

JUNTA DE ACCIONISTAS 2007  
30 MAYO 07

Buenos días señoras y señores accionistas.

Bienvenidos a la Junta de Accionistas de Iberia // en la que someteremos a su aprobación las cuentas anuales y la gestión correspondientes al ejercicio 2006.

Antes de pasar a desarrollar // los aspectos económicos y operativos más destacados del desempeño de Iberia durante el pasado ejercicio // quiero referirme a un importante hecho producido en las últimas semanas // y que, en mi opinión, supone un importante paso para la desaparición de las barreras regulatorias que aún perviven en el sector del transporte aéreo: // me estoy refiriendo al acuerdo de cielos abiertos entre Europa y Estados Unidos. //

Este nuevo marco competitivo en el transporte aéreo // va a impulsar de forma definitiva el proceso de consolidación en el sector. // En esta dinámica // hay que interpretar las muestras de interés que distintos actores financieros y el sector aéreo han mostrado sobre Iberia. //

El ejercicio 2006 ha sido un año difícil, // como casi todos últimamente en el sector e incluso un poco más, // pero también un año de expectativas cumplidas y de nuevas oportunidades a nuestro alcance. // Ha sido el primero del vigente Plan Director, nuestro plan estratégico a tres años //, y ya hemos empezado a ver sus frutos //. Luego entraremos en detalles, pero es cierto que hemos logrado los objetivos previstos en aspectos prioritarios como son la racionalización de la red //, el crecimiento en el Largo Radio // o la mejora de los ingresos y de la calidad.

Las oportunidades nos han venido, también, por la ampliación del aeropuerto de Madrid Barajas, con una nueva Terminal, la T4, y dos nuevas pistas //. Tras años en los que la falta de capacidad del aeropuerto madrileño estaba condicionando mucho nuestros planes de desarrollo //, por fin se ha hecho realidad una infraestructura necesaria para las empresas que allí operamos //, para sus clientes, // y, por supuesto, también para nuestro país.

En el lado de las dificultades, tengo que recordar alguna recurrente ya, como es el precio del combustible, que volvió a sufrir una escalada histórica // y el acelerado crecimiento de la competencia en los mercados donde operamos. // Y otras dificultades que esperemos sean excepcionales, como el conflicto laboral en El Prat o la huelga de pilotos a los que me referiré más adelante.

Pero las buenas noticias del año se han impuesto claramente sobre las dificultades //. Entre lo mejor, que luego desarrollaré con más detalle, quiero destacar el fuerte crecimiento del tráfico en América Latina y Estados Unidos, // que nos ha permitido reafirmar nuestro liderazgo; // el éxito de la Business Plus, la nueva clase de negocios para el largo radio con un importante crecimiento en el número de pasajeros; // los niveles de ocupación históricos, que han contribuido al incremento de los ingresos unitarios; // el buen posicionamiento de nuestra área de Mantenimiento, que sigue ganando clientes en todos los continentes; // y, como no, los resultados, que un año más, y a pesar de la fuerte competencia, han sido positivos en todos sus aspectos.

En 2006, en el conjunto del sector aéreo, // el tráfico de pasajeros (medido en pasajeros kilómetro transportados) // creció // según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) // un cinco coma nueve (5,9) por ciento, // lo que supone una cierta ralentización // frente al siete coma seis (7,6) por ciento registrado en 2005. // Este comportamiento del tráfico de pasajeros a nivel mundial se ha producido con un crecimiento más moderado en la oferta, // mejorando, // a nivel global, // el coeficiente de ocupación cero coma nueve (0,9) puntos porcentuales // frente al año precedente.

Si nos referimos sólo al ámbito de las compañías europeas // integradas en la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA) // el incremento de los pasajeros kilómetro transportados fue del cinco coma cinco (5,5) por ciento // con una mejora del coeficiente de ocupación de cero coma seis (0,6) puntos. //

En este entorno de crecimiento del tráfico aéreo mundial, // y con un precio del combustible que cómo veremos más adelante volvió en 2006 // a superar los máximos históricos alcanzados en el año anterior, // los resultados netos del sector volverán a ser negativos según las últimas estimaciones de IATA, aunque con unas pérdidas más moderadas que en 2005. //

Enmarcado en este escenario, // el Grupo Iberia desarrolló su actividad dentro del primer año de ejecución del Plan Director 2006/2008, // consiguiendo gran parte de los objetivos establecidos para este ejercicio y mejorando sus resultados operativos. //

En 2006, // el volumen de pasajeros kilómetro transportados por Iberia aumentó un siete (7) por ciento // con relación al año anterior, // frente a un incremento de oferta (medida en asientos kilómetro) del tres coma cuatro (3,4) por ciento, // mejorando por lo tanto el coeficiente de ocupación de pasaje de nuestros aviones en dos coma siete (2,7) puntos porcentuales, // elevándose al setenta y nueve coma ocho (79,8) por ciento, // que establece // por segundo año consecutivo // un nuevo record histórico en el nivel de ocupación medio de la compañía. //

Esta evolución de nuestros parámetros operativos // compara de manera muy positiva con las principales compañías aéreas de red europeas con las que competimos. // El crecimiento de nuestra demanda transportada // supera en más de punto y medio al agregado europeo, // y la mejora del coeficiente de ocupación de Iberia // es más de dos puntos superior al incremento registrado por las compañías europeas integradas en la AEA. //

Los beneficios de explotación consolidados, // que no incluyen los ingresos y gastos no recurrentes, // se situaron en ciento veintidós (122) millones de euros, // aumentando en un cuatro coma seis (4,6) por ciento con relación a 2005. // Si excluimos en ambos ejercicios los efectos de la aplicación de la norma internacional de contabilidad número treinta y nueve, // que hace referencia a los impactos en resultados de las operaciones de cobertura // (negativos en 2006 y positivos en 2005) // el resultado operativo puro de las operaciones económicas recurrentes // superó en casi un sesenta y ocho (68) por ciento al año anterior. //

Y este buen desempeño económico // tuvo una evolución positiva a lo largo del ejercicio, // reflejando el efecto de las medidas del Plan Director // que se fueron implantando a lo largo del año. Lo ven ustedes reflejado en el gráfico de la pantalla: // el margen de explotación unitario ha sido paulatinamente más positivo a medida que transcurría el ejercicio, // dándonos así una buena perspectiva para este 2007 // si, como estamos seguros, // somos capaces de implantar el resto de las medidas del Plan previstas para 2007 y 2008.

Permítanme // que, antes de seguir desgranando los principales parámetros y las principales cifras del año 2006, // haga un breve repaso del avance e implantación de las medidas de nuestro Plan Director, // pues creo que es capital entender nuestra estrategia para evaluar los principales datos del ejercicio 2006. //

Tal y como anuncié en mi comparecencia ante ustedes hace ahora un año, // durante 2005 // nuestro Consejo de Administración aprobó las líneas maestras y las principales iniciativas del Plan Director 2006/2008, // plan que en su conjunto tiene por finalidad dar una respuesta adecuada a los retos que la compañía debe afrontar durante el trienio, // en un escenario que entendíamos // iba a caracterizarse por el desarrollo de las infraestructuras de transporte aéreo y ferroviario en España, // la expansión de los operadores de bajo coste en las rutas de corto y medio radio, // y el sostenido crecimiento del tráfico aéreo. //

Y si nuestro diagnóstico ha resultado acertado // todavía tiene más valor el desarrollo de los planes diseñados de acuerdo con lo planificado. // Los principios del Plan eran tres: //

- dar prioridad a la rentabilidad sobre el crecimiento //
- mejorar la calidad //
- y optimizar el uso de los recursos //

Y sobre estos tres ejes // hemos desarrollado las iniciativas durante 2006. //

Uno de los pilares del Plan Director // es la revisión y optimización del programa de vuelos, // apostando por el fortalecimiento de nuestro “hub //” y por el crecimiento de la oferta de largo radio, // que permitirá a Iberia consolidar su posición de liderazgo en el mercado entre Europa y Latinoamérica. // En el primer año de ejecución del Plan, // el número de asientos kilómetro ofrecidos por Iberia en el sector de largo radio // aumentó un ocho coma seis (8,6) por ciento respecto a 2005, // en línea con lo previsto, // mientras que el volumen de pasajeros kilómetro transportados // creció un once coma nueve (11,9) por ciento, // representando ya más del cincuenta y ocho (58) por ciento del total de la red de Iberia, // casi tres puntos mas que el año anterior. // Iberia refuerza así su carácter cada vez más marcado de compañía de red // y empieza a situarse en indicadores similares a los de las compañías de red más importantes de Europa. // Este // es uno de los ejes de desarrollo estratégico básicos para la compañía en los últimos dos planes directores.



El Grupo Iberia // también ha iniciado la reestructuración de su programa de corto y medio radio en 2006, // ajustando la capacidad en algunas rutas domésticas y europeas, // supeditando el crecimiento a la mejora de su rentabilidad. // Después de la reestructuración iniciada, // el ingreso de pasaje unitario por asiento kilómetro ofrecido se incremento frente a 2005 // un tres coma tres (3,3) por ciento en el sector doméstico // y un tres coma ocho (3,8) por ciento en el de medio radio internacional. //

Como antes enumeraba, // el segundo principio estratégico del Plan Director // se centra en el aumento de la calidad del producto que ofrecemos a nuestros clientes. // La comodidad y los sistemas de entretenimiento que ofrece la Clase Business Plus, // el cuidado y novedoso servicio a bordo, // la mejora de las salas VIP // y la atención personalizada en conexiones, // entre otros elementos, // han constituido palancas para este eje básico de nuestro negocio. // En las rutas de largo radio el numero de pasajeros de pago de clase business ha crecido en 2006 // un veinticinco (25) por ciento // frente a 2005, // con variaciones crecientes a lo largo del ejercicio //, mejorando el coeficiente de ocupación de la Business Plus // más de diez puntos porcentuales, // claramente por encima del objetivo fijado en el Plan para 2006. // Esta nueva configuración de la clase de negocios se implantó // en todos nuestros aviones de largo radio en julio de 2006.

Adicionalmente a las actuaciones mencionadas en la flota de largo radio, // en el nuevo semestre del ejercicio // fue iniciado el segundo programa de reconfiguración de las cabinas de la flota Airbus // de corto y medio radio, // que mejora el producto ofrecido a nuestros clientes y optimiza el espacio en los aviones. // Vamos a invertir más de treinta millones de euros, // incorporando butacas de nueva generación, // más cómodas que las actuales y con menor volumen. //

El incremento de la productividad de los recursos // y la reducción del coste unitario es la tercera actuación estratégica del Plan iniciado en 2006. // Si nos referimos al recurso flota, // en el ejercicio recientemente cerrado // Iberia ha logrado aumentar el volumen de asientos kilómetro ofrecidos en un tres coma cuatro (3,4) por ciento // con un número de aviones operativos promedio durante el año // prácticamente igual que el año anterior. // Y si miramos el otro recurso básico, // los empleados, // la productividad económica de la plantilla, // medida en ingresos de explotación por empleado, // ha crecido más de un once por ciento. //

En el terreno laboral, // queda aún por firmar un convenio con los tripulantes técnicos. // No obstante hemos podido alcanzar // el pasado mes de marzo, // después de intensas negociaciones, // el acuerdo para la firma del nuevo Convenio para el colectivo de tripulantes de cabina, // que con un horizonte temporal de tres años // permite cubrir una parte importante de los objetivos económicos y de productividad básicos para este grupo laboral, // incluyendo congelación salarial para los tres ejercicios // y un esquema de participación en resultados similar al acordado con el personal de tierra. // Creemos que el acuerdo, // además de necesario para la compañía, // es bueno para los trabajadores // incluidos en este colectivo. //

Para finalizar este bloque relativo a la ejecución del Plan Director en su primer año // y antes de seguir repasando los principales datos económicos y de actividad del ejercicio, // déjenme darles algunas pinceladas de otras iniciativas // desarrolladas para reducir los costes unitarios:

- La renovación // y creciente homogeneidad // de la flota // ha contribuido a la reducción del coste unitario a través de un consumo más eficiente del combustible, // una disminución de los costes de mantenimiento // y al control de los costes de propiedad. // Durante el año se han incorporado once nuevos aviones, // que han sustituido a algunos de los más antiguos. // Esto ha disminuido hasta siete coma nueve (7,9) años // la edad media de nuestra flota. // Y si hablamos de homogeneidad, // desde julio // la compañía realiza todos sus vuelos de largo radio // con un único tipo de flota, // el Airbus A340, // que tienen una edad media de algo mas de cinco años, // una de las mas bajas del sector aéreo mundial. //
- Se ha continuado con éxito // la extensión a los mercados internacionales // del modelo de retribución a las agencias desarrollado en España; // esto ha posibilitado la reducción hasta un tres coma ocho (3,8) por ciento del porcentaje que suponen los costes comerciales netos // sobre la cifra de ingresos de pasaje, // más de medio punto por debajo del año anterior. //
- Se ha subcontratado una parte del centro de llamadas, // potenciándose a la vez nuevos modelos de relación con el canal de distribución. //

- En el área de carga // se ha reducido el coste del alquiler de cargueros // y se ha desarrollado el proceso de cierre de los terminales de carga deficitarios. //
- Por ultimo, // en 2006 // se ha ampliado con ahorros muy importantes, // cifrados en varios millones de euros, // el número de proyectos de compras // utilizando nuevas técnicas // entre las que destaca la realización de subastas a través de Internet. //

- - - 0 - - -

Volvamos ahora a los datos más relevantes del ejercicio. // Tal y como les decía al principio de mi intervención, // el comportamiento del negocio de transporte de pasajeros // puede considerarse muy positivo durante el ejercicio cerrado hace unos meses. // En el conjunto de nuestra red, // el numero de pasajeros kilómetro transportados aumentó un siete (7) por ciento con relación al año anterior, // frente a un incremento del tres coma cuatro (3,4) por ciento en el volumen de asientos kilómetro ofertados. // Así, el coeficiente de ocupación mejoró en dos coma siete (2,7) puntos porcentuales, // alcanzando el setenta y nueve coma ocho (79,8) por ciento // registrando así el nivel medio anual más alto en la historia de la compañía. //

La demanda // aumentó respecto al año anterior en los cuatro trimestres de 2006, // con incrementos superiores a los registrados en la oferta, // batiéndose en los cuatro periodos el record de número de PKT's de la compañía. // El coeficiente de ocupación mejoro en los cuatro trimestres del año, a pesar de que la huelga realizada por parte del SEPLA // y el paro ilegal de los trabajadores de Tierra en El Prat durante el mes de julio afectaron a los datos de actividad del tercer trimestre. // Esta conflictividad laboral // generó unas pérdidas totales para la compañía del orden de veintiún (21) millones de euros. //

A finales de 2006 // Iberia cubría setenta y seis (76) destinos, // veinticuatro (24) de ellos nacionales, // treinta y uno (31) de medio radio internacional // y veintiuno (21) de largo radio, // y si añadimos las ciudades que opera Air Nostrum // nuestra red abarca un total de ciento dos (102) destinos. // Además Iberia está integrada en la alianza oneworld, // a la cual durante 2006 han sido invitadas a incorporarse las compañías Japan Airlines, // Royal Jordanian // y la húngara Malev, // que han completado su entrada en la alianza el primero de abril de 2007. //

Por mercados // destaca de forma extraordinaria los excelentes resultados de la red de largo radio, // confirmando así la acertada decisión de considerar estratégico para nuestro futuro este mercado. // Durante 2006 // la oferta en el sector de largo radio creció un ocho coma seis (8,6) por ciento, // situándose, como decía antes, en más del cincuenta y cuatro (54) por ciento del total de capacidad ofertada de Iberia. // Algunos de ustedes recordarán que hace solo cuatro años // el peso de la red intercontinental apenas superaba el cuarenta por ciento. // No obstante consideramos necesario situarnos cerca del sesenta por ciento // para configurarnos como una verdadera compañía de red. // Esperamos estar muy cerca de dicho objetivo el próximo año 2008, // cuando finalice el Plan Director en vigor. //

La demanda transportada en el largo radio creció casi un doce por ciento, // destacando el notable desarrollo de la demanda en América del Sur que registró un incremento de más del veintiséis (26) por ciento respecto a 2005. // El coeficiente de ocupación de la red intercontinental alcanzó el ochenta y cinco coma seis (85,6) por ciento en el acumulado del año, // mejorando en dos coma cinco puntos porcentuales y estableciendo otro record en la historia de la compañía en este sector. //

Esta evolución de la red de largo radio // ha reforzado nuestra posición de liderazgo en el mercado entre Europa y América Latina // alcanzando una cuota en 2006 del diecinueve por ciento, // mejorando uno coma cuatro puntos la del año anterior // y ampliando la distancia con el siguiente competidor. // En el tráfico de negocios, este aumento ha sido aun mayor, // dos coma nueve (2,9) puntos porcentuales, gracias al ya destacado impacto y la excelente valoración de los clientes de nuestra Business Plus. //

Como destaqué hace unos minutos en el apartado dedicado a la ejecución del Plan Director, // durante 2006 hemos iniciado el proceso diseñado de reestructuración de la red de corto y medio radio // buscando mejorar la rentabilidad de estos mercados. // En referencia al sector de medio radio internacional, // la compañía incremento la capacidad ofertada medio punto // en los vuelos entre España y el resto de Europa geográfica, // mercado que como ustedes conocen // se caracteriza por una intensa competencia. // La demanda transportada creció un seis coma cuatro (6,4) por ciento, // alcanzándose un coeficiente de ocupación del setenta y dos coma nueve (72,9) por ciento // mejorando en cuatro puntos la ocupación registrada en 2005.



En los vuelos a Oriente Medio y África // durante 2006 // Iberia incrementó la oferta en un dos coma ocho (2,8) por ciento, // a pesar del cese de operaciones a Líbano. // Los pasajeros kilómetro transportados en esta subred aumentaron un nueve (9) por ciento, // situándose la ocupación de los vuelos en el setenta y dos coma uno (72,1) por ciento // con una mejora de mas de cuatro puntos // sobre la registrada el año anterior. //

En el mercado domestico, // dentro de la mencionada estrategia enfocada a la mejora de la rentabilidad // soportada parcialmente en la ordenación selectiva de la oferta, // el número de asientos kilómetro ofrecidos descendió un cinco coma siete (5,7) por ciento. // La estructurada reducción de capacidad no ocasionó una disminución de la ocupación en estas rutas, // registrando un load factor del setenta y dos coma ocho (72,8) por ciento, // el mismo que se alcanzó en 2005. //

Si comparamos los datos de producción de Iberia // con el resto de nuestros principales competidores, las compañías de red europeas, // destaca de manera nítida que nuestro crecimiento de trafico, // medido en pasajeros kilómetro transportados, // ha sido el más alto de entre estas compañías, // y la ocupación que nuestros aviones han tenido registró el mayor avance durante 2006, // produciéndose este mejor comportamiento en cada uno de los cuatro trimestres del ejercicio. //

Por lo que se refiere a los ingresos de tráfico de pasajeros, // en el conjunto de la red // el ingreso medio por asiento kilómetro ofrecido subió un seis coma dos (6,2) por ciento respecto a 2005, // debido no sólo a la ya mencionada mejora significativa del coeficiente de ocupación // sino también al positivo comportamiento del yield, // que mejoró un dos coma seis (2,6) por ciento. Estos datos comparan con un descenso continuado desde 2002, // que acumulaba en el periodo de tres años hasta 2005 // una reducción de casi un quince por ciento en el total de la red de Iberia, // y en la red europea cerca del veinticinco por ciento. //

Los tres principales mercados operados por la compañía // mejoraron notablemente sus ingresos unitarios. // De forma mas moderada la red domestica, // con un incremento del ingreso por AKO del tres coma tres (3,3) por ciento, // y la de medio radio internacional con un tres coma ocho (3,8) por ciento, // y destacando la red de largo radio con un aumento del dieciséis coma seis (16,6) por ciento. //

Para cerrar el capítulo de los ingresos // me gustaría destacar la evolución durante 2006 de los negocios de carga y de mantenimiento de aviones para terceros así como el negocio de handling. //

En lo que hace referencia a la carga, // el volumen de toneladas kilómetro transportadas por Iberia // se incremento frente a 2005 un ocho coma tres (8,3) por ciento, con una mejora del coeficiente de ocupación de más de tres puntos. // Los ingresos por transporte de mercancía y correo // se situaron en más de doscientos ochenta y ocho (288) millones de euros // registrando un crecimiento del siete coma dos (7,2) por ciento. //

En lo que respecta a otra de las actividades principales de Iberia, me refiero a la asistencia de aviones en aeropuertos españoles, // en el mes de julio // AENA resolvía el concurso para la adjudicación de las nuevas concesiones para realizar los servicios de handling de rampa en la totalidad de la red estatal de aeropuertos. // Como resultado de la mencionada resolución, // Iberia, // que es el operador que más licencias obtuvo, // mantiene su presencia en treinta y seis aeropuertos // pero perdió la autorización para prestar este servicio en cinco escalas, // entre ellas Barcelona. //

Como ustedes conocen, // la compañía lleva desarrollando, // intensas actuaciones // encaminadas a defender nuestro posicionamiento en el mercado del handling, // por lo que después de conocerse las nuevas concesiones, establecimos un plan de acción para el mantenimiento de parte del negocio del handling // en los aeropuertos dónde no se renovó nuestra licencia de operador. // Como consecuencia de dichas actuaciones, // nos incorporamos // con una participación del treinta y dos por ciento en la UTE de Globeground // ganadora de una licencia en Barcelona, // y con un treinta por ciento // en las UTEs de CLECE y Evergreen // ganadoras de sendas licencias en Fuerteventura y Lanzarote. //

Siguiendo las directrices estratégicas diseñadas, // la Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería // ha seguido fortaleciendo su posicionamiento como proveedor de servicios integrales de mantenimiento aeronáutico de reconocida calidad a nivel mundial. // Hoy es la segunda empresa aeronáutica española en recursos y facturación, y ocupa el puesto duodécimo a nivel mundial por volumen de facturación, si excluimos los fabricantes aeronáuticos. // Durante el ejercicio 2006 // se firmaron y renovaron cerca de cien contratos con compañías de todos los continentes, // destacando la consolidación de nuestros talleres de motores y componentes. // Los ingresos de explotación por mantenimiento aeronáutico a terceros // se incrementaron un treinta y seis coma tres (36,3) por ciento frente al año anterior, // alcanzando una cifra de casi doscientos treinta millones de euros. //

- - - 0 - - -

En total, // los ingresos de explotación del Grupo Iberia // durante el ejercicio cuya ejecución se presenta en esta Junta, // se situaron cerca de cinco mil trescientos ochenta y ocho (5.388) millones de euros, // con un incremento sobre 2005 del nueve coma tres (9,3) por ciento, // uno de los mayores incrementos de las compañías aéreas europeas integradas en la AEA. //

- - - 0 - - -

Respecto a la evolución de los gastos de explotación durante 2006, // estos ascendieron a casi cinco mil doscientos sesenta y seis (5266) millones de euros // con un incremento del nueve coma cuatro (9,4) por ciento sobre el año anterior. // El aumento // fue motivado principalmente por la fuerte subida del queroseno de aviación. // También contribuyó la aplicación ya comentada de la norma internacional de contabilidad número treinta y nueve // relativa al reconocimiento y valoración de los instrumentos financieros que Iberia utiliza para desarrollar su política de cobertura de riesgos, // con un efecto negativo de cincuenta y cinco coma tres (55,3) millones de euros //

El coste de explotación unitario // se situó en ocho céntimos de euro por AKO en 2006, // aumentando un cinco coma ocho (5,8) por ciento respecto al registrado por el Grupo en el año anterior. // Dicho incremento quedaría reducido a un cero coma dos (0,2) por ciento // si se excluye el gasto de combustible en ambos ejercicios; // y si, adicionalmente, // eliminamos los efectos mencionados de la aplicación de la norma NIC 39, // el coste de explotación unitario disminuiría un uno coma dos (1,2) por ciento, // reflejo real de la implantación de las iniciativas de reducción de costes y mejoras de productividad iniciadas durante 2006. //

Como les decía al inicio, // los precios del combustible alcanzaron durante 2006 máximos históricos, // lo que elevó nuestro gasto de combustible hasta los mil ciento setenta y siete (1.177) millones de euros, // lo que significa un mayor gasto anual de casi trescientos doce (312) millones de euros // equivalentes a un incremento del treinta y seis (36) por ciento sobre el año anterior. // El gasto en combustible representó en 2006 // un veintidós coma cuatro (22,4) por ciento // de los gastos totales de explotación // cuando hace tan solo dos años // suponía algo mas del catorce (14) por ciento. //

Este aumento del gasto en consumo de keroseno // fue mitigado por las políticas activas de control de riesgos, // y por el ahorro de más de treinta y ocho millones de euros // resultado del aumento en la eficiencia en el consumo // originada en buena medida por la renovación y modernización de la flota. //

Como consecuencia de las actuaciones diseñadas para mejorar la productividad, // los gastos de personal del Grupo // descendieron un tres coma tres (3,3) por ciento respecto a 2005. // El coste unitario de personal por AKO disminuyó un seis coma cinco (6,5) por ciento // gracias // principalmente // al incremento de la productividad de la plantilla del cinco coma cuatro (5,4) por ciento // y al mejor mix salarial derivado del proceso de prejubilaciones. //

Pero no todos los colectivos han contribuido en la misma medida a esta mejora de productividad. // Mientras que el colectivo de tierra impulsó su productividad un cinco coma cinco por ciento en el año, // los dos colectivos de vuelo tuvieron un aporte significativamente menor: // los tripulantes técnicos mejoraron su productividad sólo un dos coma dos por ciento // y los tripulantes de cabina de pasajeros no tuvieron incremento de productividad. //



Esta situación se corregirá en parte // con la aplicación de las medidas incluidas en el nuevo convenio colectivo de TCP's, // y desarrollando, además, las medidas de productividad necesarias en el colectivo de pilotos. // Sin ellas // no podremos maximizar el aprovechamiento de las oportunidades que se presentan, // principalmente en el desarrollo de los mercados de largo radio. //

Desde la dirección de la compañía // no duden que estamos haciendo el máximo esfuerzo en trasladar esta reflexión a los representantes de los distintos colectivos. // En cualquier caso // estén seguros que diseñaremos // y pondremos en práctica // cuantas iniciativas sean necesarias // para conformar una Iberia ágil y en continua adaptación // que pueda aprovechar al máximo // todas las oportunidades que nos brinda el futuro. //

Un tercer epígrafe de la cuenta de gastos de explotación, // el relativo a los gastos de mantenimiento, // presenta un significativo incremento del catorce coma cinco (14,5) por ciento sobre 2005. // Este fuerte aumento // está totalmente correlacionado // con el mayor volumen de trabajos para terceros, // pues el coste unitario de mantenimiento de la flota propia disminuyó // un diez coma uno (10,1) por ciento // como consecuencia de las iniciadas actuaciones de mejora de la productividad // y del proceso de renovación y homogenización de la flota. //

En relación con los costes comerciales // durante 2006 // descendieron un cinco coma dos (5,2) por ciento, // con una mejora del ratio de gastos comerciales netos // sobre ingresos de tráfico // de cero coma seis (0,6) puntos porcentuales, // situándose este ratio // en el tres coma seis (3,6) por ciento, // dos puntos menos que hace sólo dos años. //

Por ultimo, // para cerrar este capitulo relacionado con los gastos de explotación, // hay que mencionar el fuerte incremento de un epígrafe de gastos relacionado con la “no calidad”. // El gasto por indemnizaciones a pasajeros y equipajes // en 2006 // tuvo un aumento excepcional del cuarenta y cinco (45) por ciento. // Una buena parte de este incremento estuvo motivado por las ineficiencias operativas del periodo inicial de funcionamiento de la terminal T4 // y por los efectos del ya mencionado paro ilegal del personal de asistencia en tierra del aeropuerto de Barcelona. // Este nivel de gastos // es inaceptable para nosotros, // ya que no reflejan otra cosa que un déficit de calidad en el producto prestado. // Conscientes de ello, // hemos puesto en marcha desde la segunda parte del año un conjunto de iniciativas // que ya están permitiendo que estas ineficiencias se hayan reducido en el primer trimestre de 2007. // No vamos a cejar en el objetivo irrenunciable de prestar un servicio de verdadera calidad a nuestros clientes. //

Con esta evolución de ingresos y gastos // los resultados de explotación en 2006 fueron de ciento veintidós (122) millones de euros, //

Los resultados consolidados antes de impuestos // ascendieron a ciento sesenta y cinco coma dos (165,2) millones de euros, // pero se reducen a cincuenta y seis coma siete (56,7) millones // una vez aplicado el impuesto de sociedades. // Y este fuerte gasto fiscal del año merece una explicación. //

Como ustedes saben, // el pasado mes de noviembre se aprobó una modificación de la Ley del Impuesto de Sociedades que reduce el tipo de gravamen a partir de 2007. // Y aunque dicha modificación tendrá lógicamente un efecto beneficioso para Iberia desde este año 2007, // desde el punto de vista exclusivamente contable // ha tenido un impacto negativo de cincuenta y nueve coma uno (59,1) millones de euros en 2006 // al tener que reducir proporcionalmente a los nuevos tipos impositivos // los créditos fiscales por impuestos anticipados que la compañía tenía recogidos en su balance, // lógicamente al tipo impositivo anterior del treinta y cinco por ciento. // En línea con el acuerdo adoptado por el Consejo de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, // habrán podido comprobar que la compañía ha decidido reflejar en sus informes económicos oficiales // el beneficio neto obtenido de su actividad ordinaria // antes del mencionado ajuste fiscal excepcional. //

Con este positivo resultado, // el balance de la compañía presenta unas características cada vez más sólidas, // con una deuda neta negativa de balance de mil setecientos veintidós (1.722) millones de euros; // esto mejora un cincuenta (50) por ciento la situación al cierre de 2005. // Y la deuda neta ajustada // incluyendo la equivalente de los leasing operativos, calculados con los parámetros habituales del sector, // se ha reducido de forma significativa, más de un veintidós por ciento. //

Es también una satisfacción // poder comprobar como la positiva evolución de la compañía durante el año // ha tenido su reflejo en la cotización de sus acciones // al 31 de diciembre de 2006 // la acción de Iberia se cotizaba a dos coma setenta y seis (2,76) euros por acción, // lo cual representaba un incremento anual de más del veinte por ciento. // Y esta positiva evolución del valor de la acción ha continuado en los meses transcurridos de 2007.

En concreto // en los últimos cuatro años //, desde junio de dos mil tres hasta ayer veintinueve de mayo, // el valor de la acción se ha más que duplicado.

Adicionalmente, los resultados alcanzados nos permiten presentar ante ustedes // una propuesta de dividendo de tres coma cinco céntimos de euro por acción, // lo que supone mejorar el del año anterior // si se excluye el extraordinario producido por la puesta en valor de nuestra participación en Amadeus. //

Creemos estar en el buen camino; // y no sólo es una opinión, // los resultados lo demuestran: // hoy somos una compañía más fuerte operativa y financieramente, // más sólida en sus estrategias // y más respetada por nuestros competidores.

Permítanme que antes de finalizar mi exposición, // haga un breve resumen de cómo se desarrollan los meses transcurridos del año 2007. // La capacidad, medida en asientos kilómetro ofertados, de la compañía // durante los tres primeros meses del año ha crecido un dos coma seis (2,6) por ciento, // profundizando en el proceso de reestructuración de la red iniciado en 2006, // con un crecimiento en la red de largo radio del diez (10) por ciento. // La demanda ha aumentado en el primer trimestre de 2007 un siete coma ocho (7,8) por ciento frente al mismo periodo de 2006, // alcanzándose un factor de ocupación del setenta y nueve como cinco (79,5) por ciento, // casi cuatro puntos mejor que el año anterior.

Los ingresos de pasaje han aumentado un siete coma uno (7,1) por ciento impulsados, principalmente, por el crecimiento de la demanda en las rutas de largo radio, // destacando la excelente evolución del tráfico de la business plus con un crecimiento de casi un treinta (30) por ciento en el número de pasajeros durante el trimestre.

Los ingresos totales de explotación, que incluyen un incremento del cuarenta y uno (41) por ciento en los ingresos de mantenimiento para terceros, // han crecido en el trimestre un ocho coma cinco (8,5) por ciento, mientras que los gastos lo han hecho en un dos coma cuatro (2,4) por ciento, // como consecuencia del desarrollo de acuerdo con lo planificado, // de las iniciativas del Plan Director diseñadas para el ejercicio 2007, y por la estabilización en niveles similares a los del primer trimestre del 2006 del precio del fuel.

Esta evolución de ingresos y gastos nos ha permitido alcanzar unos beneficios operativos en el primer trimestre de trece coma uno (13,1) millones de euros // frente a unas pérdidas el año anterior de sesenta y tres coma cinco (63,5) millones de euros.

Estos resultados, // nos permiten enfocar con optimismo nuestra evolución económica en el presente ejercicio.

Para cerrar mi intervención, // permítanme referirme brevemente a los valores corporativos que definen a la compañía y su aportación a la sociedad. //

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 desea ser reconocida por su transparencia y su firme compromiso social y medioambiental. // Así, la compañía apoya a un conjunto de entidades que desarrollan proyectos de colaboración social // y mejora de las condiciones de vida, // mantiene distintos acuerdos de patrocinio // y promueve la involucración de clientes y proveedores en la acción social, // impulsando adicionalmente la activa colaboración de nuestros empleados. //

La entrada de nuestra compañía desde septiembre de 2006 // en el selectivo índice bursátil Dow Jones Sustainability Index, // refleja el decidido y comprometido esfuerzo de Iberia en el desarrollo de los valores corporativos. // Este índice selecciona a las doscientas cincuenta empresas del mundo // con mejores prácticas en materia económica //, social y medioambiental, // de las cuales únicamente tres pueden ser compañías aéreas. //



Creo que es una satisfacción para todos nosotros, // el Consejo de Administración, // los empleados y ustedes accionistas de Iberia, // que nuestra compañía esté reputada como una de las mejores aerolíneas del mundo en crear valor sostenible. // A mantener y mejorar en lo posible esta valoración que de nuestra compañía tienen los mercados, // analistas, // inversores y el resto de los actores sociales relacionados con nuestra industria, // continuaremos dedicando nuestros mejores esfuerzos. //

Muchas gracias por su atención.