

Principales magnitudes (no auditado) (a)

GRUPO IBERIA Miles de €	1 ^{er} Trimestre (Ene – Mar)		
	2006	2005	%
Ingresos de las operaciones	1.206.816	1.118.517	7,9
Gastos de las operaciones	1.271.518	1.154.059	10,2
Resultados de las operaciones	-65.428	-31.208	-109,7
BAlIAR (EBITDAR) (b)	100.213	107.913	-7,1
Resultados de explotación (b)	-63.513	-31.124	-104,1
Resultado consolidado	-44.964	-16.097	-179,3
Patrimonio neto (c)	1.693.615	1.738.233	-2,6
Endeudamiento neto de balance (c)	-1.169.179	-1.142.390	2,3
Endeudamiento neto ajustado x 8 (c)	1.848.430	1.739.125	6,3
AKO (millones)	15.689	15.261	2,8
PKT (millones)	11.876	11.421	4,0
Coefficiente de ocupación (%)	75,7	74,8	0,9 p.
Ingresos de pasaje	884.567	810.854	9,1
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €)	7,45	7,10	4,9
Ingreso de pasaje / AKO (cént. €)	5,64	5,31	6,1
Ingreso de explotación / AKO (cént. €)	7,69	7,32	5,0
Coste de explotación / AKO (cént. €)	8,10	7,53	7,5
Coste explotación (exc. fuel) / AKO (cént. €)	6,45	6,37	1,4

(a) Informe elaborado de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

(b) No incluyen ingresos y gastos no recurrentes.

(c) Marzo 2006 v Diciembre 2005. (Ver notas en página 9).

Número de acciones: 947.893.931 a 31-mar-2006 y 943.161.939 a 31-dic-2005

Hechos destacables

- El resultado consolidado se situó en 45 millones de euros de pérdidas, empeorando en 29 millones de euros respecto al obtenido en el año anterior, debido principalmente a la fuerte subida del precio del combustible (80 millones de euros de mayor gasto en el primer trimestre de 2006).
- El ingreso de explotación unitario aumentó un 5,0% respecto al año anterior, continuando la tendencia de mejora registrada durante el segundo semestre de 2005, gracias principalmente al significativo aumento del ingreso unitario de pasaje en los mercados internacionales.
- El coeficiente de ocupación mejoró 0,9 puntos respecto al primer trimestre de 2005, a pesar del distinto calendario de Semana Santa, destacando el buen comportamiento de los mercados internacionales, en especial los de largo radio.
- El coste de explotación unitario subió un 1,4% respecto al año anterior, si excluimos el combustible, influido por los costes derivados del traslado de operaciones en el aeropuerto de Madrid al T4, a la apreciación del dólar y al impacto positivo que en 2005 tuvo la aplicación de la normativa IAS a las rentas de alquiler de flota.
- A pesar de la notable caída en el resultado de explotación, el EBITDAR sólo cayó un 7% situándose su margen en el 8,3% en el acumulado de los tres primeros meses.
- La productividad de la plantilla (en términos de AKO por empleado) aumentó en un 4% respecto al año anterior y la utilización de la flota mejoró en un 1,6%.

Estadísticas operativas

GRUPO IBERIA (a)	1 ^{er} Trimestre (Ene - Mar)		
	2006	2005	%
PASAJE			
Pasajeros (miles)	6.300	6.181	1,9
Doméstico	3.408	3.467	-1,7
Medio Radio	2.012	1.844	9,2
Europa	1.885	1.733	8,8
África & Oriente Medio	127	111	14,7
Largo Radio	880	871	1,1
AKO (millones)	15.689	15.261	2,8
Doméstico	3.416	3.408	0,2
Medio Radio	4.105	3.946	4,0
Europa	3.680	3.548	3,7
África & Oriente Medio	425	399	6,6
Largo Radio	8.168	7.907	3,3
PKT (millones)	11.876	11.421	4,0
Doméstico	2.215	2.285	-3,1
Medio Radio	2.649	2.395	10,6
Europa	2.351	2.130	10,4
África & Oriente Medio	298	265	12,4
Largo Radio	7.011	6.740	4,0
Coefficiente de ocupación (%)	75,7	74,8	0,9 p.
Doméstico	64,8	67,1	-2,2 p.
Medio Radio	64,5	60,7	3,8 p.
Europa	63,9	60,0	3,9 p.
África & Oriente Medio	70,0	66,4	3,6 p.
Largo Radio	85,8	85,2	0,6 p.
CARGA			
Toneladas de carga	56.068	58.869	-4,8
TKO (millones)	379	380	-0,3
TKT (millones)	250	263	-5,0
Coefficiente de ocupación (%)	65,9	69,3	-3,3 p.
INGRESOS DE PASAJE			
Ingresos (miles de €)	884.567	810.854	9,1
Ingreso medio / AKO (cént. €)	5,64	5,31	6,1
Ingreso medio / PKT (cént. €)	7,45	7,10	4,9

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

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

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

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

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

Tráfico e ingresos de pasaje

En el conjunto de la red, el coeficiente de ocupación de pasaje mejoró 0,9 puntos porcentuales con relación al primer trimestre del año anterior, elevándose al 75,7%, que establece un nuevo record para este trimestre en la historia de la compañía. Estos datos adquieren más valor si tenemos en cuenta que la Semana Santa se celebró en el mes de abril en 2006, mientras que en 2005 tuvo lugar en marzo, hecho que perjudica las comparaciones interanuales del último mes del trimestre. El número de PKT aumentó un 4,0% respecto al primer trimestre de 2005, frente a un incremento del 2,8% en la capacidad, derivada fundamentalmente del proceso de reconfiguración de las cabinas de las flotas, que ha permitido aumentar el número de asientos de los aviones sin reducir la distancia entre las filas.

Los incrementos de tráfico y oferta de Iberia en el primer trimestre de 2006 fueron más moderados que el crecimiento medio registrado por las compañías europeas de red (según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas-AEA, el número de PKT aumentó en un 4,7% y el de AKO en un 4,4% respecto al año anterior), si bien la subida del coeficiente de ocupación superó en 0,7 puntos porcentuales a la media obtenida por la AEA.

En los vuelos internacionales de Iberia el número de AKO se incrementó un 3,5%, mejorando el coeficiente de ocupación en 1,6 puntos respecto al año anterior; mientras que en el sector doméstico el volumen de oferta se mantuvo estable, disminuyendo el nivel de ocupación en 2,2 puntos. Esta evolución del *mix* de tráfico influyó en el crecimiento de la etapa media de pasaje (un 2,0%), que explica que el aumento del número de pasajeros (un 1,9%) sea menor que el registrado en el número de PKT.

Los ingresos de pasaje por billetes volados en el primer trimestre de 2006 se incrementaron un 9,1% con relación al año anterior. El aumento de oferta y la mejora del coeficiente de ocupación explican algo más de un tercio de ese incremento, mientras que la subida del ingreso medio por PKT (*yield*) fue del 4,9%. Así, el ingreso medio por AKO del conjunto de la red mejoró en un 6,1% respecto a 2005.

El sector de **largo radio** mantuvo un elevado coeficiente de ocupación, que alcanzó el 85,8%, mejorando 0,6 puntos respecto al año anterior, a la vez que mejora el *mix* de clases. El crecimiento de las redes de Latinoamérica fue mayor que los descensos registrados en los vuelos del Atlántico Norte, cuya oferta y demanda disminuyeron en torno a un 16%. En los vuelos del Atlántico Medio el coeficiente de ocupación se elevó al 86%, mejorando en 0,6 puntos, con un incremento de oferta del 3,9%, sobresaliendo especialmente el buen comportamiento de Ecuador. En los vuelos del Atlántico Sur, el coeficiente de ocupación se situó en un elevado 89,5%, aumentando 1,4 puntos respecto al primer trimestre de 2005, teniendo en cuenta además el fuerte incremento de la oferta (un 9,9%). Destacó la progresión de Uruguay y Brasil, en este último caso ayudado por el incremento de la frecuencia de vuelos a Rio de Janeiro a uno diario desde noviembre de 2005.

Los ingresos de pasaje de los vuelos de largo radio aumentaron un 19,8% con relación al año anterior, gracias al aumento de la demanda y a un incremento del 16% en el ingreso unitario por AKO, en parte impulsado por la apreciación del dólar y por los recargos de combustible.

El sector de **medio radio** internacional fue el que experimentó una mayor progresión tanto en términos de AKO (4%) como de PKT (10,6%). Con un buen comportamiento de la demanda en la mayoría de los destinos, destacó el crecimiento de Italia, Dinamarca, Grecia y Rusia (con una positiva evolución del enlace Madrid-Moscú tras un año desde su lanzamiento). El *yield* descendió un 1,7% debido a la fuerte presión competitiva en los mercados europeos y al aumento de la etapa media de pasaje (un 1,3%). No obstante, la mejora del coeficiente de ocupación (3,8 puntos) compensó dicho deterioro, dando lugar a un aumento del 4,6% en el ingreso unitario por AKO respecto al primer trimestre de 2005.

En el mercado **doméstico**, donde se está produciendo un significativo crecimiento de oferta de los competidores, Iberia mantiene una estrategia basada en una redistribución de la capacidad y una política comercial enfocada a la mejora del ingreso medio por PKT, con el objetivo de mejorar la rentabilidad de la red. Así, en el primer trimestre de 2006 el *yield* se incrementó en un 1,9%, compensando parte del efecto derivado de la disminución del nivel de ocupación.

El número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) de carga disminuyó un 5,0% y el coeficiente de ocupación descendió 3,3 puntos respecto al primer trimestre de 2005. De los 250 millones de TKT, un 93,5% fueron transportadas en las bodegas de los aviones de pasaje (frente a un 94,3% el pasado año), correspondiendo un 80% a las rutas del Atlántico.

Cuenta de resultados consolidada (no auditada) (a)

Miles de €	1 ^{er} Trimestre (Ene – Mar)		
	2006	2005	%
Resultados de las operaciones (b)	-65.428	-31.208	-109,7
Ingresos de las operaciones	1.206.816	1.118.517	7,9
Importe neto cifra de negocios	1.162.466	1.076.473	8,0
Ingresos de pasaje (c)	949.840	872.839	8,8
Ingresos de carga	75.936	74.953	1,3
Ingresos de handling	64.704	68.399	-5,4
Asistencia técnica a compañías aéreas	48.591	38.400	26,5
Otros ingresos por servicios y ventas	23.395	21.881	6,9
Otros ingresos de las operaciones	44.351	42.044	5,5
Recurrentes	44.269	41.374	7,0
No recurrentes	82	670	-87,8
Gastos de las operaciones	1.271.518	1.154.059	10,2
Aprovisionamientos	312.679	227.546	37,4
Combustible de aviones	257.554	177.309	45,3
Repuestos para flota	44.736	39.606	13,0
Material de mayordomía	5.223	5.715	-8,6
Otros aprovisionamientos	5.167	4.915	5,1
Gastos de personal	348.024	363.396	-4,2
De los que: No recurrentes	-	5.000	n.a.
Dotación a la amortización	52.202	44.762	16,6
Otros gastos de las operaciones	558.613	518.355	7,8
Alquiler de flota	111.523	94.275	18,3
Dry lease	96.046	85.361	12,5
Wet lease	11.688	5.382	117,1
Alquiler de aviones de carga	3.789	3.531	7,3
Otros alquileres	18.559	18.569	-0,1
Mantenimiento flota (subcontratos)	36.162	36.124	0,1
Gastos comerciales	59.552	62.744	-5,1
Servicios de tráfico	109.459	102.268	7,0
Tasas de navegación	70.471	67.749	4,0
Servicio a bordo	15.429	14.926	3,4
Sistemas de reservas	45.566	38.069	19,7
Seguros	7.939	7.831	1,4
Otros gastos	83.952	75.801	10,8
De los que: No recurrentes	1.271	89	n.s.
Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes	-726	66.034	n.s.
Deterioro del valor de los activos	-	61.700	n.a.

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

(a) Informe elaborado de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

(b) Los resultados de las operaciones incluyen, además de los resultados de explotación, los ingresos y gastos no recurrentes.

(c) Los ingresos de pasaje contables incluyen el reconocimiento como ingreso de los billetes vendidos no volados (caducados), contabilizados previamente en el pasivo circulante como anticipo de clientes, junto a otras regularizaciones de menor cuantía.

Miles de €	1 ^{er} Trimestre (Ene – Mar)		
	2006	2005	%
Resultados financieros	-2.821	825	n.s.
Ingresos financieros	13.314	9.502	40,1
Gastos financieros	15.346	10.535	45,7
Resultados por diferencias de cambio	-357	2.382	n.s.
Otros ingresos y gastos	-432	-523	17,5
Participación en los resultados de las empresas asociadas	1.290	7.017	-81,6
Resultados antes de impuestos	-66.958	-23.366	-186,6
Impuestos	21.994	7.269	202,6
Resultado consolidado	-44.964	-16.097	-179,3
Atribuible a accionistas de la Sociedad Dominante	-44.998	-16.126	-179,0
Atribuible a intereses minoritarios	34	29	17,2
Beneficio básico por acción (euros)	-0,048	-0,017	-177,0

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

Número medio ponderado de acciones en circulación en el primer trimestre: 944.266.070 en 2006 y 937.467.468 en 2005

Indicadores de gestión (no auditado) (a)

GRUPO IBERIA	1 ^{er} Trimestre (Ene – Mar)		
	2006	2005	%
Ratios unitarios (céntimos de € / AKO)			
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	7,69	7,32	5,0
COSTE DE EXPLOTACIÓN	8,10	7,53	7,5
Combustible	1,64	1,16	41,3
Mantenimiento de flota	0,52	0,50	3,9
Repuestos de flota	0,29	0,26	9,9
Mantenimiento (subcontratos)	0,23	0,24	-2,6
Personal	2,22	2,35	-5,5
Alquiler de flota	0,71	0,62	15,1
Gastos comerciales	0,38	0,41	-7,7
Servicios de tráfico	0,70	0,67	4,1
Tasas de navegación	0,45	0,44	1,2
Servicio a bordo y mayordomía	0,13	0,14	-2,7
Resto	1,35	1,24	8,7
Mantenimiento de flota neto unitario (b)	0,36	0,37	-2,6
Gasto comercial neto s/ ingresos de tráfico (%) (c)	4,0	4,5	-0,5 p.
Productividad			
Utilización media flota (horas / avión / día)	9,11	8,97	1,6
Plantilla equivalente	23.772	24.044	-1,1
AKO / empleado	660	635	4,0
Tierra	895	864	3,5
Tierra (excluido personal de handling)	1.743	1.662	4,9
Horas bloque / tripulante técnico	66,4	63,0	5,5
Horas bloque / tripulante auxiliar	29,7	28,7	3,7

(a) Informe elaborado de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

(b) Gasto unitario de mantenimiento de flota minorado por los mayores consumos y subcontratos derivados de los ingresos por asistencia técnica a terceros (céntimos de € por AKO).

(c) Gastos comerciales minorados por los ingresos por comisiones (variación expresada en puntos porcentuales).

Ingresos de las operaciones

Los ingresos de las operaciones se incrementaron un 7,9% con relación al año anterior, situándose en 1.206,8 millones de euros en el primer trimestre de 2006. De esta cifra, 1.025,8 millones (representan un 85% del total) correspondieron a los ingresos por transporte de pasajeros y carga, que subieron un 8,2% respecto al mismo periodo de 2005. El importe del resto de los ingresos de las operaciones (generados principalmente por los servicios de handling y mantenimiento a terceros) se elevó a 181 millones de euros, un 6,0% por encima de los 170,7 millones correspondientes al año anterior.

Los ingresos de **pasaje** ascendieron a 949,8 millones de euros, superando en 77 millones (un 8,8%) a la cifra del año anterior. De aquel importe, 884,6 millones de euros corresponden a los ingresos por billetes volados en el periodo. El importe agregado del resto de los ingresos de pasaje (cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados, ingresos procedentes de los programas de fidelización, alquiler de plazas a otras compañías y otras regularizaciones) ascendió a 65,3 millones de euros, aumentando en 3,3 millones con relación a los tres primeros meses de 2005.

Los ingresos de **carga** superaron en un 1,3% al importe obtenido en el primer trimestre del ejercicio 2005. El ingreso medio por TKT se incrementó un 7,7%, beneficiado por la apreciación del dólar frente al euro, lo que compensa el efecto negativo del descenso experimentado por el volumen de tráfico.

Los ingresos generados por los servicios de **handling** se situaron en 64,7 millones de euros, lo que significa una disminución del 5,4% con relación al año anterior, debido al descenso de la actividad para terceras compañías (un 9,4% en términos de aviones ponderados atendidos) tras el cese en octubre de 2005 de la atención a Binter Canarias. Al igual que sucedió en el último trimestre de 2005, destacó el fuerte incremento de los ingresos por asistencia técnica de **mantenimiento a otras compañías** (un 26,5%), que alcanzaron los 48,6 millones de euros en el primer trimestre de 2006. El importe de los "Otros ingresos por servicios y ventas" se incrementó un 6,6% con relación al año anterior, gracias al aumento de 2,5 millones de euros registrado en los ingresos por utilización de los sistemas de reservas (Amadeus, mayoritariamente).

El importe de los "**Otros ingresos de las operaciones**" se incrementó un 5,5% respecto al primer trimestre de 2005 debido al aumento de los ingresos por alquileres y por trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, que compensa el descenso de los ingresos por comisiones y los de recuperación de dotaciones para grandes reparaciones.

Gastos de las operaciones

Los gastos de las operaciones aumentaron en 117,5 millones de euros (un 10,5%) con relación al primer trimestre de 2005, de los que 80,2 millones corresponden al mayor gasto de combustible. Otros factores que motivaron mayores gastos operativos fueron la apreciación del dólar, la subida de los tipos de interés, el aumento del volumen de producción y el inicio de las operaciones en la nueva Terminal 4 de Madrid.

El gasto de **combustible** se situó en 257,6 millones de euros en el primer trimestre de 2006, superando en un 45,3% al coste contabilizado en el mismo periodo de 2005, de modo que ya representa un 20,3% de los gastos de explotación. El precio del barril de Brent, que llegó a situarse por encima de los 66 dólares a finales de marzo, se movió en unos niveles muy superiores a los de hace un año, superando en más de un 32% al precio medio en dólares (antes de coberturas) del primer trimestre de 2005. También contribuyó a incrementar el gasto la apreciación del dólar y, en menor medida, el aumento de horas voladas.

Los contratos de cobertura vigentes permitieron asegurar el precio entre bandas de 50 y 60 dólares por barril para el 50% del consumo de queroseno y un 30% a un precio medio equivalente del crudo Brent de 54 dólares por barril. De este modo, las operaciones de cobertura de precio realizadas consiguieron reducir el aumento del gasto en cerca de 6 millones de euros en el primer trimestre del año. Igualmente, el efecto positivo de las coberturas de los tipos de cambio de moneda permitió contrarrestar parcialmente (4,2 millones de euros) el aumento del gasto. Asimismo, la reducción del consumo unitario, gracias principalmente a la mejora en la eficiencia del consumo de la flota, permitió aminorar en más de 10 millones de euros el incremento del coste. Con todo ello, el coste unitario de combustible (por AKO) aumentó en un 41,3%.

El coste unitario de **personal** disminuyó un 5,5% con relación al primer trimestre de 2005, gracias a la disminución de la plantilla y a la congelación de los salarios. La plantilla media del personal de vuelo disminuyó un 2,4%, subiendo la productividad -medida en horas bloque por tripulante- de pilotos y tripulantes de cabina de pasajeros en un 5,5% y un 3,7% respectivamente. La plantilla media del personal de tierra descendió un 0,7%, aumentando su productividad -medida en AKO por empleado- en un 3,5%.

El gasto por **alquiler de flota** se incrementó un 18,3% respecto al mismo periodo de 2005, un 15,1% en términos unitarios, debido principalmente a los impactos de signo contrario que tuvieron las valoraciones de los instrumentos financieros utilizados para las coberturas de riesgos de tipo de cambio y de tipo de interés en las rentas de alquiler de la flota. La aplicación de la NIC 39 a 31 de marzo de 2006 llevó a registrar un aumento del gasto de alquiler de flota por importe de 6,1 millones de euros. Por el contrario, la valoración de los derivados que se realizó al finalizar el primer trimestre de 2005 supuso reconocer un incremento de valor que permitió reducir en 10,8 millones de euros los gastos de alquiler de flota de dicho periodo. Sin estos efectos, el gasto por alquiler de flota habría sido prácticamente el mismo que en el primer trimestre de 2005 como consecuencia del aumento en el número de aviones arrendados en régimen de wet lease que fue contrarrestado por las menores rentas de alquiler de cinco aviones A 340-600 que se incorporaron al balance en diciembre del 2005. Como consecuencia de este cambio, el gasto por amortizaciones se incrementó en un 16% en el trimestre. Excluido el efecto de la distinta valoración de las coberturas y un 50% del wet lease el conjunto de los gastos de propiedad (alquileres flota + amortizaciones) subió un 3,2%.

El coste unitario de **mantenimiento de flota** (que incluye el consumo de repuestos, los subcontratos de mantenimiento y la dotación a la provisión para grandes reparaciones de la flota en arrendamiento operativo) se incrementó un 3,9% respecto al primer trimestre de 2005, debido al aumento de los repuestos para flota al registrarse una mayor actividad, fundamentalmente en el taller de motores. Pero si del gasto total agregado descontamos los costes estimados por el mantenimiento de motores y aviones de terceros, el coste unitario neto disminuye un 2,6% con relación al año anterior, gracias en buena medida a la mayor homogeneidad de la flota.

Los gastos **comerciales** disminuyeron un 5,1% respecto al año anterior debido principalmente al desarrollo del nuevo modelo de retribución a las agencias de viaje.

El gasto por **sistemas de reservas** aumentó en 7,5 millones de euros, que supone un incremento del 19,7% respecto al primer trimestre de 2005. La nueva estructura y contenido de las tarifas de los sistemas de reservas para el año 2006 suponen un incremento neto del precio medio, que se ha visto potenciado durante el primer trimestre por el aumento en el volumen de reservas realizadas con anticipación (diferente calendario de la Semana Santa y realización de varias campañas promocionales para la primavera). No obstante, el mencionado aumento del gasto se debe considerar conjuntamente con los mayores ingresos derivados de las bonificaciones acordadas con algunos de los sistemas de reservas, en particular con Amadeus (contabilizados en el epígrafe "Otros ingresos por servicios y ventas").

El importe del epígrafe "**Otros gastos**" se situó en 84 millones de euros en el primer trimestre del año 2006, aumentando un 10,8% con relación al año anterior; si excluimos las partidas no recurrentes el incremento del gasto fue del 9,2%. Los gastos por indemnizaciones, partida incluida dentro de este concepto, ascendieron a 12,2 millones de euros en el acumulado de los tres primeros meses de 2006, incrementándose cerca de un 35% respecto al año anterior, debido en parte a las dificultades derivadas de la puesta en operación del Terminal T4, y por la entrada en vigor del Reglamento de la Unión Europea 261/2005 el 17 de febrero de 2006, que ha ampliado las indemnizaciones y asistencias al viajero en los supuestos de denegación de embarque por sobreventa de billetes (overbooking), y ha extendido las compensaciones por retrasos, cancelaciones de vuelos y pérdidas de equipajes.

Resultados financieros y otros no operativos

El **resultado financiero** se situó en 2,8 millones de euros de pérdidas en el primer trimestre de 2006, debido principalmente a la disminución de 2,7 millones de euros registrada en el saldo neto de las diferencias de cambio respecto al mismo periodo del ejercicio precedente. La valoración de los instrumentos financieros para coberturas, en aplicación de la NIC 39, dio lugar a una disminución del resultado financiero de 0,4 millones de euros en el primer trimestre de 2006, similar a los -0,5 millones registrados en el año anterior.

La **participación en los resultados de las empresas asociadas** registró un saldo neto positivo de 1,3 millones de euros en el primer trimestre del año 2006, disminuyendo en 5,7 millones de euros respecto al saldo positivo registrado en el año anterior debido a la salida de Amadeus del perímetro de consolidación del Grupo.

El "**Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes**" registró un importe negativo de 0,7 millones de euros en el primer trimestre de 2006, frente a un resultado positivo de 66 millones de euros contabilizado en el mismo periodo del año precedente, que correspondía fundamentalmente a la venta de la participación en SAVIA.

El "**Deterioro del valor de los activos**" recogió una dotación extraordinaria de 61,7 millones en el primer trimestre de 2005 para la amortización acelerada de los aviones McDonnell Douglas (MD-87/88), con el objeto de ajustar el valor contable de esta flota a su valor de mercado.

Flota Operativa

GRUPO IBERIA (a)	Marzo	Diciembre	Marzo
	2006	2005	2005
Largo radio	32	30	31
Propiedad	5	5	1
Leasing financiero	0	0	0
Leasing operativo	25	23	28
Wet lease	2	2	2
Corto y medio radio	122	124	123
Propiedad	40	41	44
Leasing financiero	14	14	12
Leasing operativo	63	66	67
Wet lease	5	3	0
Total	154	154	154
Propiedad	45	46	45
Leasing financiero	14	14	12
Leasing operativo	88	89	95
Wet lease	7	5	2

(a) Refleja el número de unidades de flota de pasaje operativas al final de cada periodo, sin incluir los aviones inactivos. Adicionalmente, a 31 de marzo de 2006 la compañía tiene dos Airbus A-320 alquilados a otra compañía.

Flota operativa, incorporaciones y bajas

A 31 de marzo de 2006, la flota operativa de Iberia comprendía 154 aviones, de los cuales 59 estaban en balance y 95 fuera de balance (en arrendamiento operativo o bajo la modalidad de *wet lease*).

Durante el primer trimestre de 2006 la compañía incorporó dos A-340/600 en régimen de arrendamiento operativo a su flota de largo radio, alcanzando 32 unidades disponibles. La flota de corto y medio radio estaba compuesta por 122 aviones al finalizar el trimestre. En enero fue retirado de operación un B-757 que se encontraba en régimen de arrendamiento operativo; además, otras dos unidades del mismo modelo, también contratados en régimen de arrendamiento operativo, han pasado a ser operadas en régimen de *wet lease* para Iberia a partir del mes de marzo. Un MD87 en propiedad ha quedado inactivo, de acuerdo con el plan de retirada de esta flota.

Balance de situación consolidado (no auditado) (a)

Miles de €	Marzo 2006	Diciembre 2005
ACTIVO	5.682.500	5.543.918
Activo no corriente	2.700.591	2.747.206
Activos Intangibles	45.321	47.417
Inmovilizaciones materiales	1.449.355	1.463.584
Participaciones en entidades asociadas	13.402	12.126
Activos financieros no corrientes	700.653	731.711
<i>Préstamos Iberbus</i>	<i>163.624</i>	<i>167.879</i>
<i>Bonos Iberbond</i>	<i>30.810</i>	<i>30.810</i>
<i>Otros</i>	<i>506.219</i>	<i>533.022</i>
Activos por impuestos anticipados	484.528	484.513
Otros activos no corrientes	7.332	7.855
Activos no corrientes mantenidos para la venta	3.013	3.013
Activo corriente	2.978.896	2.793.699
Existencias	112.435	114.682
Deudores	823.964	643.380
Inversiones financieras corrientes	1.214.965	1.190.673
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	801.954	821.439
Otros activos corrientes	25.578	23.525
PASIVO Y PATRIMONIO NETO	5.682.500	5.543.918
Patrimonio Neto	1.693.615	1.738.233
Capital suscrito	739.357	735.666
Prima de emisión	115.260	111.285
Reservas sociedad dominante	892.397	631.417
Reservas sociedades consolidadas	-10.490	143.034
Diferencias de conversión y por ajuste de capital a euros	1.012	1.025
Resultados atribuibles a la sociedad dominante	-44.998	395.789
Dividendo a cuenta	0	-281.026
Intereses minoritarios	1.077	1.043
Pasivo no corriente	2.084.017	2.121.781
Emisión de obligaciones convertibles	9.153	9.153
Deudas con entidades de crédito y por arrendamientos financieros	672.435	696.954
Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo	1.374.502	1.381.179
Otros pasivos	27.927	34.495
Pasivo corriente	1.904.868	1.683.904
Emisión de obligaciones convertibles	1.488	9.153
Deudas con entidades de crédito y por arrendamientos financieros	111.770	111.696
Ingresos diferidos	32.328	31.850
Otros pasivos	1.759.282	1.531.205

(a) Informe elaborado de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

Para el cálculo del **Endeudamiento neto ajustado** se utilizan las magnitudes siguientes:

Endeudamiento neto de balance + Alquileres de flota capitalizados - (Bonos Iberbond + Intereses capitalizados de préstamos Iberbus)

Para el cálculo del **Endeudamiento neto de balance** se utilizan las magnitudes siguientes:

Emisión de obligaciones convertibles + Deudas con entidades de crédito y obligaciones por arrendamientos financieros - (Inversiones financieras corrientes + Efectivo y otros medios líquidos equivalentes)

Se excluye el valor de los instrumentos financieros para coberturas de riesgos incluido en el epígrafe de las inversiones financieras corrientes (NIC 39), que era de 52.894 miles de euros a 31 de marzo de 2006 y de 42.766 a 31 de diciembre de 2005.

Alquiler de flota capitalizado: Este concepto es utilizado para calcular el Endeudamiento neto ajustado. Del concepto "Alquiler de flota" se toma el importe de los gastos de arrendamiento operativo (dry lease), excluyendo el valor de las coberturas "no eficaces", el 50% de los gastos de wet lease, y el 50% de los gastos de alquiler de aviones cargueros. El importe correspondiente al gasto anual por alquiler de flota asciende a 374.113 miles de euros en 2005. Como aproximación al valor anual del gasto de alquiler de flota del ejercicio 2006, se multiplica por cuatro el importe correspondiente al primer trimestre del año (97.717 miles de euros), obteniendo un importe anual estimado de 390.870 miles de euros. Ambas cifras anuales se capitalizan multiplicando por 8.

La inversión financiera en las sociedades creadas por Iberia para adquirir flota bajo leasing operativo o financiero (Iberbus e Iberbond) se deducen de la deuda para evitar duplicidades, ya que dichas inversiones se encuentran financiadas por partidas de pasivo.

Bonos Iberbond: Inversión financiera a largo plazo en la emisión de bonos Iberbond 1999, que se debe compensar con la misma partida recogida en el pasivo.

Préstamos Iberbus: Préstamos financieros a largo plazo a las sociedades Iberbus. Estos préstamos devengan unos intereses que Iberia recibe y que a la vez paga como parte integrante del alquiler de flota. Al ser el tipo de estos préstamos del 6% correspondería deducir los mismos capitalizados de la deuda fuera de balance (Alquiler de Flota x 8).

A 31 de marzo de 2006 el cálculo es el siguiente: 6% de 163.624 miles de € x 8 = 78.540 miles de €

A 31 de diciembre de 2005 el cálculo es el siguiente: 6% de 167.879 miles de € x 8 = 80.582 miles de €

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

Miles de €	Ene-Mar	Ene-Mar
	2006	2005
Resultado consolidado antes de impuestos	-66.958	-23.366
Dotaciones a la amortización y pérdidas por deterioro de activos	52.202	106.462
Dotaciones a provisiones (neto) (+/-)	21.332	25.295
Aplicaciones provisiones (-)	-28.010	-62.814
Ganancias/Pérdidas por venta de activo material e intangible (+/-)	726	7.803
Ganancias/Pérdidas por venta de participaciones (+/-)	-	-73.837
Resultados de las asociadas contabilizadas por el método de participación (+/-)	-1.290	-7.017
Resultados derivados de operaciones de cobertura (+/-)	4.450	-
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio que no generan cash-flow	-452	621
Otros ajustes al cash-flow (+/-)	13.095	15.008
Variación neta en los activos / pasivos que no generan cash-flow	67.764	26.205
Pagos de impuestos	-14.315	-48.650
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	48.544	-34.290
Inversión neta en empresas del grupo, multigrupo y asociadas	-	82.350
Inversión neta en activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias	-51.727	177.131
Inversión neta en inversiones financieras no corrientes	-	-20.290
Inversión neta en inversiones financieras y otros activos financieros corrientes	-26.876	-109.902
Inversión neta en otros activos	11.082	6.165
Dividendos e intereses cobrados (+)	16.132	7.094
Inversión neta en acciones propias (+/-)	-4.208	-2.369
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	-55.597	140.179
Dividendos pagados (-)	-	-
Variación de deudas con entidades de crédito (+/-)	-11.866	30.441
Intereses pagados por deudas (-)	-8.288	-423
Otras deudas	56	58
Aumento de capital	7.666	-
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	-12.432	30.076
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES	-19.485	135.965
Saldo de efectivo y equivalentes al inicio del periodo	821.439	566.461
Saldo de efectivo y equivalentes al final del periodo	801.954	702.426

(a) Informe elaborado de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

Endeudamiento neto / Capital / Flujos de efectivo

El endeudamiento neto de balance continúa siendo negativo (el saldo de las cuentas financieras del activo a corto plazo supera al total de la deuda remunerada) situándose en -1.169,2 millones de euros a 31 de marzo de 2006, mejorando en un 2,3% gracias a la disminución de la deuda. El endeudamiento neto ajustado, que incluye la capitalización de los arrendamientos operativos anualizados, aumenta un 6,3% respecto al cierre del pasado ejercicio. El apalancamiento, medido como endeudamiento neto ajustado sobre recursos totales, aumenta 2,2 puntos porcentuales con relación al 31 de diciembre de 2005, situándose en el 52,2%.

El patrimonio neto asciende a 1.693,6 millones de euros a 31 de marzo de 2006, disminuyendo en 44,6 millones de euros respecto a la cifra del cierre del ejercicio anterior, debido principalmente a los resultados registrados en el trimestre. Se registra un descenso en el saldo de las reservas de sociedades consolidadas como consecuencia de la distribución de los resultados de 2005, derivado de la puesta en valor de la participación de Amadeus.

En el mes de marzo, Iberia amplió su capital social en un 0,5%, mediante la emisión de 4,7 millones de acciones ordinarias, con motivo de la tercera fecha de ejercicio del plan de opciones sobre acciones aprobado por la Junta General de Accionistas en 2002. Así, el número total de acciones asciende a 947.893.931. También como consecuencia de dicha ampliación, la prima de emisión se incrementó en cerca de 4 millones de euros respecto al cierre de 2005.

Durante el primer trimestre de 2006 Iberia generó un flujo de efectivo de las actividades de explotación positivo, que ascendió a 48,5 millones de euros, superando en 82,8 millones el flujo neto generado durante el mismo periodo del año anterior. Por el contrario, el flujo de efectivo neto de las actividades de inversión presenta una diferencia negativa de 84,6 millones de euros respecto al generado en el primer trimestre de 2005, al incluir este último la venta de la participación en Savia y operaciones de "sale and lease back".

Principales efectos de la aplicación de las NIIF

A 31 de marzo de 2006 la valoración de los derivados incluidos de los activos financieros del balance asciende a 65,4 millones de euros, de los que 52,9 millones están incluidos en las inversiones financieras temporales. Con relación a la valoración efectuada a cierre del ejercicio 2005, se produce una reducción del valor de los derivados, que se traduce en una disminución del resultado antes de impuestos de 4,5 millones de euros, registrándose en reservas el resto del cambio de valor. La mayor parte de la reducción del valor se debe a la evolución del tipo de cambio dólar/euro desde el precio de reevaluación a diciembre de 2005 (1,1794) hasta el precio de reevaluación a marzo de 2006 (1,2104). También han influido negativamente la evolución de las curvas de tipo de interés durante el trimestre y su impacto en los Cross Currency Swaps. En la cuenta de resultados del primer trimestre de 2006, la mencionada disminución del resultado se distribuye del siguiente modo: 6,1 millones de euros como mayor gasto correspondiente a la valoración de instrumentos financieros vinculados al arrendamiento operativo de flota; 2,0 millones de euros de menor gasto de combustible; y 0,4 millones de euros como mayor gasto en la valoración de otros instrumentos financieros. Por el contrario, la valoración de las operaciones de cobertura a 31 de marzo de 2005 tuvo un efecto en la cuenta de resultados de 11,6 millones de euros de menor gasto (o mejora del resultado antes de impuestos).

Datos de contacto:

Subdirección Relaciones con los Accionistas
Velázquez, 130. Bloque IV. Planta 8
28006 Madrid (España)
Teléfono 34 91 5877334 Fax 34 91 5877043
invesrel@iberia.es