

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

GRUPO IBERIA Miles de €	1 <sup>er</sup> Trimestre ( Ene – Mar)		
	2007	2006	%
Ingresos de las operaciones	1.309.539	1.206.816	8,5
Gastos de las operaciones	1.301.436	1.271.519	2,4
Rdos. enajenación y deterioro del valor activos	4.111	-726	n.s.
Resultados de las operaciones	12.215	-65.429	n.s.
BAlIAR (EBITDAR) (b)	174.614	100.212	74,2
Resultados de explotación (b)	13.099	-63.513	n.s.
Resultados de explotación (ex NIC 39) (c)	13.469	-59.495	n.s.
Resultado consolidado	12.233	-44.965	n.s.
Patrimonio neto (d)	1.773.173	1.738.596	2,0
Endeudamiento neto de balance (d)	-1.863.356	-1.722.181	8,2
Endeudamiento neto ajustado x 8 (d)	1.204.153	1.346.628	-10,6
AKO (millones)	16.104	15.689	2,6
PKT (millones)	12.798	11.876	7,8
Coefficiente de ocupación (%)	79,5	75,7	3,8 p.
Ingresos de pasaje	947.084	884.567	7,1
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €)	7,40	7,45	-0,7
Ingreso de pasaje / AKO (cént. €)	5,88	5,64	4,3
Ingreso de explotación / AKO (cént. €)	8,13	7,69	5,7
Coste de explotación / AKO (cént. €)	8,05	8,10	-0,6
Coste explotación (exc. fuel) / AKO (cént. €)	6,43	6,45	-0,4

n.s.: no significativo.

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

(b) No incluyen ingresos y gastos no recurrentes.

(c) Descontando el efecto de la aplicación de la NIC39 en cada uno de los periodos considerados.

(d) Marzo 2007 v Diciembre 2006. (Ver notas en páginas 10-11).

Número de acciones: 952.836.247 a 31-mar-2007 y 948.066.632 a 31-dic-2006

**Hechos destacables**

- En el primer trimestre de 2007 el Grupo Iberia alcanzó un resultado después de impuestos de 12,2 millones de euros, superando en 57,2 millones al resultado negativo registrado en el año anterior. El resultado de explotación se situó en 13,1 millones de euros, mejorando en 76,6 millones la cifra del mismo periodo del 2006.
- El margen de EBITDAR sobre ingresos de explotación se situó en el 13,3%, cinco puntos porcentuales por encima del año anterior. El proceso de reestructuración de la red de vuelos, junto con las iniciativas de reducción de costes desarrolladas de acuerdo con el Plan Director, fueron elementos clave en la mejora de la rentabilidad.
- Los ingresos de explotación se incrementaron un 8,5%, gracias fundamentalmente al transporte de pasajeros y carga y al mantenimiento. Los ingresos unitarios por AKO crecieron un 5,7%, mientras se mantiene el control de los costes operativos, que disminuyeron un 0,6% en términos unitarios.
- Los ingresos de pasaje aumentaron un 7,1% impulsados principalmente por el crecimiento de la demanda en las rutas de largo radio, destacando la excelente evolución del tráfico en la *Business Plus*, con un crecimiento del 28% en el número de pasajeros. El coeficiente de ocupación mejoró 3,8 puntos en el conjunto de la red, alcanzando un elevado 79,5%, con subidas en todos los sectores.
- La productividad económica del personal aumentó un 15,1% y la utilización de la flota (medida en horas bloque por avión) se incrementó un 3,4% respecto al primer trimestre del año anterior.
- El endeudamiento neto ajustado descendió en un 10,6% con relación al cierre del ejercicio 2006.

- En el mes de marzo se firmó el XV Convenio Colectivo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros que contempla, además de diversas medidas de productividad, la congelación de las tablas salariales para los años 2005, 2006 y 2007 así como un componente de retribución variable.

## Estadísticas operativas

GRUPO IBERIA (a)	1 <sup>er</sup> Trimestre ( Ene – Mar)		
	2007	2006	%
<b>PASAJE</b>			
<b>Pasajeros (miles)</b>	<b>6.318</b>	<b>6.300</b>	<b>0,3</b>
Doméstico	3.303	3.408	-3,1
Medio Radio	2.029	2.012	0,8
Europa	1.870	1.885	-0,8
África & Oriente Medio	159	127	25,5
Largo Radio	986	880	12,0
<b>AKO (millones)</b>	<b>16.104</b>	<b>15.689</b>	<b>2,6</b>
Doméstico	3.007	3.416	-12,0
Medio Radio	4.113	4.105	0,2
Europa	3.604	3.680	-2,1
África & Oriente Medio	509	425	19,7
Largo Radio	8.984	8.168	10,0
<b>PKT (millones)</b>	<b>12.798</b>	<b>11.876</b>	<b>7,8</b>
Doméstico	2.097	2.215	-5,4
Medio Radio	2.722	2.649	2,7
Europa	2.348	2.351	-0,1
África & Oriente Medio	373	298	25,4
Largo Radio	7.980	7.011	13,8
<b>Coefficiente de ocupación (%)</b>	<b>79,5</b>	<b>75,7</b>	<b>3,8 p.</b>
Doméstico	69,7	64,8	4,9 p.
Medio Radio	66,2	64,5	1,6 p.
Europa	65,2	63,9	1,3 p.
África & Oriente Medio	73,3	70,0	3,3 p.
Largo Radio	88,8	85,8	3,0 p.
<b>CARGA (b)</b>			
Toneladas de carga	62.718	57.858	8,4
TKO (millones)	402	379	6,3
TKT (millones)	292	250	16,8
Coefficiente de ocupación (%)	72,5	66,0	6,5 p.
<b>INGRESOS DE PASAJE</b>			
Ingresos (miles de €)	947.084	884.567	7,1
Ingreso medio / AKO (cént. €)	5,88	5,64	4,3
Ingreso medio / PKT (cént. €)	7,40	7,45	-0,7

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

(b) Desde enero de 2007 las estadísticas de transporte de carga se agrupan en base al criterio de sector (que responde a la agrupación geográfica de tramos individuales), en lugar de red (que agrupa líneas de tráfico, que están constituidas por uno o varios tramos vinculados por el código de vuelo). Para hacer homogénea la comparación, los datos de 2006 han sido actualizados de acuerdo a este nuevo criterio.

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

---

De acuerdo a la estrategia de racionalización de la red definida en el Plan Director 2006/08, en el primer trimestre de 2007 Iberia mantuvo un significativo crecimiento de capacidad en los vuelos intercontinentales (un 10,5% respecto al año anterior en el agregado de América, África y Oriente Medio) y continuó realizando ajustes en Europa y, en mayor medida, en el sector doméstico, interrumpiendo determinados enlaces punto a punto y potenciando los vuelos de conexión. El número de asientos-kilómetro ofertados (AKO) se incrementó un 2,7% en el **conjunto de la red**, con una creciente participación de la oferta de largo radio, que alcanzó el 55,8% del volumen total - 3,7 puntos más que hace un año - lo que llevó a un aumento del 7,5% en la etapa media de pasaje.

Gracias a este acertado proceso de reestructuración del programa, al dinamismo comercial y al crecimiento de la demanda en los mercados, el coeficiente de ocupación de pasaje mejoró 3,8 puntos porcentuales con relación a 2006, alcanzando el 79,5%, nivel récord de la compañía para el primer trimestre del año, mientras que el número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) se incrementó un 7,8%. En ambos parámetros, la subida fue superior a la variación media registrada por las compañías europeas de red (según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas, el coeficiente de ocupación mejoró 1,3 puntos y el tráfico aumentó un 6,3%).

Los ingresos de pasaje por billetes volados en los tres primeros meses de 2007 se incrementaron un 7,1% con relación al año anterior, debido a la mejora del coeficiente de ocupación en todos los sectores y la subida del *yield* en el sector de largo radio. El ingreso medio por AKO se incrementó un 4,3% en el conjunto de la red, a pesar de verse perjudicado por el crecimiento de la etapa media (un 7,5%) y por la depreciación del dólar.

En el sector de **largo radio** el coeficiente de ocupación alcanzó un elevado 88,8%, mejorando 3,0 puntos respecto al primer trimestre de 2006, y el crecimiento del número de PKT (un 13,8%) superó en 3,8 puntos porcentuales al aumento en el volumen de oferta. Se incrementó el número de frecuencias semanales a Buenos Aires, Sao Paulo y Montevideo, y en otros destinos (como Santiago de Chile, Guatemala y Costa Rica) también se aumentó la capacidad ofertada al sustituir los aviones A340/300, con 260 asientos, que operaban esas rutas el año anterior, por los A340/600, versión que ofrece 352 plazas. La compañía transportó un 12% más de pasajeros que en el primer trimestre del año anterior, destacando el aumento del número de pasajeros de pago en la *Clase Business Plus* (un 28%).

El mayor crecimiento se registró en América del Sur, donde el número de PKT aumentó en un 32,6% y el coeficiente de ocupación mejoró 2,7 puntos respecto al año anterior, alcanzando el 92,1%. En las rutas de América Central y Caribe, el nivel de ocupación subió 3,0 puntos, elevándose al 88,9%; el tráfico total se incrementó un 1,9%. En Norteamérica, oferta y demanda se incrementaron un 5,6% y un 8,0% respectivamente; el coeficiente de ocupación mejoró 1,8 puntos y se situó en el 80,5%.

Los ingresos de pasaje de la red de largo radio aumentaron en un 23,7% con relación al primer trimestre de 2006, gracias al aumento del volumen de tráfico y a la subida del ingreso medio por PKT (un 8,7%), que se vio fuertemente impulsado por la sostenida mejora del *mix* de clases en todas las redes de América. El ingreso unitario por AKO se incrementó un 12,5% con relación a 2006, o un 15,6% si descontamos el efecto negativo de la depreciación del dólar.

El coeficiente de ocupación del sector de **medio radio** internacional mejoró 1,6 puntos respecto al nivel alcanzado en 2006, situándose en el 66,2%. El número de PKT se incrementó un 2,7%, con un volumen de oferta similar al del año anterior, y el ingreso unitario por AKO subió un 0,8% en parte afectado por el crecimiento de la etapa media de pasaje en este sector (un 1,9%) y por la depreciación del dólar. En Europa geográfica la compañía continuó reforzando su operación de red y ajustando su oferta en algunas rutas punto a punto con mayor competencia, lo que se tradujo en una mejora del coeficiente de ocupación de 1,3 puntos. El volumen de tráfico fue similar al del primer trimestre de 2006 en el conjunto de Europa, si bien hubo crecimientos significativos en algunos países (Turquía, Grecia, Portugal o Bélgica), produciéndose además el inicio de una nueva ruta que une Madrid con Bucarest. La compañía siguió fortaleciendo los enlaces con África y Oriente Medio, aumentando el volumen de oferta un 19,7% y consiguiendo una excelente respuesta de la demanda - el número de PKT aumentó un 25,4% - así, el nivel de ocupación mejoró 3,3 puntos porcentuales. Los mayores incrementos de tráfico se produjeron en Egipto e Israel; además, la compañía comenzó a enlazar Madrid y Argel en enero de 2007.

En el sector **doméstico** el coeficiente de ocupación mejoró 4,9 puntos respecto al año anterior, situándose en el 69,7%. De acuerdo a la estrategia planificada, la oferta disminuyó un 12% mientras que la demanda sólo lo hizo en un 5,4%. El ingreso medio por AKO se incrementó un 5,3% con relación al primer trimestre de 2006, gracias a la subida del nivel de ocupación.

En el conjunto de la red de corto y medio radio, la oferta en las rutas a/desde Madrid aumentó un 9,7% respecto al primer trimestre de 2006, reforzando estructuralmente la red de acuerdo con el Plan diseñado.

En el **transporte de carga**, los datos de actividad mostraron una mejora muy significativa respecto al primer trimestre del ejercicio anterior, continuando la tendencia mostrada durante el segundo semestre de 2006. El número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) aumentó un 16,8% y el coeficiente de ocupación mejoró 6,5 puntos. La compañía disminuyó el volumen de oferta en aviones cargueros, siendo transportadas el 95% de las TKT en las bodegas de los aviones de pasaje. Un 83% del tráfico de carga correspondió a las rutas de América.

## Indicadores de gestión (no auditado) (a)

GRUPO IBERIA	1 <sup>er</sup> Trimestre ( Ene - Mar)		
	2007	2006	%
<b>Ratios unitarios</b> (céntimos de € / AKO) (Recurrentes)			
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	8,13	7,69	5,7
COSTE DE EXPLOTACIÓN	8,05	8,10	-0,6
COSTE DE EXPLOTACIÓN (sin NIC 39)	8,05	8,07	-0,3
Combustible	1,62	1,64	-1,4
Mantenimiento de flota	0,70	0,52	36,0
Repuestos de flota	0,28	0,29	-2,9
Mantenimiento (subcontratos)	0,42	0,23	84,1
Personal	2,13	2,22	-4,0
Alquiler de flota	0,67	0,71	-6,2
Gastos comerciales	0,35	0,38	-8,9
Servicios de tráfico	0,70	0,70	0,8
Tasas de navegación	0,44	0,45	-2,4
Servicio a bordo y mayordomía	0,14	0,13	7,1
Resto (b)	1,31	1,35	-3,5
Mantenimiento de la flota de Iberia (c)	0,74	0,64	16,6
Gasto comercial neto s/ ingresos de tráfico (%) (d)	3,5	4,0	-0,5 p.
<b>Productividad</b>			
Utilización media flota (horas / avión / día)	9,4	9,1	3,4
Plantilla equivalente (e)	22.661	24.030	-5,7
AKO / empleado	711	653	8,8
Tierra	949	871	8,9
Tierra (excluido personal de handling)	1.896	1.717	10,4
Horas bloque / tripulante técnico (f)	67,9	66,4	2,1
Horas bloque / tripulante auxiliar (f)	29,8	29,7	0,3
Ingresos de explotación por empleado (miles €) (f)	57,8	50,2	15,1

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

(b) Incluye gastos por sistemas de reservas, otros alquileres, otros aprovisionamientos, seguros, dotación a la amortización y otros gastos recurrentes.

(c) Gasto unitario de mantenimiento de flota para el negocio de transporte de Iberia (céntimos de € por AKO). Incluye mano de obra, repuestos, subcontratos, dotación al fondo para grandes reparaciones de flota, etc.

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

(e) A partir de enero de 2007 se han modificado algunos criterios utilizados en el cálculo de la plantilla equivalente con la finalidad de obtener unos datos más ajustados. Las plantillas del año 2006 han sido recalculadas de acuerdo a los nuevos criterios.

(f) Datos de productividad calculados de acuerdo a los datos de plantillas equivalentes obtenidos con los nuevos criterios (ver nota (e)). Las cifras del año 2006 han sido recalculadas para mantener un criterio homogéneo.

## Cuenta de resultados consolidada (no auditada) (a)

Miles de €	1 <sup>er</sup> Trimestre ( Ene – Mar)		
	2007	2006	%
<b>Resultados de las operaciones (b)</b>	<b>12.215</b>	<b>-65.429</b>	<b>118,7</b>
<b>Ingresos de las operaciones</b>	<b>1.309.539</b>	<b>1.206.816</b>	<b>8,5</b>
<b>Importe neto cifra de negocios</b>	<b>1.261.859</b>	<b>1.162.466</b>	<b>8,6</b>
Ingresos de pasaje (c)	1.026.764	949.840	8,1
Ingresos de carga	82.322	75.936	8,4
Ingresos de handling	62.932	64.704	-2,7
Asistencia técnica a compañías aéreas	68.474	48.591	40,9
Otros ingresos por servicios y ventas	21.367	23.395	-8,7
<b>Otros ingresos de las operaciones</b>	<b>47.680</b>	<b>44.351</b>	<b>7,5</b>
Recurrentes	47.445	44.269	7,2
No recurrentes	235	82	186,0
<b>Gastos de las operaciones</b>	<b>1.301.436</b>	<b>1.271.519</b>	<b>2,4</b>
<b>Aprovisionamientos</b>	<b>315.801</b>	<b>312.679</b>	<b>1,0</b>
Combustible de aviones	260.644	257.554	1,2
Repuestos para flota	44.610	44.736	-0,3
Material de mayordomía	5.842	5.223	11,9
Otros aprovisionamientos	4.705	5.167	-8,9
<b>Gastos de personal</b>	<b>344.833</b>	<b>348.024</b>	<b>-0,9</b>
De los que: No recurrentes	2.000	-	n.a.
<b>Dotación a la amortización</b>	<b>54.177</b>	<b>52.202</b>	<b>3,8</b>
<b>Otros gastos de las operaciones</b>	<b>586.624</b>	<b>558.613</b>	<b>5,0</b>
Alquiler de flota	107.338	111.523	-3,8
Dry lease	90.047	96.046	-6,2
Wet lease	13.847	11.688	18,5
Alquiler de aviones de carga	3.444	3.789	-9,1
Otros alquileres	18.146	18.559	-2,2
Mantenimiento flota (subcontratos)	71.411	36.162	97,5
De los que: No recurrentes	3.058	-	n.a.
Gastos comerciales	55.672	59.552	-6,5
Servicios de tráfico	113.261	109.459	3,5
Tasas de navegación	70.604	70.471	0,2
Servicio a bordo	16.858	15.429	9,3
Sistemas de reservas	45.301	45.155	0,3
Seguros	4.829	7.939	-39,2
Otros gastos	83.205	84.364	-1,4
De los que: No recurrentes	172	1.271	-86,4
<b>Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes</b>	<b>5.871</b>	<b>-726</b>	<b>n.s.</b>
<b>Deterioro del valor de los activos</b>	<b>1.760</b>	<b>-</b>	<b>n.a.</b>

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, así como el resultado neto de la enajenación de activos no corrientes y el deterioro del valor de los activos.

(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 <sup>er</sup> Trimestre ( Ene – Mar)		
	2007	2006	%
<b>Resultados financieros</b>	<b>6.043</b>	<b>-2.821</b>	<b>n.s.</b>
Ingresos financieros	22.900	13.314	72,0
Gastos financieros	16.188	15.346	5,5
Resultados por diferencias de cambio	-379	-357	-6,2
Otros ingresos y gastos	-290	-432	32,9
<b>Participación en resultados de empresas asociadas</b>	<b>430</b>	<b>1.290</b>	<b>-66,7</b>
<b>Resultados antes de impuestos</b>	<b>18.688</b>	<b>-66.959</b>	<b>127,9</b>
Impuestos	-6.455	21.994	-129,4
<b>Resultado consolidado</b>	<b>12.233</b>	<b>-44.965</b>	<b>127,2</b>
Atribuible a accionistas de la Sociedad Dominante	12.185	-44.999	127,1
Atribuible a intereses minoritarios	48	34	38,8
Beneficio básico por acción (euros)	0,0129	-0,0485	126,6
Beneficio diluido por acción (euros)	0,0129	-0,0482	126,7

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

Número medio ponderado de acciones en circulación en el primer trimestre: 943.723.170 en 2007 y 927.175.571 en 2006

## Ingresos de las operaciones

En el **primer trimestre** de 2007 los ingresos de las operaciones se incrementaron un 8,5% con relación al año anterior, alcanzando los 1.309,5 millones de euros. Casi el 85% de esta cifra (1.109,1 millones) correspondió a los ingresos por transporte de pasajeros y carga, que aumentaron un 8,1%. En el resto de los ingresos, continuó destacando el fuerte crecimiento de la facturación por servicios de mantenimiento de flota a terceros, que registró un incremento del 40,9%.

Los ingresos de **pasaje** ascendieron a 1.026,8 millones de euros, lo que supone un incremento del 8,1%. El importe de los ingresos por billetes volados en el periodo aumentó en 62,5 millones, alcanzando los 947,1 millones de euros, mientras que el importe agregado del resto de los ingresos de pasaje (que incluyen, entre otros, la cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados, ingresos de programas de fidelización, alquiler de plazas y acuerdos con otras compañías) se incrementó en 14,4 millones, situándose en 79,7 millones de euros.

Los ingresos de **carga** se incrementaron un 8,4% respecto al año anterior, gracias al significativo aumento del volumen de tráfico (un 16,8%), y a pesar del descenso registrado en el ingreso medio por TKT (-7,7%), perjudicado por el aumento de la etapa media de carga (un 7,7%) y por la depreciación del dólar respecto al euro.

Los ingresos generados por los servicios de **handling** se situaron en 62,9 millones de euros, disminuyendo en un 2,7% con relación a la cifra del primer trimestre del año anterior. El proceso de incorporación efectiva de los nuevos operadores de handling de rampa, consecuencia de la resolución de los concursos para la adjudicación de las licencias correspondientes, finalizó en febrero de 2007. Iberia ha mantenido su presencia en los aeropuertos donde no resultó adjudicataria, incorporándose a las Uniones Temporales de Empresas (UTEs) ganadoras en Barcelona, Lanzarote y Fuerteventura, con una participación del 32% en el primer caso y del 30% en las UTEs de los dos aeropuertos canarios.

En el conjunto de los aeropuertos, Iberia aumentó ligeramente el volumen de actividad de handling para terceros (medida en aviones ponderados atendidos), con relación a los tres primeros meses del año anterior, al compensar el crecimiento de la actividad para las compañías Air Nostrum y Clickair la pérdida de otros clientes. Sin embargo, el ingreso unitario se vio afectado por el aumento de la competencia, y disminuyó un 4,2%.

Los ingresos por servicios de **mantenimiento** a terceros ascendieron a 68,5 millones de euros en el primer trimestre de 2007, un 40,9% más que en el mismo periodo del año anterior, gracias fundamentalmente al aumento en el número y valor de las revisiones de motores.

La partida de “**Otros ingresos por servicios y ventas**” disminuyó un 8,7%, en parte por los menores ingresos por venta de materiales diversos, junto con el descenso de los ingresos procedentes de servicios prestados en las terminales de carga, como consecuencia del proceso de cierre, por falta de rentabilidad, de las terminales medianas y pequeñas nacionales, producido a lo largo de 2006.

---

## Gastos de las operaciones

---

En el **primer trimestre de 2007**, los **gastos de las operaciones** aumentaron un 2,4% respecto al primer trimestre de 2006. Los **gastos de explotación** (recurrentes) se incrementaron sólo un 2,0%, situándose el coste de explotación unitario en 8,05 céntimos de euro por AKO, un 0,6% menor que el del año anterior.

El gasto de **combustible**, que supone un 20,1% de los gastos de explotación, se elevó a 260,6 millones de euros en el primer trimestre de 2007, superando en un 1,2% al contabilizado en el mismo periodo de 2006. Este pequeño incremento está asociado al crecimiento de la actividad (un 2,6% en términos de AKO), que fue en gran parte compensado por la mejora en la eficiencia del consumo de la flota, así el proceso de renovación permitió una reducción del gasto de 3,9 millones de euros con relación a los tres primeros meses de 2006. El impacto de la subida del precio del queroseno de aviación después de coberturas (un 6,3%) se vio compensada por el efecto positivo de la depreciación del dólar. Con todo ello, el coste unitario de combustible descendió en un 1,4% hasta situarse en 1,62 céntimos de euro por AKO. Iberia tiene cubierto el 50% del consumo previsto para el ejercicio 2007, a un precio medio de 61,5 dólares por barril.

Los **gastos de personal** recurrentes disminuyeron un 1,5% con relación al primer trimestre de 2006, gracias fundamentalmente a un descenso del 5,7% en la plantilla equivalente del Grupo. La reducción conseguida en los gastos por retribuciones fijas y cargas sociales fue parcialmente contrarrestada por aumentos en las retribuciones variables del conjunto del personal (participación en la mejora de beneficios). El coste unitario de personal (por AKO) se situó un 4,0% por debajo del registrado en el primer trimestre de 2006, cumpliendo así uno de los objetivos fundamentales definidos en el Plan Director.

La plantilla del Colectivo de Tierra disminuyó un 5,8%, con reducciones en todas las áreas de gestión. Ese descenso, junto al aumento de actividad, permitió alcanzar un incremento de la productividad (medida en términos de AKO por empleado) del 8,9%. La plantilla media de los Tripulantes Técnicos se redujo en un 4,0%, subiendo su productividad un 2,1% (medida en horas bloque por tripulante). Finalmente, en el caso de los Tripulantes de Cabina de Pasaje, la productividad mejoró un 0,3%, con una plantilla inferior en un 6,2% a la del año anterior. En este último Colectivo se prevén importantes mejoras de productividad económica con a aplicación del convenio firmado en marzo.

El gasto por **alquiler de flota** disminuyó un 3,8% respecto al primer trimestre de 2006. El descenso registrado en el coste por *dry lease* (6,0 millones) estuvo motivado principalmente por la reducción en el número de aviones, y por el efecto de la valoración de las coberturas a 31 de marzo de cada ejercicio (NIC 39), que llevó a registrar unos mayores gastos de alquiler por importe de 0,8 millones en 2007 y de 6,1 millones en 2006. El número de horas bloque operadas en régimen de *wet lease* aumentó un 23,5% con relación al año anterior, lo que llevó a un aumento del gasto de 2,2 millones de euros (un 18,5%). El coste unitario del alquiler de flota sin NIC 39 se situó en 0,66 céntimos de euro por AKO, descendiendo en un 1,6% respecto al año anterior.

El coste de **mantenimiento de flota** (excluidos los gastos no recurrentes) aumentó un 39,6% con relación a la cifra del primer trimestre de 2006, debido principalmente a los mayores trabajos realizados para terceros, cuya facturación subió un 40,9%. Los costes de mantenimiento de la flota propia también se incrementaron al coincidir la realización de un elevado número de revisiones de aviones y motores en los tres primeros meses de 2007 (que obligó a contratar un mayor volumen de trabajos en el exterior), con el impacto producido por otros gastos derivados del proceso de devolución de aviones. El aumento en las revisiones citadas ha sido un hecho puntual y no se espera que ocurra en los próximos meses. Los servicios externos de reparación y conservación de flota aumentaron en 30,8 millones de euros y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones se incrementó en 1,4 millones de euros, mientras que el gasto por consumo de repuestos disminuyó ligeramente.

Los gastos **comerciales** (comisiones, gastos de publicidad y de promoción y desarrollo) disminuyeron un 6,5% debido a la reducción de la comisión fija a las agencias nacionales al 0,4% a partir de enero de 2007 (frente al 1% en el año anterior), y a la extensión a la mayoría de los mercados internacionales el modelo de comisión cero. La relación del gasto comercial neto respecto a los ingresos de tráfico descendió en 0,6 puntos porcentuales, situándose en el 3,5%.

Los gastos en concepto de **servicios de tráfico y tasas de navegación** aumentaron en línea con el incremento de la actividad de vuelo.

El gasto agregado de los conceptos **“Servicios a bordo”** y **“Material de mayordomía”** se incrementó un 9,9% respecto a 2006 debido al aumento del número de pasajeros en las rutas de largo recorrido (un 12%) y, especialmente, al incremento de los pasajeros en la clase *Business Plus* (más de un 28%).

El gasto anual de los **seguros** disminuyó en un 39,2% respecto al año anterior, situándose en 4,8 millones de euros en 2007. Las mejoras obtenidas en los costes y coberturas de las pólizas de aviación de Iberia responden a la evolución positiva de las variables que determinan el riesgo de la compañía, a la tendencia del mercado en términos de primas y capacidad, y a la estrategia de colocación de riesgos de la compañía.

Dentro del epígrafe **“Otros gastos”**, destaca el descenso de los costes por indemnizaciones a pasajeros y equipajes, que se redujeron un 30,6% hasta situarse en 8,4 millones de euros. En el primer trimestre de 2006 estos conceptos se vieron afectados por las dificultades operativas iniciales tras la apertura de la Terminal T4 del aeropuerto de Madrid-Barajas.

Los **gastos no recurrentes** se situaron en 6,0 millones de euros en el primer trimestre de 2007, que incluyen una dotación adicional de 2,0 millones para cubrir la actualización de los pagos futuros del Expediente de Regulación de Empleo, y un importe de 3,1 millones de euros por gastos extraordinarios de mantenimiento relacionados con la devolución de aviones.

---

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

---

El **“Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes”** registró un importe positivo de 5,9 millones de euros en el primer trimestre de 2007, que corresponde principalmente a los ingresos obtenidos por la liquidación final, de acuerdo con el contrato de venta firmado en 2005, de la marca SAVIA (5,5 millones de euros). En el mismo periodo de 2006 se registró un resultado negativo de 0,8 millones de euros.

En el primer trimestre de 2007 el **“Deterioro del valor de los activos”** recogió una dotación extraordinaria de 1,8 millones para la provisión de participaciones en empresas del Grupo.

El **resultado financiero** se situó en 6,0 millones de euros de beneficios en el acumulado de los tres primeros meses de 2007, mejorando en 8,9 millones frente al resultado neto registrado en el ejercicio anterior, debido a un incremento del 72% en los ingresos financieros, que estuvo motivado principalmente por el aumento en el saldo medio de las imposiciones a corto plazo, por el alza de los tipos de interés y por el reconocimiento contable en el trimestre de la parte proporcional de los intereses devengados por el préstamo a Wam Acquisition, S.A..

La valoración de los instrumentos financieros para coberturas, en aplicación de la NIC 39, dio lugar a una disminución del resultado financiero de 0,3 millones de euros en el primer trimestre de 2007, frente a un efecto también negativo de 0,4 millones contabilizado en el año anterior.

La **participación en los resultados de las empresas asociadas** registró un saldo neto positivo de 0,4 millones de euros en el primer trimestre del año 2007, disminuyendo en 0,9 millones de euros respecto al saldo también positivo registrado en el año anterior, debido principalmente a los menores resultados contabilizados por la participación en el *Grupo Air Miles*, y a las pérdidas registradas en *International Supply Management, S.L.*, nueva sociedad participada que comenzó a consolidar a finales de 2006.



## Flota Operativa

GRUPO IBERIA (a)	Marzo 2007	Diciembre 2006	Marzo 2006
<b>Largo radio</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>32</b>
Propiedad	5	5	5
Leasing financiero	0	0	0
Leasing operativo	24	24	25
Wet lease	2	2	2
<b>Corto y medio radio</b>	<b>113</b>	<b>119</b>	<b>122</b>
Propiedad	40	40	40
Leasing financiero	14	14	14
Leasing operativo	54	58	63
Wet lease	5	7	5
<b>Total</b>	<b>144</b>	<b>150</b>	<b>154</b>
Propiedad	45	45	45
Leasing financiero	14	14	14
Leasing operativo	78	82	88
Wet lease	7	9	7

(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 2007 la compañía tiene tres Airbus A-320 alquilados a otra compañía.

## Flota operativa, incorporaciones y bajas

A 31 de marzo de 2007, la flota operativa de Iberia comprendía 144 aviones, de los cuales 78 operaban en arrendamiento operativo y siete bajo la modalidad de *wet lease*. La flota de largo radio estaba constituida por 31 aviones Airbus A-340, mientras que la flota de corto y medio radio tenía un total de 113 unidades, de las que 78 eran aeronaves de la familia A-320.

Durante el primer trimestre de 2007 la compañía incorporó a su flota de corto y medio radio un A-321(enero) y un A-319 (marzo), ambos en régimen de arrendamiento operativo. Asimismo, fueron retirados de la operación seis A-320 que se encontraban en régimen de arrendamiento operativo, así como dos B-757 que operaban en régimen de *wet lease* para Iberia.

## Balance de situación consolidado (no auditado) (a)

Miles de €	Marzo 2007	Diciembre 2006
<b>ACTIVO</b>	<b>5.955.592</b>	<b>5.751.250</b>
<b>Activo no corriente</b>	<b>2.442.019</b>	<b>2.491.336</b>
Activos Intangibles	45.990	48.853
Inmovilizaciones materiales	1.342.980	1.350.909
Participaciones en entidades asociadas	25.562	16.750
Activos financieros no corrientes	576.466	623.394
<i>Préstamos Iberbus</i>	<i>133.951</i>	<i>150.380</i>
<i>Otros</i>	<i>442.515</i>	<i>473.014</i>
Activos por impuestos anticipados	445.309	445.355
Otros activos no corrientes	5.712	6.075
<b>Activos no corrientes mantenidos para la venta</b>	-	-
<b>Activo corriente</b>	<b>3.513.573</b>	<b>3.259.914</b>
Existencias	161.982	187.594
Deudores	727.647	607.292
Inversiones financieras corrientes	1.905.072	1.489.334
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	701.884	963.731
Otros activos corrientes	16.988	11.963
<b>PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>5.955.592</b>	<b>5.751.250</b>
<b>Patrimonio Neto</b>	<b>1.773.173</b>	<b>1.738.596</b>
Capital suscrito	743.212	739.492
Prima de emisión	119.411	115.405
Reservas	896.309	824.955
Diferencias de conversión y por ajuste de capital a euros	830	840
Resultados atribuibles a la sociedad dominante	12.185	56.725
Intereses minoritarios	1.226	1.179
<b>Pasivo no corriente</b>	<b>1.813.154</b>	<b>1.893.950</b>
Deudas con entidades de crédito y por arrendamientos financieros	413.920	481.269
Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo	1.341.440	1.359.057
Otros pasivos	57.794	53.624
<b>Pasivo corriente</b>	<b>2.369.265</b>	<b>2.118.704</b>
Emisión de obligaciones convertibles	2.635	10.362
Deudas con entidades de crédito y por arrendamientos financieros	299.448	227.982
Ingresos diferidos	68.865	62.468
Otros pasivos	1.998.317	1.817.892

(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 - 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 27.597 miles de euros a 31 de marzo de 2007 y de 11.271 a 31 de diciembre de 2006.

**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 392.624 miles de euros en 2006. Como aproximación al valor anual del gasto de alquiler de flota del ejercicio 2007, se multiplica por cuatro el importe correspondiente al primer trimestre del año (97.869 miles de euros), obteniendo un importe anual estimado de 391.476 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) se deducen de la deuda para evitar duplicidades, ya que dichas inversiones se encuentran financiadas por partidas de 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 2007 el cálculo es el siguiente: 6% de 133.951 miles de € x 8 = 64.296 miles de €

A 31 de diciembre de 2006 el cálculo es el siguiente: 6% de 150.380 miles de € x 8 = 72.182 miles de €

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

Miles de €	Ene-Mar 2007	Ene-Mar 2006
<b>Resultado consolidado antes de impuestos</b>	<b>18.688</b>	<b>-66.958</b>
Dotaciones a la amortización y pérdidas por deterioro de activos	55.937	52.202
Dotaciones a provisiones (neto) (+/-)	23.335	21.332
Aplicaciones provisiones (-)	-40.954	-28.010
Ganancias/Pérdidas por venta de activo material e intangible (+/-)	-5.869	726
Ganancias/Pérdidas por venta de participaciones (+/-)	-	-
Resultados de las asociadas contabilizadas por el método de participación (+/-)	-430	-1.290
Resultados derivados de operaciones de cobertura (+/-)	660	4.450
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio que no generan cash-flow	-236	-452
Otros ajustes al cash-flow (+/-)	-3.055	13.095
Variación neta en los activos / pasivos que no generan cash-flow	101.174	67.764
Pagos de impuestos	-33.948	-14.315
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>115.302</b>	<b>48.544</b>
Inversión neta en empresas del grupo, multigrupo y asociadas	-8.832	-
Inversión neta en activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias	-20.120	-51.727
Inversión neta en inversiones financieras no corrientes	-	-
Inversión neta en inversiones financieras y otros activos financieros corrientes (b)	-386.397	-26.876
Inversión neta en otros activos	18.166	11.082
Dividendos e intereses cobrados (+)	14.362	16.132
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>	<b>-382.821</b>	<b>-51.389</b>
Dividendos pagados (-)	-	-
Variación de deudas con entidades de crédito (+/-)	8.042	-11.866
Intereses pagados por deudas (-)	-11.734	-8.288
Otras deudas	-64	56
Aumento de capital	7.726	7.666
Inversión neta en acciones propias (+/-) (c)	1.702	-4.208
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación</b>	<b>5.672</b>	<b>-16.640</b>
<b>AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES</b>	<b>-261.847</b>	<b>-19.485</b>
Saldo de efectivo y equivalentes al inicio del periodo	963.731	821.439
Saldo de efectivo y equivalentes al final del periodo	701.884	801.954

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

(b) La desinversión neta reflejada corresponde a la colocación de parte del efectivo de la Compañía a un plazo superior a tres meses e inferior a un año, que bajo NIIF no tiene la consideración de efectivo. La cifra de inversiones financieras corrientes asciende a 1.905 millones de euros, 415,7 millones más que a 31 de diciembre de 2006, tal y como figura en el balance.

(c) A finales de 2006 fue modificado el criterio de clasificación de la "Variación neta en acciones propias", pasando a formar parte de las actividades de financiación (antes agrupado en las de inversión). El importe correspondiente al primer trimestre de 2006 ha sido reclasificado de acuerdo al nuevo criterio.

---

## Endeudamiento neto / Capital / Flujos de efectivo

---

El endeudamiento neto de balance continúa mejorando y siendo negativo, esto es, el saldo de las cuentas financieras del activo a corto plazo (una vez excluida la valoración de las coberturas) supera al total de las deudas remuneradas. Así, el endeudamiento neto se sitúa en -1.863,4 millones de euros a 31 de marzo de 2007, frente a los -1.722,2 millones de euros al cierre del año anterior. El endeudamiento neto ajustado, que incluye la transformación a deuda equivalente de las cuotas del arrendamiento operativo (sin incluir el efecto de la valoración de las coberturas a cierre de ambos ejercicios), asciende a 1.204,2 millones de euros, un 10,6% menor que en el año anterior.

El saldo de disponible (inversiones financieras temporales a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes) aumenta en 137,6 millones de euros respecto al cierre de 2006, situándose en 2.579,4 millones al finalizar el primer trimestre de 2007. Esta cifra no incluye la valoración de las operaciones de cobertura (en aplicación de la NIC 39), que aumenta en 27,6 millones de euros el saldo de las inversiones financieras temporales en el balance a 31 de marzo de 2007 (frente a 11,3 millones a cierre del ejercicio 2006).

El patrimonio neto del Grupo Iberia asciende a 1.773,2 millones de euros a 31 de marzo de 2007, aumentando en 34,6 millones de euros respecto a la cifra del cierre del ejercicio anterior, debido principalmente al incremento en el saldo de las reservas.

En el mes de marzo, Iberia amplió su capital social en 3,7 millones de euros, mediante la emisión de 4,8 millones de acciones ordinarias, con motivo de la quinta 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 952,8 millones. Como consecuencia de dicha ampliación, también se incrementó la prima de emisión en 4 millones de euros respecto al cierre de 2006.

El saldo de los "Activos financieros no corrientes" disminuye en 46,9 millones de euros con relación al cierre del ejercicio anterior, debido a la devolución de anticipos de flota y de motores (recogidos en depósitos a largo plazo) y a las desinversiones correspondientes a préstamos Iberbus por actualización de diferencias de cambio. Por otra parte, Iberia realizó un desembolso de 8,8 millones de euros en marzo de 2007 por la participación que posee en Clickair Líneas Aéreas, de acuerdo con las ampliaciones de capital previstas en el Plan de Negocios aprobado para el lanzamiento de esta compañía.

Durante el primer trimestre de 2007 Iberia generó un flujo de efectivo de las actividades de explotación positivo, que ascendió a 115,3 millones de euros, superando en 66,8 millones el flujo neto generado durante el mismo periodo del año anterior.

---

## Principales efectos de la aplicación de las NIIF

---

Iberia utiliza distintos instrumentos derivados para desarrollar su política de cobertura de riesgos. En el caso de las coberturas aplicadas a los arrendamientos operativos de flota, el objeto de los derivados se refiere a los riesgos de divisa (dólar) y de tipo de interés. Igualmente, la compañía realiza coberturas de precio y tipo de cambio en las compras de combustible. De acuerdo a lo dispuesto por las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), en particular la NIC 39, se debe contabilizar el valor actual de estos instrumentos financieros. La mayor parte de los derivados utilizados por la compañía son efectivos desde el punto de vista de las NIIF, y sus diferencias de valor a lo largo del tiempo no afectan a los resultados, registrándose en cuentas de reservas del balance. Los derivados que se consideran "inefectivos" generan impactos en las partidas de la cuenta de resultados.

En el primer trimestre de 2007, la variación del valor de los derivados tuvo un efecto poco significativo -una disminución de 0,7 millones de euros- en los beneficios antes de impuestos, principalmente al aumentar el gasto del *dry lease*. En el primer trimestre de 2006 el efecto negativo en la cuenta de resultados ascendió a 4,4 millones de euros. La valoración de las coberturas a 31 de marzo de 2007 tuvo un efecto positivo de 17,5 millones de euros en la partida de reservas del balance con relación a la valoración realizada al cierre del ejercicio 2006.

**Datos de contacto:**  
Subdirección Relaciones con los Accionistas  
Velázquez, 130. Bloque IV. Planta 8  
28006 Madrid (España)  
Teléfono 34 91 5877334 Fax 34 91 5877043  
[invesrel@iberia.es](mailto:invesrel@iberia.es)