados consolidada, compensándose así salvo en el caso de que el derivado haya sido designado como instrumento de cobertura y ésta sea altamente efectiva, en cuyo caso su registro es el siguiente:

- Coberturas de valor razonable: el elemento cubierto se valora por su valor razonable al igual que el instrumento de cobertura, registrándose las variaciones de valor de ambos en la cuenta de resultados consolidada, compensando los efectos en el mismo epígrafe de la cuenta de resultados consolidada.
- Coberturas de flujos de efectivo: los cambios en el valor razonable de los derivados se registran, en la parte en que dichas coberturas son efectivas, en el epígrafe “Patrimonio neto – Ajustes en patrimonio por valoración” (véase Nota 14.9). La pérdida o ganancia acumulada en dicho epígrafe se traspasa a la cuenta de resultados consolidada a medida que el subyacente tiene impacto en la cuenta de resultados consolidada por el riesgo cubierto neteando dicho efecto en el mismo epígrafe de la cuenta de resultados consolidada.

El valor razonable de los diferentes instrumentos financieros derivados se calcula mediante el descuento de los flujos de caja esperados basándose en las condiciones del mercado tanto de contado como de futuros a la fecha de cierre del ejercicio.

6.13. Corriente / no corriente

En el balance de situación consolidado se clasifican como activos y pasivos corrientes a corto plazo aquéllos cuya liquidación está previsto realizar o tienen vencimiento establecido anterior a doce meses, contados a partir de la fecha del mismo, y como no corrientes aquéllos cuyo vencimiento o liquidación será posterior a dicho período.

6.14. Provisiones para planes de reestructuración

La Sociedad dominante puso en marcha en 1999 un plan de bajas incentivadas y obtuvo en diciembre de 2001 la aprobación por parte de las autoridades laborales de un Expediente de Regulación de Empleo, expediente que posteriormente ha ido ampliándose con las preceptivas autorizaciones para ser aplicado a distintos colectivos de la compañía, la última en diciembre de 2004, y cuya vigencia llega hasta el 31 de diciembre de 2007.

Básicamente, estos planes prevén el pago de determinadas cantidades hasta alcanzar la edad reglamentaria de jubilación a aquellos empleados que, cumpliendo ciertas condiciones, decidan solicitar el retiro anticipado.

La Sociedad dominante sigue el criterio de registrar en la cuenta de resultados los costes totales estimados del plan de bajas y de las sucesivas ampliaciones del Expediente de Regulación de Empleo en el momento en que estas acciones, una vez aprobadas, se hacen públicas y se comunican a los trabajadores.

Los estudios actuariales utilizados para la determinación de este pasivo emplean hipótesis similares a las descritas en la nota 6.15. Los sucesivos pagos a que dan lugar estos conceptos se deducen de las provisiones constituidas.

6.15. Obligaciones con el personal

De acuerdo con los convenios colectivos vigentes en la Sociedad dominante, en el momento en que el personal de vuelo cumple los 60 años de edad cesa en su actividad pasando a situación de reserva y man-

teniendo su relación laboral hasta la edad de jubilación reglamentaria. La Sociedad dominante sigue la práctica de reconocer los costes del personal en situación de reserva a lo largo de la vida activa del trabajador de acuerdo con los estudios actuariales correspondientes.

Por otra parte, los convenios colectivos vigentes en la Sociedad dominante prevén la posibilidad de que el personal de vuelo, que cumple determinadas condiciones, se retire anticipadamente (excedencia especial) quedando obligada la Sociedad a retribuir en determinadas cantidades a este personal hasta la edad de jubilación reglamentaria. La Sociedad dominante dota con cargo a la cuenta de resultados del ejercicio en que se produce esta eventualidad el importe necesario, calculado actuarialmente, para complementar el fondo ya constituido por reserva, con el fin de hacer frente a los compromisos de pago futuros con los trabajadores correspondientes. En la actualidad están acogidos a este beneficio 164 trabajadores.

El epígrafe "Provisiones a largo plazo" incluye, entre otros, los pasivos por estos conceptos (véase Nota 18).

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

6.16. Montepío de Previsión Social Loreto

El Montepío de Previsión Social Loreto tiene por objeto fundamental el pago de pensiones de jubilación a sus afiliados (entre los que se encuentran los empleados de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y de su filial Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A. en 2004), así como otras prestaciones sociales en determinadas circunstancias (fallecimiento e incapacidad laboral permanente).

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

En los ejercicios 2005 y 2004, las aportaciones del Grupo han ascendido a 22.837 y 22.097 miles de euros respectivamente, que se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal – recurrentes" de la cuenta de resultados consolidada adjunta.

6.17. Otras provisiones a largo plazo

En la formulación de las cuentas anuales consolidadas, los Administradores diferencian entre:

1. provisiones: saldos acreedores que cubren obligaciones presentes a la fecha del balance surgidas como consecuencia de sucesos pasados de los que pueden derivarse perjuicios patrimoniales para las entidades, concretos en cuanto a su naturaleza pero indeterminados en cuanto a su importe y/o momento de cancelación, y
2. pasivos contingentes: obligaciones posibles surgidas como consecuencia de sucesos pasados cuya materialización está condicionada a que ocurra, o no, uno o más eventos futuros independientes de la voluntad de las entidades consolidadas.

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo recogen todas las provisiones significativas con respecto a las cuales se estima que existe una alta probabilidad de que se tenga que atender la obligación. Los pasivos contingentes no se registran en los estados financieros consolidados en tanto las obligaciones correspondientes no se materializan.

Las provisiones se cuantifican teniendo en consideración la mejor información disponible sobre la situación y posible evolución de los hechos que las originaron; procediéndose a su reversión, total o parcial, cuando dichas obligaciones dejan de existir o disminuyen.

En el epígrafe "Provisiones a largo plazo – Provisión para responsabilidades" (véase Nota 18), se registra el importe estimado para hacer frente a responsabilidades ciertas, nacidas de acciones judiciales y litigios en curso y a indemnizaciones u obligaciones pendientes, así como a avales u otras garantías similares otorgadas por las sociedades consolidadas. La dotación a estas provisiones se efectúa en el momento en que se materializa la obligación.

6.18. Reconocimiento de ingresos y gastos

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

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

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene en vigor la tarjeta "Iberia Plus", cuyo objetivo es fidelizar clientes a través de la obtención de puntos cada vez que los titulares de la misma realizan determinados vuelos, utilizan ciertos servicios hoteleros y de alquiler de automóviles o realizan compras con una tarjeta de crédito adscrita al programa. Los puntos obtenidos pueden ser canjeados por billetes gratuitos u otros servicios de las compañías adscritas al programa. Los balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2005 y 2004 adjuntos incluyen provisiones por importes de 77.574 y 61.030 miles de euros, respectivamente, por este concepto en el epígrafe "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar", de acuerdo con la estimación de la valoración al precio de redención establecido de los puntos acumulados pendientes de utilizar a dicha fecha.

Los ingresos por intereses se devengan siguiendo un criterio financiero temporal, en función del principal pendiente de pago y el tipo de interés efectivo aplicable.

Los ingresos por dividendos procedentes de inversiones se reconocen en el momento en que, de acuerdo con las condiciones aprobadas por la entidad que realiza la distribución, surge el derecho a su percepción.

6.19. Impuesto sobre sociedades; activos y pasivos por impuestos diferidos

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

Desde el 1 de enero de 2002 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y parte de sus sociedades dependientes tributan bajo el régimen fiscal recogido en el Capítulo VII del Título VII del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D Legislativo 4/2004 de 5 de marzo, integrado en el Grupo fiscal 148/02 del que es Sociedad dominante). Las sociedades que componen el grupo de consolidación fiscal son las que consolidan por el método de integración global, excepto Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. (2004) y Binter Finance, BV (2004 y 2005) que no reúnen los requisitos legalmente establecidos para integrar dicho grupo.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos corresponden a aquellos importes que en el futuro serán recuperables o pagaderos por las diferencias existentes entre el valor en libros de los activos y pasivos y



su valor fiscal, así como por las bases imponible negativas y por los créditos por deducciones pendientes de aplicación. Dichos activos y pasivos se calculan y registran aplicando a la diferencia temporal el tipo de gravamen al que se espera recuperar o liquidar la citada diferencia.

Los activos por impuestos diferidos y los créditos fiscales derivados de bases imponible negativas y de deducciones pendientes de aplicar se reconocen cuando resulta probable que la Sociedad pueda recuperarlos en un futuro, con independencia del momento de recuperación. Los activos y pasivos por impuestos diferidos se presentan por su valor nominal clasificados como activo (pasivo) no corriente en el balance de situación consolidado.

Con ocasión de cada cierre contable, se revisan activos y pasivos por los impuestos diferidos registrados con objeto de comprobar que se mantienen vigentes, efectuándose las oportunas correcciones a los mismos de acuerdo con los resultados de los análisis realizados.

6.20. Beneficios por acción

El beneficio básico por acción se calcula como el cociente entre el beneficio neto del período atribuible a la Sociedad dominante y el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante dicho período, sin incluir el número medio de acciones de la Sociedad dominante en cartera de las sociedades del Grupo.

El beneficio por acción diluido se calcula como el cociente entre el resultado neto del período atribuible a la Sociedad dominante y el número medio ponderado de acciones en circulación que hubiera habido en el ejercicio si se hubieran convertido al comienzo del mismo todos aquellos instrumentos financieros emitidos por la Sociedad vigentes a la fecha de cierre de ejercicio que contemplan la posibilidad de conversión en acciones ordinarias de la misma.

6.21. Saldos y transacciones en moneda extranjera

La moneda funcional del Grupo es el euro. Consecuentemente, las operaciones en otras divisas distintas del euro se consideran denominadas en “moneda extranjera” y se registran según los tipos de cambio vigentes en las fechas de las operaciones.

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

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

Las diferencias de valoración resultantes de la comparación entre el tipo oficial de cambio al cierre del ejercicio y el tipo al que figuran registradas las cuentas a cobrar o a pagar en moneda extranjera así como las diferencias de cambio que se producen en el momento del cobro o pago de los créditos y de las deudas en moneda extranjera se imputan a la cuenta de resultados consolidada en el epígrafe “Diferencias de cambio”.

6.22. Estados de flujos de efectivo consolidados

En los estados de flujos de efectivo consolidados, preparados de acuerdo con el método indirecto, se utilizan los términos que se indican a continuación con el significado que asimismo se detalla:

1. Flujos de efectivo: entradas y salidas de dinero en efectivo y de sus equivalentes, entendiendo por éstos las inversiones a corto plazo de gran liquidez y bajo riesgo de alteraciones en su valor.
2. Actividades de explotación: actividades típicas de la entidad, así como otras actividades que no pueden ser calificadas como de inversión o de financiación.
3. Actividades de inversión: las de adquisición, enajenación o disposición por otros medios de activos a largo plazo y otras inversiones no incluidas en el efectivo y sus equivalentes.
4. Actividades de financiación: actividades que producen cambios en el tamaño y composición del patrimonio neto y de los pasivos que no forman parte de las actividades de explotación.

6.23. Política de gestión de riesgos

El Grupo Iberia desarrolla múltiples actuaciones en el ámbito del control y gestión de riesgos, estableciendo sistemas que permiten identificar, evaluar, gestionar y mitigar los riesgos principales que afectan a las distintas actividades del Grupo.

La actuación en materia de riesgos se extiende a los parámetros y palancas claves de gestión del Grupo, como son: la cuenta de resultados, el endeudamiento, las inversiones y desinversiones y el desarrollo del Plan Director, de manera que permita optimizar la cuenta de resultados y el endeudamiento y adoptar las decisiones equilibradas en términos de rentabilidad y riesgo para las nuevas inversiones.

En lo que se refiere a riesgos financieros, el Grupo mantiene un programa de gestión global con el fin de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio de combustible en los resultados de la compañía y de preservar la liquidez necesaria para sus necesidades de funcionamiento y sus inversiones.

Con este objetivo la compañía utiliza un modelo VAR (Value at Risk) con el fin de evaluar probabilísticamente el posible impacto de estas variables de mercado en sus resultados y define los objetivos máximos de volatilidad y el programa de coberturas necesario para alcanzarlos.

Riesgo de Tipo de Cambio

Debido a la naturaleza de su actividad internacional, el Grupo genera cobros y pagos en divisas distintas del euro. El riesgo mayor corresponde a la variación al alza del dólar americano frente al euro ya que la compañía tiene mayores pagos en dólares que ingresos.

Este riesgo se gestiona básicamente de manera combinada con dos clases de estrategias: con coberturas estratégicas (hasta 5 años) utilizando permutas de divisas (*swaps*) así como opciones y otros productos derivados por un importe que cubre un determinado porcentaje de la posición y con coberturas tácticas de horizonte temporal menor o igual a un año que permiten adaptarse a la tendencia de mercado, y que también están asociadas a movimientos reales de pagos en dólares de la compañía.

Riesgo de Tipo de Interés

Debido a la posición neta deudora de la compañía (incluyendo las operaciones de arrendamiento operativo de aviones) el Grupo tiene una exposición a la subida de tipos de interés de las divisas en que denomina su deuda.

Para gestionar este riesgo el Grupo mantiene como mínimo un porcentaje de su deuda a tipos fijos o con protección. Adicionalmente mediante la diversificación de las divisas de financiación (dólar americano, euro, franco suizo y libra esterlina) se consigue disminuir el riesgo de una subida global del nivel de tipos de interés de financiación de la compañía.

Riesgo de Precio de Combustible

El Grupo gestiona el coste de combustible de aviación mediante políticas activas de control de riesgos y mantiene la política de cubrir directamente el precio del queroseno (JET Kero CIF-NWE)

La reducción de este riesgo se realiza habitualmente mediante la contratación de *swaps* y opciones.



Riesgo de Liquidez

Debido al carácter cíclico de su negocio y a las necesidades de inversión y financiación derivadas de la renovación de su flota, el Grupo mantiene una política de liquidez que se traduce en un significativo volumen de disponibilidades de caja, equivalente aproximadamente a tres meses de ingresos.

Esta posición de tesorería está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo como "repos" de deuda, eurodepósitos, pagarés bancarios y titulizaciones a través de entidades financieras de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo de contrapartida vigente.

Además de las inversiones a corto plazo y de la posición de caja, la compañía dispone permanentemente de pólizas de crédito que garantizan sus necesidades de liquidez.

6.24. Actividades con incidencia en el medio ambiente

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

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales son valoradas a su coste de adquisición y activadas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren.

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

7. ACTIVOS INTANGIBLES

El movimiento de las cuentas de este epígrafe durante los ejercicios 2004 y 2005 es el siguiente:

Miles de euros

	Saldo a 01-01-04	Entradas o dotaciones	Variaciones en el perímetro	Salidas o reducciones	Trasposos	Saldo a 31-12-04
Coste:						
Con vida útil definida:						
Aplicaciones informáticas	91.364	14.889	(1.042)	(738)	–	104.473
Propiedad industrial y derechos de traspaso	849	4	–	–	–	853
	92.213	14.893	(1.042)	(738)	–	105.326
Amortización acumulada:						
Aplicaciones informáticas	(44.204)	(19.682)	908	685	3.032	(59.261)
Propiedad industrial y derechos de traspaso	(582)	(43)	–	–	–	(625)
	(44.786)	(19.725)	908	685	3.032	(59.886)
Total	47.427					45.440



Miles de euros

	Variaciones				
	Saldo a	Entradas o	en el	Salidas o	Saldo a
	01-01-05	dotaciones	perímetro	reducciones	31-12-05
Coste:					
Con vida útil definida:					
Aplicaciones informáticas	104.473	21.545	(3.466)	406	122.958
Propiedad industrial y derechos de traspaso	853	12	–	–	865
	105.326	21.557	(3.466)	406	123.823
Amortización acumulada:					
Aplicaciones informáticas	(59.261)	(18.161)	1.682	2	(75.738)
Propiedad industrial y derechos de traspaso	(625)	(43)	–	–	(668)
	(59.886)	(18.204)	1.682	2	(76.406)
Total	45.440				47.417

A 31 de diciembre de 2005 y 2004, el coste de los bienes totalmente amortizados que las sociedades del Grupo mantienen en su inmovilizado inmaterial asciende a 28.674 y 18.321 miles de euros respectivamente, según el siguiente detalle:

Miles de euros

	2005	2004
Derechos de traspaso	394	394
Aplicaciones informáticas	28.280	17.927
Total	28.674	18.321

Durante el ejercicio 2004 la Sociedad Dominante procedió a la venta de las marcas Viva Tours. Los beneficios generados por esta operación ascendieron a 15.000 miles de euros y se presentan en el epígrafe "Resultados de la enajenación de activos no corrientes" de la cuenta de resultados consolidada de 2004 (Nota 22.3).

La práctica totalidad de los activos intangibles del Grupo han sido adquiridos a terceros.

8. INMOVILIZADO MATERIAL

El movimiento habido en este capítulo del balance de situación consolidado en los ejercicios 2005 y 2004 ha sido el siguiente:

Miles de euros

	01-01-04	Adiciones o dotaciones	Retiros	Bajas del perímetro	Otros traspasos	Diferencias de cambio	31-12-04
Coste							
Flota aérea	1.955.747	209.934	(124.299)	–	1.590 ^(a)	–	2.042.972
Otro inmovilizado material:							
Terrenos	4.105	–	(2)	(1.585)	–	–	2.518
Edificios y otras construcciones	166.463	55	(3.618)	(7.641)	1.632	–	156.891
Maquinaria, instalaciones y utillaje	421.420	21.831	(4.956)	(14.792)	3.534	–	427.037
Elementos de transporte	35.390	3.254	(193)	(8.810)	–	–	29.641
Mobiliario y enseres	20.537	621	(1.403)	(456)	1	–	19.300
Equipos para proceso de información	115.872	11.483	(4.276)	(839)	7.265	–	129.505
Repuestos para inmovilizado	258.532	101.191	(67.308)	–	–	–	292.415
Simuladores de vuelo	64.816	7.168	(61.940)	–	1.058	–	11.102
Otro inmovilizado	1.772	3	–	(1.670)	–	–	105
Inmovilizado en curso	9.845	36.432	(13.434)	–	(9.992)	(2.143)	20.708
	1.098.752	182.038	(157.130)	(35.793)	(3.498)	(2.143)	1.089.222
Amortizaciones							
Flota aérea	1.036.022	102.809	(1.545)	–	(126.973) ^(a)	–	1.010.313
Otro inmovilizado material:							
Edificios y otras construcciones	110.679	3.681	(912)	(3.136)	(40)	–	110.272
Maquinaria, instalaciones y utillaje	298.650	19.879	(4.574)	(10.114)	1.126	–	304.967
Elementos de transporte	22.628	3.089	(187)	(6.505)	(90)	–	18.935
Mobiliario y enseres	14.110	1.056	(1.296)	(359)	1	–	13.512
Equipos para proceso de información	72.574	13.884	(1.993)	(745)	2.358	–	86.078
Repuestos para inmovilizado	123.561	18.480	(2.587)	–	–	–	139.454
Simuladores de vuelo	42.461	1.243	(34.949)	–	–	–	8.755
Otro inmovilizado	1.524	15	–	(1.477)	26	–	88
	686.187	61.327	(46.498)	(22.336)	3.381	–	682.061
Provisiones:							
Flota aérea	49.567	16.099	–	–	(1.826)	–	63.840
Fondo grandes reparaciones	–	–	–	–	7.597	–	7.597
Otro inmovilizado material	2.797	–	(7)	–	–	–	2.790
	1.279.926						1.365.593

^(a) Incluyen fundamentalmente traspasos por importes de 119.782 miles de euros de coste y 96.709 miles de euros de amortización acumulada al epígrafe "Activos no corrientes mantenidos para la venta". Los traspasos de coste-flota aérea incluyen igualmente traspasos procedentes del epígrafe "Otros activos financieros no corrientes-Depósitos por adquisición de flota" por importe de 119.853 miles de euros, entre otros conceptos no significativos.

Miles de euros

	01-01-05	Adiciones o dotaciones	Retiros	Bajas del perímetro	Otros traspasos	Diferencias de cambio	31-12-05
Coste:							
Flota aérea	2.042.972	607.755	(364.934)		141.973 ^(a)		2.427.766
Otro inmovilizado material:							
Terrenos	2.518	–	–	–	–	–	2.518
Edificios y otras construcciones	156.891	15	(269)	–	–	–	156.637
Maquinaria, instalaciones y utillaje	427.037	23.156	(8.660)	–	519	–	442.052
Elementos de transporte	29.641	3.978	(418)	–	–	–	33.201
Mobiliario y enseres	19.300	789	(736)	(211)	99	–	19.241
Equipos para proceso de información	129.505	11.318	(2.721)	(26.066)	61	–	112.097
Repuestos para inmovilizado	292.415	94.177	(107.277)	–	–	–	279.315
Simuladores de vuelo	11.102	–	–	–	–	–	11.102
Otro inmovilizado	105	–	–	(105)	–	–	–
Inmovilizado en curso	20.708	43.062	(17.010)	–	(13.104)	(2.080)	31.576
	1.089.222	176.495	(137.091)	(26.382)	(12.425)	(2.080)	1.087.739
Amortizaciones:							
Flota aérea	1.010.313	100.235	(38.168)	–	82.998 ^(a)	–	1.155.378
Otro inmovilizado material:							
Edificios y otras construcciones	110.272	3.614	(77)	–	–	–	113.809
Maquinaria, instalaciones y utillaje	304.967	21.886	(8.291)	–	(7)	–	318.555
Elementos de transporte	18.935	3.013	(405)	–	–	–	21.543
Mobiliario y enseres	13.512	1.054	(656)	(83)	5	–	13.832
Equipos para proceso de información	86.078	12.916	(2.686)	(18.165)	5	–	78.148
Repuestos para inmovilizado	139.454	16.574	(11.475)	–	–	–	144.553
Simuladores de vuelo	8.755	206	–	–	–	–	8.961
Otro inmovilizado	88	–	–	(88)	–	–	–
	682.061	59.263	(23.590)	(18.336)	3	–	699.401
Provisiones:							
Flota aérea	63.840	104.600	(10.796)	–	19.322	–	176.966
Fondo grandes reparaciones	7.597	–	(1.327)	–	9.722	–	15.992
Otro inmovilizado material	2.790	1.400	(6)	–	–	–	4.184
	1.365.593						1.463.584

^(a) Incluyen fundamentalmente traspasos por importes de 101.164 miles de euros de coste y 81.842 miles de euros de amortización acumulada procedentes del epígrafe "Activos no corrientes mantenidos para la venta". Los traspasos de coste-flota aérea incluyen igualmente traspasos procedentes de "Otros activos financieros no corrientes-Depósitos por adquisición de flota" por importe de 30.212 miles de euros.



8.1. Flota aérea

8.1.1. Principales movimientos de los períodos

Las principales adiciones mostradas en los anteriores movimientos corresponden a:

Miles de euros

	2004	2005
Adiciones de flota aérea	170.402	435.590
Adiciones de motores	7.002	125.106
Remodelaciones	32.530	47.059
	209.934	607.755

Durante el ejercicio 2004, la Sociedad dominante adquirió dos aviones A-320 y dos aviones A-340-600 para, posteriormente, proceder a su venta y alquiler en régimen de arrendamiento operativo.

Asimismo, en virtud del acuerdo firmado con Airbus en ejercicios anteriores, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. recibió en 2004 un avión A-320 en sustitución de otra aeronave similar. Como resultado de esta operación el Grupo procedió a traspasar del epígrafe "Depósitos y fianzas" dentro de "Otros activos financieros no corrientes" al epígrafe "Inmovilizaciones materiales- Flota aérea" un importe de 34.459 miles de euros. En enero de 2005 esta aeronave ha sido vendida y posteriormente alquilada en régimen de arrendamiento operativo. El efecto de esta transacción en la cuenta de resultados no ha sido significativo.

El detalle de adiciones de 2005 incluye bajo los epígrafes "Adiciones de flota aérea" y "Adiciones de motores" 207.851 y 51.963 miles de euros, respectivamente, correspondientes a la incorporación de cinco aviones A-340-300 que hasta entonces venían siendo utilizados en régimen de arrendamiento operativo. Los arrendadores de estos aviones son cinco sociedades Iberbús en las que la Sociedad dominante posee una participación en el capital y ha otorgado un préstamo. La incorporación al inmovilizado es consecuencia del acuerdo alcanzado por el cual Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. se compromete de manera anticipada e irrevocable a ejercer en 2008 y 2010 (según lo estipulado en cada contrato de arrendamiento operativo) las correspondientes opciones de compra previstas en los contratos. El importe de dichas opciones de compra se ha fijado como la suma de la inversión de la Sociedad dominante en el capital de la respectiva sociedad Iberbus y del nominal del préstamo otorgado a la misma. Los importes por los que las citadas opciones han sido incorporados a la flota incluyen además de la opción de compra, las cuotas de arrendamiento a pagar hasta el momento de ejercicio de dicha opción. Los epígrafes "Deudas con entidades de crédito" corrientes y no corrientes se han visto incrementados en 259.814 miles de euros como consecuencia de esta transacción (véase nota 16).

El fondo de grandes reparaciones de estas aeronaves (9.722 miles de euros) que se incluía en el capítulo "Provisiones a largo plazo" ha sido reclasificado, de manera que en el balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2005 figura en el epígrafe "Inmovilizaciones materiales - Provisiones - Flota aérea".

El resto de las adiciones de la flota aérea en 2005 corresponden a la adquisición de tres aviones A-320, un avión A-319 y un avión A-321 que posteriormente han sido enajenados para proceder a su alquiler en régimen de arrendamiento operativo. Por otra parte, se han suscrito contratos de arrendamiento financiero para 2 aviones A-320 y 2 aviones A-321.

En el marco de la política de renovación de la flota que está siendo llevada a cabo por el Grupo se ha procedido en 2005 a dotar 104.600 miles de euros para adecuar el valor contable de la flota MD a su valor estimado de realización teniendo en cuenta que la enajenación de estos aviones se llevará a cabo entre los ejercicios 2006 y 2009. Esta dotación se ha registrado en el epígrafe "Deterioro del valor de activos" de la cuenta de resultados de 2005.



8.1.2. Compromisos y otras garantías sobre flota

El Grupo viene utilizando tres aviones en régimen de arrendamiento financiero y 7 aviones en régimen de arrendamiento operativo cuyas rentas garantizan junto con los propios aviones el reembolso de una emisión de bonos en el mercado europeo realizada por el arrendador en el ejercicio 2000 por un importe pendiente de amortizar a 31 de diciembre de 2005 de 217.535 miles de euros.

Asimismo, la Sociedad dominante garantiza la utilización, en régimen de alquiler operativo o arrendamiento financiero durante un período de entre 9 y 14 años, de veinte aviones, frente a los suscriptores de una emisión de bonos por un total pendiente de amortizar a 31 de diciembre de 2005 de 141.545 miles de dólares y 120.300 miles de euros.

El Grupo está inmerso en un plan de renovación de su flota estructurado bajo diversos contratos firmados con Airbus Industrie (Airbus) para las familias A-320 y A-340. Los aviones pendientes de entregar a 31 de diciembre de 2005 y el año previsto de incorporación de los mismos según los acuerdos alcanzados se detallan a continuación:

Tipo de Avión	2006	2007	2008	Total
A-319	4	8	5	17
A-320	2	6	4	12
A-321	2	1	–	3
A-340-600	3	–	–	3
	11	15	9	35

De acuerdo a los precios básicos establecidos en los contratos, el coste total de los aviones comprometidos en firme pendientes de entrega a 31 de diciembre de 2005 asciende aproximadamente a 1.950 millones de euros, de los que 1.487 millones de euros corresponden a la flota A-320 y 463 millones de euros a la familia A-340.

Adicionalmente la Sociedad tiene opciones en relación con 2 aviones A-340-600 y 49 aviones de la familia A-320.

8.1.3. Flota operativa

A continuación se resume la flota operativa del Grupo a 31 de diciembre de 2005:

Tipo de avión	En propiedad	En arrendamiento financiero	En arrendamiento operativo	En wet lease ^(d)	Total
B-747	– ^(a)	–	–	2	2
B-757	–	–	7	3 ^(b)	10
A-319	–	–	7	–	7
A-320	10	10 ^(c)	40	–	60
A-321	–	4	12	–	16
A-340-300	5	–	13	–	18
A-340-600	–	–	10	–	10
MD-87	19	–	–	–	19
MD-88	12	–	–	–	12
	46	14	89	5	154

^(a) No incluye cinco aviones que se encuentran parados a 31 de diciembre de 2005 a la espera de proceder a su venta o achatarramiento. El valor neto contable de estos aviones, una vez deducidas las provisiones dotadas es cero.

^(b) Incluye 1 avión propiedad de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y dos aviones bajo arrendamiento operativo. Estas tres aeronaves están, a su vez, subarrendadas y arrendadas en régimen de *wet lease*.

^(c) No incluye dos aviones que se encuentran alquilados a la Compañía Mexicana de Aviación.

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

Flota en arrendamiento operativo y wet lease

En el ejercicio 2005 se ha incorporado en régimen de arrendamiento operativo un avión A-319, seis aviones A-320, cinco A-321 y cinco aviones A-340-600. Asimismo, como consecuencia del vencimiento de los contratos correspondientes se ha procedido a la devolución de dos aviones B-747, tres aviones B-757, un avión A-320, cinco aviones MD-87 y un avión MD-88.

A continuación se resumen los vencimientos de los contratos de arrendamiento operativo de flota mantenidos por la Sociedad dominante:

Flota	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Nº de aviones
B-757	5	–	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	7
A-319	–	–	2	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	7
A-320	4	6	3	4	5	1	2	5	2	1	–	–	–	7	40
A-321	–	–	–	–	–	–	–	1	–	–	2	2	1	6	12
A-340-300	1 ^(a)	2 ^(b)	1	3	3	–	–	–	2	1	–	–	–	–	13
A-340-600	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	2	3	2	–	10
Total	10	8	8	9	8	1	2	6	4	5	4	5	3	16	89

^(a) La Sociedad dominante está negociando la ampliación del arrendamiento de esta aeronave hasta 2011.

^(b) La Sociedad dominante está negociando la ampliación del arrendamiento de una de estas aeronaves hasta 2012.

El cuadro anterior incluye once aviones A-320 y cuatro aviones A-319 que están siendo arrendados a Internacional Lease Finance Corporation. Como consecuencia de la firma de este contrato la Sociedad dominante ha realizado depósitos en garantía del buen fin de la operación por importe de 11.295 miles de euros que se encuentran registrados en el epígrafe “Otros activos financieros no corrientes – Depósitos y fianzas” del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2005 (véase Nota 10.1.3).

Algunos de los contratos de arrendamiento operativo incluyen la posibilidad de ejercer la opción de compra de las aeronaves durante el período de alquiler y la posibilidad de proceder a la prórroga de los mismos por períodos comprendidos entre uno y seis años.

Los contratos de arrendamiento de aeronaves en régimen de *wet lease* vencen en 2006 aunque contemplan extensiones de uno o dos años para el caso de la flota B-747.

Gastos de arrendamiento

Las rentas devengadas durante 2005 y 2004 por los contratos de arrendamientos operativo de aeronaves han ascendido a 399.711 y 319.926 y miles de euros, respectivamente, y se incluyen en el epígrafe “Otros gastos de explotación” de las cuentas de resultados consolidadas (véase Nota 23.3). El importe total aproximado de las cuotas a pagar futuras derivadas de los contratos de arrendamiento operativo de estos aviones, clasificado por años de vencimiento, se detalla a continuación:

Millones de euros

Ejercicio	
2006	359
2007	299
2008	285
2009	261
2010 y siguientes	1.365
	2.569 ^(*)

^(*) Equivalen a 3.030 millones de dólares a tipo de cambio de cierre del ejercicio. La fluctuación de los tipos de cambio sobre estas rentas está parcialmente cubierta con productos derivados (véase Nota 16).

No es voluntad de los Administradores de la Sociedad dominante en el momento de formulación de estas cuentas anuales ejercitar las opciones de compra que existen sobre los elementos de flota que a 31 de diciembre de 2005 están siendo operados en régimen de arrendamiento operativo.

8.2. Bienes en régimen de arrendamiento financiero

A 31 de diciembre de 2004 y 2005 existen elementos del inmovilizado material adquiridos mediante contratos en arrendamiento financiero, fundamentalmente aviones, por un importe de 593.518 miles de euros de coste y 114.979 miles de euros de amortización acumulada (450.910 miles de euros de coste y 94.547 miles de euros de amortización acumulada en 2004).

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago a 31 de diciembre de 2005, incluyendo el importe de las opciones de compra, se detalla en la Nota 17.

8.3. Otro inmovilizado material

Los edificios e instalaciones construidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en aeropuertos nacionales, presentan un valor neto contable a 31 de diciembre de 2005 y 2004 de 20.468 y 22.876 miles de euros, respectivamente. Las concesiones correspondientes a estos bienes vencen en 2009.

En 2004, la Sociedad dominante procedió a la venta de un edificio situado en Barcelona por importe de 30.800 miles de euros. La plusvalía obtenida, por importe de 28.599 miles de euros, figura en el epígrafe "Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes" de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2004 adjunta (Nota 22.3).

El consumo de repuestos de la flota aérea durante 2005 y 2004 han dado lugar a retiros en esta partida del inmovilizado por un valor neto contable de 93.954 y 58.255 miles de euros, que se imputan a la cuenta de resultados consolidada través del epígrafe "Aprovisionamientos" (véase Nota 23.1).

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

El 31 de diciembre de 1996, el Grupo actualizó su inmovilizado material al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, con pago de un gravamen único del 3%. El resultado de la actualización y su efecto a 31 de diciembre de 2004 y 2005 es el siguiente:

Miles de euros

	Saldo a 01-01-04	Dotaciones 2004	Retiros	Saldo a 31-12-04	Dotaciones 2005	Retiros	Saldo a 31-12-05
Flota aérea	21.543	(1.233)	–	20.310	(80)	(698)	19.532
Terrenos	700	–	(1)	699			699
Edificios y otras construcciones	6.462	(422)	(664)	5.376	(412)	(30)	4.934
Maquinaria, instalaciones y utillaje	220	(64)	(13)	143	(45)	–	98
Elementos de transporte	2	–	(1)	1	–	–	1
Simuladores de vuelo	1	–	(1)	–	–	–	–
	28.928	(1.719)	(680)	26.529	(537)	(728)	25.264



El efecto de la actualización sobre las amortizaciones de los ejercicios 2005 y 2004 han ascendido a 537 y 1.719 miles de euros, aproximadamente, mientras que en el ejercicio 2006 incidirá en 511 miles de euros, aproximadamente.

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

8.5. Elementos totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2005 y 2004, el coste de los bienes totalmente amortizados que el Grupo mantiene en su inmovilizado material asciende a 345.062 y 319.042 miles de euros, según el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2005	2004
Construcciones	59.913	59.076
Maquinaria, instalaciones y utillaje	188.627	174.658
Mobiliario y enseres	8.639	9.028
Equipos para proceso de información	44.932	39.143
Simuladores de vuelo	8.549	8.549
Elementos de transporte y otro inmovilizado	9.199	5.682
Flota aérea	25.206	22.906
Total	345.065	319.042

8.6. Cobertura de seguros

Las Sociedades del Grupo mantienen suscritas diferentes pólizas de seguro sobre los elementos del inmovilizado material e inmaterial, que cubren suficientemente el valor neto contable de los mismos a 31 de diciembre de 2005. Asimismo, el Grupo mantiene suscritas diferentes pólizas de seguro sobre la flota aérea arrendada a terceros, de acuerdo con las condiciones establecidas en los respectivos contratos de arrendamiento.

8.7. Activos no corrientes no operativos

El Grupo mantiene registrados en el balance de situación consolidado determinados activos, fundamentalmente aviones y motores, que no están operativos. El valor neto contable de estos activos es cero, tal como se muestra a continuación:

Miles de euros

	2004			2005		
	Coste	Amortización acumulada	Provisiones	Coste	Amortización acumulada	Provisiones
Flota:						
DC 9 y DC-10	9.494	(7.492)	(2.002)	9.287	(7.429)	(1.858)
A-300	11.532	(9.226)	(2.306)	9.230	(7.384)	(1.846)
B-727	1.286	(1.028)	(258)	869	(695)	(174)
B-747	270.700	(219.426)	(51.274)	371.863	(301.268)	(70.595)
Total	293.012	(237.172)	(55.840)	391.249	(316.776)	(74.473)

8.8. Activos no corrientes mantenidos para la venta

El Grupo registra en este epígrafe del balance de situación la flota aérea cuya baja está prevista en un futuro próximo y, por lo tanto, su importe en libros se recuperará, fundamentalmente, a través de operaciones de venta, en lugar de por su uso continuado. El Grupo dota las correspondientes provisiones para adecuar el valor neto contable de estos aviones a su valor estimado de realización.

El detalle de los activos no corrientes clasificados como mantenidos para la venta es el siguiente:

Miles de euros

	2004			2005		
	Coste	Amortización acumulada	Provisiones	Coste	Amortización acumulada	Provisiones
Flota:						
B-747	119.782	(96.709)	(20.032)	18.618	(14.895)	(710)
Total	119.782	(96.709)	(20.032)	18.618	(14.895)	(710)

En 2005 el Grupo ha procedido a traspasar un avión B-747 al epígrafe "Activos no corrientes no operativos".

A 31 de diciembre de 2005 la Sociedad dominante mantiene en posición de venta varios motores B-747 que están siendo arrendados a terceros. Estos activos se encuentran clasificados en el segmento de "Transporte" (Nota 25).

9. PARTICIPACIONES EN EMPRESAS ASOCIADAS CONSOLIDADAS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA

El detalle del movimiento de las participaciones en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia para los ejercicios 2004 y 2005 es el siguiente:

Miles de euros

	Saldos a 01-01-04	Participación en resultados	Distribución dividendos	Adiciones	Trasposos y otros	Saldos a 31-12-04
Amadeus Group	139.575	37.128	(6.603)	–	4.358	174.458
Touroporador Viva Tours, S.A.	489	–	–	–	(489)	–
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.	3.364	1.091	–	–	–	4.455
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	1.891	678	(136)	–	–	2.433
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeica, S.A.	333	324	(324)	–	29	362
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A.	164	96	–	–	(18)	242
Handling Guinea Ecuatorial, S.A.	891	549	(729)	–	1	712
Iber-América Aerospace LLC	640	110	(204)	–	(32)	514
Grupo Air Miles	–	(66)	–	100	–	34
Serpista, S.A.	–	(60)	–	1.292	–	1.232
Opodo, Ltd.	–	(1.521)	–	1.899	–	378
Total	147.347	38.329	(7.996)	3.291	3.849	184.820

Miles de euros

	Saldos a 31-12-04	Participación en Resultados	Distribución Dividendos	Adiciones	Salidas del perímetro (Nota 2.2)	Trasposos y otros	Saldos a 31-12-05
Amadeus Group	174.458	–	–	–	(174.458)	–	–
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.	4.455	333	–	447	–	–	5.235
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	2.433	607	(339)	–	–	–	2.701
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeica, S.A.	362	448	(296)	–	–	89	603
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A.	242	148	–	–	–	46	436
Handling Guinea Ecuatorial, S.A.	712	635	(271)	–	–	(13)	1.063
Iber-América Aerospace LLC	514	85	(104)	–	–	75	570
Grupo Air Miles	34	114	–	–	–	–	148
Serpista, S.A.	1.232	138	–	–	–	–	1.370
Opodo, Ltd.	378	–	–	–	(378)	–	–
Total	184.820	2.508	(1.010)	447	(174.836)	197	12.126

La información relativa al patrimonio, los activos y los ingresos ordinarios de las entidades asociadas se encuentra descrita en la Nota 2.2.



10. INVERSIONES FINANCIERAS

10.1. Activos financieros no corrientes

10.1.1. Inversiones mantenidas hasta el vencimiento

El movimiento habido durante los ejercicios 2004 y 2005 en este epígrafe ha sido el siguiente:

Miles de euros

Concepto	Saldo a 01-01-04	Retiros	Traspasos	Saldo a 31-12-04	Traspasos	Saldo a 31-12-05
Títulos de renta fija:						
Iberbond PLC 1999	33.150	–	(1.170)	31.980	(1.170)	30.810
Deuda Pública del Estado	755	(511)	–	244	–	244
	33.905	(511)	(1.170)	32.224	(1.170)	31.054
Sociedades Iberbús	24.930	–	–	24.930	–	24.930
	58.835	(511)	(1.170)	57.154	(1.170)	55.984

Títulos de renta fija

Los bonos emitidos por Iberbond PLC y suscritos por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. financian parcialmente la adquisición por terceros de seis aviones A-320 que están operados en régimen de arrendamiento financiero por la Sociedad dominante y devengan un tipo de interés del 5,90% anual que se liquida semestralmente. El principal se amortiza anualmente a razón de un 3% del principal, hasta el último vencimiento, el 1 de marzo de 2007, en que se amortizará el 76% restante.

Sociedades Iberbús

La información relacionada con las sociedades Iberbus, sociedades propietarias de la mayor parte de los aviones A-340-300 operados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (véase Nota 2.2) a 31 de diciembre de 2005 y 2004, obtenida de sus estados financieros provisionales, es la siguiente:

Miles de euros

	2004				2005				
	Participación directa	Coste	Capital	Reservas	Beneficios (Pérdidas)	Coste	Capital	Reservas	Beneficios (Pérdidas)
					ordinarios				ordinarios
Iberbús Concha, Ltd.	40,00	2.029	5.033	(1.822)	(347)	2.029	5.812	(5.132)	58
Iberbús Rosalía, Ltd.	40,00	2.056	4.995	(3.275)	(334)	2.056	5.768	(4.166)	47
Iberbús Chacel, Ltd.	40,00	2.283	5.533	(5.094)	52	2.283	6.389	(5.822)	281
Iberbús Arenal, Ltd.	40,00	2.362	5.660	(7.627)	(588)	2.362	6.536	(11.242)	(403)
Iberbús Teresa, Ltd.	40,00	2.504	5.118	(1.765)	64	2.504	5.909	(3.152)	606
Iberbús Emilia, Ltd.	40,00	2.497	5.140	(1.877)	113	2.497	5.935	(3.308)	623
Iberbús Agustina, Ltd.	40,00	2.587	5.143	(359)	(58)	2.587	5.938	(4.382)	412
Iberbús Beatriz, Ltd.	40,00	2.556	5.159	(252)	(105)	2.556	5.957	(4.482)	665
Iberbús Juana Inés, Ltd.	45,45	1.896	3.077	(4.247)	(634)	1.896	3.553	(5.635)	(439)
Iberbús María de Molina, Ltd	45,45	1.983	3.236	(4.744)	(626)	1.983	3.737	(6.200)	(445)
Iberbús María Pita, Ltd	45,45	2.177	3.406	(4.647)	(638)	2.177	3.933	(6.102)	(446)
		24.930				24.930			

El accionista mayoritario de estas sociedades, Airbus Industrie Financial Services, garantiza a IBERIA Líneas Aéreas de España, S.A. la recuperación de la totalidad de su inversión financiera y crediticia en las sociedades Iberbús, motivo por el cual el valor de la participación del Grupo en dichas sociedades es igual al coste por el que fueron adquiridas en su momento y no se incluyen en el perímetro de consolidación.

10.1.2. Préstamos y partidas a cobrar

El detalle de las partidas que componen este epígrafe de los balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2004 y 2005 es el siguiente:

Miles de euros

	Saldo a 31-12-03	Altas	Diferencias de cambio	Bajas/ Traspasos	Saldo a 31-12-04
Créditos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. ^(a)	25.623	–	–	–	25.623
Créditos a sociedades Iberbus	156.810	–	(11.410) ^(b)	–	145.400
Crédito a Aerolíneas Argentinas, S.A.	3.789	35.949	–	(2.928)	36.810
Otros	7.998	8.510	–	(153)	16.355
Total coste	194.220	44.459	(11.410)	(3.081)	224.188
Provisiones	(33.380)	–	–	(36.810)	(70.190)

Miles de euros

	Saldo a 31-12-04	Altas	Diferencias de cambio ^(b)	Bajas/ Traspasos	Saldo a 31-12-05
Créditos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. ^(a)	25.623	–	–	–	25.623
Créditos a sociedades Iberbus	145.400	–	22.479 ^(b)	–	167.879
Crédito a Aerolíneas Argentinas, S.A.	36.810	–	(284)	(861)	35.665
Préstamo a Wam Acquisition, S.A.	–	40.388	–	–	40.388
Créditos a Iberlease 2004 Ltd.	–	41.999	3.366	–	45.365
Otros	16.355	60	–	(1.873)	14.542
Total coste	224.188	82.447	25.561	(2.734)	329.462
Provisiones	(70.190)	–	–	1.145	(69.045)

^(a) Los créditos concedidos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA), que proceden de ejercicios anteriores, están totalmente provisionados a 31 de diciembre de 2004 y 2005.

^(b) Registradas en el epígrafe "Diferencias de Cambio" de la cuenta de resultados consolidada y compensadas con las operaciones de cobertura.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene concedido un préstamo a cada una de las sociedades Iberbus en las que participa. El principal oscila, según el caso, entre 11.049 y 22.101 miles de dólares USA. Estos préstamos están concedidos a un plazo igual al de la duración del contrato de arrendamiento operativo del correspondiente avión A-340-300 (véase Nota 8.1.3) y a tipos de interés que oscilan entre el 4% y el 6% anual, produciéndose su amortización de una sola vez al vencimiento que, según el caso, se sitúa entre 2006 y 2010.

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

Miles de euros

Vencimiento en	
2006 ^(a)	9.363
2007 ^(b)	20.219
2008	70.244
2009	33.954
2010	34.099
Total	167.879

^(a) El Grupo mantiene este importe clasificado en el largo plazo al estar en curso un proceso de renegociación para ampliar el vencimiento del crédito hasta 2011.

^(b) El Grupo está negociando la ampliación del vencimiento de un importe de 9.850 miles de euros hasta 2012.

El saldo mantenido con Aerolíneas Argentinas, S.A. por importe de 35.665 miles de euros corresponde a la subrogación en un préstamo con garantía hipotecaria sobre dos aviones B-747 otorgado por Banesto, S.A., por un importe de 43 millones de dólares USA y cuya devolución estaba garantizada por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Adicionalmente, la Sociedad dominante tiene otorgadas garantías a Aerolíneas Argentinas, S.A. por importe de 6 millones de dólares. La totalidad de los riesgos mantenidos con esta compañía están provisionados.

Durante 2005, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha concedido un préstamo subordinado a Wam Acquisition, S.A. por importe de 37.758 miles de euros, cuyas características principales son las siguientes:

- vencimiento a quince años, de una sola vez, (aunque vencerá anticipadamente si la participación conjunta de las compañías aéreas y Amadelux en Wam Acquisition, S.A. desciende por debajo del 25% de los derechos de voto y en el caso de liquidación o salida a bolsa de Wam Acquisition, así como en caso de amortización anticipada voluntaria previo aviso);
- está subordinado a la financiación bancaria y los préstamos subordinados preferentes de Wam Acquisition, S.A.;
- no está garantizado;
- devenga intereses del 13,75% anual, los cuales se capitalizan anualmente y son pagaderos en el mismo momento en que venza el principal.

El importe registrado en esta cuenta, 40.388 miles de euros, incluye tanto el principal pendiente de vencimiento como los intereses devengados a 31 de diciembre de 2005.

Iberlease 2004, sociedad arrendadora de cuatro aviones adquiridos por la Sociedad dominante en régimen de arrendamiento financiero es, a su vez, la beneficiaria de cuatro préstamos otorgados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a un plazo idéntico al establecido en los contratos de arrendamiento financiero (9 años) por un principal total de 45.365 miles de euros y a tipos de interés comprendidos entre el 6% y el 6,5% anual pagaderos trimestralmente.

10.1.3. Otros activos financieros no corrientes

El movimiento habido durante los ejercicios 2004 y 2005 en este epígrafe ha sido el siguiente:

Miles de euros

	Participación a 31-12-04	Saldo a 1-1-04	Adiciones	Retiros	Traspasos	Diferencias de cambio	Saldo a 31-12-04
Depósitos y fianzas:							
Depósito Aerolíneas Argentinas, S.A.		48.030	–	(35.852)	–	(12.178)	–
Depósitos por adquisición de flota (Nota 8)		307.367	143.988	(63.096)	(134.386)	(17.944)	235.929
Depósito Obligaciones Convertibles (Nota 15)		27.532	–	–	(9.178)	–	18.354
Depósitos y fianzas operación aviones ILFC (Nota 8)		9.897	798	–	–	(784)	9.911
Depósitos y fianzas operación de aviones en <i>dry</i> y <i>wet lease</i> (Nota 8)		1.462	12.105	–	–	(1.192)	12.375
Otros depósitos y fianzas		3.886	780	(486)	–	(149)	4.031
		398.174	157.671	(99.434)	(143.564)	(32.247)	280.600
Diferencias de cambio por operaciones de cobertura:							
		–	–	–	17.653	–	17.653
Otros activos financieros:							
Venezolana Internacional de Aviación, S.A.	45,00	88.446	–	–	–	–	88.446
Interinvest, S.A.	0,14	30.244	–	–	–	–	30.244
Opodo, Ltd. (Nota 2.2)	–	19.246	1.524	(1.524)	(19.246)	–	–
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,90	–	8.853	–	–	–	8.853
Otros	–	6.932	–	(516)	–	–	6.416
Provisiones		(142.208)	(1.053)	–	19.345	–	(123.916)
		2.660	9.324	(2.040)	99	–	10.043
Total		400.834	166.995	(101.474)	(125.812)	(32.247)	308.296

Miles de euros

	Participación	Saldo a	Retiros y		Bajas del	Diferencias	Saldo a
	a 31-12-05	31-12-04	Adiciones	recupera- ciones	perímetro Trasposos	de cambio	31-12-05
Depósitos y fianzas:							
Depósitos por adquisición de flota (Nota 8)		235.929	261.444	(146.814)	–	(30.212)	31.313
Depósito Obligaciones Convertibles (Nota 15)		18.354	–	–	–	(9.201)	–
Depósitos y fianzas operación aviones ILFC (Nota 8)		9.911	383	(522)	–	–	1.523
Depósitos y fianzas operación de aviones en <i>dry y wet lease</i> (Nota 8)		12.375	105	(307)	–	(3.391)	1.887
Otros depósitos y fianzas		4.031	90	(360)	(35)	–	272
		280.600	262.022	(148.003)	(35)	(42.804)	34.995
Diferencias de cambio por operaciones de cobertura:							
		17.653	25.834	(7.235)	6.491	–	(62.064)
Otros activos financieros:							
Venezolana Internacional de Aviación, S.A.	45,00	88.446	–	–	–	–	–
Interinvest, S.A.	0,14	30.244	–	–	–	–	–
Opodo, Ltd. (Nota 2.2)	–	–	–	–	–	19.246	–
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,90	8.853	–	–	–	–	–
Wam Acquisition, S.A. (Nota 10.1.2)	11,68	–	14.107	–	–	–	–
Otros	–	6.416	–	–	–	–	–
Provisiones		(123.916)	(248)	299	–	(18.866)	–
		10.043	13.859	299	–	380	–
Total		308.296	301.715	(154.939)	6.456	(42.424)	(27.069)
							392.035

Las participaciones mantenidas en Venezolana Internacional de Aviación, S.A e Interinvest, S.A. están totalmente provisionadas.

Depósitos y fianzas

Las cantidades incluidas en “Depósitos por adquisición de flota” corresponden a los importes entregados a cuenta de la adquisición de aviones y de motores que son susceptibles de reembolso, según el siguiente detalle:



Miles de euros

	2004		2005 ^(b)	
	En firme	En opción/ Derecho	En Firme	En opción/ Derecho
A-319	5.935	991	117.469	
A-320	52.505	1.542	74.177	4.154 ^(a)
A-321	52.352	1.652	49.064	
A-340	109.620	2.570	92.612	1.695
Motores	8.762	–	12.489	–
	229.174	6.755	345.811	5.849

(a) Depósitos entregados para toda la familia A-320.

(b) De acuerdo con las entradas previstas de flota el Grupo estima que se aplicarán depósitos por importe de 200 millones de euros en 2006.

10.2. Inversiones financieras corrientes

El desglose de este epígrafe de los balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2005 y 2004 adjuntos es el siguiente:

Miles de euros

	2005	2004
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento:		
Activos financieros a corto plazo	1.098.750	885.376
Depósitos por aviones en Interim Charter	–	65.862
Intereses a cobrar no vencidos	17.173	11.244
Depósitos indisponibles por obligaciones convertibles (Nota 15)	9.211	9.178
Bonos Iberbond (Nota 10.1.1)	1.170	1.170
Créditos a Aerolíneas Argentinas, S.A.	–	382
Otros depósitos y fianzas a corto plazo	11.411	6.805
Diferencias de cambio por operaciones de cobertura	–	1.208
Instrumentos financieros derivados (Nota 20)	42.765	–
Otras inversiones financieras temporales	10.193	8.051
	1.190.673	989.276

La rentabilidad media de las cantidades colocadas en activos financieros a corto plazo, fundamentalmente en Depósitos, Eurodepósitos, Europagarés e Imposiciones a plazo fijo y Pagarés se ha situado, durante el ejercicio 2004, en el 2,37% y en el 2,27% en el ejercicio 2005.

Los contratos de aviones en “Interim Chárter” permiten la utilización temporal del aparato en régimen de arrendamiento operativo en tanto se formaliza la transmisión de la propiedad, recuperándose en dicho momento las cantidades entregadas.



11. EXISTENCIAS

La composición de este epígrafe a 31 de diciembre de 2005 y 2004 es la siguiente:

Miles de euros

	2005	2004
Materias primas y otros aprovisionamientos	118.837	97.114
Existencias comerciales	702	671
Productos en curso y semiterminados	6.139	6.139
Anticipos a proveedores	8.091	3.435
Provisiones	(19.087)	(19.940)
Total	114.682	87.419

Las materias primas y otros aprovisionamientos incluyen fundamentalmente combustible y repuestos de flota. Las provisiones dotadas corresponden fundamentalmente a repuestos de flota.

12. DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR

La composición de este epígrafe de los balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2004 y 2005 adjuntos es la siguiente:

Miles de euros

	2005	2004
Agencias de pasaje y carga	193.723	196.723
Otros clientes por venta y prestación de servicios	132.135	130.446
Hacienda Pública deudora (Nota 21)	139.154	53.245
Organismos públicos	39.572	60.853
Deudores varios	62.495	60.756
Compañías aéreas	41.161	29.533
Clientes en delegaciones	25.183	23.488
Tarjetas de crédito	16.943	15.096
Deudores de dudoso cobro	21.770	28.020
Provisiones	(28.756)	(35.006)
Total	643.380	563.154

Las condiciones de cobro establecidas por las compañías del Grupo varían entre 20 y 45 días.

El Grupo sigue el criterio de provisionar aquellas deudas de dudosa recuperabilidad en base a un análisis de la antigüedad de las mismas.

13. EFECTIVO Y OTROS MEDIOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES

El detalle de este epígrafe de los balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2005 y 2004 presenta la siguiente composición:

Miles de euros

	2005	2004
Tesorería	37.852	30.888
Activos financieros a corto plazo	783.587	535.572
Total	821.439	566.460

Este epígrafe incluye principalmente la tesorería del Grupo, así como activos financieros, fundamentalmente Eurodepósitos, Pagarés y Depósitos a plazo fijo con un vencimiento no superior a tres meses. El tipo de interés medio obtenido por el Grupo sobre sus saldos de tesorería y otros activos líquidos equivalentes durante el ejercicio 2005 ha ascendido al 2,31% (2,22% en el ejercicio 2004).

14. PATRIMONIO NETO

14.1. Capital Social

El movimiento producido en el capital social de la Sociedad dominante para los ejercicios 2004 y 2005 se indica a continuación:

	Número de acciones	Nominal (euros)
Número de acciones y valor nominal del capital social a 1 de enero de 2004	919.016.894	0,78
Ampliación de capital	18.450.574	0,78
Número de acciones y nominal del capital social a 31 de diciembre de 2004	937.467.468	0,78
Ampliación de capital	5.694.471	0,78
Número de acciones y nominal del capital social a 31 de diciembre de 2005	943.161.939	0,78

Durante 2004 la Sociedad dominante procedió a realizar una ampliación de capital mediante la conversión de obligaciones en acciones, en la proporción de una por una, para hacer frente a los compromisos asumidos con los empleados adheridos al plan de opciones sobre acciones aprobado en 2001. Esta ampliación supuso la emisión y puesta en circulación de 18.450.574 acciones de 0,78 euros de valor nominal con una prima de emisión de 0,41 euros por acción.

Durante 2005 la Sociedad dominante ha ampliado su capital social en 4.441 miles de euros, mediante la emisión de 5.694.471 acciones ordinarias de 0,78 euros de valor nominal cada una, con una prima de emisión de 0,84 euros por acción. Dicha ampliación fue realizada para atender la conversión en acciones de un número igual de obligaciones convertibles emitidas para hacer frente al plan de opciones sobre acciones aprobado por la Junta General de Accionistas en 2002 y dirigido a determinados Administradores Ejecutivos, Directivos y otro personal.

A 31 de diciembre de 2005 el número de opciones suscritas que están pendientes de ejercicio asciende a 11.300.929. Dichas opciones podrán ser canjeadas por acciones a un precio de 1,62 euros por acción en las siguientes fechas: 10 de marzo de 2006, 10 de septiembre de 2006, 10 de marzo de 2007, 10 de septiembre de 2007, 25 de abril de 2008.

A 31 de diciembre de 2004 y 2005, los accionistas de la Sociedad Dominante eran los siguientes:

	2005		2004	
	Número de acciones	Porcentaje	Número de acciones	Porcentaje
British Airways & American Airlines Holdings B.V.	94.309.090	10,00	91.296.204	9,74
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	91.290.716	9,68	91.294.482	9,74
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	69.219.377	7,34	69.209.157	7,38
Compañía de Distribución Integral Logista, S.A.	61.164.780	6,49	61.164.780	6,52
Sociedad Estatal de Participaciones Industriales	49.212.526	5,22	49.212.526	5,25
Corporación Financiera de Galicia	–	–	32.404.254	3,46
El Corte Inglés, S.A.	27.387.215	2,90	27.387.215	2,92
Otros, incluido personal	550.578.235	58,37	515.498.850	54,99
Total	943.161.939	100,00	937.467.468	100,00

A 31 de diciembre de 2005 todas las acciones son de la misma clase y se encuentran totalmente suscritas y desembolsadas representadas mediante anotaciones en cuenta. Las acciones de la Sociedad dominante están admitidas a cotización en el Mercado Continuo de las bolsas españolas, gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

14.2. Acciones propias de la Sociedad dominante en cartera

El movimiento de las acciones de la Sociedad dominante durante los ejercicios 2005 y 2004 ha sido el siguiente:

	Ejercicio 2005		Ejercicio 2004	
	Número de Acciones	Importe(*)	Número de Acciones	Importe(*)
Al inicio del ejercicio	16.669.560	31.961	14.851.798	20.066
Altas	5.311.848	12.592	10.722.789	25.263
Bajas	(8.057.358)	(16.181)	(8.905.027)	(13.368)
Al cierre del ejercicio	13.924.050	28.372	16.669.560	31.961

(*) En miles de euros.

Las acciones propias en poder de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a 31 de diciembre de 2005 representan el 1,48% del capital social con un valor nominal global de 10.860.759 euros. El precio medio de compra de las acciones de la Sociedad dominante mantenidas por el Grupo al cierre del ejercicio 2005 es de 2,04 euros por acción. Asimismo, el precio medio de venta de acciones en el ejercicio 2005 ha sido de 2 euros por acción.

A 31 de diciembre de 2005 las acciones propias mantenidas por el Grupo tienen por objeto su negociación en el mercado.

La venta de acciones propias, único concepto incluido en el capítulo “Bajas” del cuadro anterior, ha originado beneficios por importe de 4.056 y 8.990 miles de euros en 2005 y 2004, respectivamente, y se presentan incrementando el epígrafe “Patrimonio Neto–Reservas generadas por IFRS” en el primer caso y el beneficio atribuido a la Sociedad dominante en el segundo (véase Nota 3.2.).



14.3. Beneficio por acción

14.3.1. Beneficio básico por acción

El beneficio básico por acción para los ejercicios 2005 y 2004 es el siguiente:

	2005	2004
Resultado neto del ejercicio (miles de euros)	395.789	201.111
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles de acciones)	925.434	913.790
Beneficio básico por acción (euros)	0,428	0,220

14.3.2. Beneficio diluido por acción

El beneficio por acción diluido se ha determinado de la siguiente forma:

	2005	2004
Resultado neto del ejercicio (miles de euros)	395.789	201.111
Número medio de acciones en circulación (miles de acciones)	925.434	913.790
Efecto dilutivo de:		
Resultado ajustado para el cálculo del beneficio por acción diluido (miles de euros)	395.518	200.982
Número medio ajustado de acciones para el cálculo del beneficio por acción diluido (miles de acciones)	936.734	930.785
Beneficio diluido por acción (euros)	0,422	0,216

14.4. Prima de emisión

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

14.5. Diferencia por ajuste del capital a euros

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

14.6. Reserva legal

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

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



14.7. Reservas en sociedades consolidadas por integración global

El detalle por sociedad del saldo de este capítulo de los balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2005 y 2004 es el siguiente:

Miles de euros		
Entidad	2005	2004
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	3.678	3.063
Campos Velázquez, S.A.	6.345	6.332
Cargosur, S.A.	(3.600)	(3.673)
Iberswiss Catering, S.A.	–	8.601
VIVA, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	(76.161)	(77.026)
Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A.	27.434	23.851
IBERIA Tecnología, S.A.	238	182
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	112	78
Consultores Hansa, S.A.	2	–
Binter Finance B.V.	218	–
Total	(41.734)	(38.592)
Ajustes aplicación IFRS	(91.434)	(97.571)
Ajustes de consolidación	120.326	123.202
Total	(12.842)	(12.961)

El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

Miles de euros		
Entidad	2005	2004
Reservas netas correspondientes a Aviación y Comercio, S.A.	63.870	65.473
Anulación de provisiones de inversiones financieras permanentes en Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., por empresas dependientes realizadas en ejercicios anteriores	79.552	79.596
Anulación de dividendos percibidos en ejercicios anteriores	(23.686)	(22.848)
Anulación de plusvalías en venta de inmovilizado	1.919	1.917
Otros	(1.329)	(936)
Total	120.326	123.202

14.8. Reservas en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia

El detalle por sociedad del saldo de este capítulo de los balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2005 y 2004 es el siguiente:

Miles de euros

Entidad	2005	2004
Amadeus Group	211.651	170.394
Touroporador Viva Tours, S.A.	–	(5.291)
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	(433)	384
Iber–America Aerospace LLC	432	322
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A.	100	5
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S.A.	843	521
Handling Guinea Ecuatorial, S.A.	1.392	845
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.	417	(674)
Opodo	378	–
Serpista, S.A.	776	–
Grupo Air Miles	9	–
Total	215.565	166.506
Ajustes aplicación IFRS	6.112	6.112
Ajustes de consolidación	(65.801)	(53.163)
Total	155.876	119.455

El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

Miles de euros

Entidad	2005	2004
Anulación de provisiones de inversiones financieras permanentes en Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., por empresas dependientes realizadas en ejercicios anteriores	1.035	5.262
Anulación de dividendos percibidos en ejercicios anteriores	(74.537)	(66.542)
Mejora patrimonial neta de impuestos procedente de Amadeus	12.927	12.927
Anulación de plusvalías en venta de inmovilizado	(6.720)	(6.950)
Reversión de la diferencia negativa de consolidación	1.494	2.314
Otros	–	(174)
Total	(65.801)	(53.163)

14.9. Ajustes en patrimonio por valoración

En este epígrafe se recogen fundamentalmente las variaciones de valor de los derivados financieros de cobertura. Tal y como se indica en la Nota 3.2, el Grupo ha optado por aplicar las NIC 32 y 39 a partir del 1 de enero de 2005, por lo que durante el ejercicio 2004 este epígrafe no ha tenido movimiento alguno.

14.10. Otros aspectos

Las reservas restringidas de las participadas incluidas en el perímetro de consolidación ascienden a 557 y 771 miles de euros a 31 de diciembre de 2005 y 2004, respectivamente.

14.11. Dividendo a cuenta entregado

Con fecha 28 de julio de 2005 el Consejo de Administración de la Sociedad dominante aprobó la distribución de un dividendo a cuenta de los resultados del ejercicio de 0,302 euros por acción (281.026 miles de euros en total). El estado contable formulado por el Consejo de Administración de acuerdo con lo previsto por la Ley de Sociedades Anónimas, poniendo de manifiesto la existencia de liquidez suficiente para hacer frente a esta distribución fue el siguiente:

	Millones de euros
Disponible inicial a 30 de junio de 2005:	
Inversiones financieras temporales	1.749
Tesorería	10
	1.759
Aumentos de tesorería:	
Por operaciones corrientes	2.378
Por operaciones financieras	359
Por venta participación Amadeus (neto de impuestos)	612
Disminuciones de tesorería:	
Por operaciones corrientes	2.230
Por operaciones financieras	572
Disponible final a 31 de diciembre de 2005	2.306

14.12. Intereses Minoritarios

El detalle, por sociedades, del saldo del epígrafe "Intereses Minoritarios" del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2005 y 2004 y el resultado de los ejercicios 2005 y 2004 correspondiente a los socios externos se presenta a continuación:

	2005		2004	
	Resultado		Resultado	
	Intereses	atribuible a	Intereses	atribuible a
Entidad	Minoritarios	Minoritarios	Minoritarios	Minoritarios
Compañía Auxiliar al Cargo-Exprés, S.A.	1.006	216	893	205
Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.	–	–	4.408	1.377
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	37	14	23	5
	1.043	230	5.324	1.587

El movimiento que ha tenido lugar en este capítulo a lo largo de los ejercicios 2004 y 2005 se resume en la forma siguiente:

Miles de euros

	2005	2004
Saldo inicial	5.324	9.204
Participación en resultados	230	1.587
Salidas del perímetro	(4.408)	(4.032)
Dividendos satisfechos a minoritarios	(103)	(1.506)
Otros movimientos	–	71
Saldo final	1.043	5.324

15. EMISIÓN DE OBLIGACIONES CONVERTIBLES

La Sociedad dominante del Grupo, de acuerdo con lo indicado en la Nota 14, procedió en el ejercicio 2003 a la emisión de 18.259.241 obligaciones de 1,62 euros de valor nominal cada una convertibles en acciones, en la proporción de una por una.

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

1. Tipo de interés: Euribor a tres meses más un diferencial.
2. Vencimientos: 26 de abril de 2005, 10 de septiembre de 2005, 10 de marzo de 2006, 10 de septiembre de 2006, 10 de marzo de 2007, 10 de septiembre de 2007, 25 de abril de 2008.
3. Garantías: La Sociedad dominante ha constituido un depósito indisponible por un importe equivalente a la suscripción realizada (véanse Notas 10.1.3 y 10.2).

El movimiento que ha habido en las cuentas “Emisión de obligaciones convertibles” en los ejercicios 2005 y 2004 ha sido el siguiente:

Miles de euros

	2005	2004
Saldo inicial	27.532	50.107
Amortizaciones	(9.226)	(22.575)
Saldo final		18.306
27.532		

A continuación se desglosa, por plazos de vencimiento, el saldo de estos epígrafes a 31 de diciembre de 2005:

Miles de euros

Año de vencimiento	
2006	9.153
2007 y 2008	9.153
	18.306

16. DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO

La composición de las deudas con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2004 clasificadas de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

Miles de euros

Deuda	Deudas con vencimiento en:					Años
	2005	2006	2007	2008	2009	siguientes
En euros:						
Principal	4.045	4.017	4.276	4.276	4.276	1.370
Intereses	1.913	–	–	–	–	–
	5.958	4.017	4.276	4.276	4.276	1.370

Durante 2004, el tipo de interés medio anual ponderado de estos préstamos fue del 4,45%.

La composición de las deudas con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2005, de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

Miles de euros

		Deudas con vencimiento en:					
Deuda	Divisa	2006	2007	2008	2009	2010	Años siguientes
En euros:							
Principal		54.316	3.695	4.276	4.826	1.132	4.122
Intereses		193	–	–	–	–	–
En divisa:							
Principal	Dólar USA	23.856	25.750	138.323	11.010	60.874	–
Intereses	Dólar USA	–	–	–	–	–	–
		78.365	29.445	142.599	15.836	62.006	4.122

Durante 2005, el tipo de interés medio anual ponderado de los préstamos indicados anteriormente fue del 3,84%.

El Grupo tiene contratadas líneas de crédito cuyo límite asciende a 261 millones de euros en 2004 y 284 millones de euros en 2005. El disponible en estas pólizas a 31 de diciembre de 2004 y 2005 asciende a 259.904 y 233.295 miles de euros, respectivamente.

17. ACREEDORES POR ARRENDAMIENTOS FINANCIEROS

El detalle de los arrendamientos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2005 y 2004 es el siguiente:

Miles de euros

	Deudas nominadas en euros		Deudas nominadas en dólares	
	2005	2004	2005	2004
Importes a pagar por arrendamientos financieros:				
Menos de un año	36.575	42.988	14.608	47
Entre dos y cinco años	242.130	266.486	58.391	212
Más de cinco años	79.874	57.834	148.304	36.306
Menos: gastos financieros futuros				
Menos de un año	(10.570)	(9.637)	(7.282)	(47)
Entre dos y cinco años	(18.237)	(24.343)	(24.904)	(212)
Más de cinco años	(15.316)	(13.646)	(27.296)	(9.227)
Valor actual de las obligaciones por arrendamientos financieros	314.456	319.682	161.821	27.079
Menos: Saldo con vencimiento a menos de 12 meses (incluido en el pasivo corriente)	26.005	33.351	7.326	–
Saldo con vencimiento posterior a 12 meses (incluido en el pasivo no corriente)	288.451	286.331	154.495	27.079

Los arrendamientos financieros más significativos mantenidos por el Grupo corresponden a aeronaves (véase Nota 8.2).

La duración de los arrendamientos financieros de aeronaves oscila entre 7 y 16 años.

Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2005, el tipo de interés efectivo medio de la deuda por arrendamiento financiero era del 4,48% para la deuda en euros y del 5,24% para la deuda en dólares (4,55% para la deuda en euros en 2004 y del 4,28% para la deuda en dólares en 2004). Los tipos de interés se fijan en la fecha del contrato.

El tipo de interés medio anual considerando las operaciones de cobertura de tipo de interés realizadas en 2005, se ha situado en el 2,68% (1,93% en 2004).

18. PROVISIONES A LARGO PLAZO

El movimiento que ha tenido lugar en el saldo de este epígrafe del balance de situación consolidado en el ejercicio 2005 ha sido el siguiente:

Miles de euros

	Saldo a 31-12-04	Adiciones o dotaciones	Aplicaciones	Recupe- raciones	Bajas del perímetro	Trasposos	Saldo a 31-12-05
Provisiones para obligaciones con el personal (Nota 6.15)	547.283	71.592	(22.001)	–	(485)	(23.166)	573.223
Provisión para grandes reparaciones (Nota 6.2)	76.354	19.537	(19.721)	(5.300)	–	(9.722)	61.148
Provisión para planes de reestructuración (Nota 23.2)	393.883	288.876	(97.825)	–	–	23.166	608.100
Provisión para responsabilidades (Nota 6.17)	193.164	11.622	(60.880)	(5.198)	–	–	138.708
	1.210.684	391.627	(200.427)	(10.498)	(485)	(9.722)	1.381.179

18.1. Provisiones para obligaciones con el personal

Las adiciones al epígrafe “Provisiones para obligaciones con el personal” incluyen la dotación anual del coste normal así como la correspondiente a los rendimientos financieros de la provisión ya constituida y se recogen en la cuenta de resultados del ejercicio 2005 en los epígrafes “Gastos de personal” por importe de 52.454 miles de euros y “Gastos financieros y asimilados” por importe de 19.138 miles de euros. Los desembolsos anuales relacionados con este concepto se distribuyen de manera aproximadamente lineal entre ejercicios.

18.2. Provisiones para planes de reestructuración

Del saldo a 31 de diciembre de 2005 del epígrafe “Provisiones para planes de reestructuración”, 328.100 miles de euros corresponden al valor actual de los importes a pagar en el futuro al personal jubilado anticipadamente de acuerdo con las condiciones previstas en el plan de rejuvenecimiento de plantilla puesto en marcha en 2000 (565 personas a 31 de diciembre de 2005) y en el expediente de regulación de empleo voluntario aprobado en 2001 y prorrogado hasta 2007 (2.751 empleados a 31 de diciembre de 2005). Durante 2005 se han acogido al Expediente de Regulación de Empleo 196 empleados y las dotaciones a la provisión por responsabilidades por este concepto han ascendido a 8.876 miles de euros (Nota 23.2).

Asimismo, el pasivo registrado incluye las dotaciones efectuadas en 2005 para cubrir los pasivos estimados correspondientes a las personas que se acogerán a este Expediente en 2006 y 2007. Esta dotación ha ascendido a 280.000 miles de euros (véase Nota 23.2) y se ha calculado en función de las personas que se acogerán al Expediente según lo establecido en el Plan Director de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. aprobado por su Consejo de Administración y comunicado públicamente.

Los desembolsos relacionados con esta provisión se producirán a lo largo de los próximos 7 años en función de la edad de las personas que finalmente se acojan al Expediente.

18.3. Provisiones para responsabilidades

Este epígrafe recoge el importe previsto para hacer frente a otras responsabilidades probables de diversa naturaleza, relacionadas fundamentalmente con litigios, actas fiscales en curso de resolución, etc. (Nota 6.17).

19. ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR

El detalle de los Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar del Grupo a 31 de diciembre de 2005 y 2004 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2005	2004
Deudas por compras o prestaciones de servicio	830.284	778.803
Otras deudas no comerciales	147.793	159.694
Remuneraciones pendientes de pago	166.466	161.839
Instrumentos financieros derivados	17.850	–
Ajustes por periodificación	9.089	3.125
Total	1.171.482	1.103.461

En general, el período medio de pago a proveedores y acreedores comerciales se sitúa entre 60 y 90 días.

La cuenta “Otras deudas no comerciales” incluye fundamentalmente cuentas a pagar con la Hacienda Pública (véase Nota 21).

20. INSTRUMENTOS FINANCIEROS DERIVADOS

Siguiendo la política de gestión de riesgos descrita en la Nota 6.23, el Grupo Iberia realiza contrataciones de derivados principalmente de tipo de cambio, tipo de interés y precio del combustible de aviación.

Dentro de los derivados de tipo de cambio, los más empleados son los *swaps* de divisa (*cross currency swaps*), *forwards* y opciones. Dentro de los derivados de tipo de interés, los más utilizados son las permutas financieras (*swaps*) de tipo de interés. Los derivados de precio de combustible son principalmente *swaps* y opciones.

La compañía clasifica sus derivados en tres tipos siguiendo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF):

- Derivados designados como coberturas de flujos de efectivo (*cash-flow*): aquéllos que permiten cubrir principalmente los flujos de caja de los arrendamientos operativos, ventas de billetes en moneda extranjera y compras de combustible.
- Derivados designados como coberturas de valor razonable (*fair value*): aquéllos que permiten cubrir el valor de mercado de los activos y pasivos en balance.
- Resto de derivados: aquéllos que no han sido designados como cobertura o que no cumplen con los requisitos establecidos por las NIIF.

Coberturas de tipo de cambio

A 31 de diciembre de 2005, los derivados que cubrían las variaciones de tipo de cambio por traslación, pero que no han sido designados específicamente como cobertura bajo NIIF (ya que se compensan de forma natural en la cuenta de resultados) son los siguientes:



Subyacente	Divisa	Importe (MM Divisa)	Tipo de Cobertura	Nominal (MM Divisa)
Préstamo a Sociedades IBERBUS	USD	198	Cross Currency Swaps	90
Anticipos Flota y Motores	USD	415	Cross Currency Swaps	(158)
Fianzas	USD	30	Fx forward	(337)
Equitys A-320	USD	(37)		
Deuda 4 A-320/321	USD	(100)		
Deuda 5 A-340	USD	(307)		
Total		199		(405)

Esta posición se equilibra en los primeros días del mes de enero de 2006 con el vencimiento del Fx Forward de 337 millones de dólares de nominal.

En la fecha del balance de situación, el importe nominal total de las coberturas de flujo de efectivo por riesgo de tipo de cambio es el siguiente:

		Nominal (MM divisa)		
Cobertura de flujos		2006	2007	2008
Fx forwards	Compra USD	199	157	
	Venta GBP	22		
	Venta CHF	7		
Opciones				
	USD "Four ways"	406	193	43
	USD "Túneles"	109		

El valor de mercado a 31 de diciembre de 2005 de los derivados de tipo de cambio (FX forwards y opciones) es positivo y asciende a 19,2 millones de euros (50,7 millones de euros negativos en 2004). Este importe se encuentra registrado por valor de 35,4 millones de euros en las cuentas de "Instrumentos financieros derivados" corrientes y no corrientes, y pasivos por valor de 16,2 millones de euros registrados bajo los epígrafes "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" y "Otros pasivos no corrientes" del balance de situación consolidado adjunto.

El valor razonable de los derivados de tipo de cambio que son eficaces como coberturas de flujos de efectivo asciende a 20,4 millones de euros, se difiere y registra dentro del patrimonio neto.

Los cambios en el valor razonable de la parte inefectiva de *forwards* y opciones sobre divisas (valor temporal), por importe de 1,2 millones de euros negativos, se han cargado a resultados en el ejercicio 2005.

El riesgo de tipo de cambio y tipo de interés de los alquileres de flota ha sido gestionado con Cross Currency Swaps (CCS), que transforman un pago originalmente en dólares a euros. Se considera cobertura de tipo de cambio bajo NIIF los CCS USD flotante a EUR fijo, USD flotante a EUR flotante y USD fijo a EUR fijo.

Coberturas de flujos a 31 de diciembre de 2005

Importe (MM divisa)^(*)

Instrumento	IBERIA	IBERIA	Nominal a 31-12-05	Nominal a 31-12-06	Nominal a 31-12-07	Nominal a 31-12-08	Nominal a 31-12-09
Cross Currency Swaps:							
De flotante a fijo	Recibe USD	Paga EUR	582.233	537.998	317.069	201.244	–
De flotante a flotante	Recibe USD	Paga EUR	942.307	793.357	625.885	426.782	231.850
De flotante a flotante	Recibe EUR	Paga USD	825.267	677.252	509.349	307.802	164.016
De fijo a fijo	Recibe USD	Paga EUR	453.154	421.738	268.343	241.036	113.981

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

Coberturas sobre tipos de interés

El Grupo utiliza permutas financieras (Cross Currency Swaps e Interest Rate Swap) sobre tipos de interés para gestionar su exposición a fluctuaciones en los tipos de interés de sus operaciones de financiación de flota.

Nominal (Miles de divisa)

Instrumento		Divisa	31-12-05	31-12-06
Interest Rate Swaps	De flotante a fijo ⁽¹⁾	USD	146.244	137.981
Interest rate Swap + Collar	De flotante a flotante	USD	87.840	

(1) El Grupo paga a tipo de interés fijo y recibe tipo de interés flotante

El valor razonable de las permutas financieras (Cross Currency Swaps e Interest Rate Swap) formalizadas a 31 de diciembre de 2005 asciende a 9,7 millones de euros (99,7 millones negativos en 2004). Este importe se desglosa en 25 millones de euros en cuentas de activo ("Instrumentos financieros derivados" a corto y largo plazo) y 15,3 millones de euros en cuentas de pasivo ("Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" y "Otros pasivos no corrientes")

Las variaciones de valor acumuladas por la parte eficaz de las permutas financieras en las coberturas de flujo de efectivo han sido registradas en patrimonio neto por un importe de 19,9 millones de euros negativos. Los cambios de valor acumulados por la parte ineficaz (29,6 millones de euros) se han imputado al resultado del ejercicio.

Coberturas sobre precio de combustible

Subyacente	Importe (TM)	Tipo de cobertura	2006 Nominal (Tm)
Compras combustible	2 millones aprox.	Swaps	100.000
		Opciones compradas	2.160.000
		Opciones vendidas	2.160.000

El riesgo de precio del combustible está cubierto con *swaps* además de estructuras de opciones que protegen las variaciones de flujos debidas a las variaciones del precio del combustible en determinados rangos.

Las coberturas vivas a 31 de diciembre de 2005 permiten a la Sociedad proteger parcialmente el precio del combustible en una banda de precios entre 50 y 60 \$/bbl equivalente para el 50% del volumen de

consumo de queroseno previsto para todo el año 2006. Para el primer trimestre de 2006 se ha asegurado un 30% adicional a 54 \$/bbl equivalente.

El valor de mercado de los derivados de combustible asciende a 4,4 millones de euros a 31 de diciembre de 2005. De los mismos, se han registrado 5,6 millones de euros en las cuentas de activo "Instrumentos financieros derivados" corrientes y no corrientes y 1,2 millones de euros, como pasivo, en las cuentas "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" y "Otros pasivos no corrientes" del balance de situación consolidado adjunto. Asimismo, la parte efectiva de la cobertura, por importe de 5,4 millones de euros, se ha registrado en el epígrafe "Patrimonio neto-Ajustes en patrimonio por valoración" del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2005.

21. SITUACIÓN FISCAL

Grupo fiscal consolidado

El Impuesto sobre Sociedades de cada sociedad consolidada por integración global se calcula en función del resultado económico o contable, que no necesariamente ha de coincidir con su resultado fiscal, entendido éste como la base imponible del impuesto.

Desde el 1 de enero de 2002 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y parte de sus sociedades dependientes tributan bajo el régimen fiscal recogido en el Capítulo VII del Título VII del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D Legislativo 4/2004 de 5 de marzo, integrado en el Grupo fiscal 148/02 del que es Sociedad dominante). Las sociedades que componen el grupo de consolidación fiscal son las que consolidan por el método de integración global, excepto Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. y Binter Finance, BV que no reúnen los requisitos legalmente establecidos para integrar dicho grupo.

Ejercicios sujetos a inspección fiscal

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

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

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

Los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que de la resolución de los distintos recursos antes mencionados se deriven pasivos adicionales a los registrados en la cuenta "Provisión para responsabilidades" (véase Nota 18).

Asimismo, en relación con los ejercicios sujetos a una eventual inspección, en general 2001 a 2005 para el impuesto sobre Sociedades, y 2002 a 2005 para el resto de impuestos aplicables a la Sociedad dominante y resto de sociedades consolidadas por integración global, los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. estiman que los pasivos contingentes, en su caso, serían de la misma naturaleza que las actas descritas anteriormente. No existen otros pasivos contingentes significativos adicionales a los informados en esta Nota.

Saldos mantenidos con la Administración Fiscal

La composición de los saldos deudores con Administraciones Públicas a 31 de diciembre de 2005 y 2004 es la siguiente:

Miles de euros

	2005	2004
Activo por impuestos anticipados	484.513	412.840
Administraciones Públicas deudoras a corto plazo:		
Haciendas Públicas extranjeras deudoras	4.848	2.610
Por el Impuesto sobre el Valor Añadido	13.953	16.396
Por retenciones y pagos a cuenta del Impuesto sobre Sociedades	120.321	34.228
Por otros conceptos	32	11
Total	139.154	53.245

Los saldos de los impuestos anticipados corresponden, principalmente, a las dotaciones efectuadas para atender a las obligaciones con el personal y otras provisiones, que serán fiscalmente deducibles durante los próximos ejercicios.

El desglose de los saldos acreedores con Administraciones Públicas a 31 de diciembre de 2005 y 2004 es el siguiente:

Miles de euros

	2005	2004
Pasivo por impuestos diferidos	17.357	3.600
Administraciones Públicas acreedoras a corto plazo:		
Por tasas de salida y seguridad de aeropuertos	26.024	22.203
Haciendas Públicas extranjeras acreedoras	27.219	26.534
Organismos de la Seguridad Social	24.085	41.756
Retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	30.893	30.276
Otros saldos acreedores	254	1.271
Total	108.476	122.040

Los créditos y débitos impositivos se han registrado y ofrecen el siguiente detalle en 2005 y 2004:

Miles de euros

	2004		2005	
	Activos por impuestos diferidos	Pasivos por impuestos diferidos	Activos por impuestos diferidos	Pasivos por impuestos diferidos
Diferencias temporales originadas en el ejercicio	64.527	478	118.941	–
Diferencias temporales pendientes de aplicar, originadas en ejercicios anteriores	252.655 (*)	2.205	250.739 (*)	2.763
Impacto fiscal ajustes NIC	95.658 (*)	917	114.833 (*)	14.594
Diferencias temporales originadas a fecha de transición	76.801	–	–	–
Diferencias temporales originadas en el ejercicio	18.857	917	19.175	13.677
Diferencias temporales originadas en ejercicios anteriores	–	–	95.658	917
Total	412.840	3.600	484.513	17.357

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

El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a 31 de diciembre de 2005 es el siguiente:

Miles de euros

Año de recuperación	
2006	48.000
2007	48.000
2008 y siguientes	388.513

Conciliación del resultado contable con la base imponible

La conciliación del resultado contable consolidado de las sociedades del Conjunto Consolidable de los ejercicios 2004 y 2005 con la base imponible del Impuesto sobre Sociedades es como sigue:

Miles de euros

	2005			2004		
	Aumento	Disminución	Importe	Aumento	Disminución	Importe
Beneficio contable del ejercicio (antes de impuestos y después de socios externos)			393.272			245.499
Diferencias permanentes	1.613	(158)	1.455	913	(1.267)	(354)
Diferencias temporales:						
Con origen en el ejercicio	396.140 ^(a)	–	396.140	207.435 ^(a)	(1.366)	206.069
Con origen en ejercicios anteriores	268	(143.546) ^(b)	(143.278)	74	(227.346) ^(b)	(227.272)
Ajustes de consolidación:						
Diferencias permanentes	150.463	(27.438)	123.025	42.734	(35.702)	7.032
Compensación de bases impositivas negativas ejercicios anteriores			(541)			(960)
Base imponible (resultado fiscal)			770.073			230.014

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

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

Gasto por impuesto sobre sociedades

El importe registrado en el epígrafe “Impuesto sobre Sociedades” de las cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2004 y 2005 adjuntas corresponde a la suma del gasto por Impuesto sobre Sociedades registrado por cada una de las sociedades consolidadas por integración global y su detalle es el siguiente:

Miles de euros

	2005	2004
Aplicación del tipo impositivo del 35% a los beneficios contables ajustados por las diferencias permanentes	181.213	88.262
Más/(Menos):		
Deducciones en la cuota	(196.428)	(27.804)
Regularización Impuesto sobre Sociedades anteriores	(3.431)	(7.504)
Otros	23.931	10.290
Impacto fiscal ajustes IFRS	(7.802)	(18.856)
Impuesto sobre Sociedades	(2.517)	44.388



La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar las inversiones y las aportaciones a mutualidades. Las sociedades consolidadas se han acogido a determinados beneficios fiscales por dicho concepto, habiendo aplicado deducciones por importe de 3.744 miles de euros en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2004 y teniendo previsto aplicar en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2005 deducciones por importe de 3.400 miles de euros.

El Grupo Iberia ha aplicado en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2004 deducciones por doble imposición interna e internacional por importe de 7.080 miles de euros y prevé aplicar en 2005 deducciones por dichos conceptos por importe de 64.318 miles de euros.

Durante los ejercicios 2004 y 2005 el Grupo ha reinvertido 124.869 y 824.576 miles de euros correspondientes al importe obtenido en la venta de activos generando deducciones de 16.980 y 128.710 miles de euros, respectivamente. En los últimos ejercicios los importes reinvertidos y las deducciones correspondientes han sido los siguientes:

	Miles de euros	
	Reinversión	Deducción
2001	13.818	1.224
2002	72.794	4.423
2003	31.516	4.822
2004	124.869	16.980
2005	824.576	128.710

22. INGRESOS

22.1. Importe neto de la cifra de negocios

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a la actividad del Conjunto Consolidable de los ejercicios 2004 y 2005 es como sigue:

	Miles de euros	
Por Actividades	2005	2004
Ingresos de pasaje ^(a)	3.883.870	3.757.803
Ingresos de carga	313.278	291.129
Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuertos)	322.088	302.435
Asistencia técnica a compañías aéreas	155.723	112.435
Otros ingresos	84.458	137.863
Total	4.759.417	4.601.665

^(a) Incluye otros ingresos (recuperaciones de billetes pendientes de utilización, acuerdos comerciales, etc.) por importe de 273.871 y 325.663 miles de euros en 2005 y 2004, respectivamente.

La Sociedad dominante es el primer operador en territorio nacional de servicios de handling en virtud de la adjudicación del contrato a través de concurso público convocado en su día por Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea. El vencimiento de dicha concesión tuvo lugar en marzo de 2003, habiéndose prorrogado de forma tácita en años sucesivos y estando pendiente la nueva adjudicación por parte de Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea.



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

	Miles de euros	
	2005	2004
Doméstico	1.238	1.262
Medio radio	1.120	1.063
Largo radio	1.252	1.107
Total	3.610	3.432

22.2. Otros ingresos de explotación

El epígrafe "Otros ingresos de explotación" de las cuentas de resultados consolidadas adjuntas presenta la siguiente composición:

	Miles de euros	
Conceptos	2005	2004
Ingresos por comisiones	79.670	111.407
Ingresos por alquileres	15.676	10.080
Otros ingresos diversos	74.368	69.396
Otros ingresos de explotación no recurrentes:		
Recuperación provisiones para riesgos y gastos	7.568	8.939
Recuperación provisiones para puntos Iberia Plus	–	8.000
Recuperación de provisiones para grandes reparaciones	5.300	6.500
Regularización de anticipos de clientes ^(a)	–	40.000
Otros ingresos de explotación no recurrentes	4.316	14.338
	186.898	268.660

^(a) La Sociedad Dominante realizó en 2004 una estimación de los saldos por anticipos de clientes por billetes y documentos de tráfico que estaban pendientes de regularización por diferentes motivos, procediendo a su reconocimiento como ingresos.

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

22.3. Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes

La composición del saldo del epígrafe "Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes" de las cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2004 y 2005 adjuntas, es la siguiente:

Miles de euros

	2005	2004
Enajenación de edificio en Barcelona (Nota 8.3)	–	28.599
Enajenación Iber-Swiss Catering S.A. y Touroperador Viva Tours, S.A. (Notas 2.1 y 2.2)	–	14.103
Enajenación marca Viva Tours (Nota 7)	–	15.000
Enajenación de Sistemas Automatizados de Viaje, S.A. (Nota 2.1)	75.555	–
Enajenación de Amadeus Group (Nota 2.2)	587.721	–
Enajenación de Flota y motores	(6.527)	–
Enajenación otro inmovilizado material (simuladores de vuelo)	–	21.338
Otros	–	15.421
	656.749	94.461

22.4. Ingresos financieros

El desglose del saldo de este capítulo de las cuentas de resultados consolidadas adjuntas, es el siguiente:

Miles de euros

	2005	2004
Intereses de Imposiciones a corto plazo	41.307	27.835
Intereses de créditos a empresas asociadas	7.500	8.476
Otros ingresos financieros	10.097	5.813
	58.904	42.124

23. GASTOS

23.1. Aprovisionamientos

El epígrafe “Aprovisionamientos” de las cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2004 y 2005 adjuntas presentan la siguiente composición:

Miles de euros

	2005	2004
Combustible de aviones	865.761	653.518
Repuestos para la flota aérea	154.374	154.932
Material de mayordomía	23.241	22.694
Otros aprovisionamientos	20.138	20.801
	1.063.514	851.945

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



El gasto por combustible en los ejercicios 2005 y 2004 ha ascendido a 1.019.033 y 730.030 miles de euros, respectivamente. Las operaciones relacionadas con derivados de cobertura (tanto de precio como de tipo de cambio) relacionadas han disminuido este gasto en 155.948 y 76.512 miles de euros en 2005 y 2004.

23.2. Plantilla y otros gastos de personal

El desglose del saldo del epígrafe “Gastos de personal” de las cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2004 y 2005 adjuntas, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2005	2004
Sueldos, salarios y asimilados	1.088.990	1.077.767
Cargas sociales	351.690	345.556
Plan de opciones sobre acciones	1.656	4.961
Gastos de personal no recurrentes:		
Dotaciones por ampliación del Expediente de Regulación de Empleo (Nota 18)	288.876	105.752
Otras dotaciones a provisiones para riesgos y gastos	1.997	8.140
	1.733.209	1.542.176

El número de empleados del Conjunto consolidable por integración global, medido en términos de plantilla media equivalente, por categoría profesional durante los ejercicios 2004 y 2005, ha sido el siguiente:

Número de empleados	2005	2004
Tierra:		
Grupo superior de gestores y técnicos	1.226	1.327
Cuerpo general administrativo	6.581	6.661
Otros	10.278	10.584
	18.085	18.572
Vuelo:		
Pilotos	1.887	1.929
Oficiales técnicos de vuelo	16	70
Tripulantes de cabina de pasajeros	4.360	4.422
	6.263	6.421
	24.348	24.993

23.3. Otros gastos de explotación

La composición de este epígrafe de las cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2004 y 2005 adjuntas es la siguiente:

Miles de euros

	2005	2004
Gastos comerciales	259.622	348.578
Alquiler flota aérea:		
Dry lease ^(a)	372.958	348.017
Wet lease ^(a)	42.477	15.525
Carga	14.797	15.317
Derivados operaciones de flujos	(29.627)	–
Otros	4.991	5.546
Servicios de tráfico aéreo	367.480	359.039
Gastos de escala	41.711	41.162
Gastos de incidencias	18.716	15.610
Tasas de navegación	276.441	270.533
Mantenimiento de flota aérea ^(b)	142.621	111.919
Otro mantenimiento	38.384	35.983
Gastos sistema de reservas	139.747	130.347
Servicios a bordo	63.178	68.967
Otros alquileres	76.285	78.348
Otros ^(c)	299.180	302.450
Otros gastos no recurrentes ^(d)	17.237	45.265
	2.146.198	2.192.606

^(a) El gasto por alquiler de la flota ha ascendido en los ejercicios 2004 y 2005 a 319.926 y 399.711 miles de euros, respectivamente. Las operaciones por coberturas de tipo de interés y de tipo de cambio relacionadas han dado lugar a un incremento de este gasto por importe de 43.616 y 15.724 miles de euros en 2004 y 2005, respectivamente.

^(b) Incluye los gastos de mantenimiento subcontratados y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones de aviones en arrendamiento operativo.

^(c) Los honorarios relativos a servicios de auditoría de cuentas prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades del Grupo por el auditor principal, así como por otras entidades vinculadas al mismo durante el ejercicio 2004 han ascendido a 407 miles de euros y a 458 miles de euros en 2005.

Por otra parte, los honorarios relativos a otros servicios profesionales prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y a las sociedades del Grupo por el auditor principal y por otras entidades vinculadas al mismo ascendieron en el ejercicio 2004 a 230 miles de euros y a 62 miles de euros en 2005.

^(d) Los contratos de arrendamiento determinan la necesidad de realizar una serie de revisiones sobre los motores y otros elementos de los aviones B-757 en arrendamiento operativo previas a su devolución. Para cubrir el coste de las citadas reparaciones el Grupo dotó en el ejercicio 2004 31.000 miles de euros incluidos en este epígrafe.

23.4. Gastos financieros

El desglose del saldo de este capítulo de las cuentas de resultados consolidadas adjuntas es el siguiente:

Miles de euros

	2005	2004
Intereses de préstamos	7.120	1.153
Intereses de obligaciones por arrendamientos financieros	18.748	15.445
Intereses de Fondos de Pensiones	19.138	18.337
Otros gastos financieros	1.122	793
	46.128	35.728

24. APORTACIÓN DE LAS SOCIEDADES DEL GRUPO Y ASOCIADAS A LOS RESULTADOS CONSOLIDADOS

La aportación de las sociedades del Grupo y asociadas a los resultados consolidados de los ejercicios 2004 y 2005 es la siguiente:

Miles de euros

Sociedad	Beneficio/(Pérdida)	
	2005	2004
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	391.950	153.763
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	649	616
Campos Velázquez, S.A.	13	13
Cargosur, S.A.	35	74
VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	484	866
Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.	–	3.577
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	62	34
IBERIA Tecnología, S.A.	74	55
Consultores Hansa, S.A.	1	2
Binter Finance BV	13	5
Amadeus Group	–	41.488
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	607	(816)
Handling Guinea Ecuatorial, S.A.(HANGESA)	635	549
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A.(ELCA)	148	96
Empresa Hispanocubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S.A.	448	324
Sociedad Conjunta para la Emisión y gestión de Medios de Pago EFC, S.A. (IBERIA-CARDS)	333	1.091
Iber-América Aerospace LLC	85	110
Opodo, Ltd	–	(1.521)
Serpista, S.A.	138	776
Grupo Air Miles	114	9
Beneficios atribuidos a la Sociedad dominante	395.789	201.111



25. SEGMENTOS DE NEGOCIO Y GEOGRÁFICOS

Criterios de segmentación

La información por segmentos se estructura, en primer lugar, en función de las distintas líneas de negocio del Grupo y, en segundo lugar, siguiendo una distribución geográfica.

Segmentos principales – de negocio

Las líneas de negocio que se describen seguidamente se han establecido en función de la estructura organizativa del Grupo Iberia en vigor al cierre del ejercicio 2005, teniendo en cuenta, por un lado, la naturaleza de los servicios ofrecidos y, por otro, los segmentos de clientes a los que van dirigidos.

En el ejercicio 2005 el Grupo Iberia centró sus actividades en las siguientes grandes líneas de negocio, que constituyen la base sobre la que el Grupo presenta la información relativa a su segmento principal:

1. Actividad de transporte (incluye tanto transporte de pasajeros como de carga).
2. Actividad de aeropuertos (incluye fundamentalmente las actividades de handling).
3. Actividad de mantenimiento e ingeniería.
4. Otras actividades.

Los ingresos y gastos que no pueden ser atribuidos específicamente a ninguna línea de carácter operativo o que son el resultado de decisiones que afectan globalmente al Grupo –y, entre ellos, los gastos originados por proyectos y actividades que afectan a varias líneas de negocio, los ingresos de las participaciones estratégicas, así como el gastos por impuesto sobre beneficios, etc.– se atribuyen a un “Área Corporativa” a la que también se asignan las partidas de conciliación que surgen al comparar el resultado de integrar los estados financieros de las distintas líneas de negocio (que se formulan con criterios de gestión) con los estados financieros consolidados del Grupo.

Los costes incurridos por la Unidad Corporativa se prorratan, mediante un sistema de distribución interna de costes, entre las distintas líneas de negocio.

Segmentos secundarios – geográficos

Por otro lado, las actividades del grupo se clasifican geográficamente en los mercados Doméstico (España), Corto y Medio Radio Internacional (Europa, África excepto Sudáfrica y Oriente Medio) y Largo Radio.

Bases y metodología de la información por segmentos de negocio

La información por segmentos que se expone seguidamente se basa en los informes mensuales elaborados por el Grupo Iberia y se genera a partir del sistema de contabilidad analítica del Grupo, que categoriza las transacciones realizadas por el Grupo por línea de negocio y geográficamente.

Los ingresos de explotación del segmento corresponden a los ingresos externos e internos directamente atribuibles al segmento y no incluyen ingresos financieros ni dividendos ni las ganancias procedentes de venta de inversiones.

Los gastos de cada segmento se determinan por los gastos derivados de las actividades de explotación del mismo que le sean directamente atribuibles más la proporción correspondiente de los gastos corporativos que puedan ser distribuidos al segmento utilizando una base razonable de reparto. Estos gastos repartidos no incluyen intereses ni pérdidas derivadas de la venta de inversiones, ni el gasto de impuesto sobre beneficios, que no estén relacionados con las actividades de explotación de los segmentos y, por tanto, no pueda ser distribuidos utilizando un criterio razonable.

Los activos y pasivos de los segmentos son los directamente relacionados con la explotación del mismo más los que le pueden ser directamente atribuibles de acuerdo a los criterios de reparto anteriormente mencionados.

A continuación se presenta la información por segmentos de estas actividades:

Miles de euros

	Transporte		Aeropuertos		Mantenimiento		Corporativa y otras actividades		Total Grupo	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Ingresos de explotación:										
Externos	4.399.906	4.280.755	323.873	303.764	168.657	122.383	36.691	85.645	4.929.127	4.792.547
Internos	4.524	4.363	289.296	279.124	405.495	420.343	311.988	316.040	1.011.303	1.019.870
Gastos de explotación:										
Externos	3.546.206	3.368.835	550.822	509.670	518.752	473.675	196.757	259.250	4.812.537	4.611.430
Internos	793.677	814.020	37.478	31.672	30.556	44.170	149.592	130.008	1.011.303	1.019.870
Resultados de explotación	64.547	102.263	24.869	41.546	24.844	24.881	2.330	12.427	116.590	181.117
E.B.I.T.D.A.R.	591.412	612.407	39.437	54.974	55.459	56.910	13.608	25.092	699.916	749.383
Alquiler Flota	(405.406)	(384.405)	–	–	(190)	–	–	–	(405.596)	(384.405)
E.B.I.T.D.A.	186.006	228.002	39.437	54.974	55.269	56.910	13.608	25.092	294.320	364.978
Amortizaciones	(121.459)	(125.739)	(14.568)	(13.428)	(30.425)	(32.029)	(11.278)	(12.665)	(177.730)	(183.861)
	64.547	102.263	24.869	41.546	24.844	24.881	2.330	12.427	116.590	181.117
Resultados no recurrentes							261.275	(3.154)	261.275	(3.154)
Resultados financieros							13.129	30.794	13.129	30.794
Participación en resultados de Sociedades puestas en equivalencia							2.508	38.329	2.508	38.329
Resultado antes de Impuestos									393.502	247.086
Impuesto sobre sociedades							2.517	(44.388)	2.517	(44.388)
Resultados netos									396.019	202.698
Plantilla equivalente	10.077	10.533	8.972	8.980	3.885	3.912	1.414	1.568	24.348	24.993
Inversiones	264.518	242.737	24.730	17.015	142.310	147.124	20.572	18.055	452.130	424.931
Inmovilizado										
Material	1.139.105	1.023.424	73.904	63.626	211.626	228.855	38.949	49.688	1.463.584	1.365.593
Existencias	42.289	23.349	442	395	62.206	58.093	9.744	5.583	114.681	87.420
Resto activo	–	–	–	–	–	–	3.966.388	3.339.146	3.965.653	3.342.187
Total activo									5.543.918	4.795.200
Anticipo de clientes	359.723	358.187	–	–	–	–	–	–	359.723	358.187
Remuneraciones										
Pendientes pago	95.974	91.863	37.352	34.980	21.127	19.585	11.054	13.407	165.507	159.835
Resto de pasivo	–	–	–	–	–	–	3.280.672	2.593.009	3.280.455	2.593.009

Las ventas entre segmentos se efectúan aplicando un sistema de precios internos que se basa en precios de mercado en función del ámbito y volumen equivalentes.

El cuadro siguiente muestra el desglose de los ingresos del Grupo de acuerdo con su distribución geográfica:

Segmento secundario	Ingresos	
	2005	2004
Doméstico	2.204.743	2.074.581
Corto y Medio Radio Internacional	1.205.429	1.222.252
Largo Radio	1.518.955	1.495.714
Total	4.929.127	4.792.547

Todos los activos del Grupo serían asignables al mercado doméstico, excepto la flota que no tiene una localización geográfica definida. Los porcentajes de utilización de la flota, medido en términos de horas bloque totales, para cada mercado geográfico se muestran a continuación:

Segmento secundario	Porcentajes de utilización	
	2005	2004
Doméstico	33,78%	33,89%
Corto y Medio Radio Internacional	38,29%	37,82%
Largo Radio	27,93%	28,29%
Total	100%	100%

26. OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

Saldos y operaciones con otras partes vinculadas

Durante los ejercicios 2004 y 2005 se han producido las siguientes transacciones entre las sociedades del Grupo y sus partes vinculadas:

Miles de euros

Accionistas Significativos	2004		2005	
	Cobrado de G. IBERIA	Pagado a G. IBERIA	Cobrado de G. IBERIA	Pagado a G. IBERIA
American Airlines	13.573	13.083	7.767	7.571
British Airways	7.981	27.022	8.233	44.946
El Corte Inglés	31.905	390	26.894	35
Logista	730	5	177	24
BBVA	1.489	6.011	2.740	794
Caja Madrid	1.037	5.032	5.564	485
Total	56.715	51.543	51.375	53.855

Las operaciones realizadas con American Airlines y British Airways corresponden fundamentalmente a comisiones de pasaje cobradas y pagadas entre las compañías por los billetes emitidos por una compañía y volados por la otra, cobros y pagos derivados de los Programas de Fidelización, resultados por explotación conjunta de determinadas rutas (BA) y cobros por servicios de handling prestados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., entre otros conceptos.

En el caso de El Corte Inglés, las transacciones fundamentales corresponden a aprovisionamiento de vestuario para el personal de vuelo, comisiones e incentivos de ventas de pasaje de acuerdos comerciales, asesorías técnicas y mantenimiento y desarrollo de aplicaciones y equipos informáticos.

Los pagos a Logista corresponden al servicio de manipulado y distribución de billetes de venta por teléfono a domicilio.

Por último, las operaciones con BBVA y Caja Madrid corresponden a intereses por operaciones de financiación de flota y garantías prestadas para aviones y otras operaciones financieras, principalmente.

Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2005 y 2004 los Balances de Situación Consolidados adjuntos incluyen los siguientes saldos con partes vinculadas originados por la actividad normal del negocio:

Miles de euros

Partes vinculadas	31-12-05	31-12-04
American Airlines	8	294
British Airways	1.399	1.707
Grupo El Corte Inglés	7.395	6.982
Logista	–	(182)
	8.802	8.801

27. RETRIBUCIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y LA ALTA DIRECCIÓN

El importe de las retribuciones devengadas durante 2005 y 2004 por los miembros del Consejo de Administración en su calidad de consejeros de la compañía se desglosa a continuación:

Miles de euros

Retribuciones Consejo	2005	2004
Asignación fija	660	660
Compensación económica por asistencia a sesiones	545	516
Retribuciones en especie	71	53
Total retribuciones	1.276	1.229

Por otra parte, IBERIA Líneas Aéreas de España, S.A. ha incurrido en gastos relacionados con el desempeño de las funciones de sus administradores no ejecutivos por importe de 10 y 8 miles de euros en 2004 y 2005, respectivamente.

Adicionalmente determinados consejeros ocupan puestos ejecutivos en la compañía por cuyo desempeño han percibido en 2005 las siguientes retribuciones:

Miles de euros

Administradores Ejecutivos	2005	2004
Retribuciones fijas	1.002	1.002
Retribuciones variables ^(a)	842	576
Retribuciones en especie	23	98
Opciones ^(b)	576	–
	2.443	1.676

(a) Corresponde a pagos por cumplimiento de objetivos del año anterior al indicado en la columna.

(b) Corresponde con los pagos realizados de acuerdo con el plan de opciones aprobado en 2003.

El importe correspondiente a Seguridad Social, seguros y otros gastos registrados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. derivados de las actividades desarrolladas por los administradores ejecutivos ha ascendido a 464 y 580 miles de euros en 2004 y 2005, respectivamente.

Durante los ejercicios 2004 y 2005 no se ha concedido anticipo o crédito a los miembros del Consejo de Administración de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.

Por último, a 31 de diciembre de 2005 los Administradores Ejecutivos de la Sociedad dominante tienen pendientes de ejercer 1.000.000 de opciones sobre acciones.

Retribuciones a la Alta Dirección

La remuneración de los miembros del Comité de Dirección –excluidos quienes, simultáneamente, tienen la condición de miembro del Consejo de Administración (cuyas retribuciones han sido detalladas anteriormente)– durante los ejercicios 2004 y 2005 puede resumirse en la forma siguiente:

	Miles de euros	
	2005 (20 personas)	2004 (19 personas)
Retribuciones salariales (fijas y variables) ^(a)	4.267	3.829
Otras prestaciones a largo plazo	162	53
Pagos basados en opciones sobre acciones ^(b)	806	159
Otros	219	137
	5.454	4.178

(a) Las retribuciones variables corresponden a pagos por cumplimiento de objetivos del año anterior al indicado en la columna.

(b) Corresponde con los pagos realizados de acuerdo con los planes de opciones aprobados en 2001 y 2003.

El Comité de Dirección tiene concedidas opciones sobre acciones por un total de 3.216.880 acciones, de las cuales se han ejercitado en el ejercicio 2005 1.072.286, quedando pendientes de ejercicio un total de 2.144.594.

Durante los ejercicios 2004 y 2005 no se ha concedido anticipo o crédito a los miembros del Comité de Dirección de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.

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

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

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

Asimismo, y de acuerdo con el texto mencionado anteriormente, se indica que ningún miembro del Consejo de Administración participa en el capital de sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades dependientes.

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

29. INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

En el marco de su política ambiental, el Grupo ha continuado desarrollando durante 2005 diversas actividades y proyectos con el fin de garantizar una correcta gestión de sus principales impactos sobre el entorno derivados del conjunto de la actividad de transporte aéreo.

En 2004 y 2005 el Grupo ha incurrido en gastos de naturaleza medioambiental por importe de 2.773 y 3.138 miles de euros, respectivamente, según el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2005	2004
Reparaciones, conservación y transportes medioambientales	1.174	1.041
Servicios técnicos ambientales	715	550
Patrocinio, publicaciones y otros gastos medioambientales	30	124
Gastos de personal asociados a gestión ambiental	993	869
Tributos medioambientales	226	189
Total	3.138	2.773

Por otra parte, los activos de naturaleza medioambiental, que incluyen depuradoras, almacenes de residuos peligrosos, sistemas de filtros y recarga de gases, infraestructuras para la recirculación de aguas, entre otros, presentan un coste de adquisición de 55.177 miles de euros y una amortización acumulada de 24.817 miles de euros a 31 de diciembre de 2005 (50.622 miles de euros de coste y 20.498 miles de euros de amortización acumulada en 2004).

En lo referente a la flota, el Grupo mantiene una política de renovación de flota en la que el medio ambiente es un aspecto relevante a tener en cuenta (minimización del impacto acústico y atmosférico). En este sentido, el Grupo continúa incorporando nuevos modelos que reducen el consumo de combustible en torno al 20% frente a aviones de generaciones anteriores. Así, en 2004 se incorporaron 3 aviones de la flota A340-600 para el largo radio y se retiraron dos B-747. En lo referente al medio radio, se adquirieron tres A-321 y dos A-319, retirando también cuatro B-757. Asimismo, en 2005 se incorporaron 4 aviones de la flota A340-600 para el largo radio y se han retirado tres B-747. También se adquirieron 10 aviones de la familia A-320, retirando también tres B-757, un avión A-320 y siete aviones de la flota MD.

En cuanto a las operaciones tierra, se ha renovado la certificación del Sistema de Gestión Ambiental ISO 14001: 2004 en la actividad de mantenimiento de aeronaves llevados a cabo en las instalaciones de Madrid, así como en la actividad de handling en las 39 escalas nacionales.

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



***Informe de Gestión Consolidado
Grupo Iberia***

Principales parámetros

GRUPO IBERIA ⁽¹⁾	2005	2004	% s/ a.a.
Resultados (millones €)			
Ingresos de explotación	4.929,1	4.792,5	2,8
BAIIAR (EBITDAR)	699,9	749,4	(6,6)
Resultado de explotación	116,6	181,1	(35,6)
Resultado de las operaciones ⁽²⁾	377,9	178,1	112,2
Resultado antes de impuestos	393,5	247,1	59,3
Resultado consolidado del ejercicio	396,0	202,7	95,4
Resultado atribuido a la Sociedad Dominante	395,8	201,1	96,8
Beneficio básico por acción (cént. €) ⁽³⁾	42,8	22,0	94,3
Dividendos por acción (cént. €)	32,2	5,0	n.s.
Tráfico de pasajeros: producción e ingresos			
AKO (millones)	63.628	61.058	4,2
PKT (millones)	49.060	45.924	6,8
Coeficiente de ocupación (%)	77,1	75,2	1,9 p.
Ingresos de pasaje (millones €)	3.610,0	3.432,1	5,2
Ingreso medio de pasaje por PKT (cént. €)	7,36	7,47	(1,5)
Ingreso medio de pasaje por AKO (cént. €)	5,67	5,62	0,9
Magnitudes y ratios financieros			
Fondos propios (millones €)	1.738,2	1.684,2	3,2
Endeudamiento neto de balance (millones €) ⁽⁴⁾	(1.142,4)	(1.157,3)	(1,3)
Endeudamiento neto ajustado (millones €) ⁽⁵⁾	1.739,1	1.692,8	2,7
Margen EBITDAR (%)	14,2	15,6	(1,4 p.)
Margen resultado de explotación (%)	2,4	3,8	(1,4 p.)
Margen resultado consolidado (%)	8,0	4,2	3,8 p.
ROE (%) ⁽⁶⁾	22,8	12,0	10,7 p.
Ingreso explotación por AKO (cént. €)	7,75	7,85	(1,3)
Coste explotación por AKO (cént. €)	7,56	7,55	0,1
Coste explotación ex-fuel por AKO (cént. €)	6,20	6,48	(4,3)
Recursos			
Plantilla media equivalente ⁽⁷⁾	24.348	24.877	(2,1)
Productividad (miles de AKO por empleado) ⁽⁸⁾	2.634	2.474	6,4
Flota operativa a 31 de diciembre	154	154	0,0
Utilización de la flota propia (H.B. por avión y día)	9,10	9,10	0,0

n.s.: no significativo.

⁽¹⁾ Datos consolidados en base a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) para ambos ejercicios.

⁽²⁾ Los resultados de las operaciones agregan los resultados de explotación (recurrentes) y los resultados no recurrentes.

⁽³⁾ Número medio ponderado de acciones en circulación (en miles): 925.434 en 2005; 913.790 en 2004.

⁽⁴⁾ Importe en negativo significa disponibilidades líquidas superiores a la deuda remunerada (sin incluir la valoración de las coberturas al cierre de 2005).

⁽⁵⁾ Calculado del siguiente modo: Endeudamiento neto de balance + Alquileres de flota capitalizados (excluyendo valoración de coberturas y rentas de los cinco A340 incorporados al balance en diciembre) – (Bonos Iberbond + Intereses capitalizados de préstamos Iberbus)

⁽⁶⁾ Rentabilidad sobre Recursos Propios: Resultados consolidados / Fondos propios.

⁽⁷⁾ Incluye a los empleados de IBERIA, CACESA, ALAER y BINTER FINANCE.

⁽⁸⁾ Productividad de la plantilla total de IBERIA.



1. HECHOS RELEVANTES

El sector del transporte aéreo registró un crecimiento generalizado del tráfico de pasajeros en el año 2005 que fue especialmente elevado en las compañías de Oriente Medio –reflejando el fuerte incremento de capacidad de estas aerolíneas, así como la mejora de la renta en la región por los altos precios del petróleo- y de Latinoamérica, con ratios de crecimiento en ambos casos por encima del once por ciento, produciéndose asimismo una importante recuperación del mercado asiático. A nivel mundial, el tráfico internacional, medido en número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) en vuelos regulares, aumentó un 7,6% con relación al ejercicio anterior, según datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, sus siglas en inglés). El incremento de capacidad fue algo más moderado; por consiguiente, el coeficiente de ocupación de pasaje subió 0,9 puntos porcentuales respecto a 2004.

El incremento del tráfico internacional de las compañías europeas de red fue algo menor, un 6,5% respecto a 2004, según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA). Si consideramos el tráfico total de la AEA, incluyendo los vuelos domésticos, el número de PKT aumentó un 6,3%, siendo más moderado el crecimiento de oferta, un 4,3% en el acumulado de los doce meses; así, el coeficiente de ocupación mejoró en 1,4 puntos con relación al año anterior.

A pesar del crecimiento de la demanda y de la mejora lograda en los niveles de ocupación, 2005 fue otro mal año para los resultados financieros del sector aéreo, que registró unas pérdidas agregadas de 6.000 millones de dólares, según las últimas estimaciones publicadas por IATA. El motivo fundamental fue la escalada del precio del combustible, que continuó la senda alcista que había iniciado en 2003, con incrementos interanuales progresivamente crecientes en los tres últimos años. Así, tanto el precio del crudo como el de sus productos refinados, entre los que se encuentra el queroseno de aviación, superaron en sucesivas ocasiones sus máximos históricos durante el ejercicio 2005. El precio medio anual en dólares del queroseno en el mercado europeo se incrementó alrededor de un 42% respecto al año 2004. Por otra parte, la competencia entre compañías de red y el rápido crecimiento de los operadores de bajo coste han continuado debilitando la evolución de los ingresos unitarios de las compañías aéreas tradicionales.

En este escenario, el Grupo Iberia alcanzó unos beneficios consolidados de 396 millones de euros en el ejercicio 2005, los más altos de su historia, superando en un 95,4% los beneficios registrados en el año anterior, de acuerdo a la aplicación de las Normas Internacionales de Contabilidad en ambos ejercicios, salvo las NIC 32 y 39 que se aplican desde enero de 2005.

Los beneficios de 2005 recogen la plusvalía obtenida por la puesta en valor de las participaciones en Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (Amadeus) y en SAVIA, que ascendió a 663 millones de euros. Una parte de dicha plusvalía fue destinada a constituir un fondo para los planes de reestructuración de la plantilla (280 millones de euros), contemplados en el Plan Director 2006/08, y para cubrir gastos del plan de renovación de la flota de corto y medio radio (105 millones de euros). Adicionalmente, en el mes de agosto se retribuyó a los accionistas con un dividendo a cuenta de 0,302 euros por acción, que totalizó un pago de 281 millones de euros.

Los resultados de explotación consolidados, que no incluyen los ingresos y gastos no recurrentes, se situaron en 116,6 millones de euros, disminuyendo en 64,5 millones con relación a 2004, debido fundamentalmente a la mencionada subida del precio del combustible en los mercados. Pese a la eficiente política de coberturas de la compañía, el gasto de combustible aumentó en 212,2 millones de euros con relación al año anterior, una diferencia mayor que la registrada en el agregado de todos los gastos operativos, que representa un incremento del 32,5%, con un mínimo incremento de la producción.

El coeficiente de ocupación de pasaje de IBERIA se elevó al 77,1% en 2005, mejorando en 1,9 puntos porcentuales con relación al año anterior y estableciendo un nuevo récord histórico en el nivel de ocupación anual de la compañía. El número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) por IBERIA aumentó un 6,8% con relación al año anterior, frente a un incremento de oferta del 4,2% (en términos de AKO). Un total de 27,7 millones de pasajeros fueron transportados durante 2005, superando en casi un millón a la cifra del pasado ejercicio.

El ingreso medio por PKT descendió en un moderado 1,5% respecto a 2004, debido principalmente al crecimiento en la longitud de la etapa media de pasaje (un 3%) y a la presión competitiva en el mercado doméstico y en el medio radio internacional. No obstante, el comportamiento del yield fue mejorando paulatinamente a lo largo del año, registrando una variación positiva en el segundo semestre después de tres años de descenso ininterrumpido. En el conjunto del ejercicio, gracias a la significativa mejora del coeficiente de ocupación, el ingreso de pasaje unitario por AKO subió un 0,9% respecto al año anterior. Los ingresos de explotación del Grupo se incrementaron un 2,8%, alcanzando los 4.929 millones de euros.

Los gastos de explotación se incrementaron un 4,4% con relación al año anterior, impulsados principalmente por la mencionada escalada del precio del queroseno, cuyo impacto fue parcialmente compensado con el desarrollo de las diversas medidas de reducción de gastos contempladas en el Plan Director 2003/05, la eficaz política de cobertura de riesgos –que han permitido reducir en cerca de 156 millones de euros el gasto de combustible– y, en menor medida, por la depreciación del dólar frente al euro. Si excluimos el gasto del combustible en ambos ejercicios, el coste de explotación unitario (por AKO) del Grupo Iberia disminuyó un 4,3% respecto a 2004.

Cultura Corporativa

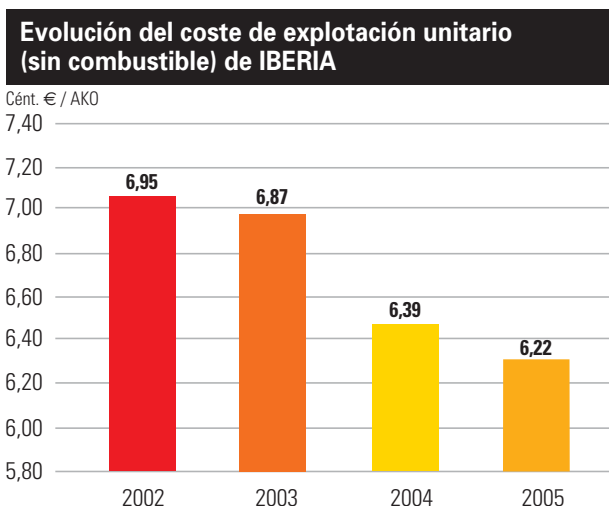
La misión de IBERIA es ofrecer servicios de transporte aéreo, aeroportuarios y de mantenimiento de aeronaves que satisfagan las expectativas de nuestros clientes y creen valor económico y social de manera sostenible.

IBERIA aspira a ser la compañía líder en satisfacción del cliente en sus mercados estratégicos (Latinoamérica, Europa y Doméstico), ofreciendo la mejor relación posible entre precio y calidad de servicio. La compañía quiere ofrecer a sus accionistas una rentabilidad económica destacada y estable, y busca alcanzar el máximo desarrollo profesional de todos los trabajadores.

El Grupo Iberia desea ser reconocido por su transparencia y su firme compromiso social y medioambiental. Así, de acuerdo a la Política de Responsabilidad Corporativa, la compañía apoya a entidades que desarrollan proyectos de colaboración social y mejora de las condiciones de vida, manteniendo acuerdos de patrocinio con diversas instituciones, promoviendo la involucración de sus clientes y proveedores en la acción social, y contando con la activa colaboración de sus empleados. Asimismo, IBERIA desarrolla una política global de protección del medioambiente, que contempla todas sus actividades, tanto en tierra como en vuelo.

La Memoria de Responsabilidad Corporativa y el Informe Anual de Gobierno Corporativo ofrecen amplia información sobre el contenido de este apartado.

Cumplimiento del Plan Director 2003/2005



Durante los tres últimos años, IBERIA ha implantado con éxito la mayor parte de las iniciativas contempladas en el Plan Director 2003/05, lo que le ha permitido defender y mejorar su posición en el mercado y generar valor para sus accionistas.

Una de las metas del Plan Director 2003/05 era reducir el coste de explotación unitario de la compañía matriz entre un 10% y un 12% respecto al del año 2002. El coste unitario excluido el combustible, cuyo precio medio anual se ha más que duplicado en el período 2002-2005, se situó en 6,22 céntimos de euro por AKO en el ejercicio



2005, que supone una reducción del 10,5% con relación al registrado en el año 2002 (6,95 céntimos de euro por AKO).

Por el volumen de ahorros obtenidos, destaca la reducción de los costes comerciales. El 1 de enero de 2004 entró en vigor el "Nuevo Modelo de Retribución a las Agencias de Viaje en España", que ha supuesto una reducción escalonada de la comisión básica que IBERIA paga a las agencias en España. Así, durante 2005 la comisión básica fue del 1,5% en el primer semestre y del 1% a partir del mes de julio.

El modelo de comisiones reducidas se ha extendido a muchos países del extranjero durante los dos últimos años. Asimismo, a partir de septiembre de 2004 entró en vigor un nuevo acuerdo interlínea entre las compañías integradas en Oneworld, que reduce las comisiones sobre ventas realizadas por los miembros de esta alianza. En el año 2005 también se implantó un nuevo sistema de comercialización en el área de carga en la mayor parte de los países.

Adicionalmente, continuó el crecimiento de la venta de billetes a través de los nuevos canales de IBERIA (iberia.com y Serviberia), cuyo volumen casi se ha duplicado en el transcurso del último trienio.

Con todo ello, en el ejercicio 2005 la relación de gastos comerciales netos (incluida la publicidad y deducidos los ingresos por comisiones) sobre los ingresos de tráfico del Grupo se situó en el 4,3%, disminuyendo 1,6 puntos porcentuales respecto al año 2004.

Otra de las iniciativas importantes del Plan Director es el cambio en el modelo de servicio a bordo en los vuelos de corto y medio radio. A partir del 1 de marzo de 2004 se puso en marcha un nuevo servicio de pago "a la carta" en la clase turista de todos los vuelos domésticos y del sector de medio radio internacional que no tengan una duración superior a las tres horas (en el caso de los enlaces a Canarias, la fecha de implantación fue el 1 de junio). Este nuevo modelo ha permitido que cada uno de nuestros clientes pague sólo por aquello que desea consumir, posibilitando a la vez una simplificación del servicio y la correspondiente reducción de costes.

En el ejercicio 2005 IBERIA continuó desarrollando diversas medidas para aumentar la utilización de los activos, otra de las líneas estratégicas del Plan Director 2003/05. Así, se continuó avanzando el proceso de reconfiguración de las cabinas de la flota de corto y medio radio, que había iniciado en el año 2004 y que ha permitido aumentar el número de asientos por avión, manteniendo la distancia entre las filas, en los distintos modelos de flota: A319 (pasan de 126 a 132, excepto aquellos que operaban en Miami que pasan de 114 a 126), A320 (de 150 a 162), A321 (de 186 a 194) y MD-87 (de 109 a 116 asientos). A 31 de diciembre de 2005 un total de 85 aviones de la flota de corto y medio radio contaban con la nueva configuración. Durante el primer semestre de 2006, la compañía tiene previsto modificar la configuración de otros siete aviones Airbus de corto y medio radio, y recibir seis nuevos Airbus (dos A321 y cuatro A319) que ya habrán sido transformados en fábrica, concluyendo este primer programa de reconfiguración.

Igualmente, durante 2005 IBERIA continuó realizando los trabajos necesarios para transformar la configuración y el equipamiento de los aviones A340, incluyendo la incorporación de todos los elementos que configuran la nueva clase Business Plus y el aumento del número de asientos de 249 a 260 en la versión 300. Está previsto completar los trabajos de transformación de interiores del resto de los aviones A340 durante el primer semestre de 2006.

En referencia al aumento de la productividad del personal de la compañía, en el año 2005 el número de AKO por empleado superó en un 6,4% al dato del año anterior, con un descenso del 2,1% en la plantilla media equivalente de IBERIA.

El Plan Director 2003/05 también contemplaba distintas actuaciones en otras áreas, que en su conjunto han permitido alcanzar el objetivo de lograr unos ahorros adicionales de entre 110 y 120 millones de euros en el año 2005 respecto al escenario base del Plan Director.

Plan Director 2006/2008

En los próximos años se va a producir un crecimiento significativo de las infraestructuras de transporte en España: la reciente inauguración de la Terminal 4 de Madrid-Barajas, aeropuerto que aumentará progre-



sivamente su capacidad operativa a partir de la temporada de invierno 2006/07; la ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat en 2007; junto a la ampliación de la red ferroviaria de alta velocidad en España (en particular, los nuevos corredores que unirán Madrid con Barcelona y Málaga). Estas nuevas infraestructuras suponen, en primer lugar, una excelente oportunidad para el desarrollo del negocio de transporte del Grupo Iberia. Pero también significan una probable intensificación de la competencia, que podrá aprovechar el notable incremento de la capacidad de los mencionados aeropuertos.

Como respuesta a este escenario, durante el pasado ejercicio IBERIA elaboró un nuevo Plan Director para el trienio 2006/08, que fue aprobado por el Consejo de Administración en octubre de 2005. El Plan Director 2006/08 prevé implantar 230 medidas que se traducirán en aumentos de ingresos y de productividad o en disminución de gastos. Las líneas estratégicas del Plan son: supeditar el crecimiento a la rentabilidad, mejorar la calidad, optimizar el uso de los recursos y reducir su coste.

El Plan Director contempla una revisión y optimización del programa de vuelos, que se traducirá en un crecimiento selectivo de la producción y en una mejora del margen de explotación del año 2008. La compañía apuesta por el desarrollo del *hub* de Madrid y por el crecimiento de la red de largo radio, un 13% más de AKO en 2008 respecto a 2005, para aprovechar el esperado crecimiento del tráfico entre Europa y Latinoamérica y nuestra posición de liderazgo en este mercado. También prevé reestructurar la operación en la red de corto y medio radio durante ese trienio, ajustando la capacidad en el mercado doméstico y reordenando algunas rutas punto a punto europeas, con el fin de mejorar el ingreso unitario. Así, para el conjunto de la red resulta un incremento de oferta del 2,8% en el acumulado de los tres años, aumentando el peso del largo radio que llegará a representar un 56% del total de AKO en 2008.

Una segunda línea estratégica del nuevo Plan Director es la generación de mayores ingresos en los negocios de transporte y mantenimiento. En esta última área, IBERIA ha diseñado una política comercial más agresiva que potencie la producción para terceros en productos de mayor valor añadido. El objetivo es que la facturación por servicios de asistencia técnica en 2008 duplique los ingresos obtenidos en 2005 (casi 156 millones), gracias principalmente a la obtención de nuevas licencias para revisión de motores y a una nueva línea de componentes. IBERIA tiene previsto externalizar labores de baja cualificación, tanto en el área de mantenimiento como de aeropuertos, con el objetivo de centrar los recursos propios en productos de más valor añadido.

Las principales acciones planificadas por la compañía para aumentar los ingresos en el área de transporte son las siguientes: mejora de la calidad del servicio, especialmente para los clientes de mayor valor; cambio de asientos y reconfiguración de las cabinas; un nuevo modelo de gestión de ingresos; optimización de la operación en la Terminal 4.

Durante los próximos tres años, el Grupo Iberia va a desarrollar un Plan de Calidad orientado a asegurar la prestación de un servicio diferenciado a los clientes de mayor valor. Este Plan se concreta en un conjunto de medidas: potenciación de la calidad del servicio a bordo, mejora de las salas VIP, automatización de procesos, atención personalizada en conexiones, simplificación del documento de acceso al avión, mejor información y entretenimiento, etc.

La nueva Clase Business Plus y el mencionado Plan de Calidad contribuirán a elevar el coeficiente de ocupación y a mejorar el mix de clases en la operación de largo radio de IBERIA, lo que permitirá aumentar los ingresos en esta clase.

En referencia a la operación de corto y medio radio, en el año 2006 IBERIA va a iniciar un segundo programa de reconfiguración de las cabinas y optimización del espacio en los aviones, introduciendo unas butacas de nueva generación, menos voluminosas y más cómodas que las actuales, que permiten aumentar el número de asientos (en un 5% aproximadamente), al tiempo que mejora la percepción del espacio disponible. Esta iniciativa va a requerir una inversión de alrededor de 33 millones de euros.

El Plan Director 2006/08 también contempla la puesta en marcha de un nuevo modelo de optimización de ingresos de pasaje punto a punto, específico para adaptarse a la competencia de las nuevas estructuras de tarifas de las compañías de bajo coste. Este modelo se complementará con la implantación de un nuevo sistema de gestión de ingresos por origen destino, con el que se pretende mejorar el equilibrio entre

tráficos de red y punto a punto. Además, la compañía implantará un sistema de *yield management* en el área de carga.

El incremento de la productividad de los recursos es la tercera actuación estratégica del nuevo Plan Director. El Grupo Iberia estima que el uso más eficiente de un menor número de aviones y de una plantilla de personal optimizada permitirá reducir los gastos de forma sustancial durante la duración del Plan Director.

IBERIA, aprovechando la flexibilidad en la gestión de su flota, estima que al finalizar el año 2008 tendrá un total de 132 aviones operativos frente a las 154 unidades existentes al cierre del ejercicio 2005. El impacto de esta disminución del 14% en el número de aeronaves sobre la capacidad ofertada será compensado por la mencionada reconfiguración de las cabinas, el mayor crecimiento en la operación de largo radio y una mayor utilización media de los aviones. Está previsto continuar aumentando el número de horas de vuelo gracias a la reducción de los tiempos de escala y a la mejora de la puntualidad, factores que se verán reforzados con el aumento de capacidad de Madrid-Barajas, tras un período inicial de familiarización. En paralelo, continuará el proceso de renovación y homogeneización de la flota de corto y medio radio, que llevará a una disminución del 7,3% en el coste operativo por asiento, debido a menores gastos de combustible, mantenimiento, tripulaciones técnicas y arrendamientos.

La compañía comenzó a negociar los nuevos Convenios Colectivos de su personal en los últimos meses de 2005, habiendo alcanzado un acuerdo con el Colectivo de Tierra en febrero de 2006, con aplicación en los años 2005 y 2006, que contempla las medidas de productividad incluidas en el Plan Director 2006/08.

Finalmente, el Plan Director se asienta en un cuarto pilar, la reducción del coste de los recursos. Así, el Grupo Iberia introducirá un conjunto de medidas para alcanzar ahorros en los costes de personal del ejercicio 2008 y otras iniciativas para conseguir ahorros adicionales sobre el resto de los gastos. Habrá menores costes de flota a través de mejores precios y tipos de interés para las incorporaciones de aviones, y mejores precios para la extensión de los alquileres actuales. En el área de carga se conseguirán reducciones de costes con el cierre de algunos terminales de carga, la disminución de costes de alquiler de espacio a terceros en Europa y la disminución de costes de cargueros.

Con la consecución de los objetivos del Plan Director, IBERIA obtendría un margen de EBITDAR por encima del 16% y una rentabilidad sobre recursos propios de alrededor del 10% en el ejercicio 2008, en la hipótesis de un precio del barril de crudo en el entorno de 50 dólares.

Gestión de riesgos

Durante el año 2005 IBERIA desarrolló un Sistema de Gestión de Riesgos desde el convencimiento que una gestión eficaz de los riesgos de una organización facilita la consecución de los objetivos fijados y cumpliendo la reglamentación de la Comisión Nacional del Mercado de Valores en lo relativo a transparencia, seguridad y buen gobierno de las sociedades cotizadas.

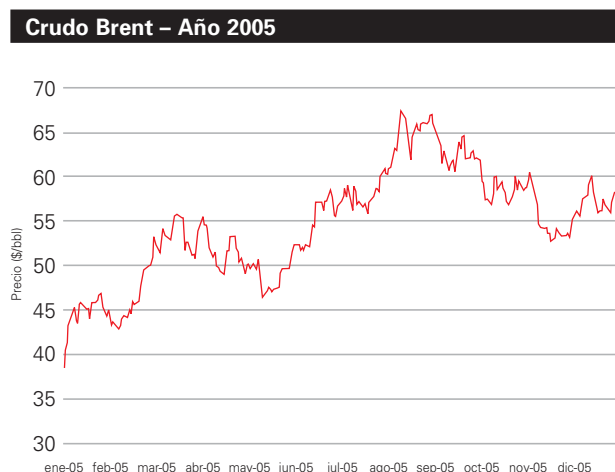
Partiendo del trabajo realizado en el ejercicio anterior (que culminó con la validación del primer Mapa de Riesgos de la compañía, lo que permitió identificar los retos estratégicos en cada área de negocio y sus riesgos asociados), en el primer semestre de 2005 se aprobó la norma sobre el Sistema de Gestión de Riesgos de IBERIA y, como desarrollo de la misma, se establecieron en noviembre los procedimientos a seguir, detallándose las fases y etapas principales y los roles de los distintos responsables del sistema con el propósito de asegurar las mejores prácticas y la integración de la Gestión de Riesgos en los procesos habituales de gestión de la compañía.

Así, tras la detección y aceptación de un riesgo (hecho potencial que pueda afectar a la consecución de los objetivos estratégicos de la organización) se procede a la asignación de un propietario (responsable de la gestión del riesgo), se determinan los controles compensatorios existentes, se valora el riesgo en función de su probabilidad de ocurrencia, de su impacto en resultados y del horizonte temporal para su materialización y se establece un plan de acción para poder alcanzar el nivel objetivo establecido para cada riesgo. Finalmente, se elabora el Mapa de Riesgos, que refleja el status de los riesgos gestionados por el sistema e informa sobre los datos relevantes de cada riesgo: valor, propietario, tipo, controles clave que lo

mitigan y su respectivo nivel de fortaleza, y las iniciativas en curso. El Sistema se revisará periódicamente y estará sujeto a supervisión permanente.

Combustible

El precio del barril de crudo Brent comenzó el año 2005 en el entorno de los 40 dólares, fue subiendo hasta alcanzar sus máximos históricos –por encima de los 65 dólares– en el mes de agosto, para terminar moviéndose en niveles algo inferiores a los 60 dólares durante el último trimestre del año.



En este entorno de precios históricamente altos, IBERIA tuvo cubierto aproximadamente un 90% del volumen del combustible consumido en la primera mitad de 2005 y un 65% en el segundo semestre a niveles inferiores a los de mercado. Esta efectiva política permitió aminorar el gasto de combustible en 142,4 millones de euros en el acumulado de los doce meses del año. Este ahorro, unido al efecto positivo de las coberturas del tipo de cambio euro/dólar, que redujeron el gasto anual en 13,6 millones de euros, hicieron posible que el impacto de la escalada del precio del combustible se haya visto reducido de forma notable.

Calidad del servicio

Uno de los objetivos prioritarios del Plan Director 2003/05 ha sido mejorar la calidad, compromiso que se concretó en el desarrollo de distintas acciones enmarcadas en el Plan de Mejora Global de la Calidad del Servicio. En el año 2005 culminaron algunas de esas iniciativas, entre las que destaca la comercialización, a partir de mayo, de la nueva clase business en vuelos de largo radio, denominada Business Plus.

La Business Plus de IBERIA reúne las últimas novedades en confort, equipamiento y tecnología a bordo de los aviones y permite ofrecer un producto de alta calidad al segmento de clientes de mayor valor. Los siete aviones A340/600 recibidos desde octubre de 2004 llegaron de fábrica equipados con la nueva clase, y la compañía ha estado reconfigurando y renovando la cabina del resto de los aviones Airbus A340, con el objetivo de proporcionar al cliente mayor espacio, privacidad y comodidad. La nueva clase incorpora unos asientos exclusivos, ergonómicos y personalizados que pueden reclinarsse hasta convertirse en una cama. También ofrece a los pasajeros los más avanzados sistemas de comunicación y entretenimiento a bordo.

La clase Business Plus también ha significado una actualización del servicio a bordo. Se han renovado los elementos de mayordomía y rediseñado el desarrollo del servicio. También se han incorporado nuevos menús y nuevos vinos, tras haber firmado el Grupo Iberia un acuerdo de colaboración en materia de restauración con el prestigioso cocinero Sergi Arola.

Por otra parte, con el fin de mejorar también el servicio a los clientes de la Business Class en los vuelos de medio radio, IBERIA dejó de comercializar las butacas centrales de las filas de la clase de negocios.

La compañía ha querido comunicar a sus clientes el esfuerzo realizado en la mejora de la calidad del servicio, con un cambio de imagen de sus clases de negocios (Business Plus y Business Class) en aeropuertos y artículos a bordo. Igualmente, la compañía decidió renovar la uniformidad de sus empleados, en el marco del plan de mejora de su imagen. IBERIA eligió unos nuevos uniformes, diseñados por Adolfo Domínguez, que transmiten una imagen de modernidad, profesionalidad y eficacia, siendo presentados a



los medios de comunicación en septiembre de 2005. El personal de vuelo los estrenó en octubre y el personal de tierra en los aeropuertos de Barcelona y Madrid comenzó a utilizarlos en enero de 2006.

Innovación y tecnología

IBERIA continúa apostando por el uso de las últimas tecnologías para mejorar la atención a sus clientes, simplificando todos los procesos y facilitando la accesibilidad.

Durante la última década, el Grupo Iberia ha realizado un permanente esfuerzo para potenciar el desarrollo del comercio a través de Internet. La compañía ha ido renovando el diseño, mejorando la facilidad de uso e incorporando nuevas funcionalidades en su página Iberia.com (en marzo de 2005 lanzó la séptima versión desde sus inicios) y se ha situado en el primer puesto en el *ranking* del comercio electrónico minorista en España. El porcentaje de clientes de IBERIA que utiliza Iberia.com para realizar sus reservas de billetes o para otros servicios *on line* ha ido aumentando, hasta aproximarse a un 40% en 2005. Con una media diaria de 185.000 accesos en 2005, las ventas alcanzaron un incremento cercano al 39% con relación al año anterior.

La compañía continúa acelerando el proceso de utilización del billete electrónico. Así, durante el ejercicio 2005 IBERIA introdujo su uso en los vuelos del Puente Aéreo entre Madrid y Barcelona, convirtiéndose en la primera compañía que lo ofrece en trayectos sin reserva. Y también continuó incorporando nuevos destinos internacionales a los que se puede volar con el billete electrónico, de modo que a final de año estaba disponible para las conexiones con 87 ciudades de 38 países, más del 90% de sus destinos. Asimismo, los clientes también pueden utilizar esta modalidad de billete en los viajes que combinen vuelos de IBERIA y de cualquiera de las otras compañías aéreas que conforman la alianza Oneworld. En el año 2005 fueron emitidos más de nueve millones quinientos ochenta mil billetes electrónicos, aumentando un 63% con relación al año anterior, creciendo especialmente los emitidos por las agencias, con un incremento cercano al 86%. En las ventas realizadas a través de los canales propios de la compañía, los billetes electrónicos representaron más del 80% del total de billetes emitidos en 2005.

También en relación con la aplicación de nuevas tecnologías para hacer más fácil el viaje a nuestros clientes, desde mayo de 2005 los clientes de IBERIA tienen la posibilidad de emitir sus tarjetas de embarque desde la página web de la compañía (*check-in on line*), sin necesidad de tener que pasar por los mostradores de facturación convencionales. El cliente tiene la posibilidad de seleccionar su asiento e imprimir su tarjeta de embarque *on line* directamente desde su propio domicilio u oficina, tanto si lleva equipaje como si viaja sin él, hasta dos horas antes de la salida del vuelo, desplazándose con billete electrónico o con billete de papel. La tarjeta de embarque *on line*, que se puede emitir en todos los vuelos nacionales y prácticamente en la totalidad de los destinos Schengen, ha tenido una excelente aceptación, y la compañía espera que el 10% del total de sus pasajeros elija la facturación a través de Internet en 2006.

Durante los tres últimos años la compañía ha invertido más de 1,1 millones de euros en máquinas de auto facturación (o auto check-in). Este producto tiene como finalidad proporcionar una alternativa cómoda y sencilla al modo de facturación convencional, con el objetivo de facilitar la accesibilidad del cliente, agilizar el proceso y mejorar los estándares de servicio. Al finalizar el año 2005, había instaladas 64 máquinas de auto check-in en los terminales de los principales aeropuertos españoles, y otras seis en aeropuertos del extranjero y en algunos hoteles. Durante el pasado ejercicio las máquinas mejoraron su funcionalidad y fueron utilizadas por un 7% de los pasajeros.

Renovación de flota

El Grupo Iberia ha continuado desarrollando el Plan de Renovación de Flota durante 2005, que le permite disponer de aviones más modernos, más cómodos para nuestros clientes, más eficientes en el consumo de combustible y más respetuosos con el medio ambiente.

En referencia a la flota de largo radio, IBERIA dejó de operar en propio la flota Boeing B747 en mayo, siendo sustituida por aviones Airbus A340/600, de acuerdo a la decisión aprobada por el Consejo de Administración



de la Sociedad en enero de 2003. Así, desde junio la compañía opera con una sola flota de largo radio, si bien ha mantenido dentro de su producción dos B747/400 operados en régimen de *wet lease*, que dejarán de operar a mediados de 2006. A finales del ejercicio, el Grupo Iberia contaba con 28 aviones de la familia A340, tras la incorporación de cuatro nuevos A340/600 en los meses de enero, febrero, junio y octubre de 2005.

En el marco establecido por el contrato firmado con Airbus en 1998 para la renovación y ampliación de la flota de corto y medio radio del Grupo, durante 2005 se incorporaron diez nuevos aviones de la familia A320, que totalizaba a finales del ejercicio 83 unidades.

A finales de febrero de 2005, la Sociedad alcanzó otro importante acuerdo con Airbus para continuar la renovación de la flota de corto y medio radio. El nuevo contrato, formalizado en el mes de julio, contempla la adquisición de hasta 79 aviones, 30 unidades en firme y 49 en opción, de los modelos A319, A320 y A321, que serán incorporados a partir del segundo trimestre de 2006 y hasta el año 2011. Estos aviones serán propulsados con motores CFM56-5B de CFM International, compañía propiedad de Snecma y General Electric. El valor total, según catálogo, de las aeronaves contratadas por IBERIA supera los 4.500 millones de dólares, si se incluyen las opciones. Los nuevos aviones reemplazarán a los Airbus A320 más antiguos, así como a todos los aviones McDonnell Douglas MD87 y MD88 y a los Boeing B757. Así, cuando finalice este proceso de renovación, la flota de corto y medio radio de IBERIA estará compuesta por aviones del fabricante Airbus, pertenecientes a una única familia, cuya capacidad oscila entre las 120 y las 200 plazas.

La homogeneidad resultante de las acciones descritas conlleva importantes ahorros relacionados con las tripulaciones técnicas (formación, productividad, estructura, etc.) y el mantenimiento de aeronaves, al tiempo que ofrece ventajas en la gestión operativa del programa comercial.

Nueva Área Terminal

El 5 de febrero de 2006 entró en servicio la nueva Terminal T4 del aeropuerto de Madrid - Barajas. Su inauguración también supone un hito en la historia de IBERIA, que desde esa fecha opera en las nuevas instalaciones, junto a sus socios de la alianza Oneworld, su franquiciada de vuelos regionales Air Nostrum y otras 29 compañías.

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) dedicó más de cinco años a la planificación y construcción del T4. El funcionamiento simultáneo de las cuatro Terminales y de las cuatro pistas, ya operativas, permitirá casi duplicar la capacidad de Madrid - Barajas, que elevará progresivamente el número de operaciones de aeronaves por hora desde las 78 actuales a 120, y podrá llegar a acoger 70 millones de pasajeros al año, frente a los 41,6 millones que contabilizó en 2005, afianzándose entre los cuatro aeropuertos europeos de mayor tráfico.

El 60 por ciento de todas las operaciones de Madrid - Barajas se realizarán en la T4, con capacidad para 35 millones de pasajeros al año. La Terminal 4 está formada por un edificio principal, denominado Nuevo Edificio Terminal (T4), y un edificio satélite (T4S), completando sus instalaciones con un edificio de aparcamiento y una Terminal destinada a pabellón de Estado.

El Nuevo Edificio Terminal ocupa una superficie total de 470.261 metros cuadrados y se distribuye en seis niveles: tres sobre rasante para facturación de todos los vuelos, seguridad, embarque, entrega y recogida de equipajes; y tres bajo rasante, destinados a mantenimiento, tratamiento de equipajes y lanzadera entre terminales. En este edificio operarán la mayoría de los vuelos nacionales (incluido el Puente Aéreo) y del espacio aéreo Schengen (conformado por un total de 15 países europeos que han eliminado los controles fronterizos entre ellos); cuenta con 174 mostradores de facturación, 20 cintas de recogida de equipajes y 38 pasarelas telescópicas de embarque directo al avión.

El edificio satélite, de 272.298 metros cuadrados, está situado más allá de la tercera pista y de la torre de control, cuenta con un módulo para embarque de pasajeros, con 26 pasarelas, y otro para tiendas y control de pasaportes. Está destinado principalmente a todos los vuelos internacionales no Schengen.

Al estar separados el edificio principal y el satélite por un campo de vuelo, las nuevas instalaciones tienen una conexión subterránea entre ambos, que alberga los sistemas para trasladar a los pasajeros y los equipajes, así como un túnel de servicios aeroportuarios (TSA). Los pasajeros serán desplazados en un tren automático denominado Automatic People Remover (APM), con capacidad para transportar 13.000 pasajeros a la hora, que recorrerá en menos de tres minutos los dos kilómetros subterráneos que separan ambos edificios. Asimismo, un nuevo sistema de tratamiento de equipajes (SATE) permitirá procesar 16.500 maletas a la hora.

La migración de las operaciones de IBERIA desde su ubicación anterior en las terminales T1, T2 y T3 del aeropuerto madrileño a las nuevas instalaciones ha supuesto un complejo proceso de traslado. IBERIA ha invertido más de 50 millones de euros en las nuevas instalaciones y ha generado gastos no recurrentes relacionados con la transición y el traslado por 20 millones de euros.

El Grupo Iberia dispone de 19.000 metros cuadrados de superficie alquilada a Aena en la Terminal 4, que supone más del 60 por ciento del espacio total dedicado a oficinas, almacenes y vestuarios. La nueva Terminal significa para IBERIA un catalizador para el cambio, para la mejora de los procedimientos operativos y para ofrecer a nuestros clientes un producto de mayor calidad.

La T4 dispone de un total de 64 pasarelas de embarque, posibilitando que los pasajeros embarquen y desembarquen con mayor comodidad y rapidez en el 90 por ciento de los casos. Además, IBERIA ha instalado 20 máquinas de auto facturación con equipaje y 28 sin equipaje, para reducir los tiempos de espera.

Los clientes del Puente Aéreo disfrutan de una serie de ventajas en la T4 que han mejorado el producto y minimizado los tiempos de proceso: está ubicado en la zona central del Nuevo Edificio Terminal, enfrente de la entrada principal; dispone de una zona exclusiva de facturación cercana a las puertas de embarque preferentes; el Puente Aéreo contará con accesos directos desde el aparcamiento, así como a la sala VIP; también tendrá un tratamiento diferenciado el equipaje.

En la Terminal 4, IBERIA ofrecerá una atención preferente a los clientes de alto valor. Así, disponen de tres salas VIP con una superficie total de 4.500 metros cuadrados, en donde encuentran numerosas facilidades; existen nuevos espacios para servicios de limusinas y parking VIP, así como áreas exclusivas de facturación.

Actuaciones sobre participadas

El Consejo de Administración de IBERIA aprobó, el 27 de enero de 2005, el inicio de las negociaciones con Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (Amadeus) para la venta de la participación del 66% que la compañía tenía en Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A. (SAVIA). La operación de venta se formalizó en el mes de marzo.

En enero de 2005 las firmas BC Partners Limited y Cinven Limited presentaron una propuesta a los accionistas de referencia de Amadeus (IBERIA, Societé Air France y Deutsche Lufthansa AG) para formular conjuntamente una Oferta Pública de Adquisición (OPA) sobre las Acciones de Clase A de Amadeus, iniciándose una negociación en exclusividad con estas sociedades para establecer los términos y condiciones de la operación. El 23 de mayo de 2005, una vez obtenida la autorización de las autoridades de la Competencia de la Comisión Europea y aprobado el folleto de la oferta por la CNMV, las tres compañías aéreas y Amadelux Investments, S.A. (sociedad participada por una serie de fondos de inversión asesorados por BC Partners Limited y Cinven Limited) formularon, a través de una sociedad de nueva creación –WAM Acquisition, S.A.– una 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, concluyó con resultado positivo a principios de julio, convirtiéndose WAM en el propietario de casi la totalidad de las acciones de Amadeus (el 99,68%).

IBERIA obtuvo una plusvalía de 663 millones de euros en sus cuentas consolidadas por las ventas de sus participaciones en SAVIA y en Amadeus. En el grupo consolidado fiscal la mencionada plusvalía pudo beneficiarse de diversas deducciones fiscales, fundamentalmente por reinversión.

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.

Normas Internacionales de Información Financiera

Hace una década se empezó a hablar de la necesidad de implantar una normativa contable homogénea en todos los países que garantizase la transparencia y favoreciese la comparabilidad entre empresas y el desarrollo de un mercado integrado de capitales. Con esta finalidad, la Cumbre Extraordinaria de Lisboa de Jefes de Estado de la Unión Europea celebrada en marzo de 2000 acordó establecer un marco contable común. Este objetivo se concretó en la promulgación de los Reglamentos 1606/2002 (CE) del Parlamento Europeo y 1725/2003 de la Comisión Europea, textos legales que obligan a todos los grupos de empresas que coticen en mercados de capitales europeos a presentar sus estados financieros consolidados de acuerdo a una nueva normativa a partir del año 2005.

Este nuevo marco normativo queda constituido por las inicialmente denominadas International Accounting Standards (IAS) y las International Financial and Reporting Standards (IFRS), nombre que llevan las nuevas normas emitidas por el International Accounting Standards Board desde noviembre de 2003. En la traducción española se han denominado Normas Internacionales de Contabilidad (NIC) y Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), respectivamente.

En consecuencia, el Grupo Iberia ha presentado sus estados financieros consolidados al cierre del ejercicio 2005 conforme al nuevo conjunto normativo europeo, que también fue aplicado en los informes financieros trimestrales presentados durante el año. Dado que la aplicación de las NIIF a las cuentas individuales deberá ser establecida por normativa local en el futuro, la compañía publica –a partir de este ejercicio 2005– sus cuentas individuales según el Plan General Contable (PGC) y sus cuentas consolidadas según las NIIF, existiendo diferencias de criterio entre ambas normativas en algunos aspectos.

La fecha de inicio de la transición a las NIIF fue el 1 de enero de 2004, disponiendo en este ejercicio de estados financieros consolidados según la normativa del Plan General Contable y bajo la normativa NIIF. Al cierre del ejercicio 2005, con el fin de establecer una comparación homogénea, las cuentas anuales consolidadas de 2005 y también de 2004 se presentan de acuerdo al nuevo conjunto normativo. Por consiguiente, se observarán diferencias en las cuentas del ejercicio 2004 con relación a las publicadas hace un año de acuerdo a la normativa del PGC.

2. EVOLUCIÓN OPERATIVA DE LAS ÁREAS DE GESTIÓN

2.1. Transporte

El transporte aéreo de pasajeros y carga es la principal actividad del Grupo Iberia. Durante los ejercicios 2005 y 2004, la única compañía del Grupo que realizó dicha actividad fue Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante, IBERIA).

A continuación se presentan las estadísticas de oferta, tráfico e ingresos del transporte de pasajeros de IBERIA desglosadas en los tres sectores comerciales siguientes: doméstico, que recoge los enlaces entre aeropuertos españoles; medio radio, que agrupa los tramos internacionales que enlazan España con puntos de Europa, Oriente Medio, África del Norte y África Central; y largo radio, que agrega los enlaces con América y el resto de tramos internacionales de larga distancia.

2.1.1. Oferta y tráfico de pasajeros

El tráfico aéreo internacional de pasajeros registró un incremento del 7,6% en 2005 respecto al año anterior, según las estadísticas de IATA. Aunque supuso una ralentización respecto al excepcional avance que se había registrado en 2004 (un 15,3%), se situó por encima de la media histórica del crecimiento anual de las compañías de IATA.

El crecimiento de actividad de las compañías europeas de red fue algo inferior al experimentado por el conjunto de la industria en el año 2005; el número total de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) en vuelos internacionales por las compañías de la AEA se incrementó un 6,5%, aunque hubo notables diferencias entre las áreas de rutas. El tráfico total de la AEA aumentó un 6,3%, una vez incluido el tráfico doméstico, que se incrementó un 4,1% con relación al año anterior.

En el conjunto de la red de IBERIA, el número de PKT aumentó un 6,8% en 2005 con relación al año anterior, frente a un incremento del 4,2% en el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO). Así, el coeficiente de ocupación mejoró en 1,9 puntos porcentuales, alcanzando el 77,1%, el nivel medio anual más alto en la historia de la compañía.

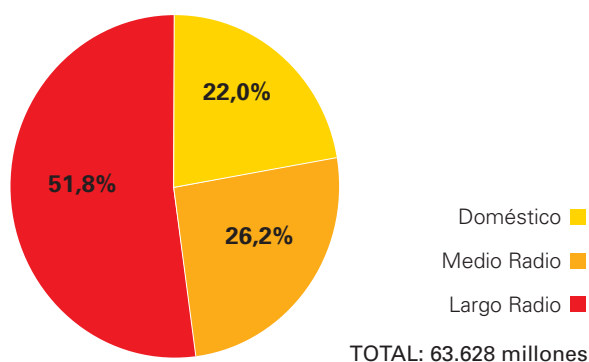
Si analizamos la evolución de la actividad a lo largo de 2005, se observa que IBERIA fue ajustando su capacidad ofertada, con el objetivo de optimizar la rentabilidad del conjunto de la red. Así, el incremento de oferta respecto al año anterior fue mayor en el primer semestre (un 6,1%) que en la segunda mitad del ejercicio (un 2,4%); el menor crecimiento del último trimestre del año (1,0%) recoge la pequeña reducción de oferta que contempla el programa de invierno 2005/06, que se inició el 30 de octubre.

La demanda mantuvo un buen comportamiento en la mayor parte de los mercados durante 2005. Así, las variaciones en el volumen de tráfico con relación a 2004 mostraron cierta estabilidad en los cuatro trimestres, con incrementos en torno al 6,0%-7,5% y batiéndose, en cada uno de dichos periodos, el récord de volumen de tráfico de la compañía. Por consiguiente, las variaciones interanuales en el coeficiente de ocupación fueron mejorando durante 2005. La compañía alcanzó un coeficiente de ocupación del 79% en el segundo semestre de 2005, subiendo 3,1 puntos con relación al año anterior.

En el acumulado anual, la compañía superó los 63.600 millones de AKO en el conjunto de su operación, aumentando la oferta respecto al año anterior en los tres sectores, tal como se refleja en el siguiente cuadro:

Millones				
AKO	2005	2004	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
DOMÉSTICO	14.028	13.831	197	1,4
MEDIO RADIO	16.664	16.059	605	3,8
Europa Geográfica	14.872	14.649	223	1,5
África y Oriente Medio	1.792	1.410	382	27,1
LARGO RADIO	32.936	31.168	1.768	5,7
TOTAL	63.628	61.058	2.570	4,2

Distribución de AKO en 2005



Una parte importante del crecimiento del año ha sido posible por el proceso de reconfiguración de las cabinas de pasaje, que ha permitido un aumento de oferta –medida en AKO– del 2,5%, con el único coste de esta inversión.

La compañía mantuvo la estrategia de dar prioridad al crecimiento de la capacidad ofertada en el sector de largo radio en 2005, con un incremento del 5,7% con

relación al año anterior. La mitad del aumento de oferta en toda la red de IBERIA, en términos absolutos, correspondió a los vuelos del Atlántico Sur, que registraron un incremento del 14,7% respecto a 2004, hasta alcanzar los 10.027 millones de AKO. Destacaron los aumentos de capacidad en los vuelos a Brasil y Argentina (el número de frecuencias en la ruta Madrid-Buenos Aires aumentó a dos diarias), junto a la consolidación del enlace directo con Uruguay, que se había iniciado en julio de 2004.

Al establecer comparaciones entre los dos ejercicios, es relevante considerar los efectos de la reestructuración de la operación en Centroamérica a partir de octubre de 2004, que supuso el cierre del *hub* de Miami y, en su lugar, IBERIA estableció nuevos enlaces directos entre España y América Central (Costa Rica, Guatemala y Panamá), que complementó con un amplio acuerdo de vuelos en código compartido con la compañía TACA y la ampliación de rutas en los acuerdos con American Airlines y Mexicana. Este nuevo diseño de la operación ha supuesto una mejora significativa del producto de IBERIA en la región. Si agregamos la actividad de América del Norte y de América Central (para evitar la distorsión que la mencionada reestructuración produce en la comparación de ambos sectores por separado) el crecimiento de la oferta fue del 1,8% con relación al año anterior, alcanzando los 21.747 millones de AKO en 2005.

Como consecuencia de todo ello, la etapa media de pasaje se incrementó un 7,5% respecto al año anterior en el sector de largo radio y un 3,0% en el conjunto de la red, alcanzando los 1.773 kilómetros.

En referencia al sector de medio radio internacional, la compañía incrementó la capacidad ofertada un 1,5% en los vuelos entre España y el resto de Europa, un mercado muy fragmentado, caracterizado por la competencia y el rápido crecimiento de los operadores de bajo coste. Cabe destacar la positiva evolución de la ruta entre Madrid y Moscú, tras su apertura en marzo de 2005, junto al crecimiento de oferta registrado en algunos países de Europa Meridional (Portugal e Italia, principalmente), así como en Dinamarca.

Los vuelos a Oriente Medio y África del Norte y Central incrementaron su oferta un 27,1%, resultado de la estrategia de IBERIA de diversificar la producción y crecer en mercados emergentes. En términos absolutos, los mayores aumentos correspondieron a Senegal y Marruecos (con la apertura de una nueva ruta sin escalas entre Barcelona y Marrakech). Aunque los vuelos de África del Norte y Central y de Oriente Medio tienen un peso reducido en la red internacional de medio radio (un 11% del total de AKO, frente al 89% restante que corresponde a los vuelos entre España y Europa), su significativo crecimiento contribuyó a que el número de AKO en el conjunto de este sector creciera un 3,8% con relación a 2004.

En el mercado doméstico español se registró un importante crecimiento de la capacidad ofertada por los competidores en 2005. Por el contrario, IBERIA mantuvo una estrategia de moderado y selectivo crecimiento, aumentando el número de AKO un 1,4% con relación al mismo período del año anterior. En los vuelos entre la Península y las Islas Canarias se produjo una disminución del 0,9% en la capacidad disponible, aumentando un 2,8% en el resto de los enlaces, como consecuencia del incremento de asientos en las rutas que unen Madrid y Barcelona con otros destinos de la Península.

La producción propia de la flota de pasaje de IBERIA, medida en términos de horas bloque, superó en un 1,2% a la del año 2004. Destaca el aumento en la utilización de aviones contratados en régimen de *wet lease* con objeto de permitir flexibilizar la producción en caso de necesidad. Las horas operadas en *wet lease* sobre el total de las producidas se situaron en algo más de un 3% en el año 2005.

Horas bloque flota de pasaje	2005	2004	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
FLOTA PROPIA	493.081	499.069	(5.987)	(1,2)
WET LEASE	16.102	4.389	11.713	266,9
OTROS ALQUILERES	126	5	121	n.s.
TOTAL	509.309	503.463	5.847	1,2

n.s.: no significativo.

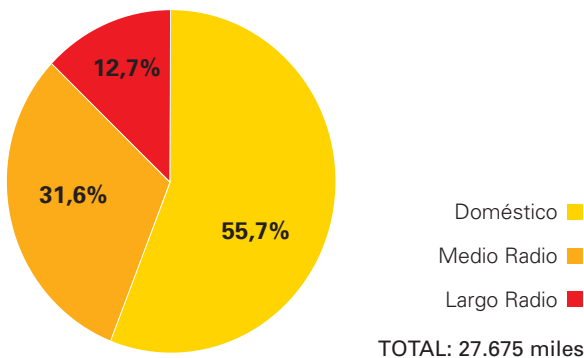


La distribución por sectores de los pasajeros transportados por la compañía IBERIA fue la siguiente:

Miles

Pasajeros	2005	2004	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
DOMÉSTICO	15.415	14.874	540	3,6
MEDIO RADIO	8.745	8.307	438	5,3
Europa Geográfica	8.231	7.909	322	4,1
África y Oriente Medio	514	398	116	29,1
LARGO RADIO	3.515	3.511	5	0,1
TOTAL	27.675	26.692	983	3,7

Distribución de pasajeros en 2005



El número de pasajeros transportados por IBERIA aumentó un 3,7% respecto al ejercicio anterior, con crecimientos del 3,6% en el sector doméstico y del 5,3% en el medio radio internacional. En el largo radio el número de pasajeros se estabiliza debido al ya comentado cambio de diseño de la operación en Centroamérica; así, hasta septiembre de 2004, un mismo cliente que conectaba en Miami con otro vuelo operado por IBERIA realizaba dos tramos y era contabilizado como dos pasajeros.

IBERIA y la compañía aérea regional Air Nostrum han continuado desarrollando el acuerdo de franquicia que les ha unido comercialmente desde 1997. Así, Iberia Regional Air Nostrum siguió ampliando su oferta internacional y doméstica mediante el aumento

de frecuencias y la apertura de nuevas rutas, destacando los enlaces de Alicante con Santander, Santiago de Compostela y Vigo, así como los vuelos directos Valencia-Santander y Valencia-Casablanca.

A finales de 2005, la red comercial de IBERIA, incluyendo los vuelos operados por su franquiciada Air Nostrum, cubría treinta y cinco destinos nacionales, cuarenta y cinco de medio radio internacional y veintinueve de largo radio. Además, a lo largo del ejercicio 2005 IBERIA continuó desarrollando algunos de los acuerdos de código compartido firmados con anterioridad con otras compañías (British Airways, GB Airways, Avianca, Mexicana de Aviación, grupo TACA, Royal Air Maroc, American Airlines,...), que le han permitido ampliar el número de destinos que ofrece a sus clientes.

El número total de pasajeros transportados en vuelos código IB, es decir, incluyendo también a los transportados en vuelos de la franquicia Iberia Regional Air Nostrum, ascendió a 32,3 millones en 2005.

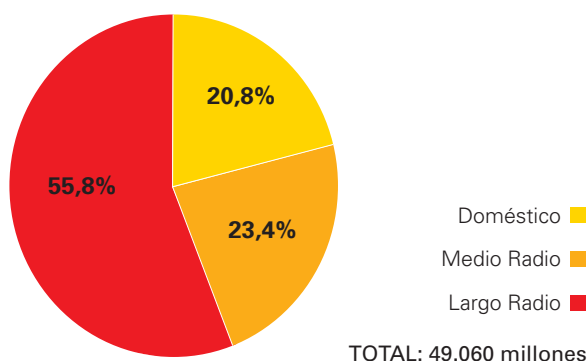
En 2005 IBERIA ha continuado afianzado su liderazgo en el mercado Europa-Latinoamérica, alcanzando una cuota del 17,5%, que representa una subida de 0,3 puntos respecto al año anterior. El liderazgo en este mercado resulta más acusado si nos ceñimos al tráfico business; así, la cuota de mercado business se elevó a un 19,2% en 2005, mejorando también 0,3 puntos con relación al ejercicio 2004.

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

Millones

PKT	2005	2004	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
DOMÉSTICO	10.219	9.883	336	3,4
MEDIO RADIO	11.456	10.595	861	8,1
Europa Geográfica	10.236	9.661	575	6,0
África y Oriente Medio	1.220	933	286	30,7
LARGO RADIO	27.385	25.446	1.939	7,6
TOTAL	49.060	45.924	3.137	6,8

Distribución de PKT en 2005



En el conjunto de la red, el número de PKT aumentó un 6,8% respecto a 2004, un incremento superior al registrado en el número de pasajeros, debido al mix de rutas y al crecimiento de la etapa media de vuelo. El tráfico del conjunto de los vuelos internacionales aumentó un 7,8% respecto a 2004.

En la operación de largo radio cabe destacar el lanzamiento de la nueva Clase Business Plus en la primavera de 2005, que influyó en la mejora conti-

nuada del mix de clases. IBERIA mantuvo un notable desarrollo en América del Sur, con un incremento del 13,3% en el tráfico (situándose en 8.362 millones de PKT), así como en Centroamérica (16,9% de crecimiento).

En el sector donde más creció el tráfico fue el de medio radio (8,1%), gracias al significativo aumento de la demanda en África y Oriente Medio (un 30,7%), donde se alcanzó la cifra de 1.220 millones de PKT en 2005, mientras que en los vuelos europeos el volumen de tráfico se situó en 10.236 millones, con un incremento del 6,0% respecto al año anterior, a pesar de la fuerte competencia existente en la Unión Europea.

En el sector doméstico el tráfico de IBERIA se incrementó un 3,4% respecto al año anterior, en un mercado donde el crecimiento de la demanda fue elevado, en parte fomentado por el fuerte crecimiento de la oferta de los competidores y el frecuente lanzamiento de campañas promocionales. En los vuelos entre la Península y las Islas Canarias, el número de PKT se incrementó un 1,8% respecto a 2004, situándose en 4.001 millones. En el resto de los vuelos domésticos, el tráfico alcanzó la cifra de 6.218 millones de PKT, subiendo un 4,4% con relación al ejercicio anterior.

En el conjunto de la red, el coeficiente de ocupación de pasaje mejoró en 1,9 puntos porcentuales respecto al año anterior, elevándose al 77,1%, el nivel medio anual más alto en la historia de IBERIA.

El siguiente cuadro muestra el desglose por sectores de la evolución del coeficiente de ocupación:

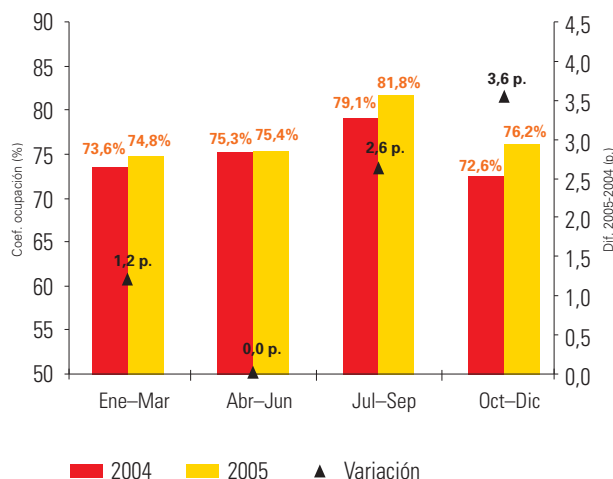
Coeficiente de ocupación (%)	2005	2004	Dif. s/ a.a. ^(*)
DOMÉSTICO	72,8	71,5	1,4
MEDIO RADIO	68,7	66,0	2,8
Europa Geográfica	68,8	65,9	2,9
África y Oriente Medio	68,1	66,2	1,8
LARGO RADIO	83,1	81,6	1,5
TOTAL	77,1	75,2	1,9

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

El coeficiente de ocupación mejoró en todos los sectores, correspondiendo el mayor aumento al medio radio. En los vuelos de Europa (geográfica) el coeficiente de ocupación se elevó al 68,8%, mejorando en 2,9 puntos porcentuales con relación a 2004. En África y Oriente Medio el incremento del coeficiente de ocupación fue de 1,8 puntos, situándose en el 68,1%.

El coeficiente de ocupación en los vuelos de largo radio superó el 83% en el acumulado

Evolución trimestral del coeficiente de ocupación



de los doce meses de 2005, mejorando en 1,5 puntos porcentuales respecto al ejercicio anterior y estableciendo un record en la historia de la compañía en este sector.

En el sector doméstico, las variaciones en el coeficiente de ocupación siguieron una tendencia ascendente a lo largo del ejercicio 2005, situándose el nivel medio anual en el 72,8%. Así, el primer trimestre presentó una variación negativa respecto al año anterior para ir mejorando en los siguientes trimestres a medida que la compañía flexibilizaba la gestión de los ingresos para hacer frente a la fuerte competencia existente en el sector.

2.1.2. Ingresos de tráfico de pasajeros

Durante los últimos años, las compañías aéreas tradicionales han sufrido una continua disminución de sus ingresos unitarios debido a la fuerte competencia existente en los mercados intensificada por el rápido crecimiento de los operadores de bajo coste.

Para el conjunto de la red, el ingreso medio por PKT de IBERIA en 2005 disminuyó en un 1,5% respecto al ejercicio anterior debido principalmente a la fuerte presión competitiva, especialmente en los mercados doméstico y europeo. La ligera apreciación del euro frente al dólar y el aumento de la longitud de la etapa media de pasaje también influyeron en el descenso del ingreso medio.

No obstante, el yield, tras registrar una disminución interanual del 2,8% en el primer semestre de 2005, mejoró progresivamente su comportamiento a lo largo de la segunda mitad del ejercicio, quedando limitado el descenso a un 0,4% en el último trimestre. Durante 2005, ante la escalada continua del precio del combustible, IBERIA se vio en la necesidad de reestructurar las tarifas de sus vuelos internacionales mediante el incremento de los denominados recargos o tasas de combustible.

El siguiente cuadro muestra el desglose por sectores del ingreso medio por PKT en 2005 y su comparación con el año anterior:

Cént. de euros

Ingresos por PKT	2005	2004	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
DOMÉSTICO	12,12	12,77	(0,66)	(5,1)
MEDIO RADIO	9,77	10,03	(0,26)	(2,6)
LARGO RADIO	4,57	4,35	0,22	5,1
TOTAL	7,36	7,47	(0,12)	(1,5)

En el conjunto de la red, el ingreso medio por AKO subió un 0,9% respecto a 2004, debido a la mejora significativa del coeficiente de ocupación, cuyo efecto superó al impacto de la reducción del yield. El siguiente cuadro muestra el desglose por sectores del ingreso medio por AKO:

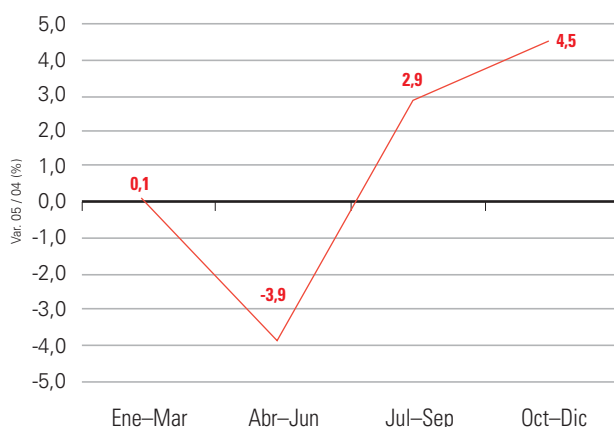
Cént. de euros

Ingresos por AKO	2005	2004	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
DOMÉSTICO	8,83	9,13	(0,30)	(3,3)
MEDIO RADIO	6,72	6,62	0,10	1,5
LARGO RADIO	3,80	3,55	0,25	7,1
TOTAL	5,67	5,62	0,05	0,9

En el sector de largo radio el ingreso medio por AKO subió un 7,1% respecto a 2004 debido a la mejora tanto del nivel de ocupación como del mix de clases, así como a la mencionada subida de los recargos de combustible. El ingreso unitario comenzó el ejercicio con un incremento del 4,6% en el primer trimestre, mejorando a lo largo de la segunda parte del ejercicio, alcanzando un aumento del 15% en el último trimestre.



Evolución trimestral del ingreso de pasaje por AKO



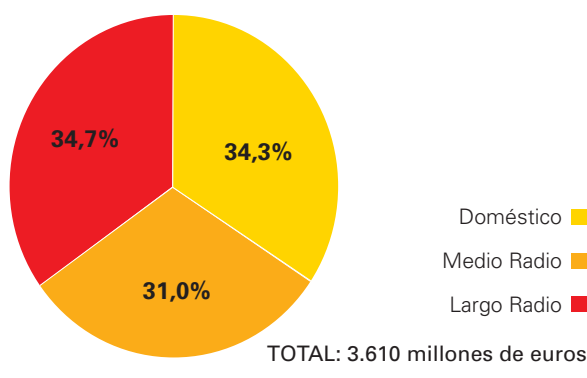
zó la gestión de ingresos para contrarrestar la creciente presión competitiva, lo que se tradujo en un descenso gradual del ingreso medio por PKT a lo largo de 2005. El comportamiento del coeficiente de ocupación mejoró progresivamente, pero no pudo compensar el efecto de la disminución del yield, de modo que las variaciones del ingreso medio por AKO mostraron una línea descendente durante 2005, registrando un descenso del 3,3% en el conjunto del ejercicio.

El siguiente cuadro refleja la evolución de los ingresos de pasaje, con el desglose por sectores:

Millones de euros

Ingresos de pasaje	2005	2004	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
DOMÉSTICO	1.238,1	1.262,2	(24,1)	(1,9)
MEDIO RADIO	1.119,6	1.063,0	56,5	5,3
LARGO RADIO	1.252,3	1.106,9	145,4	13,1
TOTAL	3.610,0	3.432,1	177,9	5,2

Distribución de ingresos de pasaje en 2005



En el ejercicio 2005, los ingresos por tráfico de pasaje de IBERIA aumentaron un 5,2% respecto al año anterior debido al aumento del volumen de tráfico y a la progresión del ingreso unitario (por AKO) en los vuelos internacionales. Así, se produjeron incrementos del 13,1% y del 5,3% en los sectores de largo radio y medio radio internacional, respectivamente, descendiendo un 1,9% en el sector doméstico.

Los ingresos por tráfico de pasaje del Grupo Iberia, que ascendieron a 3.610 millones de euros en el conjunto de la red, presentaron un reparto equilibrado por sectores en 2005: un 35% de los ingresos correspondió al sector de largo radio (el que más aumentó respecto al ejercicio anterior); un 34%, a los vuelos domésticos; y un 31% fue generado por el sector de medio radio internacional.

2.1.3. Carga

Según datos publicados por la Association of European Airlines (AEA), el tráfico de carga de las compañías europeas, medido en términos de toneladas-kilómetro transportadas (TKT), se incrementó un 2,3% con relación al año 2004.

IBERIA transportó 1.033 millones de TKT de mercancía y correo durante 2005, un volumen similar al alcanzado en el ejercicio anterior. El 94% del total de toneladas-kilómetro fue transportado en las bodegas de los aviones de pasaje de la compañía, un porcentaje que también se ha mantenido estable respecto a 2004.

El número total de toneladas-kilómetro ofertadas aumentó un 13,1% con relación al año anterior, debido a la mayor capacidad de la bodega de la flota A340/600 respecto a la del modelo B747 sustituido, al incremento de producción en el sector de largo radio y al crecimiento de la longitud de la etapa de vuelo.

IBERIA continuó utilizando La Habana como puente en el tráfico de carga entre España y México y los países de América Central, si bien el volumen ha disminuido respecto a años anteriores, debido a la realización de nuevos vuelos directos entre Madrid y países de Centroamérica a partir de octubre de 2004.

En 2005, los ingresos por transporte de mercancía y correo se situaron en 268,9 millones de euros, cifra que incluye los ingresos por tasas de combustible (sobrecargos destinados a compensar el fuerte incremento del precio del queroseno) y de seguridad, que en su conjunto ascendieron a 50,6 millones de euros en 2005. Para realizar una correcta comparación con el año anterior es necesario incluir las mencionadas tasas, cuyo importe agregado fue de 29,5 millones de euros en 2004. Y también debemos considerar el cambio de criterio que se ha producido en el tratamiento de las comisiones de las agencias de carga: a partir del ejercicio 2005 IBERIA no paga comisiones (excepto en ocho países donde no ha sido posible todavía desarrollar los nuevos acuerdos) y, por lo tanto, sus ingresos de carga son netos (sin comisiones), mientras que las cifras de ingresos incluían comisiones (que también eran contabilizadas en los gastos) hasta el año 2004.

Una vez establecida la comparación con criterios homogéneos, descontando las correspondientes comisiones devengadas en 2004 (10,9 millones de euros) de la cifra de ingresos de ese ejercicio y añadiendo el importe de las tasas, los ingresos de carga aumentaron en un 7% respecto a 2004. El ingreso medio por TKT se situó en 26 céntimos de euro en 2005, subiendo también un 7% respecto al yield de carga ajustado del año anterior, a pesar de verse perjudicado por el crecimiento de la etapa media de carga (un 1,5%) y por la fuerte competencia en el sector.

Los ingresos procedentes de los diversos servicios prestados en las terminales de carga se situaron en 24,7 millones de euros en 2005, un 4,4% menos que en el ejercicio anterior como consecuencia del descenso en la actividad de handling de carga para terceros tras el cierre por motivos de rentabilidad de las terminales medianas en Península y Baleares, hecho que ha tenido lugar en los meses de agosto y septiembre, junto con el cierre de la Terminal de carga de Miami en febrero. No obstante, la productividad en las cuatro grandes terminales nacionales (Madrid, Barcelona, Las Palmas y Tenerife), medida en toneladas por empleado, creció un 2,4% respecto del año anterior.

Iberia Carga abrió un portal en Internet en 2005 que permite realizar un seguimiento continuo de los envíos que se hacen a través de la compañía. A través de la página <http://www.iberia-cargo.com> los clientes pueden solicitar información de última hora sobre la situación exacta de cada envío que transporta y los horarios de vuelo. Además, la página contiene información sobre documentación, las escalas atendidas, destinos, flotas, seguros, tarifas o unidades de carga, entre otras.

Durante 2005, Iberia Carga renovó, por segundo año consecutivo, la Certificación de Calidad según la norma ISO 9001:2000 de AENOR, que había obtenido en julio de 2003.

La plantilla se redujo en 95 personas (un 8,7%) respecto a 2004 como consecuencia del cierre de las terminales citadas con anterioridad.

Los principales parámetros de actividad son los siguientes:

Transporte de carga	2005	2004	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
TKO (millones)	1.589,3	1.405,8	183,5	13,1
Bodegas	1.447,8	1.274,4	173,4	13,6
Cargueros	141,5	131,4	10,1	7,7
TKT (millones)	1.033,1	1.033,2	(0,1)	(0,0)
Bodegas	970,9	972,6	(1,7)	(0,2)
Cargueros	62,2	60,6	1,6	2,6
Coeficiente de ocupación (%)	65,0	73,5	(8,5)	(11,6)
Bodegas	67,1	76,3	(9,3)	(12,1)
Cargueros	44,0	46,1	(2,1)	(4,6)
Ing. medio TKT (cént. € / TKT) ^(a)	26,03	24,32	1,71	7,0
Ingresos transporte carga (millones €) ^(a)	268,9	251,3	17,6	7,0
Plantilla equivalente (núm. personas)	995	1.090	(95)	(8,7)

^(a) Incluyen tasas de combustible y seguridad y adoptamos un criterio homogéneo en el tratamiento de las comisiones.

2.2. Handling

En el año 2005, Iberia Handling incrementó su producción, medida en aviones ponderados atendidos, un 1,5% con relación al año anterior. La actividad para terceras compañías aumentó en 8.397 aviones ponderados, lo que supone una subida del 3,4% respecto al año 2004, pese a que en octubre de 2005 se dejó de atender a Binter Canarias, al optar esta compañía por desarrollar la actividad en autohandling.

Los ingresos de explotación (incluida la facturación interna) ascendieron a 613,2 millones de euros en 2005, aumentando en 30 millones respecto al año anterior. Esto representa un incremento del 5,2%, conseguido gracias tanto al crecimiento de la actividad como a la mejora del ingreso por avión ponderado atendido, que aumentó en un 1,9% con relación al ingreso unitario de 2004.

La productividad del área de Handling ha mejorado, disminuyendo las horas hombre por avión, al pasar de 31,91 en el 2004 a 31,41 en el 2005, a pesar del efecto negativo producido por el cese de la atención a Binter. Para conseguir esta mejora se implantó el Baggage Reconciliation System (BRS) en Madrid y Barcelona, que ha permitido automatizar el conteo de equipajes, y se integró el escáner en Barcelona y Alicante.

En el año 2005 se puso en marcha la página web de la Dirección de Aeropuertos, facilitando así la información sobre los servicios de handling que se prestan.

Con motivo del traslado a la Terminal T4 en Madrid se han analizado los nuevos procedimientos, así como la necesidad de instalaciones de IBERIA en este Terminal, de las cuales algunas se han realizado y otras están en proceso de realización. Desde el mes de noviembre se contrató personal para iniciar las pruebas necesarias para su puesta en marcha. Antes de la apertura, todo el personal de Barajas pasó por un período de formación y adaptación a las nuevas instalaciones.

Durante la segunda mitad del año 2005, Aena ha sacado a concurso, en dos fases, la totalidad de aeropuertos y de licencias de handling, con la siguiente propuesta:

- Tres operadores en los aeropuertos de: Alicante, Barcelona, Málaga y Madrid.
- Dos operadores en los aeropuertos de: Gran Canaria, Tenerife Sur, Tenerife Norte, Palma de Mallorca, Ibiza, Menorca, Lanzarote, Fuerteventura, Santiago de Compostela, Sevilla, Valencia, Bilbao, Gerona, Reus, Jerez, La Palma, Vitoria, Almería, Murcia, Asturias y Vigo.
- Un operador en el resto de aeropuertos.



La Dirección de Aeropuertos ha preparado la documentación de los concursos para todos los aeropuertos. La primera fase, cuyo plazo de presentación finalizó el 10 de octubre de 2005, incluía los aeropuertos en donde aparece por primera vez un segundo operador y aquéllos que mantienen un solo operador; en total, 26 aeropuertos. IBERIA presentó puntualmente toda la documentación para todos los aeropuertos. La segunda fase es para el resto de aeropuertos, finalizando el plazo de presentación el 13 de febrero, fecha en la que la Dirección de Aeropuertos ha presentado la documentación requerida.

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

IBERIA HANDLING	2005	2004	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Aviones ponderados atendidos (miles)	489,1	482,0	7,2	1,5
Ingresos de explotación (millones €)	613,2	582,9	30,3	5,2
Ingresos explotación / avión pond. (€)	1.253,6	1.209,3	44,3	3,7
Productividad (horas tot. / avión pond.) ^(a)	31,41	31,91	(0,5)	(1,6)
Plantilla equivalente (núm. personas)	8.972	8.980	(8)	(0,1)

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

2.3. Mantenimiento

La Dirección de Mantenimiento e Ingeniería de IBERIA es la responsable del mantenimiento de los aviones de la compañía y también presta servicios de asistencia técnica a terceros, entre los que se encuentran operadores aéreos nacionales e internacionales, fabricantes de células y motores y arrendadores de aviones. El número total de compañías atendidas, entre nacionales y extranjeras, superó las sesenta en el ejercicio 2005.

Durante ese año se realizaron 116 revisiones mayores (C, D, E y IL), lo que supone un incremento del 2,3% con relación a 2004. Los trabajos realizados a otras compañías aéreas representaron el 16,9%, es decir, 4 puntos porcentuales más que en el ejercicio anterior.

En el Taller de Motores, la producción ascendió a 147 unidades, 25 más que el año anterior (un 20% de incremento). Se ha consolidado la línea de producción de los motores Rolls Royce, RB211 535 E4 instalados en aviones B757, con un total de 40 reparaciones mayores. Además, la línea de producción de los motores CFM, CFM56-5x instalados en las flotas de Airbus A320 y A340 ha alcanzado una producción de 62, correspondiendo el 20% a motores de terceros (compañías ajenas a IBERIA). Las reparaciones del motor de General Electric, CF34 instalados en los modernos aviones Bombardier CRJ, así como la actividad de reparaciones de A.P.U.'s 131-9A, siguen su desarrollo, incrementándose los trabajos realizados. Cabe destacar el significativo aumento (un 117%) de los trabajos para motores de terceros, que han pasado a representar el 53% del total de trabajos en 2005 (frente al 29,5% del año anterior).

Como consecuencia de lo anterior, en 2005 los ingresos de explotación externos de Iberia Mantenimiento se incrementaron casi un 38% con relación a los obtenidos en el ejercicio anterior.

La Dirección de Mantenimiento e Ingeniería de IBERIA ha seguido consolidando su imagen como proveedor de servicios de mantenimiento aeronáutico fiable y de reconocido prestigio internacional.

En el mercado de Terceros destacan los contratos con Air Europa, Air Nostrum, Aeropostal, Armenian International Airways, Avianca, British Airways, Channel Express, China Southern Airlines, Free Bird Airlines, Hola Airlines, Iberworld, LTE, Meridiana, Olympic Airways, Onur Air, Rolls Royce, Royal Nepal Airlines, Snecma, Spanair, Syrian Arab Airlines, Snecma, Titan, Turkmenistan Airlines y Varig.

Asimismo, existen relaciones comerciales y acuerdos con otras compañías, como: Air Atlanta, Air Astana, Air Greenland, Air Jamaica, Air Luxor, Air Plus, Arkia, Atlas International, Axis, Brit Air, Cameroon Airlines, Center Capital, CIT, Cyprus Airways, Excel Aviation, GAMCO, G.E., HMY Airways, Luxor Air,

Malev, Mexicana, MNG Airlines, Pegasus, Polar Air Cargo, Pullmantur Air, Santa Bárbara, TAP, Transmeridian Airlines, Triton Aviation International, Turkish Airlines, Yemenia y otros clientes que forman una cartera que supera la centena.

Los servicios de mantenimiento prestados a la Marina y al Ejército del Aire alcanzan la realización de inspecciones estructurales "CSCI2" a dos B707, pintura de un B707, cuatro revisiones mayores con cambio de trenes a la flota Falcon 20, diez revisiones a la flota Falcon 900 y dos revisiones a la flota A310; además, se revisaron cuatro motores JT3D y dos motores Pegasus de los Harriers y numerosos componentes y trabajos en bancos de prueba de motores que la Armada española mantiene en Rota. Además, se ha seguido dando soporte operativo completo a toda la flota de Transporte de Personalidades de Estado, que engloba a aviones A310 y Falcon 900.

El Centro de Instrucción de Mantenimiento de IBERIA, como organización de formación de mantenimiento del país, con su capacidad de certificación a nivel europeo de técnicos aeronáuticos, ha impartido más de 150.000 horas de formación, además de 14.000 horas en el puesto de trabajo o "training on the job".

La Dirección de Mantenimiento e Ingeniería, tras cumplimentar con éxito la primera fase del sistema integral de gestión "SAP R/3 Aerospace & Defense", ha iniciado la segunda fase con la que se extiende al resto de la organización y de sus correspondientes procesos con el objetivo de contribuir a la mejora de la productividad, reducir costes y aumentar la flota y su fiabilidad, mediante la integración de la totalidad de la organización en el sistema SAP.

En referencia a las certificaciones a nuestra Organización, el pasado mes de septiembre la Dirección de Mantenimiento e Ingeniería de IBERIA recibió de la DGCA (España) la acreditación EASA como Organización de Gestión de Mantenimiento de la Aeronavegabilidad. Durante 2005 también se produjo un aumento de capacidades aprobadas bajo el certificado ENAC ISO 17025 (magnitud "par"), un aumento de capacidades aprobadas bajo el certificado EASA 145, para incluir, entre otras cosas, mantenimiento en base de aeronaves B707 y de Revisiones "B" de aviones Falcon 900, y un aumento de capacidades aprobadas bajo el certificado PECAL 2120 para incluir la aeronave Orion P3.

Respecto del año anterior, se han mantenido o se han obtenido nuevas certificaciones para la realización de trabajos a los clientes de la Dirección de Mantenimiento e Ingeniería, con un total de 20 certificados.

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

IBERIA MANTENIMIENTO	2005	2004	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Ingresos asistencia técnica y otros serv. a terceros (millones de €)	168,7	122,4	46,3	37,8
Plantilla equivalente (núm. personas)	3.885	3.912	(27)	(0,7)

2.4. Desarrollo de proyectos

2.4.1. Mejora de la calidad del servicio

Durante el año 2005 la compañía continuó trabajando en el Plan de Mejora Global de la Calidad del Servicio, que respondía a uno de los compromisos estratégicos del Plan Director 2003/05, desarrollando diversas acciones encaminadas a aumentar la satisfacción del cliente, mejorando la calidad y ofreciendo nuevos servicios.

Clase Business Plus

La clase Business Plus de IBERIA, que se empezó a comercializar en mayo de 2005, supone una significativa mejora del servicio en el segmento de los clientes de mayor valor al tratarse de una nueva clase de negocios para los vuelos intercontinentales que reúne las últimas novedades en confort, equipamiento y tecnología.

La compañía ha invertido más de 100 millones de euros en este proyecto, con el objetivo de ofrecer un producto de alta calidad, al tiempo que se logra homogeneizar el servicio, unificando las dos anteriores (Primera y Business) en una única clase, más cómoda, personalizada y con innovadoras prestaciones.

La compañía ha elegido asientos exclusivos, ergonómicos y personalizados. Las nuevas butacas, de 66 centímetros de ancho y 1,90 metros de largo, se reclinan hasta convertirse en camas y cuentan con las principales innovaciones tecnológicas, que permiten aumentar de forma significativa el servicio que la compañía ofrece a sus clientes. Entre las mejoras incorporadas se encuentra el aumento de la separación entre filas, que pasa a ser de 152 centímetros.

La Business Plus de IBERIA ofrece también nuevas posibilidades a bordo, como una zona de bar auto-servicio con aperitivos y bebidas y un extenso programa de entretenimiento. Para el tiempo de ocio, el cliente dispone de nuevos juegos interactivos, 26 canales de vídeo con películas a demanda, series de televisión, documentales y 15 canales de audio, además de imágenes del exterior del avión proporcionadas por una cámara situada en la cola del aparato. Además, los clientes disponen de conexión para sus ordenadores portátiles y pueden comunicarse con tierra no sólo mediante el teléfono de a bordo, sino también por medio del envío de correos electrónicos o mensajes cortos a móviles. Todo ello complementado con menús basados en la cocina mediterránea y excelentes vinos de las mejores denominaciones de origen.

Todos los aviones Airbus A340-600 que la compañía ha incorporado desde octubre de 2004 llegan con el nuevo producto. Simultáneamente, IBERIA ha estado renovando del resto de sus Airbus A340, proceso que finalizará en la primavera de 2006, cuando un total de 31 aviones dispondrán de todas las ventajas de la Business Plus.

Nuevos menús

La inversión realizada por IBERIA en su nueva clase Business Plus avala el nivel de comodidad, tranquilidad y atención personalizada con que cuentan los clientes de la compañía, ya que nace con el propósito de proporcionar un nuevo entorno de servicio. Dentro de dicho entorno fue necesario identificar el valor que para un cliente de negocios tiene la gastronomía como componente fundamental del servicio de un vuelo de más de ocho horas de duración. Con esta idea como premisa fue necesario revisar de forma integral todo el proceso de *catering* aéreo, desde las materias primas, hasta el diseño del menú, pasando por la presentación de los platos, la logística y la atención a bordo.

Para la puesta en marcha de este servicio tan novedoso se ha contado con el asesoramiento de un experto en artes culinarias, el prestigioso cocinero español Sergi Arola, reputado chef que cuenta con el reconocimiento tanto de la crítica nacional como internacional. De este modo surge una nueva forma de entender el *catering* a bordo, que se apoya en la calidad y prestigio de la cocina española.

Nuevos uniformes

En el mes de septiembre, IBERIA presentó sus nuevos uniformes, cuyo diseño fue realizado por el modisto gallego Adolfo Domínguez que ha conjugado elegancia y funcionalidad en una propuesta innovadora que responde a las expectativas de la compañía respecto a la imagen de su personal.

El azul noche, marino muy oscuro, es el color predominante en los nuevos uniformes, con respaldos en rojo para el personal de vuelo y en mostaza los de tierra, en ambos casos colores corporativos de la compañía. Los diseños distinguen por colores a los mandos de cada departamento y, además, están pensados para adaptarse a cualquier tipo de morfología de la persona y condiciones de trabajo, climatológicas y estacionales, teniendo en cuenta la variedad de países en los que la compañía está presente y las distintas características de sus empleados.

Iberia Plus

Durante 2005, IBERIA incorporó seis nuevas compañías a este programa de fidelización, que ya cuenta con treinta y cinco compañías asociadas. A finales de año, el número de titulares de Iberia Plus ascendía a más de dos millones quinientos veintinueve mil titulares, lo que supone un incremento superior al 24% con rela-



ción al año anterior. La compañía cuenta con casi un millón de miembros activos de Iberia Plus a través de Internet.

Iberia Plus Empresa

En 2005, IBERIA puso en marcha un nuevo programa de fidelización de clientes dirigido a profesionales, personas físicas que trabajen como autónomos, y pymes (pequeñas y medianas empresas) con el que podrán gestionar sus viajes de forma más ágil y eficaz y acumular beneficios en función de los viajes realizados. El nuevo programa Iberia Plus Empresa permite a la propia empresa acumular puntos para posteriormente canjearlos por vuelos u otros servicios gratuitos, compatibilizándolo con el valor añadido a la persona que viaja como hasta ahora. El principal beneficio para las empresas son estos nuevos Puntos Empresa, que se anotarán en función del gasto realizado, el tipo de tarifa de la reserva y el mercado. Asimismo, el nuevo programa, el primero de este tipo existente en España da la posibilidad a sus clientes de llevar a cabo desde una página web el control de los gastos generados por los viajes de negocio a través de informes detallados y configurables de acuerdo a la estructura de cada empresa, así como los puntos acumulados.

IB Universal

IBERIA comenzó a ofrecer en 2005 a todos sus clientes un nuevo diario exclusivo de lunes a viernes, denominado IB UNIVERSAL, concebido como un periódico de información general que concentra su atención en todo lo que rodea la actividad personal y profesional del lector. Este diario no incluye opinión; el lector tendrá en su mano un panorama rápido, conciso y fiable de lo más importante que haya sucedido ese día. Otro de los rasgos del periódico es la concisión de las informaciones y su carácter divulgativo, ya que está pensado para poder leerse en el tiempo medio de duración de un vuelo doméstico. Este nuevo producto es totalmente innovador en el mercado de líneas aéreas y ofrece un nuevo valor añadido a los clientes de IBERIA.

Índices de Calidad

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

A través de la medición de los índices NCO (Nivel de Calidad Obtenida) se supervisa el cumplimiento de los estándares de calidad de prestación del servicio establecidos por la compañía. Para ello se controla el proceso global de atención al cliente, tanto en tierra como en vuelo, abarcando desde la solicitud de información y la reserva de billetes hasta la gestión de las quejas y reclamaciones. Cabe destacar que a lo largo del 2005 se ha desarrollado una aplicación informática, denominada SIMCA, para poder acceder a través de la red de una forma sencilla, rápida y eficaz a toda la información referente a mediciones de NCO.

Para determinar la percepción del cliente respecto al cumplimiento de sus expectativas (Nivel de Calidad Percibida, NCP) durante el pasado año se realizaron casi 20.000 encuestas, repartidas en dos oleadas, dirigidas a los clientes al final del viaje, sobre 30 atributos básicos del proceso de servicio.

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

Certificados ISO

El Grupo Iberia mantiene un compromiso con el objetivo de mejora de la calidad en todas sus actividades, y para favorecer su consecución se han implantado sistemas de gestión de Calidad ISO 9001:2000 en diversas áreas de la compañía, concretamente en Carga, Sistemas, Material, Operaciones, Infraestructuras, así como en el Área de Aeropuertos (handling de pasajeros y rampa) donde existe un sistema integrado de calidad y medioambiente, con certificaciones ISO 9001 e ISO 14001. A lo largo de 2005 estas áreas de la compañía han superado las auditorías internas y externas necesarias para mantener las correspondientes certificaciones.



Además IBERIA ha seguido trabajando para completar la certificación de sus actividades clave. Así, en diciembre, la Dirección Servicio a Bordo recibió de AENOR la certificación ISO 9001:2000.

2.4.2. Canales de distribución directa

Iberia.com

IBERIA aprovecha al máximo las ventajas que ofrecen las nuevas tecnologías en su afán por seguir mejorando la atención al cliente, establecer un contacto más cercano y facilitar su acceso a los servicios de la compañía.

En marzo de 2005, IBERIA lanzó una nueva versión de su página web que incorpora mejoras y facilidades en los procesos de reserva y compra, además de ofrecer más productos y servicios, entre ellos la facturación *on line*, sistema a través del cual se emiten diariamente más de 3.000 tarjetas de embarque. La utilización de iberia.com es muy significativa entre los mejores clientes de IBERIA. Así, se ha creado una nueva área personal para los clientes de Iberia Plus donde, mediante una clave personal, el cliente podrá informarse de las ofertas promocionales de forma exclusiva. Más del 70% de los clientes activos de Iberia Plus utilizan los servicios de este canal de distribución. IBERIA ha establecido acuerdos de *marketing* con otras compañías para incorporar a su página web la comercialización de nuevos productos, como por ejemplo, la posibilidad de comprar conjuntamente el vuelo y el alojamiento. De esta forma la compañía logra complementar la oferta a sus clientes.

La página web de IBERIA ofrece una mayor transparencia a inversores y accionistas e incluye las últimas noticias relacionadas con la aerolínea, las principales magnitudes del Grupo Iberia resumidas, informes de tráfico, resultados trimestrales o los proyectos solidarios más importantes de la compañía, entre otros, en español y en inglés. Toda la información está dispuesta de una manera clara, organizada y con un atractivo diseño, que sigue las directrices de la iniciativa internacional WAI (Web Accessibility Initiative), de forma que facilita la navegación a los usuarios, especialmente aquéllos que sufren algún tipo de discapacidad.

En el año 2005 la compañía vendió más de un millón seiscientos sesenta mil billetes aéreos a través de este canal, un 55,7% más que en el año anterior, ascendiendo la cifra de ventas a 286,6 millones de euros (sin incluir la facturación de otros productos), lo que representa un incremento cercano al 39% respecto a 2004. El número de accesos de clientes a la web alcanzó una media diaria de 185.000 en 2005.

Serviberia

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

Serviberia incorporó a lo largo de 2005 nuevos avances tecnológicos con el fin de mejorar la calidad del servicio que ofrece. Así, en febrero de 2005 arrancó un nuevo modelo de servicio para las gestiones de viaje posteriores a la compra del billete, habiendo atendido a más de 760.000 llamadas.

A partir de abril de 2005 se han unificado en las gerencias europeas todos los números de teléfono relacionados con el cliente, pasando de 4 números a 1 con un menú donde el cliente puede elegir el idioma y los siguientes servicios: Iberia Plus, Serviberia o Atención al cliente. Asimismo, desde octubre se ha incorporado al Contact Center Platino y Oro una nueva herramienta para el reconocimiento de los clientes a través del número de teléfono. De esta forma, si se reconoce dicho número al empezar la conversación, el agente dispondrá de toda la información relativa al titular. El reconocimiento en los tres meses de funcionamiento ha sido del 50% en los titulares Platino y Oro.

El centro de atención telefónica específico para los titulares Iberia Plus Oro y Platino, existente dentro del programa de fidelización Iberia Plus, recibió este año 410.000 llamadas, un 45% más que el año anterior.



En el ejercicio 2005 ha continuado creciendo la venta directa a través de este canal. Serviberia vendió más de 951.000 billetes, un 13% más que en 2004 con un volumen total de ventas de 186,4 millones de euros. Además, el grado de introducción del billete electrónico en las ventas realizadas por Serviberia ascendió al 89% en el conjunto del año, 3 puntos porcentuales más que en el ejercicio anterior.

2.4.3. Desarrollo de acuerdos comerciales

En 2005 IBERIA ha mantenido acuerdos de código compartido con distintas compañías, entre otras, las siguientes: American Airlines, British Airways, GB Airways y Comair (filiales de British Airways), Avianca, Lan Chile, Mexicana de Aviación, el Grupo TACA (Transportes Aéreos de Centroamérica), Finnair, Royal Air Maroc, SN Brussels y Swiss Airlines (en este último caso, los acuerdos fueron cancelados en enero de 2006). Durante este año se ampliaron los trayectos contemplados en varios de los acuerdos mencionados y también se iniciaron nuevos acuerdos entre IBERIA y las compañías Air Senegal y Air Europa en los destinos de Dakar y Quito-Guayaquil respectivamente. Además, IBERIA mantiene acuerdos sobre viajeros frecuentes (Frequent Flyer Agreements) con todas las compañías integrantes de la alianza Oneworld, con Mexicana de Aviación y con SN Brussels.

El ejercicio 2005 ha sido el primer año de desarrollo exitoso del acuerdo firmado en diciembre de 2004 por IBERIA y British Airways para la explotación conjunta de sus vuelos entre Londres Heathrow y Madrid y Barcelona.

Los clientes de ambas compañías han disfrutado de más posibilidades de elección y mayor flexibilidad en cuanto a horarios y servicios, así como de mejores conexiones en los mencionados aeropuertos y de un mayor número de destinos. Además, ambas compañías han aumentado de forma significativa el beneficio conjunto en la explotación de estas rutas respecto al año anterior.

IBERIA y el Grupo TACA firmaron un acuerdo de códigos compartidos y distribución de tráfico en 2004, que le ha permitido a la compañía española mantener su presencia en todo el área de Centroamérica, una vez finalizada la operación desde el *hub* de Miami. Con el cierre de este *hub* en octubre de 2004, IBERIA comenzó a enlazar Guatemala, Panamá y San José de Costa Rica con Madrid a través de vuelos directos operados con la flota A340. Simultáneamente, otros destinos de América Central, que IBERIA había estado sirviendo con recursos propios durante muchos años, comenzaron a ser atendidos mediante vuelos en código compartido con otras compañías; de este modo, Cancún (que actualmente se opera en base a un acuerdo con Mexicana de Aviación), Managua, San Pedro Sula y San Salvador, han permanecido en la red de destinos de IBERIA. Esos vuelos de código compartido conectan con los vuelos de largo radio operados por IBERIA a San José, Guatemala, Miami y La Habana.

El mencionado acuerdo de vuelos en código compartido también tenía el objetivo de mejorar sustancialmente el producto de IBERIA en los mercados de Centroamérica basándose en tres puntos principales: establecer vuelos directos desde Madrid, en el caso de los destinos de Guatemala, Panamá y San José de Costa Rica; incrementar el número de frecuencias, con la finalidad de contar como mínimo con una frecuencia diaria en cada destino; y facilitar el tránsito de los pasajeros, dado que desde el establecimiento de las rigurosas medidas de seguridad en los aeropuertos de Estados Unidos, los tránsitos a través del *hub* de Miami tenían muchos inconvenientes para los clientes de IBERIA. Gracias al acuerdo con el Grupo TACA, los tiempos de conexión intermedios necesarios para realizar el servicio de algunas ciudades de América Central se han reducido considerablemente.

En el mes de febrero de 2005, IBERIA amplió el acuerdo de vuelos en código compartido con Mexicana de Aviación, incorporando a su red de destinos las localidades mexicanas de Oaxaca y Mérida. Estos vuelos, operados por Mexicana desde la ciudad de México, se comercializarán con código de IBERIA en conexión con sus frecuencias desde España a la capital mexicana. Gracias al acuerdo con Mexicana, los pasajeros de IBERIA pueden realizar sus viajes de continuación desde Ciudad de México a Monterrey, Guadalajara, Puerto Vallarta, Veracruz, Acapulco, y desde 2005, también a Oaxaca y Mérida. Por su parte, Mexicana comercializará con número de vuelo propio las frecuencias de la compañía española entre Madrid y las ciudades de Málaga y Santiago de Compostela. Dichos acuerdos de código compartido se

complementan con otro sobre Viajeros Frecuentes, por el que los puntos de los programas de fidelización de ambas compañías se pueden conseguir y redimir en las redes de las dos aerolíneas.

Asimismo, desde el mes de mayo IBERIA también amplió su acuerdo de códigos compartidos con la compañía colombiana Avianca, mediante el cual la compañía española pondrá su código en los vuelos operados por Avianca entre Bogotá y Barranquilla, Bucaramanga y Armenia en conexión con sus propios vuelos entre Madrid y Bogotá. Estos destinos se suman a los que IBERIA ya ofrecía en código compartido con Avianca a Cali, Cartagena de Indias, Medellín y Pereira. Por su parte, la aerolínea colombiana comercializa con número de vuelo propio y con aviones de IBERIA vuelos desde Madrid a las ciudades españolas de La Coruña, Santiago, Vigo, Oviedo, Bilbao, San Sebastián, Pamplona, Mallorca, Málaga, Sevilla, Las Palmas y Tenerife. Este acuerdo comercial se enmarca dentro de la estrategia de ampliación de la red de destinos de IBERIA en el mercado colombiano y de Avianca en Europa.

Durante 2005, IBERIA y la compañía aérea regional Air Nostrum continuaron desarrollando el acuerdo de franquicia que les ha unido comercialmente desde 1997. En el mes de febrero, la compañía regional comenzó a realizar vuelos directos desde el aeropuerto de Parayas (Santander) a Valencia, Sevilla, Málaga, Alicante, Palma de Mallorca y Las Palmas de Gran Canaria. Adicionalmente, puso en marcha cuatro nuevas rutas a Galicia: Alicante – Vigo, Alicante – Santiago, Barcelona – Vigo, Málaga – Vigo y se inició la segunda frecuencia en la ruta Bilbao – Vigo. Desde el verano de 2005, Iberia Regional Air Nostrum comenzó a enlazar Valencia con Lanzarote, Casablanca y Lisboa, y Alicante con San Sebastián y Valladolid. La compañía también amplió la frecuencia de vuelos ya consolidados, como los que unen los aeropuertos de la Comunidad Valenciana con Bilbao, Ibiza y Sevilla. En el mes de julio, Iberia Regional Air Nostrum inauguró las rutas desde Madrid y Barcelona a las ciudades italianas de Bari, Olbia y Palermo, que operaron durante la temporada alta de verano.

2.4.4. Proyectos de sistemas

Durante el ejercicio 2005 la Dirección de Sistemas ha continuado con su tarea de apoyo a todos los negocios en materia de tecnologías de la información, y de manera especial en aquellas aplicaciones y sistemas que inciden directamente en el cliente o que producen una mejora en los procesos básicos y en la productividad del negocio, y todo ello reduciendo ligeramente su participación en el gasto de explotación de la compañía.

Adicionalmente, ha atendido la implementación de los sistemas en la nueva Terminal T4 de Madrid-Barajas contribuyendo positivamente a una operación compleja como es el traslado en un período muy corto de tiempo de toda la operativa de IBERIA, siendo este aeropuerto un nodo central de toda la red.

Se han desarrollado y mejorado un amplio número de aplicaciones que proporcionan a los clientes de la compañía un mejor acceso a los productos y servicios ofrecidos por las distintas áreas:

- En Carga se ha mecanizado el Portal de Internet, en donde se ofrecen los servicios de reservas, listas de espera, expediciones de export, multitracking, etc.
- También se ha terminado la implantación de la primera fase de la web de aeropuertos, que comparte estilo gráfico y certificado de accesibilidad con la web corporativa. Respecto a las máquinas de autofacturación se ha mecanizado la impresión de tarjetas de embarque múltiples, así como la impresión de etiquetas para equipajes.
- La nueva versión de Iberia.com incorpora funcionalidades tales como auto *check-in on line*, búsqueda de precio óptimo con flexibilidad de fechas, personalización así como mejoras en la integración con Iberia Plus y el sistema CRM (Customer Relationship Management).
- En el Centro de Atención Telefónica se ha incorporado un módulo CTI que permite reconocer las llamadas de los clientes con tarjetas Platino y Oro para mejorar la prestación del servicio. Se ha lanzado un piloto para el portal Iberia Plus Empresa.
- Se ha finalizado la implantación del billete electrónico en el Puente Aéreo.

- También se ha terminado la aplicación de Seguimiento de Pagos; este sistema centraliza toda la información para la confección y seguimiento de las órdenes de pago por indemnizaciones derivadas de reclamaciones tanto de pasaje como de equipaje.

Otra área de actividad de la Dirección de Sistemas se ha concentrado en la mejora de procesos primarios de la compañía que conducen a incrementar la productividad y la eficacia. Se trata de aplicaciones de muy diverso signo y área de aplicación:

- Se han ampliado los servicios a través del portal del empleado (Ibpróxima), continuando con la estrategia de aprovechamiento de las nuevas tecnologías
- En el área de Carga se ha continuado con el desarrollo del sistema de contabilización de ingresos (CRA). Se ha puesto en producción el sistema de control de agentes de Handling para la Dirección de Carga (necesario para la obtención de información después del cierre de los terminales de carga).
- También se está implantando el nuevo sistema de gestión de aeropuertos y programa de vuelo, y realización en diferentes escalas y aeropuertos, mecanizándose este año algunas localizaciones tales como Málaga, Tenerife y Las Palmas
- En el área de Sistemas, se ha finalizado la implantación de un sistema SAN (Storage Area Network) que permite compartir el almacenamiento de las máquinas, optimizando el uso del espacio de almacenamiento y mejorando la gestión, ya que se realizará desde un único punto.
- En la misma línea de mejora de gestión y reducción de gastos se enmarca la Consolidación de Servidores Microsoft, que ha permitido agrupar varias aplicaciones que se ejecutaban en distintas máquinas con tecnología Microsoft en una única. Esto permitirá también minimizar el tiempo de resolución.

2.5. Responsabilidad corporativa

La información sobre la gestión de la sostenibilidad, que incluye la gestión ambiental, y la acción social de la compañía se recogen en la Memoria de Responsabilidad Social Corporativa, que da información completa sobre esta área y que complementa y acompaña a este Informe Financiero de 2005.

2.5.1. Acción social

IBERIA basa su estrategia de acción social en apoyar, a través de la prestación de sus servicios habituales, a entidades que desarrollan proyectos de ayuda social. Sus principales programas están relacionados con el acceso al empleo de las personas discapacitadas, el voluntariado de sus empleados, el transporte de pasajeros necesitados de algún tipo de ayuda y la cesión de espacio en bodegas para transporte de ayuda humanitaria. La acción social de la compañía se asienta sobre cuatro pilares fundamentales: sus empleados, que crearon e impulsaron los proyectos de la ONG Mano a Mano y de la *Asociación de Empleados Padres de Minusválidos (APMIB)*; la colaboración con diversas instituciones a través de diversos acuerdos; la invitación a sus clientes a participar en diferentes proyectos (Cruz Roja Española, Special Olympics, etc.); y la involucración de sus proveedores.

2.5.2. Medio ambiente

Durante 2005 el Grupo Iberia ha continuado avanzando en su compromiso con la adopción de prácticas de gestión sostenibles de los aspectos ambientales, en cumplimiento de las directrices establecidas en la Política de Responsabilidad Corporativa. En las operaciones de vuelo, el desarrollo del Plan de Renovación de Flota ha permitido reducir los impactos derivados de las emisiones acústicas y atmosféricas, cuya minimización es una de los objetivos prioritarios en el área de gestión ambiental. En referencia a las actividades de mantenimiento de aeronaves y handling de pasajeros y rampa, una vez cubiertas por sistemas de gestión ambiental ISO 14001, se ha procedido a su adaptación a la nueva versión –más exigente– de la citada norma.



3. RECURSOS

3.1. Flota

Al finalizar el ejercicio 2005, el Grupo Iberia tenía un total de 154 aviones de pasaje disponibles, ascendiendo la flota operativa de largo radio a 30 unidades y la de corto y medio radio, a 124 aviones. El siguiente cuadro muestra su composición por tipo de avión:

Tipo de flota	Propiedad	Arrendamiento financiero	Arrendamiento operativo	Wet Lease	Total operada
A340 / 300	5		13		18
A340 / 600			10		10
B747 ^(a)				2	2
Largo radio ^(a)	5		23	2	30
A319			7		7
A320 ^(b)	10	10	40		60
A321		4	12		16
B757			7	3	10
MD87	19				19
MD88	12				12
Corto/ medio radio	41	14	66	3	124
TOTAL^(a)	46	14	89	5	154

^(a) No se incluye la flota inactiva.

^(b) Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2005, IBERIA tiene dos Airbus A320 alquilados a otra compañía.

El 31 de diciembre del año anterior la compañía tenía también un total de 154 aviones disponibles. La siguiente relación muestra el detalle de las incorporaciones y bajas sucedidas durante 2005:

Incorporaciones

- 3 A320 en arrendamiento operativo.
- 6 A321: 4 en arrendamiento operativo y 2 en arrendamiento financiero.
- 1 A319 en arrendamiento operativo.
- 4 A340 / 600 en arrendamiento operativo.

Retiros

- 1 A320 en arrendamiento operativo.
- 3 B757 en arrendamiento operativo.
- 3 B747: 1 en propiedad y 2 en arrendamiento operativo.
- 5 MD87 en arrendamiento operativo.
- 2 MD88: 1 en propiedad y 1 en arrendamiento operativo.

Adicionalmente, se han producido 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 por IBERIA en 2005 (operaciones de sale and lease back).
- Dos aviones, un A320 y un A321, que se encontraban en "interim chárter" al finalizar 2004, pasaron a arrendamiento operativo en 2005.
- Tres unidades de la flota B757, dos en régimen de arrendamiento operativo y una en propiedad a 31 de



diciembre de 2004, han pasado a ser operadas en régimen de *wet lease* (avión y tripulación) para IBERIA.

- Cinco unidades A340/300 que operaban en régimen de arrendamiento operativo pasaron a formar parte del activo de IBERIA en diciembre de 2005. Para estos aviones se ha mantenido en todo su alcance la garantía de valor residual aportada por Airbus.

A finales de febrero de 2005, IBERIA y el fabricante europeo Airbus llegaron a un nuevo acuerdo para la renovación de la flota de corto y medio radio, que contempla la adquisición de 30 nuevos aviones, con opción a otras 49 unidades, que se incorporarán entre 2006 y 2011 e irán sustituyendo a los treinta aviones McDonnell Douglas MD87 y MD88, a los siete Boeing B757 que al finalizar el año 2005 se encontraban en régimen de arrendamiento operativo y a los A320 más antiguos de la flota. Cuando se complete la sustitución de los MD87/88 y de los B757, la flota de corto y medio radio de IBERIA quedará formada únicamente por aviones Airbus. La sustitución permitirá lograr una significativa reducción del consumo de combustible, así como del impacto medio ambiental.

Con relación a la flota de largo radio, con la entrada en servicio de cuatro aviones Airbus A340/600, de 352 asientos, se completa la sustitución de la flota Boeing B747-200/300 que IBERIA ha dejado de operar en propio. De este modo, las tripulaciones del Grupo Iberia operan una sola flota de largo radio, el A340, con sus dos variantes, la 300 (260 asientos) y la 600 (352 asientos), lo que facilita la mejora de su productividad. Los dos últimos B747/300 fueron operados por Air Atlanta en régimen de *wet lease* entre mayo y noviembre de 2005 con el fin de evitar las discontinuidades de oferta que el calendario de entrega de los A340/600 pudiera provocar. Adicionalmente, se han mantenido dos unidades del modelo B747/400 en régimen de *wet lease* para IBERIA desde julio de 2004. La contratación de flota en *wet lease* le otorga a la compañía una mayor flexibilidad para ajustar su capacidad a la evolución del mercado.

Entre las medidas contempladas en el nuevo Plan Director 2006/08 se encuentra la realización de un segundo programa de reconfiguración de la cabina de la flota Airbus de corto y medio radio que comenzará en el segundo semestre de 2006. Todos los asientos de los aviones A319, A320, A321 serán sustituidos por unas butacas más confortables y que tienen un respaldo más delgado (*slim seat*). Esto permitirá incrementar en un 5% de media los asientos por avión y mejorar la sensación de espacio disponible para el pasajero.

La utilización media del conjunto de la flota de pasaje, medida en horas bloque por avión y día, se situó en 9,13 horas, similar a la obtenida en 2004.

HB / avión/ día	2005	2004
Utilización media flota de corto y medio radio	8,11	8,10
Utilización media flota de largo radio	13,43	13,79
Utilización media flota propia	9,10	9,10
Utilización media flota en wet lease ^(a)	10,26	11,71
Utilización media flota total	9,13	9,12

^(a) Durante 2005 operaron en régimen de *wet lease* para IBERIA los siguientes aviones: dos B747/400 todo el año y dos B747/300 de mayo a noviembre; y tres B-757, dos desde julio y otro a partir de noviembre.

3.2. Personal

3.2.1. Plantilla

El siguiente cuadro muestra el número de empleados del Grupo Iberia, medido en términos de plantilla media equivalente, en los ejercicios 2005 y 2004. Con la finalidad de hacer homogénea la comparación, no se incluye la plantilla de Savia, que dejó de formar parte del Grupo Iberia al inicio de 2005.



	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004
IBERIA	17.897	18.256	6.263	6.421	24.160	24.677
CACESA	136	145	–	–	136	145
ALAER	48	51	–	–	48	51
BINTER FINANCE	4	4	–	–	4	4
GRUPO IBERIA	18.085	18.456	6.263	6.421	24.348	24.877
Variación 2005 / 2004 (%)	(2,0)		(2,5)		(2,1)	

La plantilla media del Grupo disminuyó un 2,1% respecto al año anterior, situándose en 24.348 empleados equivalentes. La plantilla de la compañía IBERIA, que representa más del 99% del total, disminuyó en el mismo porcentaje.

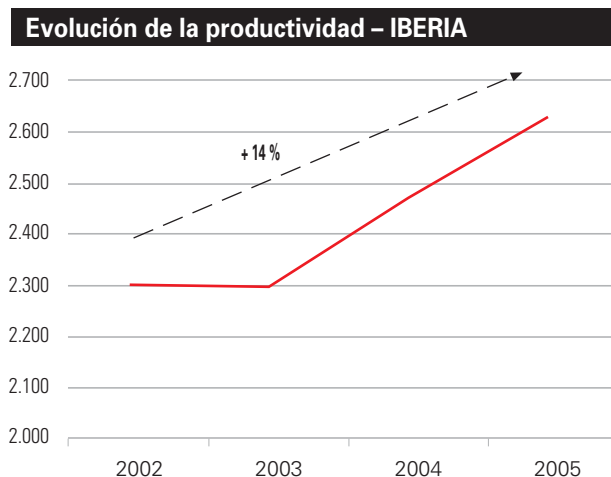
La plantilla media del personal de tierra disminuyó un 2,0%, registrando descensos en todas las compañías. En el caso de IBERIA, el número de empleados disminuyó en todas las áreas de gestión y tanto en España como en el extranjero, destacando la reducción de 278 empleados equivalentes en Transporte, situándose en 4.568 en el año 2005. La plantilla media del área de Aeropuertos disminuyó ligeramente hasta 8.972 empleados equivalentes, frente a un aumento de su producción del 1,5%.

En referencia a la evolución de la plantilla media del personal de vuelo, que representa cerca de un 26% del total, registró descensos del 1,4% en el colectivo de tripulantes de cabina de pasajeros (TCPs) y del 4,8% en el conjunto de los tripulantes técnicos. Durante los primeros meses de 2005 continuó disminuyendo el número de Oficiales Técnicos de a Bordo (OTB), proceso iniciado en el año anterior como consecuencia de la progresiva retirada de la flota Boeing B-747. Por consiguiente, los últimos OTB dejaron de formar parte de la plantilla de vuelo en mayo de 2005.

Con fecha 16 de diciembre de 2004, la Dirección General de Trabajo ha autorizado la prórroga del Expediente de Regulación de Empleo (ERE) de IBERIA hasta el 31 de diciembre de 2007 para los Colectivos de Tierra, Tripulantes Cabina Pasajeros y Oficiales Técnicos de a Bordo, con cuyos representantes la Dirección había alcanzado un acuerdo previo.

Durante el ejercicio 2005 un total de 196 empleados de IBERIA se acogieron voluntariamente a alguna de las modalidades contempladas en el ERE, siendo en su mayor parte jubilaciones anticipadas. Aquella cifra incluye un total de 69 personas del Colectivo de OTB y 127 empleados del Colectivo de Tierra.

3.2.2. Productividad



El análisis de la evolución de la productividad, medida en términos de horas bloque por tripulante y en asientos-kilómetro ofertados por empleado, solamente es adecuado realizarlo sobre los datos de la compañía matriz, al ser IBERIA la única compañía del Grupo dedicada al transporte aéreo en la actualidad y porque se evita de este modo la distorsión producida por los cambios en el perímetro de consolidación.

La productividad de la plantilla total de IBERIA mejoró en un 6,4% con relación al año anterior, ascendiendo a 2,63 millones de AKO por empleado en el ejercicio 2005. En el caso del personal de Tierra, la productividad se incrementó un 6,3%, si bien se eleva hasta un 8,3% si excluimos la plantilla de Aeropuertos, dedica-

da a realizar servicios de asistencia en tierra para IBERIA y terceras compañías, y cuya producción para terceros supuso más de la mitad de la total en 2005. La productividad, en términos de horas bloque por tripulante, aumentó un 1,5% en el caso de los pilotos y un 3,3% en el colectivo de tripulantes de cabina de pasajeros.

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

Productividad del personal de IBERIA	2005	2004	% s/ a.a.
Total Plantilla (miles de AKO por empleado)	2.634	2.474	6,4
Plantilla Tierra (miles de AKO por empleado)	3.555	3.345	6,3
Plantilla Tierra sin Handling (miles de AKO por empleado)	7.129	6.582	8,3
Tripulación Técnica (HB por tripulante)	267,5	263,7	1,5
Tripulación Auxiliar (HB por tripulante)	120,4	116,5	3,3

4. EVOLUCIÓN FINANCIERA

4.1. Aplicación de las NIIF

Los estados financieros consolidados del ejercicio 2005 que se presentan en este Informe han sido elaborados de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), que se han aplicado desde enero de 2004 (excepto las NIC 32 y 39 que se han aplicado, de acuerdo con lo permitido por dichas normas, a partir de enero de 2005). Al ser presentadas las cuentas del ejercicio 2004 en base a la normativa internacional, se observan algunas diferencias con relación a las cuentas publicadas hace un año según la normativa del Plan General Contable (PGC).

La transición a las NIIF el 1 de enero de 2004 supuso un aumento total de 56,2 millones de euros en los fondos propios del Grupo (incluidos intereses minoritarios). De acuerdo a la norma de primera transición, el fondo de comercio de consolidación fue cancelado a 1 de enero de 2004, debido a la imposibilidad práctica de realizar la "prueba de deterioro de valor" 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). El resto de ajustes de primera transición produjeron, en su conjunto, un aumento de 154,3 millones en el patrimonio, principalmente por la reversión de provisiones y otros pasivos contingentes.

Los beneficios consolidados después de impuestos del ejercicio 2004 según la nueva normativa internacional disminuyen en 17,3 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 un importe neto (después de impuestos) de 17,1 millones de euros (NIC 17); la anulación de 6,6 millones de euros correspondiente a la amortización del fondo de comercio de consolidación en PGC (NIIF 1); una mejora del resultado de 7,8 millones de euros correspondiente a provisiones y otros pasivos contingentes (NIC 37); 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 resultado de 3,5 millones de euros por la reversión de dotaciones para grandes reparaciones (NIC 16); la baja de gastos a distribuir y gastos de establecimiento (NIC 38) tuvo un efecto negativo de 3,3 millones de euros; finalmente, la conversión a NIIF de los estados financieros de las sociedades puestas en equivalencia (NIC 28) empeoró el resultado en 2,4 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 período de madurez. En este caso, el valor total calculado asciende a 9,9 millones de euros, siendo prorrateado en el período de devengo.

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 66,0 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 27,4 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; 2,7 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; y 0,5 millones de euros como menor gasto en la valoración de otros instrumentos financieros.

4.2. Resultados de explotación

En el ejercicio 2005, el beneficio de explotación del Grupo Iberia, que no incluye las partidas no recurrentes, ascendió a 116,6 millones de euros, disminuyendo en 64,5 millones respecto al año precedente (habiendo aplicado las NIIF en ambos ejercicios). El margen de este beneficio respecto a los ingresos de explotación fue del 2,4%, descendiendo 1,4 puntos respecto a la cifra alcanzada en 2004. El motivo fundamental de esta bajada fue el fuerte incremento del precio del combustible en los mercados, registrándose un aumento de más de 212 millones de euros en el gasto anual de esta partida.

El EBITDAR (resultado de explotación antes de amortizaciones y alquileres de flota) generado por el Grupo Iberia en 2005 fue de 699,9 millones de euros, disminuyendo un 6,6% respecto al obtenido en el ejercicio anterior. El margen de EBITDAR sobre ingresos se situó en el 14,2%, frente al 15,6% registrado en 2004.

El siguiente cuadro muestra el desglose por compañías del resultado de explotación del Grupo Iberia en los dos últimos ejercicios de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF):

Miles de euros		
Resultados de Explotación	2005	2004
IBERIA	108.408	164.404
SAVIA	-	8.278
CACESA	1.311	1.182
ALAER	114	97
BINTER FINANCE	29	18
GRUPO IBERIA^(a)	116.590	181.117

^(a) Las cifras totales del Grupo Iberia incluyen los ajustes de consolidación.

A continuación se presenta la cuenta de explotación de gestión del Grupo Iberia que difiere de la cuenta de pérdidas y ganancias auditada debido a que se agregan los diferentes conceptos de ingresos y gastos con criterios de gestión.

Millones de euros

GRUPO IBERIA	2005	2004	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN				
Pasaje	3.820,7	3.711,7	109,1	2,9
Carga ^(a)	317,1	294,6	22,5	7,6
Handling	322,1	302,4	19,7	6,5
Mantenimiento	155,7	112,4	43,3	38,5
Comerciales	79,7	111,4	(31,7)	(28,5)
Otros ingresos de explotación ^(a)	233,8	260,0	(26,2)	(10,1)
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	4.929,1	4.792,5	136,6	2,8
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				
Personal	1.442,3	1.428,3	14,1	1,0
Combustible	865,8	653,5	212,2	32,5
Servicios de tráfico	427,9	415,8	12,1	2,9
Alquiler de flota	405,6	384,4	21,2	5,5
Mantenimiento de flota aérea	294,9	266,9	28,1	10,5
Tasas de navegación	276,4	270,5	5,9	2,2
Comerciales	259,6	348,6	(89,0)	(25,5)
Amortizaciones	177,7	183,9	(6,1)	(3,3)
Sistemas de reservas	139,7	130,3	9,4	7,2
Servicio a bordo	81,5	87,0	(5,4)	(6,2)
Seguros	33,1	36,6	(3,5)	(9,6)
Otros gastos de explotación	407,9	405,7	2,2	0,5
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	4.812,5	4.611,4	201,1	4,4
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	116,6	181,1	(64,5)	(35,6)

^(a) A partir de 2005 las tasas de combustible y seguridad de carga están incluidas en el epígrafe "Ingresos de carga". En el Informe Anual del ejercicio 2004 las mencionadas tasas figuraban en "Otros ingresos de explotación", pero con objeto de hacer comparables ambos ejercicios, en esta cuenta se han reclasificado 29,5 millones de euros en 2004.

4.2.1. Ingresos de explotación

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 por tráfico de pasajeros, que representan el 77,5% de los ingresos de explotación, ascendieron a 3.820,7 millones de euros, incrementándose en un 2,9% con relación a 2004, gracias al crecimiento del volumen de tráfico de pasaje.

El importe agregado del resto de los ingresos operativos alcanzó los 1.108,4 millones de euros en 2005, subiendo un 2,5% respecto al año precedente. Los mayores ingresos generados por la actividad para terceros de handling y mantenimiento fueron parcialmente contrarrestados por los descensos registrados en los ingresos comerciales, debido a la reducción de las comisiones, y en otras partidas de ingresos, principalmente por el efecto de la salida de SAVIA del perímetro de consolidación del Grupo. Los ingresos de explotación consolidados del año 2004 disminuirían en 43 millones de euros en el supuesto de excluir a SAVIA del Grupo Iberia también en ese ejercicio.

Pasaje

La diferencia entre la cifra de ingresos de pasaje que figura en la cuenta de explotación y la reflejada en los cuadros de "Principales Parámetros" y de "Ingresos de tráfico" (apartado 2.1.2.) proviene de la vincu-



lación de ésta última a la producción real de cada ejercicio, sin incluir ajustes y regularizaciones de carácter contable, ni tampoco los ingresos derivados del proceso de recuperación de BPU (billetes pendientes de utilizar), que sí están incluidos en la cifra que aparece en la cuenta de explotación.

En el conjunto de la red, los ingresos de pasaje procedentes de los billetes efectivamente volados en 2005 aumentaron en 177,9 millones de euros con relación al año anterior, situándose en 3.610 millones de euros. El número de PKT se incrementó en un 6,8%, apoyado en el crecimiento de la capacidad ofertada (un 4,2%) y en la mejora significativa del coeficiente de ocupación (1,9 puntos), dando lugar a un aumento de 208 millones de euros. El ingreso medio por PKT (yield) descendió un 1,5% respecto al año anterior, viéndose perjudicado por el aumento de la etapa media de pasaje (un 3,0%), por el fuerte incremento de la presión competitiva en los mercados doméstico y europeo y, en menor medida, por la depreciación del dólar frente al euro. La mejora obtenida en el coeficiente de ocupación compensó la caída del yield, resultando un ingreso unitario de 5,67 céntimos de euros por AKO, un 0,9% por encima del registrado en 2004.

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. El incremento derivado del notable aumento en el volumen de tráfico (un 7,6%), de los recargos de combustible y de la mejora en el mix de clases fue parcialmente contrarrestado por la depreciación del dólar y el importante crecimiento de la etapa media (7,5%). Con todo ello, el yield se incrementó un 5,1% respecto al año anterior y el ingreso unitario por AKO subió un 7,1% respecto a 2004.

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%. El yield descendió un 2,6% debido principalmente a la fuerte presión competitiva en el mercado España-Europa y al aumento de la etapa media de pasaje (2,7%). Dicha disminución fue compensada por la mejora obtenida en el coeficiente de ocupación (2,8 puntos en relación al ejercicio anterior), de modo que el ingreso unitario por AKO superó en un 1,5% al registrado en 2004.

En el mercado doméstico la competencia incrementó su oferta de forma muy significativa respecto al año anterior impulsando el mercado. En consecuencia, desde finales del mes de marzo IBERIA amplió la proporción de tarifas más económicas y lanzó promociones y ofertas especiales. Así, en 2005 el yield registró un descenso del 5,1% respecto al ejercicio anterior, que fue parcialmente compensado por la mejora en el coeficiente de ocupación (1,4 puntos) y el aumento de la capacidad (un 1,4%). 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.

El importe agregado de los otros ingresos de pasaje (no vinculados a la actividad) se situó en 210,7 millones de euros en 2005, descendiendo en 68,8 millones de euros respecto a 2004, debido principalmente a los menores ingresos por cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados (BPU).

Carga

Los ingresos de carga del Grupo Iberia se situaron en 317,1 millones de euros en el ejercicio 2005, cifra que incluye los ingresos por tasas de combustible (sobrecargos destinados a compensar parte de la subida del precio del queroseno) y de seguridad. Utilizando el mismo criterio de agrupación, los ingresos de carga ascienden a 294,6 millones de euros en 2004, resultando un incremento del 7,6% en 2005.

El número de toneladas-kilómetro transportadas por IBERIA de mercancía y correo fue similar al del año anterior, pero mejoró el ingreso unitario (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.

Handling

Los ingresos generados por los servicios de handling o asistencia en los aeropuertos aumentaron en 19,7 millones de euros con relación a 2004, lo que significa un incremento del 6,5%, 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.

Mantenimiento

Los ingresos por servicios de mantenimiento a terceros superaron en 43,3 millones de euros a los del año anterior, lo que significa una importante subida del 38,5%, debido al importante aumento del volumen de actividad para terceros, especialmente en las revisiones de motores.

Comerciales

Los ingresos por comisiones descendieron en 31,7 millones de euros respecto a 2004, debido principalmente al nuevo modelo de retribución a las agencias de viaje en España, habiéndose reducido también las comisiones interlínea entre las compañías integradas en Oneworld.

Otros ingresos de explotación

El importe agregado del resto de los ingresos de explotación ascendió a 233,8 millones de euros en 2005, disminuyendo en 26,2 millones respecto al año anterior (una vez ajustada la cifra de 2004, agrupando de forma homogénea las tasas de seguridad y combustible de carga). Esa diferencia, que representa un descenso del 10,1%, estuvo motivada por la pérdida de ingresos derivada de la salida de Savia del Grupo Iberia en el ejercicio 2005, con un impacto anual de 43,4 millones de euros; en términos homogéneos, este epígrafe presenta un incremento del 7,9% en 2005.

Entre las partidas incluidas destacan por su importe en el año 2005: los ingresos por utilización de distintos sistemas, principalmente de reservas, que superaron los 48,3 millones de euros; "Otros ingresos de tráfico" derivados, principalmente, del programa Iberia Plus y de acuerdos comerciales firmados con otras compañías, en su mayoría pertenecientes a la alianza Oneworld, cuyo importe agregado se situó en 39,6 millones de euros; y los ingresos por servicios en las terminales de carga, que ascendieron a 24,7 millones de euros.

En el epígrafe "Otros ingresos de explotación" están incluidas las cuentas "Regularización de ingresos de tráfico no imputables a líneas" (RITNIL) y "Otros ingresos de tráfico", que figuran como "Ingresos por pasaje" en las notas de la Memoria. Sus importes agregados fueron de 63,1 millones de euros en 2005 y de 46,1 millones de euros en 2004. Igualmente, en este epígrafe está incluida la cuenta RITNIL de carga, que figura como "Ingresos por carga" en las notas de la Memoria, y cuyos importes fueron de -3,8 millones de euros en 2005 y de -3,5 millones de euros en el ejercicio anterior.

4.2.2. Gastos de explotación

Los gastos de explotación se situaron en 4.812,5 millones de euros en el ejercicio 2005, aumentando un 4,4% respecto al año anterior, debido fundamentalmente a la fuerte subida del precio del queroseno de aviación. También participaron en ese incremento, aunque en menor medida, los aumentos de la producción aérea 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 no operativos de la compañía, por las medidas de ahorro implantadas en el marco del Plan Director 2003/05, entre las que destacó el nuevo sistema de retribución a las agencias, y por el efecto favorable de la depreciación del dólar frente al euro.

El coste operativo unitario del Grupo Iberia se situó en 7,56 céntimos de euro por AKO en el año 2005, similar al alcanzado en el ejercicio anterior. Si excluimos el gasto del combustible en ambos ejercicios, el coste unitario disminuye en un 4,3%.

Personal

Los gastos de personal del Grupo Iberia aumentaron en un 1,0% con relación a 2004, situándose en 1.442,3 millones de euros. De esta cantidad, 1.089 millones corresponden a sueldos, salarios y asimilados; y los restantes 353,3 millones a Seguridad Social, dotaciones a los fondos para el personal y otras cargas sociales.

La plantilla media del Grupo Iberia fue de 24.348 empleados equivalentes en 2005, descendiendo en un 2,1% respecto al ejercicio precedente (sin incluir el personal de Savia). La reducción del número de



empleados, junto a la mejora en el mix salarial derivada del Expediente de Regulación de Empleo, 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.

Combustible

El gasto por combustible se elevó a 865,8 millones de euros en el ejercicio 2005, superando en 212,2 millones al importe del año anterior, lo que supone un incremento del 32,5%. El siguiente cuadro ofrece un desglose de los elementos que intervinieron en este aumento del gasto:

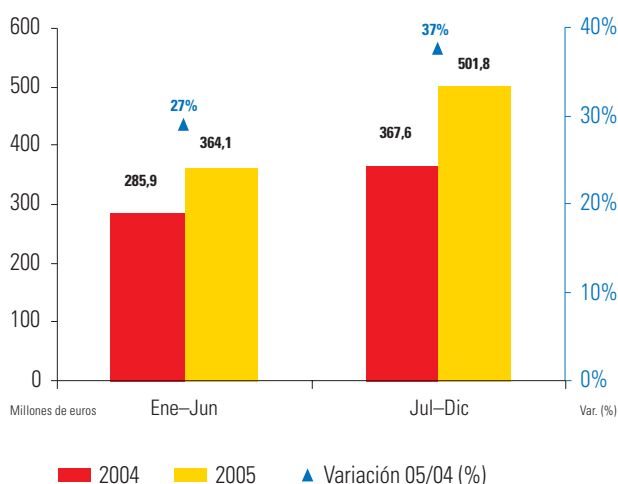
Millones de euros

	Causas de la variación del gasto de combustible					Variación total s/ 2004
	Precio ^(*)	Volumen	Tipo de cambio ^(*)	Eficiencia	Otros	
IBERIA	234,3	29,1	-30,8	-23,0	2,7	212,2

(*) Las variaciones por precio y tipo de cambio incluyen los efectos de las coberturas.

Durante el año 2005 los precios del petróleo y de sus productos refinados, como es el caso del queroseno de aviación, continuaron el recorrido alcista iniciado en 2003, alcanzando su máximo histórico en el mes de agosto. El precio medio anual en dólares del queroseno en el mercado europeo subió alrededor de un 42% con relación a 2004.

Evolución semestral del gasto de combustible



IBERIA gestiona el coste de combustible de aviación mediante políticas activas de control de riesgos, que se concretan en coberturas de los precios del combustible. En el año 2005, estas coberturas permitieron reducir el gasto en 142,4 millones de euros, amortiguando el tremendo impacto de la subida del precio en los mercados internacionales. La compañía también realizó coberturas sobre el tipo de cambio del dólar, que permitieron aminsonar el gasto anual de combustible 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 2,7 millones de euros.

Con todo ello, el coste unitario del combustible se situó en 1,36 céntimos de euro por AKO, subiendo un 27,1% respecto al año anterior.

Servicios de tráfico

El gasto de los servicios de tráfico se situó en 427,9 millones de euros en 2005, aumentando en 12,1 millones de euros con relación al año anterior, lo que representa un incremento del 2,9%, motivado por el crecimiento de la actividad aérea y el aumento de las tasas y precios aeroportuarios.

El gasto por tasas de aterrizaje registró una subida del 1,5% respecto al año anterior (el número de despegues se redujo en un 1,9%), situándose en 126,4 millones de euros en 2005. El coste del despacho de aviones alcanzó los 109,4 millones de euros, tras registrar un incremento del 9,1%, que estuvo principalmente motivado por las fuertes subidas de precios en las tarifas H1 y H2 de Aena (tasas que se corresponden con el uso de las instalaciones aeroportuarias).

El coste unitario de los servicios de tráfico se situó en 0,67 céntimos de euro por AKO, disminuyendo en un 1,2% respecto al año 2004.

Alquiler de flota

El gasto por alquiler de aviones aumentó en 21,2 millones de euros (un 5,5%) respecto a 2004, situándose en 405,6 millones. El gasto por alquiler de aviones de pasaje ascendió a 420,4 millones de euros, aumentando en 51,3 millones con relación al año anterior, debido principalmente al mayor número de aviones arrendados en *wet lease* y en *leasing* operativo, tras la incorporación de nuevos aviones Airbus, viéndose afectado también por la subida de los tipos de interés respecto a 2004. Los instrumentos utilizados para la cobertura del riesgo de cambio y tipo de interés de las rentas del alquiler de flota considerados "no eficaces", de acuerdo a la norma NIC39, generaron un incremento de valor de 29,6 millones de euros al cierre del ejercicio, que supuso una disminución de los gastos de arrendamiento de flota por el mencionado importe en 2005. El gasto por arrendamiento de aviones de carga fue de 14,8 millones de euros en 2005, disminuyendo en 0,5 millones respecto al año anterior.

Mantenimiento de flota

El gasto de mantenimiento de flota se situó en 294,9 millones de euros en 2005, subiendo un 10,5% respecto a 2004. Los consumos de repuestos (incluyendo las piezas de vida limitada) se situaron en 152,3 millones de euros, disminuyendo en un 1,7% con relación al año anterior; el aumento de los trabajos de mantenimiento fue compensado por el efecto positivo de la mayor homogeneidad de la flota. Los servicios externos de reparación y conservación de flota ascendieron a 123,1 millones de euros, aumentando en un 33% respecto a 2004, incremento relacionado con el aumento de la actividad de IBERIA y sobre todo para terceros. Finalmente, la dotación a las provisiones para grandes reparaciones de flota se incrementó un 1,0%, situándose en 19,5 millones de euros.

Tasas de navegación

El gasto agregado de los servicios de control de tráfico aéreo aumentó en 5,9 millones de euros con relación al año anterior, lo que supone un incremento del 2,2%, situándose en 276,4 millones de euros en el ejercicio 2005. El coste de los servicios de ayuda a la navegación en ruta aumentó en 4,6 millones de euros, situándose en 220,1 millones de euros, debido al aumento de la producción y a una pequeña subida en el precio medio unitario, que resulta del incremento de la tasa por sobrevuelo aplicada en España (un 5%) y la disminución registrada en las tasas de otros espacios aéreos europeos. El coste de las tasas de aproximación aumentó en 1,3 millones de euros, que representa un incremento del 2,4% con relación al año 2004, debido al incremento de las tasas unitarias en 2005, que en el caso de los aeropuertos españoles fue del 2%.

Comerciales

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 73,0 millones respecto a 2004 (o un 36,6%), situándose en 126,3 millones de euros en 2005. Este descenso se consiguió gracias a las siguientes acciones: la aplicación de las sucesivas reducciones de la comisión básica que IBERIA paga a las agencias de viaje en España (en el año 2005 abonó un 1,5% en el primer semestre y un 1% a partir de



julio, frente a un 3% y un 2% en el primer y segundo semestres de 2004); la paulatina extensión del nuevo modelo de retribución comercial a otros países; el acuerdo interlínea entre compañías de Oneworld; y 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, totalizaron 100,3 millones de euros en 2005, disminuyendo en 4,3 millones respecto al año anterior (un 4,1%). Los gastos de publicidad y promoción se situaron en 33 millones de euros, descendiendo en 11,6 millones de euros con relación a 2004, lo que supone una reducción del 26,1%.

Los costes comerciales netos, esto es, gastos comerciales minorados por los ingresos comerciales, disminuyeron en un 24,1% respecto al ejercicio anterior. Un año más, la relación del coste comercial neto sobre los ingresos de tráfico mejoró, situándose en el 4,3% en 2005, frente a un 6,0% en el año anterior.

Sistemas de reservas

El gasto por sistemas de reservas ascendió a 139,7 millones de euros en 2005, aumentando en un 7,2% respecto al año precedente. La cifra de reservas se incrementó un 4,6% respecto a 2004, aumentando el coste medio por reserva en un 2,5% debido a la subida de tarifas brutas de los proveedores más significativos. Si se tiene en cuenta el incremento (cercano a un 30%) de los ingresos correspondientes a las bonificaciones acordadas con algunos de los sistemas de reservas, el coste neto unitario (por reserva) se redujo en un 4% respecto a 2004, manteniendo la línea descendente que había iniciado en el año 2002.

Servicios a bordo

El gasto del servicio a bordo disminuyó en 5,4 millones de euros respecto a 2004, lo que significa un descenso del 6,2%. La disminución del coste medio por pasajero fue aún mayor, del 9,6%, 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.

Otros gastos de explotación

El importe agregado de “Otros gastos de explotación” ascendió a 407,9 millones de euros en 2005, prácticamente el mismo gasto que en 2004. Dentro de este concepto se incluyen múltiples partidas de diversa naturaleza, como alquileres (equipos, inmuebles, simuladores, bodegas de carga,...), servicios externos (de reparación y conservación, de seguridad y vigilancia, otros servicios auxiliares,...), locomoción y transporte del personal, indemnizaciones a pasajeros y equipajes, comunicaciones, consumos y gastos de mecanización, entre otros.

4.3. Otros resultados

El Grupo Iberia obtuvo unos resultados de las operaciones de 377,9 millones de euros en el ejercicio 2005, que incluyen los beneficios de explotación y el saldo neto positivo de las partidas no recurrentes. Aquel importe superó en cerca de 200 millones de euros a los beneficios de las operaciones obtenidos en el año anterior. Un aumento similar se registró en el beneficio atribuible a la Sociedad dominante, que alcanzó los 395,8 millones de euros en 2005, según se refleja en el siguiente cuadro:

Millones de euros

GRUPO IBERIA	2005	2004	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	116,6	181,1	(64,5)	(35,6)
Ingresos no recurrentes	690,9	188,0	503,0	267,6
Gastos no recurrentes	429,7	191,0	238,7	125,0
RESULTADOS NO RECURRENTE	261,3	(3,0)	264,3	n.s.
RESULTADO DE LAS OPERACIONES	377,9	178,1	199,8	112,2
Ingresos financieros	58,9	42,1	16,8	39,8
Gastos financieros	46,1	35,7	10,4	29,1
Resultado por diferencias de cambio	(0,1)	15,4	(15,5)	(100,9)
Otros ingresos y gastos	0,5	8,8	(8,4)	(94,4)
RESULTADO FINANCIERO	13,1	30,7	(17,5)	(57,2)
PART. RDOS. SOC. PUESTAS EQUIVALENCIA	2,5	38,3	(35,8)	(93,5)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	393,5	247,1	146,4	59,3
IMPUESTO DE SOCIEDADES	2,5	(44,4)	46,9	(105,7)
RESULTADO CONSOLIDADOS	396,0	202,7	193,3	95,4
RDO. ATRIBUIBLE A MINORITARIOS	0,2	1,6	(1,4)	(85,5)
RDO. DE LA SOCIEDAD DOMINANTE	395,8	201,1	194,7	96,8

n.s.: no significativo.

4.3.1. Ingresos y gastos no recurrentes

Los ingresos no recurrentes ascendieron a 690,9 millones de euros en 2005 (aumentando en 503 millones respecto al ejercicio anterior), al recoger una plusvalía de 663 millones de euros obtenida por la puesta en valor de las participaciones en Amadeus y SAVIA. Adicionalmente, fueron contabilizados otros ingresos y gastos procedentes del inmovilizado, en su mayor parte derivados de operaciones vinculadas a la renovación de la flota. En el mismo período del año anterior se habían anotado unos ingresos no recurrentes de 188 millones de euros que procedían principalmente de las plusvalías netas obtenidas por las ventas de edificios y locales, simuladores de vuelo y participaciones en Iber-Swiss Catering y Viva Tours, así como de la recuperación de billetes pendientes de utilización.

Los gastos no recurrentes se aproximaron a 430 millones de euros en 2005. Incluyen 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 se registró una dotación extraordinaria de casi 105 millones de euros para la amortización de la flota McDonnell Douglas (que va a ser reemplazada por nuevos aviones Airbus durante los próximos dos años), para ajustar su valoración en libros al valor de mercado.

4.3.2. Resultados financieros

El resultado financiero se situó en 13,1 millones de euros de beneficios en el 2005, disminuyendo en 17,5 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 epígrafe "Otros ingresos y gastos" recoge en 2004 un beneficio por operaciones con acciones propias cercano a los 9 millones de euros, que no se incluye en 2005 por aplicación de la NIC 32 desde enero de ese ejercicio. De esta forma, el saldo neto de los "Ingresos y Gastos financieros" mejoró en 6,4 millones de euros respecto a 2004, aumentando de forma significativa los ingresos financieros (39,8%).

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 36 millones de euros respecto al saldo positivo registrado en el año anterior (38,3 millones) debido a la puesta en valor de la participación en Amadeus GTD.

4.3.3. Resultado neto

La compañía logró un beneficio consolidado antes de impuestos de 393,5 millones de euros en el ejercicio 2005, superando en un 59,3% a los beneficios registrados en 2004. El impuesto de sociedades registró un descenso de casi 47 millones de euros respecto al año anterior, contribuyendo a mejorar el resultado neto del ejercicio 2005 en 2,5 millones de euros. Así, los resultados consolidados después de impuestos y de intereses minoritarios ascendieron a 395,8 millones de euros de beneficios en el ejercicio 2005, superando en un 96,8% a los beneficios obtenidos en el año 2004.

4.4. Inversiones

La inversión neta (descontadas las desinversiones) del Grupo Iberia en elementos del activo material e inmaterial ascendió a más de 363 millones de euros en el ejercicio 2005.

La mayor parte de las operaciones estuvieron relacionadas con la flota de IBERIA. Destacó la incorporación al balance de cinco aviones A340/300, que hasta diciembre de 2005 operaban en arrendamiento operativo, de dos A321 y de dos A320. Éstos últimos han sido alquilados a terceros. También se realizaron modificaciones de interiores en las flotas Airbus (nueva Business Plus y reconfiguración de cabinas en clase turista). Las principales desinversiones en flota fueron las operaciones de *sale and lease back* (venta y posterior arrendamiento operativo) de un A340/600 y dos A320, efectuadas durante el primer trimestre de 2005.

Las principales inversiones efectuadas en otros activos fueron: componentes para la flota Airbus (BFE), adquisición de motores para la flota A340/600, equipos para handling, maquinaria e instalaciones, equipos y aplicaciones informáticas.

En referencia a las inmovilizaciones financieras, las inversiones de mayor cuantía se deben a la entrega de anticipos de la flota de corto y medio radio, recogidos en depósitos a largo plazo, y los préstamos concedidos a las sociedades Iberbus. En relación a las desinversiones, son relevantes: la venta de la participación del 66% en el capital de Savia a Amadeus Global Travel Distribution; y la aceptación de la Oferta Pública de Adquisición de acciones formulada por Wam Acquisition, S.A. sobre Amadeus. La inversión financiera neta superó los 57 millones de euros en 2005.

4.5. Balance de situación

El siguiente cuadro muestra las principales partidas del Balance de Situación Consolidado a 31 de diciembre de 2005 y 2004 (de acuerdo a la nueva normativa internacional):

Millones de euros

GRUPO IBERIA	2005	2004	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Inmovilizaciones materiales e intangibles	1.511,0	1.411,0	100,0	7,1
Activos financieros no corrientes	743,8	704,3	39,6	5,6
Resto activos no corrientes	492,4	417,6	74,7	17,9
Activos no corrientes mantenidos para la venta	3,0	3,0	0,0	(0,9)
Deudores y otros activos corrientes	781,6	703,5	78,1	11,1
Inversiones financieras corrientes	1.190,7	989,3	201,4	20,4
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	821,4	566,5	255,0	45,0
Total Activo	5.543,9	4.795,2	748,7	15,6
Fondos propios	1.738,2	1.684,2	54,1	3,2
Provisiones para riesgos y gastos	1.381,2	1.210,7	170,5	14,1
Pasivo remunerado no corriente	706,1	350,0	356,1	101,8
Otros acreedores no corrientes	34,5	17,6	16,9	96,3
Pasivo remunerado corriente	120,8	48,5	72,4	149,2
Otros pasivos corrientes	1.563,1	1.484,3	78,7	5,3
Total Pasivo	5.543,9	4.795,2	748,7	15,6

Los fondos propios del Grupo Iberia ascienden a 1.738,2 millones de euros a 31 de diciembre de 2005, más de 54 millones por encima de la cifra del cierre del ejercicio anterior, debido principalmente al aumento de las reservas y a la mejora obtenida en el resultado del ejercicio respecto al registrado en 2004.

Durante el año 2005, como consecuencia de la plusvalía obtenida por la puesta en valor de su participación en Amadeus GTD, la compañía desembolsó un dividendo anticipado de 0,302 euros por título, que supuso un pago de 281 millones de euros. Además, IBERIA retribuyó a sus accionistas con un dividendo de 0,05 euros por título, con cargo a los resultados del ejercicio 2004.

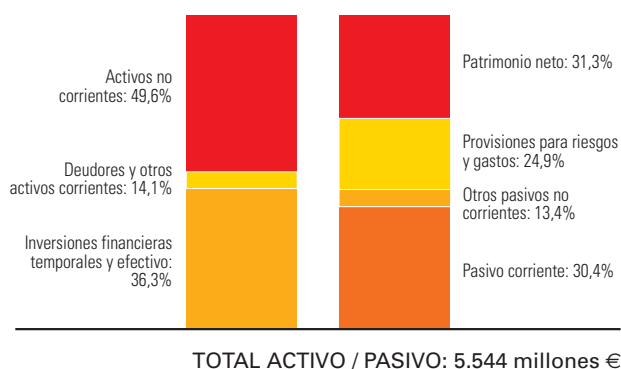
El saldo de las provisiones para riesgos y gastos a largo plazo se sitúa en 1.381,2 millones de euros al cierre de 2005, aumentando en un 14,1% respecto a 2004. Aquella cifra incluye: 61,2 millones de euros en provisiones para grandes reparaciones de flota, 573,2 millones en provisiones para obligaciones con el personal y 746,8 millones de euros en provisiones para responsabilidades.

La deuda remunerada a corto y largo plazo (emisión de obligaciones, deudas con entidades de crédito y obligaciones por arrendamientos financieros) se eleva a 827 millones de euros a 31 de diciembre de 2005, aumentando en 428,5 millones de euros con relación a la deuda del año anterior, motivado fundamentalmente por el desarrollo del plan de renovación de flota.

El saldo de disponible (inversiones financieras temporales a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes) aumenta en 456,4 millones de euros respecto al cierre de 2004, ascendiendo a 2.012,1 millones al finalizar el ejercicio 2005, como consecuencia principalmente de algunas desinversiones (puesta en valor de sus participaciones en Savia y Amadeus, y operaciones de *sale and lease back*). La valoración de las operaciones de cobertura (en aplicación de IAS 39) a 31 de diciembre de 2005 dió lugar a un aumento de 42,8 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 excluida la mencionada valoración de las coberturas) supera al saldo agregado de las deudas remuneradas. Así, el endeudamiento neto se sitúa en -1.142,4 millones de euros a 31 de diciembre de 2005, frente a los -1.157,3 millones de euros al cierre del año precedente. La deuda neta ajustada, que incluye la transformación a deuda de las cuotas del arrendamiento operativo (sin incluir el efecto de la valoración de las coberturas ni las rentas de cinco aviones A340/300 que estaban en arrendamiento operativo y se incorporaron al activo en diciembre de 2005) y otros ajustes de balance asciende a 1.739,1 millones de euros, superando en un 2,7% a la cifra del año anterior.

Balance de situación consolidado a 31/12/2005 (en %)



El saldo de "Inmovilizaciones materiales e intangibles" se eleva a 1.511 millones de euros al cierre del ejercicio 2005, subiendo un 7,1% respecto a 31 de diciembre de 2004, debido fundamentalmente a las incorporaciones de flota, destacando la entrada en balance de cinco aviones A340/300 que estaban en régimen de arrendamiento operativo.

4.6. Estado de flujo de efectivo

El siguiente cuadro refleja las principales magnitudes del estado de flujo de efectivo consolidado correspondiente a los ejercicios 2005 y 2004.

Millones de euros		
GRUPO IBERIA	2005	2004
Resultados antes de impuestos	393,5	247,1
Dotaciones a la amortización y pérdidas por deterioro de activos	282,3	200,0
Dotaciones a provisiones (neto)	370,7	216,5
Aplicaciones de provisiones ^(a)	(190,0)	(121,3)
Ganancias / pérdidas por venta de activo material e intangible (b)	(663,3)	(15,9)
Pago de impuestos y otros ajustes a los flujos de efectivo	(58,9)	(82,0)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	134,3	444,4
Inversión neta en activo material, intangible e inv. inmobiliaria	35,9	(186,6)
Inversión neta en activos financieros y otros no corrientes ^(b)	574,2	(66,1)
Inversión neta en activos corrientes y otros	(166,7)	(227,8)
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	443,4	(480,5)
Dividendos pagados	(322,5)	(29,1)
Aumento de capital	9,2	16,4
Movimientos en la deuda financiera	(9,5)	(45,3)
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	(322,7)	(57,9)
Aumento / disminución neta del efectivo o equivalentes	255,0	(94,0)
Saldo de efectivo o equivalentes al inicio del período	566,5	660,5
Saldo de efectivo o equivalentes al final del período	821,4	566,5

(a) Principalmente por pagos asociados al ERE y a la devolución de aviones.

(b) En 2005 incluye las ventas de las participaciones en Amadeus y SAVIA.

4.7. Gestión de riesgos no operativos

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

Con este objetivo y dentro del marco establecido para la contratación de coberturas de acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC), IBERIA utiliza un modelo VAR (Value at Risk) con el fin de evaluar probabilísticamente el posible impacto de las variables de mercado en sus resultados y define los objetivos máximos de volatilidad y el Programa de Coberturas necesario para alcanzarlo.



Programa de Coberturas

I) *Riesgo de tipo de cambio*

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

Flujos

La compañía registró una posición corta en dólares de aproximadamente 950 millones en el ejercicio 2005, al ser los ingresos en esa divisa (17,4% del total) inferiores a los gastos (30,7% del total).

De acuerdo con el Programa de Coberturas, esta posición se cubre:

- Hasta un 50% con coberturas estratégicas de hasta cinco años de plazo, mediante *swaps* de rentas de alquileres de flota a otras divisas, principalmente euro. Asimismo se realizan estructuras de opciones con plazos e importes asociados a las rentas objeto de cobertura.
- El porcentaje restante se gestiona en operaciones tácticas de horizonte temporal entre uno y tres años, que permiten adaptarse a la tendencia del mercado y que también están asociadas a movimientos reales de pagos en dólares de la compañía.

A 31 de diciembre de 2005, IBERIA mantenía cubierta el 62% de su posición de flujos en dólares del ejercicio 2006, el 41% de la posición del 2007 y el 16% de la posición del 2008.

Balance

La compañía mantiene activos en dólares por importe de 696 millones, debido a los préstamos concedidos a las sociedades Iberbus y a los pagos anticipados a los proveedores de flota y motores. Asimismo, mantiene una posición de pasivo en dólares por importe de 497 millones que, junto a coberturas *swap* contratadas, permiten neutralizar el efecto de las diferencias de cambio por traslación.

Entrada de flota

Con el fin de acotar la volatilidad de los mercados de cambios y su impacto en la financiación o adquisición de nuevos aviones, la compañía cubre el cambio de entrada adquisición/financiación de los aviones mediante la contratación de operaciones de compra a plazo y estructuras de opciones que permiten asegurar un nivel o rango determinado. Al cierre del ejercicio 2005 la posición por entrada de nueva flota prevista en el 2006 es de 229 millones de dólares corta y se encuentra cubierta en un 55%.

II) *Riesgo de tipo de interés*

Aunque IBERIA tiene una deuda neta de balance negativa, si incorporamos la deuda nocional correspondiente a los arrendamientos operativos (multiplicando por ocho las cifras de rentas por alquiler de aviones y realizando los ajustes correspondientes), la deuda neta total ajustada asciende a 1.762,2 millones de euros. De este importe, a 31 de diciembre de 2005, el 85% está a tipo fijo, el 13% a tipo variable y el 2% en variable con cap. La compañía prevé continuar manteniendo, al menos, un 70% a tipo fijo o protegido para evitar el impacto negativo de una posible subida de los tipos de interés.

Durante el año 2005 el porcentaje de la deuda neta total ajustada cubierta a tipo fijo se mantuvo entre el 81% a finales de 2004 y el 85% a finales de 2005. La sensibilidad a un incremento de un punto porcentual en los tipos de interés es de 2,6 millones de euros.

Riesgo de liquidez

IBERIA mantiene una política de posición de caja equivalente, aproximadamente, a tres meses de ingresos. A 31 de diciembre de 2005, dicha posición asciende a 1.939,7 millones de euros (tesorería más inversiones financieras temporales) y está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo, repos de deuda, euro-depositos, papel comercial y titulizaciones a través de entidades financieras de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo vigente. La cartera tiene un vencimiento máximo de un año y una vida media de seis meses.

Además de las inversiones a corto plazo y de la posición de caja, la compañía dispone de pólizas de crédito por importe de 283 millones de euros que garantizan sus necesidades de liquidez.

III) Riesgo de combustible

IBERIA controla el coste del combustible de aviación, que está directamente ligado a la variación de los precios del petróleo, mediante políticas activas de gestión de riesgos, con el fin de mitigar el efecto de las oscilaciones que sufre la cotización del precio del queroseno en el mercado internacional y reducir las desviaciones sobre el presupuesto de la compañía en este concepto.

La compañía ha mantenido la política de cubrir directamente el precio del queroseno y emplea para ello una combinación de herramientas financieras como *swaps* y opciones como *caps* y *collar*, entre otras.

A lo largo de 2005 los precios del petróleo estuvieron en niveles históricamente muy elevados, llegando a superar en varias ocasiones los 65 dólares por barril durante el mes de agosto. El precio medio anual en dólares del barril de queroseno en el mercado europeo subió alrededor de un 42% con relación a la media anual de 2004.

En el primer semestre de 2005, las coberturas que aseguran el precio del combustible llegaron a ser del orden del 90% del volumen de queroseno consumido, asegurando el precio a 37,5 dólares barril. En el segundo semestre, las coberturas estuvieron en el entorno del 65%, asegurando el precio del volumen del queroseno consumido durante este período a 45 dólares por barril. En el conjunto del ejercicio, el precio medio final para IBERIA, después de coberturas, fue del orden de 49 dólares por barril equivalente.

IBERIA consume alrededor de dos millones de toneladas métricas anuales con la producción actual. Ese volumen, valorado al precio medio del año 2005, significó un gasto de 865,8 millones de euros en las cuentas del Grupo. Las coberturas de precios realizadas permitieron aminorar el gasto de combustible en 142,4 millones de euros en 2005, dejando el coste por AKO en 1,36 céntimos de euro, uno de los más bajos de las compañías europeas.

4.8. Perspectivas

Las últimas previsiones publicadas por IATA para el año 2006 señalan que, si la economía mundial mantiene un buen comportamiento, el tráfico aéreo internacional continuará creciendo, aunque a un ritmo algo inferior al registrado en el año 2005. IATA estima un incremento medio del orden del 5-6% en 2006, impulsado principalmente por los mercados asiático y norteamericano. En referencia al tráfico de carga, IATA prevé un crecimiento medio del orden del 6%, mayor que el alcanzado en 2005. Estos aumentos en el volumen de tráfico y la recuperación del pasaje de negocios en las redes de largo radio podrían compensar la presión que previsiblemente seguirá ejerciendo sobre los ingresos la fuerte competencia. Los precios del combustible continuarán moviéndose en niveles muy altos, erosionando los resultados de las compañías aéreas, que se verán obligadas a seguir aplicando exigentes programas de reducción de costes.

En ese escenario global previsto para el sector, el Grupo Iberia también deberá hacer frente a retos particulares, a los que dan respuesta las medidas establecidas en el Plan Director 2006/08 (explicado con detalle en el primer capítulo del presente Informe).

La entrada en funcionamiento de la Nueva Área Terminal (T4) del aeropuerto de Madrid-Barajas, en el que IBERIA y sus socios de la alianza Oneworld operan desde el 5 de febrero de 2006, es una oportunidad histórica para mejorar su posición competitiva respecto a otros operadores de red europeos. Las amplias y modernas instalaciones de la T4 dan respuesta al crecimiento del tráfico internacional previsto para los próximos años, ofrecen la posibilidad de mejorar la conectividad de los vuelos y la calidad del servicio al cliente, y permiten desarrollar un *hub* de referencia para los flujos entre Europa y Latinoamérica.

La notable ampliación de la capacidad global del aeropuerto de Madrid-Barajas permitirá aumentar de manera progresiva el número de movimientos de aviones a partir de la temporada de invierno 2006/2007.

De acuerdo a la estrategia de saneamiento de la red que establece el Plan Director 2006/2008, IBERIA aumentará su oferta de forma selectiva en el ejercicio 2006; así, el número total de AKO se incrementará en torno a un 5-6% respecto al año anterior. El crecimiento afectará fundamentalmente al sector de largo radio, mientras que en la operación de corto y medio radio, aunque se suprimen algunas rutas, se mantiene la capacidad total ofertada, gracias al cambio de los asientos y la reconfiguración de las cabinas de los aviones. También continuará la remodelación de las cabinas en la clase Business Plus en la flota A340-300, proceso que finalizará en el primer semestre de 2006.

La compañía, de acuerdo al Plan de Renovación de su flota, tiene prevista la llegada de nueve aviones Airbus a lo largo de 2006, de los que tres serán A340-600, dos A321 y cuatro A319. No obstante, la compañía mantiene varias opciones y esta cifra podría incrementarse en función de la evolución de la demanda.

IBERIA ha mantenido la política de cubrir el precio del combustible, empleando para ello una combinación de herramientas financieras. Las coberturas vivas a 31 de diciembre de 2005 permiten asegurar el precio entre bandas de 50 y 60 dólares por barril para el 50% del volumen de queroseno a consumir en 2006. Adicionalmente, dispone de coberturas para un 30% del volumen de combustible previsto para el primer trimestre, con un precio promedio equivalente del crudo Brent de 54 dólares por barril.

La vigencia de los Convenios Colectivos de IBERIA y de las Resoluciones de la mesa de conflictos dictadas en el marco del laudo arbitral de 2001 para los Tripulantes Técnicos finalizó el 31 de diciembre de 2004. En el caso del Colectivo de Tierra, en febrero de 2006 la Dirección de la compañía y los sindicatos con mayor representación alcanzaron un acuerdo sobre su XVI Convenio Colectivo, con vigencia desde el 1 de enero de 2005 hasta el 31 de diciembre del 2006. La Dirección y los representantes de los Colectivos de Tripulantes Técnicos y Tripulantes de Cabina de Pasajeros están negociando los nuevos Convenios en el momento de concluir la redacción de este informe. Los objetivos prioritarios de la Dirección en estas negociaciones son lograr un aumento significativo de la productividad y la reducción de los costes unitarios mediante la aplicación de diversas medidas, de acuerdo a las líneas estratégicas establecidas en el Plan Director.

Finalmente, Aena llevará a cabo la resolución de los concursos de handling a lo largo de 2006. El Grupo Iberia se ha presentado a la totalidad de los concursos con la intención de mantener su presencia en todos los aeropuertos españoles.

5. EVOLUCIÓN DE LAS COMPAÑÍAS PARTICIPADAS

5.1. Cacesa

La principal actividad de la sociedad Compañía Auxiliar al Cargo Express, S.A. (CACESA) es el transporte de mercancías, operando como agente y transitario de carga. IBERIA tiene una participación del 75% en su capital y la Sociedad Marítimas Reunidas S.A. (MARESA) un 25%.

Los ingresos de explotación de CACESA se elevaron a 48,2 millones de euros en el ejercicio 2005, experimentando un incremento del 13,2% con relación al año anterior. Prácticamente la totalidad de las actividades de servicios aeroportuarios que habían sido realizadas por CACESA en 2004, pasaron a ser gestionadas por su filial ALAER durante el año 2005; por consiguiente, la facturación en el resto de áreas de negocio de CACESA (Ibexpress, Ibertras y Aduanas) tuvo un incremento todavía mayor, alcanzando un 16,8% en su conjunto.

Las ventas totales del transporte (Ibexpress) se situaron en 21,2 millones de euros en 2005, superando en un 12,4% al importe del año anterior. Este incremento estuvo basado en una significativa subida de precios (flete y tasas), logrando mantener prácticamente en todos los productos unos niveles de producción similares a los alcanzados en 2004.

Para lograr crecimientos de producción a corto y medio plazo se llevaron a cabo una serie de acciones encaminadas a captar nuevas áreas de mercado y a paliar las deficiencias que pudiera tener el producto en la actualidad. Así, en el mercado internacional, se creó una Red Europa y se efectuó la apertura de una oficina propia en Buenos Aires con el objetivo de mejorar la calidad en la Red América. En el doméstico, la oferta fue remodelada para adaptarla a nuevas necesidades latentes en el mercado de transporte urgente nacional.

Las ventas del producto Transitario (Ibertras) ascendieron a 24,9 millones de euros en 2005, registrando un incremento del 21,8% respecto al ejercicio anterior gracias al crecimiento de la importación de perecederos, especialmente desde el Atlántico Norte. La exportación experimentó una recuperación moderada, si bien con precios más ajustados. El tráfico doméstico también repuntó al absorber CACESA la actividad de venta directa que efectuaba IBERIA en aquellas terminales de carga donde dejó de realizar esta actividad. El producto canario mantuvo un volumen estable respecto a 2004, sin llegar a crecer debido a la pérdida del tráfico de pescado de Mercadona.

Los gastos de explotación de CACESA se situaron en 46,9 millones de euros en 2005, aumentando en un 13,3% con relación a la cifra del año anterior. Los gastos propios de la compañía se incrementaron un 9,1% respecto a 2004. Descontando el efecto de las dotaciones efectuadas para riesgos extraordinarios y gastos anticipados, el incremento quedaría limitado a un 2,5%, por debajo del IPC real. Se consiguieron descensos significativos en capítulos como viajes, relaciones públicas, publicidad, suministros y ETT, mientras que los incrementos más relevantes se produjeron en las cuentas de arrendamientos (renting de vehículos y alquiler de nuevas instalaciones en Barcelona) y de mantenimientos, sobre todo, de aplicaciones informáticas.

CACESA obtuvo unos beneficios de explotación de 1,3 millones de euros en 2005, mejorando en un 10,9% respecto al ejercicio anterior. El beneficio antes de impuestos se incrementó en un 5,5%.

La plantilla media de CACESA se situó en 136 empleados equivalentes en 2005, disminuyendo en un 6,2% respecto al año anterior.

En enero de 2005 se superó con éxito la auditoría de revisión general del Sistema de Calidad ISO 9001 de CACESA.

La evolución de las principales magnitudes de las cuentas anuales de CACESA (como compañía individual, sin consolidar con ALAER) fue la siguiente:

Miles de euros

Resultados	2005	2004	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Resultado de explotación	1.311	1.182	129	10,9
Ingresos de explotación	48.234	42.601	5.633	13,2
Gastos de explotación	46.923	41.419	5.504	13,3
Resultados no recurrentes	136	98	38	38,8
Resultados financieros	(115)	(17)	n.s.	n.s.
Resultados antes de impuestos	1.332	1.263	69	5,5
R.N.D.I.	866	821	45	5,5

n.s.: no significativo

Miles de euros

Balance	2005	2004	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Propiedad, planta y equipos	1.042	1.145	(103)	(9,0)
Otros activos a largo plazo	585	566	19	3,4
Deudores netos	10.724	8.054	2.670	33,2
Inversiones financieras temporales a c.p.	6.860	5.519	1.341	24,3
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	1.887	593	1.294	218,2
Total Activo	21.098	15.877	5.221	32,9
Fondos propios	4.026	3.570	456	12,8
Acreedores a largo plazo	36	29	7	24,1
Acreedores a corto plazo	17.036	12.278	4.758	38,8
Total Pasivo	21.098	15.877	5.221	32,9

5.2. Alaer

CACESA constituyó la sociedad Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A. (ALAER) en junio de 2002 con la finalidad de realizar a través de ella todos los servicios auxiliares logísticos. IBERIA participa a través de CACESA en el 75% de ALAER, formando parte ambas compañías del conjunto consolidado por integración global del Grupo Iberia.

Durante el ejercicio 2005 CACESA completó prácticamente el traspaso de actividades a su filial. Este proceso (iniciado en el año 2003) explica los notables incrementos registrados en los ingresos y gastos de explotación de ALAER respecto a 2004. Así, ALAER incorporó a sus actividades el reparto de equipajes demorados de IBERIA, cuyos ingresos representaron más de un 50% de la cifra total de negocio en 2005. Otras actividades (Terminal de Carga y Dirección de Material) mantuvieron unos niveles de producción similares a los del pasado año, mientras que en el resto (Otros Terminales de Carga y Servicio a Bordo) disminuyó ligeramente.

Los gastos totales de la compañía (incluyendo los no recurrentes) se incrementaron en un 69,5%, prácticamente lo mismo que los ingresos. De este modo, la rentabilidad, medida en términos de margen del resultado de las operaciones sobre ingresos, se situó en el 1,9% en 2005 y apenas sufre variación sobre la del pasado año.

La plantilla media contratada por ALAER se situó en 48 empleados equivalentes en 2005, disminuyendo en un 5,9% respecto al año anterior.

La evolución de las principales magnitudes de ALAER fue la siguiente:

Miles de euros

Resultados	2005	2004	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Resultado de explotación	114	97	17	17,5
Ingresos de explotación	5.884	3.474	2.410	69,4
Gastos de explotación	5.770	3.377	2.393	70,9
Resultados no recurrentes	0	(27)	27	100,0
Resultados financieros	2	0	2	n.s.
Resultados antes de impuestos	116	70	46	65,7
R.N.D.I.	76	46	30	65,2

Miles de euros

Balance	2005	2004	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Activo a largo plazo	3	3	0	0,0
Deudores netos	1.911	1.142	769	67,3
Inversiones financieras temporales a cp	2	0	2	100,0
Efectivo y otros medios líquidos equiv.	575	17	558	n.s.
Total Activo	2.491	1.162	1.329	114,4
Fondos propios	327	272	55	20,2
Acreedores a corto plazo	2.164	890	1.274	143,1
Total Pasivo	2.491	1.162	1.329	114,4

n.s.: no significativo.

5.3. Binter Finance

La sociedad Binter Finance BV es una compañía con residencia fiscal y legal en Holanda, propiedad 100% de IBERIA, que inició sus operaciones en noviembre de 1991.

Binter Finance, a través de su Establecimiento Permanente (E.P.) en España, ejerce las funciones propias de la tesorería internacional de Iberia. Por una parte, gestiona y optimiza los flujos de fondos denominados en divisa, incluyendo los euros de no residentes, que son generados por IBERIA como consecuencia de su actividad internacional. Por otro lado, asesora en la gestión y ejecuta en los mercados financieros las operaciones de cobertura de los riesgos de tipo de cambio y tipo de interés de IBERIA.

El ejercicio 2005 ha sido el segundo año que se integra esta sociedad en el perímetro de consolidación del Grupo Iberia.

A continuación se reflejan las principales magnitudes de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias y del Balance de Situación a 31 de diciembre de 2005 de Binter Finance:

Miles de euros

Resultados	2005	2004	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Resultado de explotación	29	18	11	61,1
Ingresos de explotación	272	272	0	0,0
Gastos de explotación	243	254	(11)	(4,3)
Resultados antes de impuestos	29	18	11	61,1
R.N.D.I.	13	5	8	160,0

Miles de euros

Balance	2005	2004	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Deudores netos	332	333	(1)	(0,3)
Efectivo y otros medios líquidos equiv.	9.959	4.401	5.558	126,3
Total Activo	10.291	4.734	5.557	117,4
Fondos propios	561	548	13	2,4
Acreedores a corto plazo	9.730	4.186	5.544	132,5
Total Pasivo	10.291	4.734	5.557	117,4

5.4. Iberia Cards

La Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. (en adelante Iberia Cards) es un Establecimiento Financiero de Crédito que fue constituido en abril de 2003 por IBERIA, quién posee un 43,5% del capital al cierre del ejercicio 2005, y las entidades financieras Caja Madrid, BBVA y Grupo Banco Popular.

Desde finales de 2002, Iberia Cards emite la tarjeta Visa Iberia, cuyo principal atractivo es la participación en el programa de fidelización Iberia Plus. Esto, unido a una potente red de comercialización, la ha llevado a posicionarse como líder en facturación de tarjetas de Business, ocupando el segundo puesto en facturación de tarjetas Corporate y en tercera posición en cuanto a facturación global por tarjetas de empresa.

El año 2005 se caracterizó por un crecimiento sólido de Iberia Cards, que terminó el año con casi 500.000 tarjetas y una facturación superior a los 2.460 millones de euros. Estas cifras suponen un crecimiento de más del 25% en número de tarjetas y un incremento similar en facturación.

El resultado del ejercicio, después de impuestos, utilizando el mismo criterio contable empleado en 2004, hubiera superado los tres millones de euros. Sin embargo, el Consejo de Administración de la compañía ha decidido adoptar un criterio más restrictivo a partir de 2005 que responde a una interpretación más prudente de lo dispuesto en las Normas Internacionales de Información Financiera respecto a la contabilización de las cuotas anuales de las tarjetas. De acuerdo con este nuevo criterio, las cuotas anuales de las tarjetas se periodifican, de manera que sólo se computa como ingreso del ejercicio la proporción correspondiente, en función de la fecha en la que se cobra la cuota.

El fraude, un aspecto negativo señalado en la memoria del año anterior, ha tenido una evolución favorable gracias a una serie de medidas tomadas a lo largo de 2005 que han supuesto una disminución en términos relativos, medida en importe de fraude sobre facturación, que fue especialmente significativa en los últimos meses del año. Para combatir este riesgo, siempre latente en el negocio de medios de pago, se han dado ya los pasos para poder migrar las tarjetas Visa Iberia a la tecnología chip EMV en el momento en que el mercado se mueva en esta dirección.

Otro aspecto destacable del ejercicio, en este caso en el lado negativo, ha sido la resolución sobre tasas de intercambio por parte del Tribunal de Defensa de la Competencia. La sociedad se personó como parte interesada para recurrir la mencionada resolución y, finalmente, en las últimas semanas del año, se ha llegado a una solución pactada que supondrá una importante rebaja en los ingresos por este capítulo para los próximos años. Sin embargo, esta cuestión ha tenido un impacto muy leve en el ejercicio 2005.

A continuación se reflejan las principales magnitudes de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias y del Balance de Situación a 31 de diciembre de 2005 y 2004 de Iberia Cards:



Miles de euros

Cuenta de resultados	2005	2004	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
Ingresos	46.564	40.430	6.134	15,2
Gastos	45.184	36.246	8.938	24,7
Resultados antes de impuestos	1.379	4.184	(2.805)	(67,0)
Resultado después de impuestos	897	2.727	(1.830)	(67,1)

Miles de euros

Balance de situación	2005	2004	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Caja y bancos	2.463	2.721	(258)	(9,5)
Créditos	18.467	10.405	8.062	77,5
Cartera de valores	93	93	0	0,0
Inmovilizado neto	232	187	45	24,1
Cuentas diversas	1.339	1.578	(239)	(15,1)
Cuentas de periodificación	4.443	4.245	198	4,7
Pérdidas de ejercicios anteriores	0	1.686	(1.686)	(100,0)
Total Activo	27.037	20.915	6.122	29,3
Bancos	3.000	4	n.s.	n.s.
Cuentas diversas	1.203	2.292	(1.089)	(47,5)
Cuentas de periodificación	10.173	5.322	4.851	91,1
Fondos especiales	629	476	153	32,1
Recursos propios	11.135	10.094	1.041	10,3
Beneficios del ejercicio	897	2.727	(1.830)	(67,1)
Total Pasivo	27.037	20.915	6.122	29,3

5.5. Otras participadas

5.5.1. Masa

La Sociedad Multiservicios Aeroportuarios S.A. (MASA) fue constituida en abril de 2.002, siendo sus accionistas ZENIT Servicios Integrales S.A., con una participación del 51% del capital, e IBERIA, con un 49%.

La empresa se dedica a realizar servicios auxiliares en el ámbito aeroportuario: asistencia de limpieza interna y externa de aeronaves e instalaciones aeroportuarias, asistencia de equipajes, asistencia de carga y correo, asistencia de operaciones en pista, asistencia administrativa en tierra y supervisión, entre otras. La Sociedad presta servicios en la mayor parte de los aeropuertos nacionales.

Durante el año 2005 se han consolidado los distintos servicios incorporados por la sociedad durante el período anterior. Además, ha comenzado a operar en los aeropuertos de La Palma y Murcia prestando el servicio de limpieza de aviones de Binter Canarias e IBERIA y compañías asistidas por esta última.

En el ejercicio 2005 ha obtenido un resultado de actividades ordinarias de 2,1 millones de euros, un 2,8% superior al del ejercicio anterior.

5.5.2. Serpista

La Sociedad Serpista S.A. se creó en Madrid en octubre de 2004. Está participada por COBRA (51%), IBERIA (39%) y TEMG (filial de talleres electromecánicos GORRIS) con un 10%.

Es una empresa creada para desarrollar las actividades de mantenimiento y reparación de equipos para asistencia en tierra (handling) a las aeronaves, pasajeros y mercancías transportados por ellas en entornos aeroportuarios españoles, así como para aprovechar nuevas oportunidades de negocio en el ámbito internacional.

La Sociedad ha obtenido este ejercicio un beneficio de 247 miles de euros.

6. LA ACCIÓN DE IBERIA

6.1. Evolución de la cotización

Cotización a 30-diciembre-2005	2,29
Cotización a 30-diciembre-2004	2,55
Cotización media anual	2,39
Máximo	2,76
Mínimo	2,06
Volumen medio diario (núm. acciones)	9.079.712

Todos los valores de la cotización expresados en euros.

El valor de la acción de IBERIA disminuyó un 10,2% durante el pasado ejercicio. Dos circunstancias fundamentales han influido en esta evolución: la escalada del precio del petróleo, que llegó a superar los 67 dólares por barril en agosto; y el impacto del dividendo a cuenta pagado en agosto. A pesar de ello, la acción de IBERIA es la que más se ha revalorizado de entre sus comparables europeas desde su salida a Bolsa hasta el final del año 2005, con una subida acumulada del 92,4%.

Evolución bursátil IBERIA-Ibex 35-Índice europeo líneas aéreas (base 100 = 3 de abril de 2001)



La compañía destinó una parte de la plusvalía obtenida con la desinversión en Amadeus a retribuir a sus accionistas, abonando un dividendo extraordinario de 0,302 euros por acción en agosto. Si descontamos el dividendo anticipado, el título se habría revalorizado un 1,64% en 2005.

Como consecuencia del Plan de Opciones sobre Acciones para Directivos, empezaron a cotizar 5.694.472 nuevas acciones durante 2005, por lo que al final del ejercicio el número total ascendía a 943.161.939 acciones.

6.2. Autocartera

Las acciones propias en poder de la Sociedad Dominante a 31 de diciembre de 2005 representan el 1,48% del Capital Social y totalizaron 13.924.050 acciones, con un valor nominal global de 10.861 miles de euros y un precio medio de adquisición de 2,04 euros por acción.

De acuerdo a la aplicación de la NIC 32, las acciones propias en cartera, cuyo saldo a 31 de diciembre de 2005 ascendía a 28,4 millones de euros, se clasifican en el balance consolidado como menor valor de los fondos propios en lugar de en el activo.