

## DECLARACIÓN INTERMEDIA DE GESTIÓN ENERO-MARZO 2008

### Principales parámetros (no auditado)

GRUPO IBERIA	1 <sup>er</sup> Trimestre (Ene – Mar)		
	2008	2007	%
<b>Indicadores económicos</b> (miles de €) (a)			
Ingresos de explotación (b)	1.300.483	1.309.304	-0,7
Gastos de explotación (b)	1.328.773	1.296.205	2,5
BAlIAR (EBITDAR) (b)	124.017	174.614	-29,0
Resultado de explotación (b)	-28.290	13.099	n.s.
Resultado de las operaciones (c)	-6.616	13.975	n.s.
Resultado antes de impuestos	-1.054	18.688	n.s.
Resultado consolidado	-441	12.233	n.s.
Activo no corriente (d)	2.028.907	2.086.514	-2,8
Inv. financ. corrientes, efectivo y equivalentes (d) (f)	3.000.206	2.967.442	1,1
Patrimonio neto (d)	1.935.975	2.005.868	-3,5
Endeudamiento neto de balance (d)	-2.572.386	-2.500.381	2,9
Endeudamiento neto ajustado x 8 (d)	491.292	581.679	-15,5
Margen de EBITDAR s/ ingresos (%) (b) (e)	9,5%	13,3%	-3,8 p.
Margen de Rdo. explotación s/ ingresos (%) (b) (e)	-2,2%	1,0%	-3,2 p.
Ingreso de explotación / AKO (cént. €) (b)	7,95	8,13	-2,2
Coste de explotación / AKO (cént. €) (b)	8,12	8,05	0,9
Coste explotación (exc. fuel) / AKO (cént. €) (b)	6,12	6,43	-4,8
<b>Indicadores operativos</b>			
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	16.360	16.104	1,6
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	12.990	12.798	1,5
Coefficiente de ocupación (%) (e)	79,4	79,5	-0,1 p.
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €) (g)	7,06	7,40	-4,5
Ingreso de pasaje / AKO (cént. €) (g)	5,61	5,88	-4,6
Plantilla equivalente	21.574	22.661	-4,8
AKO / empleado (miles)	758	711	6,7
Nº de aviones operativos al final del periodo	132	144	-8,3
Utilización media flota (horas / avión / día)	9,7	9,4	3,1

n.s.: no significativo.

(a) Las cuentas de 2008 incluyen la imputación de los ingresos y los gastos de las Uniones Temporales de Empresas (UTE) de handling en proporción a las participaciones de Iberia (en 2007 se registró la totalidad del impacto anual en el cuarto trimestre).

(b) Incluyen únicamente las partidas recurrentes.

(c) Agrega el resultado de explotación (recurrente) y resultados no recurrentes.

(d) Marzo 2008 v Diciembre 2007.

(e) La variación interanual de los márgenes sobre ingresos y del coeficiente de ocupación se expresa en puntos porcentuales.

(f) Saldo de disponible ajustado: inversiones financieras corrientes (excluido el valor de los instrumentos financieros para cobertura de riesgos) más efectivo y otros medios líquidos equivalentes.

(g) Calculados con los ingresos de pasaje generados por los vuelos operados durante el periodo, que no incluyen los ingresos derivados de la cancelación de anticipos de clientes y otras regularizaciones contables de menor cuantía.

## Hechos significativos

- El Grupo Iberia registró en el primer trimestre de 2008 un resultado de las operaciones negativo por importe de 6,6 millones de euros, debido principalmente a la escalada del precio del petróleo y al excepcional comportamiento de los ingresos en el primer trimestre de 2007. El combustible se incrementó en 66,8 millones de euros, sobre un aumento total de 31,4 millones en los gastos de las operaciones.
- El resultado después de impuestos fue de 0,4 millones de euros de pérdidas.
- El proceso de reestructuración de la red de vuelos y el cumplimiento de la mayor parte de las otras iniciativas definidas en el Plan Director 2006/08 fueron elementos clave para amortiguar el impacto de la subida del queroseno. Así, excluido el combustible, el coste de explotación unitario disminuyó un 4,8%.
- Los ingresos de explotación disminuyeron ligeramente (un 0,7%) debido principalmente al descenso de los ingresos de pasaje (un 2,3%), que estuvo motivado por el efecto de la depreciación del dólar, por la presión competitiva sobre los precios y por el significativo crecimiento de la etapa media de pasaje (9,0%).
- Iberia mantuvo un elevado coeficiente de ocupación -el 79,4%- superior a los obtenidos por el resto de las compañías europeas de red en el primer trimestre de 2008.
- La productividad del personal aumentó un 6,7% y la utilización de la flota (medida en horas bloque por avión) se incrementó un 3,1%.
- El endeudamiento neto ajustado descendió un 15,5% con relación al cierre del ejercicio 2007.
- La puntualidad media del trimestre mejoró más de cuatro puntos, alcanzando un 84,9%.
- El negocio de mantenimiento continúa aumentando su facturación a terceros y ampliando la cartera de productos y clientes.

## Tráfico e ingresos de pasaje

Las estadísticas de la industria del transporte aéreo muestran una desaceleración del crecimiento de la demanda mundial desde finales de 2007. Así, el tráfico agregado de las compañías de la *Association of European Airlines* (AEA) aumentó un 3,9% en el primer trimestre de 2008 (frente a un 5,1% en el conjunto de 2007 y un 5,9% en el primer trimestre de ese año), y el coeficiente de ocupación medio empeoró en un punto porcentual, a pesar del distinto calendario de Semana Santa y de contar febrero con un día más este año.

En el caso de Iberia, el número total de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) aumentó un 1,5% respecto al primer trimestre del año anterior, un incremento similar al registrado en la oferta, manteniéndose estable el coeficiente de ocupación (79,4%), que superó claramente a los registrados por el resto de las compañías europeas de red. En el primer trimestre de 2008 prácticamente finalizó la revisión y optimización del programa de vuelos diseñada en el Plan Director 2006/08, que potencia la operación de red. Así, el número de asientos-kilómetro ofertados aumentó un 15,5% respecto al año anterior en el agregado de los vuelos domésticos y de medio radio del *hub*, y quedó completado el proceso de ajustes de capacidad en determinados enlaces punto a punto.

El ingreso medio por AKO disminuyó un 4,6% en el conjunto de la red, excluyendo el efecto de la depreciación del dólar y, en menor medida, de la libra esterlina frente al euro el descenso hubiera sido del 2,0%. Otro factor importante que afectó de forma significativa a la evolución del ingreso unitario fue el crecimiento de la etapa media de pasaje un 9%, debido al aumento del peso del largo radio (sus PKT representan un 63,9% del tráfico total) y a la realización de vuelos más largos en Europa (en parte por el desarrollo de las rutas de Europa Central y del Este).

En el sector de **largo radio** el número de asientos-kilómetro ofertados se incrementó un 5,9% y el de PKT un 4%. El coeficiente de ocupación se situó en el 87,3%, disminuyendo 1,6 puntos respecto al primer trimestre de 2007, debido al incremento de oferta por parte de los competidores en las rutas de América del Sur. El ingreso unitario por AKO aumentó un 0,9% con tipos de cambio constantes, pero descendió un 3,0% al incluir el efecto negativo de la depreciación del dólar.

El coeficiente de ocupación del sector de **medio radio** internacional mejoró 1,9 puntos respecto al nivel alcanzado en el primer trimestre de 2007 hasta el 68,0%, aumentando oferta y demanda un 2,9% y un 5,8% respectivamente. El ingreso unitario por AKO bajó un 3,7% afectado por el crecimiento de la etapa media de pasaje en este sector (un 4,6%), por la depreciación del dólar (que motivó una caída de 2,4 puntos) y por la presión sobre los precios en las rutas europeas.

De acuerdo a la estrategia planificada, la oferta disminuyó un 13% en el sector **doméstico**, situándose el coeficiente de ocupación en el 69,2%, 0,5 puntos por debajo del año anterior, en parte debido a la puesta en marcha de nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad (que unen Madrid con Málaga desde finales de diciembre, y con Barcelona a partir del 20 de febrero). El ingreso medio por AKO disminuyó un 1,7% en esta red.

Cuenta de resultados consolidada (no auditada)

GRUPO IBERIA Miles de €	1 <sup>er</sup> Trimestre (Ene – Mar)		
	2008	2007	%
<b>Resultado de las operaciones (a) (c)</b>	<b>-6.616</b>	<b>13.975</b>	<b>n.s.</b>
<b>Ingresos de las operaciones</b>	<b>1.304.542</b>	<b>1.309.539</b>	<b>-0,4</b>
<b>Importe neto cifra de negocios</b>	<b>1.250.038</b>	<b>1.261.859</b>	<b>-0,9</b>
Ingresos de pasaje (b)	1.003.222	1.026.764	-2,3
Ingresos de carga	86.365	82.322	4,9
Ingresos de handling	60.021	62.932	-4,6
Asistencia técnica a compañías aéreas	74.812	68.474	9,3
Otros ingresos por servicios y ventas	25.618	21.367	19,9
<b>Otros ingresos de las operaciones</b>	<b>54.504</b>	<b>47.680</b>	<b>14,3</b>
Recurrentes	50.446	47.445	6,3
No recurrentes	4.059	235	n.s.
<b>Gastos de las operaciones</b>	<b>1.332.844</b>	<b>1.301.436</b>	<b>2,4</b>
<b>Aprovisionamientos</b>	<b>378.723</b>	<b>315.801</b>	<b>19,9</b>
Combustible de aviones	327.451	260.644	25,6
Repuestos para flota	42.205	44.610	-5,4
Material de mayordomía	4.782	5.842	-18,1
Otros aprovisionamientos	4.285	4.705	-8,9
<b>Gastos de personal</b>	<b>339.644</b>	<b>344.833</b>	<b>-1,5</b>
De los que: No recurrentes	-	2.000	n.a.
<b>Dotación a la amortización</b>	<b>49.287</b>	<b>54.177</b>	<b>-9,0</b>
<b>Otros gastos de las operaciones</b>	<b>565.189</b>	<b>586.624</b>	<b>-3,7</b>
Alquiler de flota	103.020	107.338	-4,0
Otros alquileres	19.671	18.146	8,4
Mantenimiento flota (subcontratos)	55.975	71.411	-21,6
De los que: No recurrentes	-	3.058	n.a.
Gastos comerciales	54.643	55.672	-1,8
Servicios de tráfico	105.084	113.261	-7,2
Tasas de navegación	66.695	70.604	-5,5
Servicio a bordo	17.093	16.858	1,4
Sistemas de reservas	42.003	45.301	-7,3
Otros gastos	101.006	88.033	14,7
De los que: No recurrentes	4.071	172	n.s.
<b>Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes</b>	<b>21.686</b>	<b>5.871</b>	<b>269,4</b>
<b>Deterioro del valor de los activos (c)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>n.a.</b>

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

(a) El resultado de las operaciones incluye, 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. En 2008, los ingresos y gastos también incluyen la parte proporcional a la participación de Iberia en las UTE de handling (en 2007 se registró la totalidad del impacto anual en el cuarto trimestre del ejercicio).

(b) 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.

(c) Siguiendo el criterio adoptado al cierre del ejercicio 2007, una dotación para provisiones por importe de 1.760 miles de euros que a 30 de marzo de 2007 figuraba en "Deterioro del valor de los activos" ha sido reclasificada en "Participación en resultados de empresas asociadas".

GRUPO IBERIA	1 <sup>er</sup> Trimestre (Ene – Mar)			
	Miles de €	2008	2007	%
<b>Resultados financieros</b>		<b>13.089</b>	<b>6.043</b>	<b>116,6</b>
Ingresos financieros		32.552	22.900	42,2
Gastos financieros		12.956	16.188	-20,0
Resultados por diferencias de cambio		-2.611	-379	n.s.
Otros ingresos y gastos		-3.896	-290	n.s.
<b>Participación en resultados de empresas asociadas (c)</b>		<b>-7.527</b>	<b>-1.330</b>	<b>n.s.</b>
<b>Resultado antes de impuestos</b>		<b>-1.054</b>	<b>18.688</b>	<b>n.s.</b>
Impuestos		613	-6.455	n.s.
<b>Resultado consolidado</b>		<b>-441</b>	<b>12.233</b>	<b>n.s.</b>
Atribuible a accionistas de la Sociedad Dominante		-501	12.185	n.s.
Atribuible a intereses minoritarios		60	48	24,9
Beneficio básico por acción (euros)		-0,001	0,013	n.s.
Beneficio diluido por acción (euros)		-0,001	0,013	n.s.

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

Número medio ponderado de acciones en circulación en el primer trimestre: 935.432.616 en 2008 y 943.723.170 en 2007.

## Ingresos de las operaciones

Los **ingresos de las operaciones** se situaron en 1.304,5 millones de euros en el primer trimestre de 2008, disminuyendo ligeramente (un 0,4%) respecto al año anterior, debido principalmente al efecto negativo de la depreciación del dólar frente al euro (se ha reducido más de un 10% respecto a la cotización media del mismo periodo de 2007), que tuvo un impacto de 2,5 puntos porcentuales.

Los ingresos de **pasaje** descendieron en 23,5 millones respecto a la cifra del año anterior (un 2,3%), situándose en 1.003,2 millones de euros en el primer trimestre de 2008, en parte debido a la evolución del tipo de cambio ya mencionada, a la presión sobre los precios, sobre todo en los vuelos europeos, y a la reducción de actividad en el sector doméstico.

Los ingresos de **carga** se incrementaron un 4,9% respecto al año anterior, gracias al aumento del ingreso medio por tonelada-kilómetro transportada (un 3,6%).

Los ingresos de **handling** disminuyeron un 4,6% debido al descenso del volumen de actividad para terceras compañías y a la presión sobre el ingreso unitario. Se debe considerar que la entrada de los nuevos operadores en los principales aeropuertos se realizó en febrero de 2007, y que la cifra del primer trimestre de 2008 recoge 5 millones de euros correspondientes a la integración proporcional de los ingresos devengados en las UTE de los aeropuertos de Barcelona, Lanzarote y Fuerteventura (en 2007 se registró la participación en los ingresos y gastos acumulados del año en el último trimestre).

Los ingresos por **mantenimiento** a terceros aumentaron en 6,3 millones de euros (un 9,3%), como consecuencia principalmente del mayor número y valor de los trabajos de motores para otras compañías aéreas, viéndose también afectados por la depreciación del dólar.

Los "**Otros ingresos por servicios y ventas**" aumentaron en 4,3 millones de euros (un 19,9%) respecto al primer trimestre de 2007, gracias al incremento de los ingresos por reservas. Los "**Otros ingresos de las operaciones**" recurrentes (comisiones, ingresos diferidos, ingresos por cesión de personal a las UTE y otros ingresos diversos) mejoraron en 3,0 millones de euros (un 6,3%) y los no recurrentes en 3,8 millones de euros.

## Gastos de las operaciones

En el primer trimestre de 2008, los gastos de las operaciones aumentaron un 2,4% respecto al primer trimestre de 2007 (un 2,5% si excluimos las partidas no recurrentes), debido al fuerte incremento del precio del combustible, que fue parcialmente compensado por los ahorros derivados de la aplicación de las iniciativas previstas en el Plan Director 2006/08 y por el efecto de la depreciación del dólar frente al euro.

El precio medio del barril de Brent en los mercados sobrepasó los 100 dólares en marzo, y su cotización media en el primer trimestre de 2008 superó en más de un 65% a la del mismo periodo del año anterior, si bien la depreciación del dólar compensó aproximadamente un tercio del impacto de ese incremento. El gasto de **combustible** del Grupo Iberia (que ya supone un 24,6% de los gastos de explotación totales, y cerca del 30% de los costes del negocio de transporte) ascendió a 327,5 millones de euros en el acumulado de los tres meses, superando en 66,8 millones al gasto contabilizado en el mismo periodo de 2007. La subida del precio del queroseno de aviación en dólares después de coberturas supuso un aumento del gasto de 100 millones de euros, que fue parcialmente compensado por un menor consumo unitario –por la mayor eficiencia de la flota- y por el efecto positivo de la depreciación del dólar. El coste unitario (por AKO) del combustible se incrementó un 23,7%.

Gracias a un descenso del 4,8% en la plantilla media equivalente del Grupo, los gastos de **personal** recurrentes disminuyeron un 0,9% con relación al primer trimestre de 2007, reducción que se amplía hasta el 1,6% si excluimos los gastos de personal de las UTE (para adoptar el mismo criterio de 2007, cuando los costes anuales de las UTE fueron contabilizados en su totalidad en el último trimestre del ejercicio). La plantilla del Colectivo de Tierra disminuyó un 6,3% respecto al año anterior, destacando el descenso registrado en Iberia Handling (un 8,7%). La plantilla media de los Tripulantes Técnicos descendió un 3,3%, aumentando ligeramente en el caso de los Tripulantes de Cabina de Pasaje (un 0,8%). El coste de personal unitario (por AKO) disminuyó un 3,1% respecto al año anterior (excluidas las UTE).

El importe de las dotaciones a la **amortización** disminuyó un 9,0% debido principalmente al menor número de aviones en balance (21 aviones menos a finales de marzo de 2008 que un año antes, motivado principalmente por el proceso de retirada de la flota MD-87/88). El gasto por **alquiler de flota** disminuyó un 4,0% respecto al primer trimestre de 2007, como consecuencia, en parte, de la reducción del número de horas bloque operadas en *wet lease* (11,6%), tras la reestructuración de este tipo de operación, que ha supuesto la salida de la mayor parte de la flota B-757 (a finales de marzo sólo quedaba un avión B-757 operativo). En términos unitarios, el coste agregado de alquiler de flota y amortizaciones disminuyó un 7,2% respecto al año anterior.

El gasto total de **mantenimiento de flota** recurrente (servicios externos más consumos de repuestos) disminuyó un 13,1% respecto al primer trimestre de 2007, periodo en el que se desarrollaron una serie de trabajos excepcionales de mantenimiento a la flota operada por Iberia. Así, el coste unitario por AKO del mantenimiento de los aviones operados en el negocio de transporte de Iberia se redujo un 14,3%.

Los gastos de los **servicios de tráfico** y de las **tasas de navegación** descendieron un 7,2% y un 5,5% respectivamente, debido principalmente al menor número de vuelos operados (un 13,3% menos que en el primer trimestre de 2007) como consecuencia del rediseño del programa y del creciente peso del sector de largo radio. Entre las partidas agrupadas en el concepto servicios de tráfico, destacaron las disminuciones registradas en tasas de aterrizaje (9,1%), despacho de aviones (12,5%) y, sobre todo, en los costes por incidencias (viajes interrumpidos, pérdidas de conexión y gastos por entrega de equipajes) con una reducción del 19,4% respecto al año anterior.

El descenso registrado en el consumo de **material de mayordomía** (un 18,1%) está motivado principalmente por la reducción del gasto en los artículos de venta a bordo, al haber sido externalizada la gestión de estos productos en la segunda parte del año 2007. Mientras que el aumento del 8,4% en "**Otros alquileres**" está motivado principalmente por la consolidación de las UTE.

El gasto por **sistemas de reservas** descendió un 7,3% debido a la aplicación de un nuevo contrato firmado con Amadeus y al descenso en el volumen de reservas.

El importe de "**Otros gastos recurrentes**" se situó en 96,9 millones de euros, aumentando en 9,1 millones con relación al año anterior, lo que representa un incremento del 10,3%, con crecimiento del gasto en diversas partidas: transportes, mantenimiento de equipos tierra, indemnizaciones, otros servicios auxiliares y tributos, entre otras. El impacto de la integración de los gastos de las UTE de handling en el primer trimestre de 2008 (a diferencia de la imputación del gasto anual en el cuarto trimestre de 2007) explica más de dos puntos del incremento porcentual en este concepto.

En el primer trimestre de 2008 se registraron unos **gastos no recurrentes** totales de 4,1 millones de euros, que corresponden en su mayor parte a una dotación para provisión por participación en empresas asociadas, frente a un importe total de 5,2 millones de euros en 2007, que incluían 2,0 millones por dotaciones al ERE y 3,1 por gastos vinculados a la devolución de flota.

## Resultados financieros y otros no operativos

El “**Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes**” registró un saldo positivo de 21,7 millones de euros en el primer trimestre de 2008, procedentes en su mayor parte de distintas operaciones relacionadas con la flota.. En el mismo periodo de 2007 se registró un resultado positivo de 5,9 millones de euros correspondientes en su mayor parte a los ingresos obtenidos por la liquidación final de la venta de la marca SAVIA.

El **resultado financiero** se situó en 13,1 millones de euros de beneficios en los tres primeros meses de 2008, mejorando en 7,0 millones el resultado neto alcanzado en el ejercicio anterior, debido principalmente al incremento de los ingresos financieros en un 42,2%, que estuvo motivado por el aumento de los intereses de las imposiciones a corto plazo, derivado del mayor volumen del saldo medio disponible y del alza de los tipos de interés. La valoración de los instrumentos financieros para coberturas, en aplicación de la NIC 39, llevó a una disminución del resultado financiero de 3,9 millones de euros en el primer trimestre de 2008, frente a un efecto también negativo de 0,3 millones contabilizado en el año anterior.

## Situación financiera

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 -2.572,4 millones de euros a 31 de marzo de 2008, frente a los -2.500,4 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), asciende a 491,3 millones de euros, descendiendo en 90,4 millones de euros respecto a la cifra alcanzada al cierre de 2007.

El saldo de **disponible** (inversiones financieras temporales a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes) aumenta en 32,8 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2007, situándose en 3.000,2 millones al finalizar el primer trimestre de 2008. Esta cifra no incluye la valoración de las operaciones de cobertura (en aplicación de la NIC 39), que aumenta en 43,7 millones de euros el saldo de las inversiones financieras temporales a 31 de marzo de 2008 (frente a 35,3 millones al cierre de 2007). El saldo de efectivo y otros medios líquidos equivalentes disminuye en 444,1 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2007, aumentando el saldo de las inversiones financieras corrientes (que tienen un plazo superior a tres meses e inferior a un año) en 476,9 millones de euros (excluyendo el mencionado efecto de la valoración de las operaciones de cobertura).

El **Patrimonio neto** del Grupo Iberia asciende a 1.936 millones de euros a 31 de marzo de 2008, descendiendo en 69,9 millones de euros respecto a la cifra del cierre del ejercicio anterior, debido principalmente al efecto de la valoración de las operaciones de cobertura de riesgos (42,8 millones) y al aumento de la autocartera.

El saldo del “**Activo no corriente**” disminuye en 57,6 millones de euros con relación al cierre del ejercicio anterior, debido principalmente a la devolución de anticipos de flota y de motores (recogidos en depósitos a largo plazo), las dotaciones a la amortización del activo material y la desinversión correspondiente a los préstamos Iberbus (en parte traspasados a corto plazo) y su actualización por tipo de cambio.

**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)