

DECLARACIÓN INTERMEDIA DE GESTIÓN ENERO-MARZO 2009

Principales parámetros (no auditado)

Indicadores económicos (millones de €)	1er Trimestre		
	2009	2008	%
Ingresos de explotación (a)	1.098,1	1.300,5	-15,6
Gastos de explotación (a)	1.245,3	1.328,8	-6,3
BAIAR / EBITDAR (a)	-7,2	124,0	n.s.
Resultado de explotación (a)	-147,3	-28,3	n.s.
Resultado de explotación ajustado (b)	-117,7	3,7	n.s.
Resultado de las operaciones (c)	-147,3	-6,6	n.s.
Resultado antes de impuestos	-128,4	-1,1	n.s.
Resultado consolidado	-92,6	-0,4	n.s.
Activo no corriente (d)	2.513,9	2.450,2	2,6
Inv. financ. corrientes, efectivo y equivalentes (d) (e)	2.252,3	2.271,6	-0,8
Patrimonio neto (d)	1.510,7	1.563,9	-3,4
Endeudamiento neto de balance (d) (f)	-1.672,4	-1.803,3	-7,3
Endeudamiento neto ajustado x 8 (d) (g)	1.139,1	1.012,4	12,5
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	-77,8	94,4	n.s.
Margen de EBITDAR s/ ingresos (%) (a)	-0,7	9,5	-10,2 p.
Margen de Rdo. explotación s/ ingresos (%) (a)	-13,4	-2,2	-11,2 p.
Ingreso de explotación / AKO (cént. €) (a)	7,14	7,95	-10,1
Coste de explotación / AKO (cént. €) (a)	8,10	8,12	-0,2
Indicadores operativos			
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	15.369	16.360	-6,1
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	11.752	12.990	-9,5
Coeficiente de ocupación (%)	76,5	79,4	-2,9 p.
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €) (h)	6,43	7,06	-9,0
Ingreso de pasaje / AKO (cént. €) (h)	4,92	5,61	-12,3
Plantilla equivalente	20.715	21.574	-4,0
AKO / empleado (miles)	742	758	-2,2
Nº de aviones operativos al final del periodo	120	132	-9,1
Utilización media flota (horas / avión / día)	10,0	9,7	3,4

n.s.: no significativo.

(a) Incluyen únicamente las partidas recurrentes.

(b) Resultado de explotación recurrente excluidos los gastos equivalentes al 33% del alquiler de flota (100% del dry lease más el 50% del wet lease) que sería asimilable a los intereses financieros implícitos en las cuotas.

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

(d) Marzo 2009 vs. Diciembre 2008.

(e) 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.

(f) Endeudamiento neto de balance: Deudas con entidades de crédito y obligaciones por arrendamientos financieros - Saldo de disponible ajustado.

(g) Endeudamiento neto ajustado: Endeudamiento neto de balance + Alquileres de flota (*dry lease* al 100% y resto al 50%) anualizados y capitalizados (x8) (2.829,6 millones en 2009 y 2.841,6 millones en 2008) - Intereses (al 4% desde 2009, al 6% con anterioridad) de los préstamos Iberbus capitalizados (18,1 millones en 2009 y 25,9 millones en 2008).

(h) 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 un resultado consolidado de 92,6 millones de euros de pérdidas en el primer trimestre de 2009, como consecuencia principalmente del profundo impacto que está teniendo la crisis económica global en el sector de transporte aéreo.
- Los ingresos de explotación disminuyeron un 15,6% debido a: la debilidad del tráfico aéreo en la mayoría de los mercados internacionales y, en particular, en el mercado español; el desplome del tráfico de negocios; y las acentuadas presiones sobre los precios. El ingreso de explotación unitario por AKO descendió un 10,1% respecto al año anterior.
- Factores extraordinarios como las interrupciones provocadas por los pilotos trabajando a reglamento y las fuertes nevadas que se produjeron durante el mes de enero, tuvieron, asimismo, un impacto negativo en los ingresos del trimestre.
- La reducción del volumen de capacidad (-6,1%) fue superada por la caída de la demanda (-9,5%). El coeficiente de ocupación descendió 2,9 puntos respecto al año anterior situándose en el 76,5%, que es el nivel más alto en el trimestre entre las compañías europeas comparables.
- Los gastos de explotación disminuyeron un 6,3% respecto al primer trimestre de 2008, con descensos en la mayoría de las partidas, lo que amortiguó el efecto de la caída de los ingresos.
- La plantilla descendió un 4%, y la utilización media de la flota se incrementó un 3,4%, manteniéndose en el nivel más alto de la historia de la compañía (diez horas por avión y día).
- El negocio de mantenimiento continuó aumentando su facturación a terceros (un 6,3% respecto al año anterior), representando el 7,2% de los ingresos de explotación totales del primer trimestre.
- La compañía mantiene una sólida posición patrimonial y un elevado saldo de disponible (inversiones financieras a corto plazo y efectivo), que se sitúa en 2.252,3 millones de euros a 31 de marzo de 2009.
- El 20 de abril, la Dirección de Iberia y la sección sindical del SEPLA en la compañía firmaron el VII Convenio Colectivo de Tripulantes Técnicos. El Convenio, con una vigencia de 2005 a 2009, contempla la congelación salarial para los años 2005 y 2006, y subidas del 2,36%, 3,5% y 0,62% para los años 2007, 2008 y 2009 respectivamente. Además, incluye diversas medidas de mejora de la productividad, más flexibilidad para mejorar el servicio al cliente, y la posibilidad de que los pilotos puedan seguir volando entre los 60 y 65 años, entre otras medidas.
- Para reducir los efectos de un entorno excepcionalmente difícil, la compañía ha puesto en marcha un Plan de Contingencia, con una batería de actuaciones sobre: ajustes de capacidad, reducción de flota, disminución de gastos y revisión del volumen de inversiones previsto.
- La crisis que afecta al sector aéreo reduce la visibilidad para los próximos trimestres. Pero si se mantienen las actuales condiciones a lo largo del año, será improbable que la compañía obtenga un resultado positivo en el ejercicio 2009.

Tráfico e ingresos de pasaje

La crisis económica global está teniendo un impacto muy significativo en el **conjunto del sector aéreo**, cuya demanda ya se había debilitado durante 2008, acentuando su caída en el primer trimestre de 2009. El tráfico de pasajeros agregado de las compañías de la Association of European Airlines (AEA) descendió un 7,3% en el primer trimestre de 2009, con una reducción de oferta del 3,7%, empeorando el coeficiente de ocupación en 2,7 puntos porcentuales respecto al año anterior. Además, el descenso del tráfico de negocios ha sido proporcionalmente mayor en prácticamente todos los mercados del mundo, agravando la pérdida de ingresos de las compañías aéreas. Según datos de la International Air Transport Association (IATA) correspondientes a los dos primeros meses de 2009, el número total de pasajeros que viajó en clase Turista se redujo un 6,3%, mientras que en las clases *First / Business* la caída fue del 19,1% respecto al año anterior.

El **sector aéreo en España** se enfrenta a unas circunstancias excepcionalmente difíciles. El tráfico interno sufre los efectos de la recesión económica (el producto interior bruto español se reducirá un 3,0% en 2009, según las últimas estimaciones del Fondo Monetario Internacional) y de la importante competencia que supone el desarrollo de las líneas ferroviarias de alta velocidad en rutas troncales domésticas: Madrid-Málaga desde diciembre de 2007, y Madrid-Barcelona a partir del 20 febrero de 2008. Así, según datos de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), en el primer trimestre de 2009 el número de pasajeros en los vuelos comerciales domésticos del conjunto de las compañías disminuyó un 20,5% respecto al año anterior, y el descenso superó el 35% en los enlaces entre Barcelona y Madrid. Además, la desfavorable situación económica internacional ha reducido el flujo turístico hacia España desde los principales países europeos, disminuyendo también el tráfico étnico con Latinoamérica. Según las estadísticas de pasajeros de AENA, el tráfico internacional en los aeropuertos españoles disminuyó un 16,3% respecto al primer trimestre de 2008.

En el conjunto de su red, el volumen de capacidad de **Iberia**, medido en asientos-kilómetro ofertados (AKO), se redujo un 6,1% respecto al año anterior, descendiendo el número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) un 9,5%. Además del difícil entorno económico, otros hechos afectaron negativamente a la comparación interanual de la actividad de la compañía en el primer trimestre del ejercicio: el distinto calendario de la Semana Santa (en marzo en 2008 y en abril este año); las dificultades operativas producidas durante las tres primeras semanas de enero, motivadas por las malas condiciones climatológicas en el aeropuerto de Madrid-Barajas y por el trabajo a reglamento por parte de los pilotos, que obligaron a cancelar centenares de vuelos y generaron retrasos generalizados, y, en menor medida, la distorsión que supone que febrero de 2009 tenga un día menos que febrero de 2008 (que fue bisiesto). Como consecuencia de todo lo anterior, los ajustes de oferta para compensar la reducción del tráfico superaron a las previsiones iniciales. El coeficiente de ocupación se situó en el 76,5%, disminuyendo 2,9 puntos respecto al nivel obtenido en el primer trimestre de 2008. No obstante, Iberia mantiene el nivel de ocupación más alto entre las principales compañías de red europeas.

En el acumulado a marzo, el ingreso medio por PKT (*yield*) disminuyó un 9,0% respecto a 2008 en el conjunto de la red, debido al significativo descenso del tráfico de negocios, a la presión sobre los precios en la mayoría de los mercados, y al efecto producido por el aumento de la etapa media de pasaje (12,4%), como resultado principalmente de la creciente participación del tráfico de largo radio, que representó el 66,5% del total de PKT (2,6 puntos por encima del año anterior). Todo ello, unido al mencionado descenso del coeficiente de ocupación, llevó a una reducción del 12,3% en el ingreso medio de pasaje por AKO.

En el sector de **largo radio** la compañía redujo ligeramente el volumen de oferta (-0,9%) con relación al año anterior, disminuyendo el tráfico un 5,8% y situándose el coeficiente de ocupación en el 82,9% (-4,3 puntos). El *yield* descendió un 5,5%, afectado especialmente por el descenso del tráfico de negocios (-19,4%) y el ingreso unitario por AKO disminuyó un 10,2%, afectado por el negativo comportamiento de las rutas a Estados Unidos. En las rutas con Latinoamérica el ingreso unitario descendió en el trimestre un 8,1%.

En el sector de **medio radio** internacional el número de AKO disminuyó un 8,4% respecto al acumulado a marzo de 2008, en respuesta a la caída de la demanda (-10,7%), situándose el coeficiente de ocupación en el 66,3% (-1,7 puntos). Si consideramos los vuelos internacionales de medio radio con origen o destino Madrid, el descenso del tráfico fue del 6,1% respecto al año anterior, con un ajuste de capacidad del 3,2%, situándose el nivel de ocupación en el 66,9%. El ingreso medio por PKT disminuyó un 10,9%, afectado por el crecimiento de la etapa media de pasaje en este sector (un 3,4%) y por la fuerte presión sobre los precios en las rutas europeas, descendiendo el ingreso unitario por AKO un 13,1%.

En el sector **doméstico** la compañía continuó ajustando la capacidad, que se redujo un 20,9% respecto al año anterior, situándose el coeficiente de ocupación en el 65,9%, 3,3 puntos por debajo del mismo periodo de 2008. La mayor disminución de oferta (-36,5%) correspondió a los enlaces entre Barcelona y Madrid (Puente Aéreo y vuelos con reserva), debido a que la compañía inició la reestructuración de su oferta en esta ruta en abril de 2008. El ingreso medio por PKT se redujo un 3,3% con relación al primer trimestre del año anterior, en parte afectado por el crecimiento de la etapa media de pasaje en este sector (un 5,9%) y el ingreso unitario por AKO descendió un 7,9%.

Cuenta de resultados consolidada (no auditada)

GRUPO IBERIA Millones de €	1 ^{er} Trimestre (Ene – Mar)		
	2009	2008	%
Resultado de las operaciones (a)	-147,3	-6,6	n.s.
Ingresos de las operaciones	1.098,9	1.304,5	-15,8
Importe neto cifra de negocios	1.049,6	1.250,0	-16,0
Ingresos de pasaje (b)	829,8	1.003,2	-17,3
Ingresos de carga	63,8	86,4	-26,1
Ingresos de handling	54,2	60,0	-9,7
Asistencia técnica a compañías aéreas	79,5	74,8	6,3
Otros ingresos por servicios y ventas	22,2	25,6	-13,4
Otros ingresos de las operaciones	49,3	54,5	-9,5
Recurrentes	48,5	50,4	-3,8
No recurrentes	0,8	4,1	-80,1
Gastos de las operaciones	1.245,7	1.332,8	-6,5
Aprovisionamientos	345,9	378,7	-8,7
Combustible de aviones	289,0	327,5	-11,7
Repuestos para flota	48,2	42,2	14,2
Material de mayordomía	4,4	4,8	-8,8
Otros aprovisionamientos	4,3	4,3	0,9
Gastos de personal	326,7	339,6	-3,8
Dotación a la amortización	44,8	49,3	-9,1
Otros gastos de las operaciones	528,3	565,2	-6,5
Alquiler de flota	95,2	103,0	-7,6
Otros alquileres	18,1	19,7	-7,8
Mantenimiento flota (subcontratos)	57,7	56,0	3,0
Gastos comerciales	44,8	54,6	-18,0
Servicios de tráfico	99,6	105,1	-5,2
Tasas de navegación	61,5	66,7	-7,8
Servicio a bordo	16,3	17,1	-4,7
Sistemas de reservas	40,9	42,0	-2,6
Otros gastos	94,2	101,0	-6,7
De los que: No recurrentes	0,3	4,1	-91,8
Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes	-0,5	21,7	n.s.

n.s.: no significativo.

(a) El resultado de las operaciones incluye, además de los resultados de explotación (recurrentes), los ingresos y gastos no recurrentes, así como el resultado neto de la enajenación de activos no corrientes.

(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.

GRUPO IBERIA	1 ^{er} Trimestre (Ene – Mar)			
	Millones de €	2009	2008	%
Resultados financieros		18,8	13,1	43,6
Ingresos financieros		24,7	32,6	-24,0
Gastos financieros		11,4	13,0	-11,6
Resultados por diferencias de cambio (c)		4,2	-2,6	n.s.
Otros ingresos y gastos (c)		1,3	-3,9	n.s.
Participación en resultados de empresas asociadas		0,1	-7,5	100,9
Resultado antes de impuestos		-128,4	-1,1	n.s.
Impuestos		35,8	0,6	n.s.
Resultado consolidado		-92,6	-0,4	n.s.
Atribuible a accionistas de la Sociedad Dominante		-92,6	-0,5	n.s.
Atribuible a intereses minoritarios		0,0	0,1	n.s.
Beneficio básico por acción (euros)		-0,100	-0,001	n.s.
Beneficio diluido por acción (euros)		-0,100	-0,001	n.s.

n.s.: no significativo.

Número medio ponderado de acciones en circulación en el primer trimestre: 925.204.737 en 2009 y 935.432.616 en 2008.

(c) En el primer trimestre de 2008 un importe de 53 miles de euros que inicialmente fue incluido en "Otros ingresos y gastos" fue reclasificado en "Resultados por diferencias de cambio".

Ingresos de las operaciones

Los **ingresos de las operaciones** se situaron en 1.098,9 millones de euros en el primer trimestre de 2009, disminuyendo un 15,8% respecto al año anterior (un 15,6% si excluimos las partidas no recurrentes), debido principalmente a la notable debilidad de la demanda en el sector aéreo, como consecuencia de la crisis económica internacional.

Los ingresos de **pasaje** totales se situaron en 829,8 millones de euros, descendiendo en 173,4 millones respecto a la cifra del primer trimestre del año anterior, lo que supone una reducción del 17,3%. El descenso del volumen de tráfico, derivado de la reducción de oferta y de un menor nivel de ocupación, motivó una disminución de 109,3 millones, a la que se sumó el efecto del deterioro del *yield* (-52,7 millones) como consecuencia de la difícil situación en los mercados, descendiendo también los ingresos correspondientes a los billetes pendientes de utilización. La variación interanual de los tipos de cambio de monedas no tuvo un efecto significativo en los ingresos de pasaje de este trimestre.

Los ingresos de **carga** se redujeron en 22,5 millones de euros (un 26,1% menos) respecto al año anterior, afectados por la fuerte caída del volumen de tráfico de carga (un 22,5%) y por la reducción del ingreso medio por tonelada-kilómetro transportada (un 9%). El impacto del descenso del comercio mundial está siendo muy agudo en el sector de transporte aéreo de mercancías. Según datos publicados por la IATA, el tráfico de carga total de las compañías aéreas asociadas descendió un 22,8% con relación al primer trimestre de 2008.

Los ingresos de **handling** disminuyeron un 9,7% debido al descenso del volumen de actividad para terceras compañías (-12,9%, medida en aviones ponderados atendidos), aumentando el ingreso unitario un 4,8%.

Los ingresos por **mantenimiento** a terceros aumentaron un 6,3% como consecuencia principalmente del mayor número y valor de los trabajos de motores para otras compañías aéreas, destacando el incremento en la revisión de motores CFM56.

Los "**Otros ingresos por servicios y ventas**" se redujeron un 13,4% respecto al primer trimestre de 2009, debido al descenso de los ingresos por reservas y de los ingresos procedentes de las terminales de carga, estos últimos íntimamente ligados al volumen de carga transportado. Los "**Otros ingresos de las operaciones**" recurrentes (comisiones, ingresos diferidos, ingresos por cesión de personal a las UTE y otros ingresos diversos) empeoraron un 3,8%, principalmente por el descenso de las comisiones de pasaje.

Gastos de las operaciones

En el primer trimestre de 2009, los **gastos de las operaciones** ascendieron a 1.245,7 millones de euros, 87,2 millones menos respecto al año anterior, lo que supone un descenso del 6,5%, reducción similar a la registrada en los **gastos de explotación** (que excluyen las partidas no recurrentes), que fue del 6,3% respecto a 2008. Casi todos los costes disminuyeron su importe respecto al año anterior, debido principalmente al menor volumen de actividad (un 6,1% en términos de AKO) y a las actuaciones diseñadas por la compañía para reducirlos, siendo el combustible la partida que registró un mayor descenso interanual (-38,4 millones de euros).

El **gasto de combustible** se situó en 289 millones de euros en el primer trimestre de 2009, disminuyendo un 11,7% respecto al año anterior, debido principalmente al menor consumo (-8,5% medido en litros) derivado de la reducción del volumen de actividad y de la mayor eficiencia de la flota. El coste de combustible unitario pagado por la compañía disminuyó un 6% respecto al año anterior, situándose en 1,88 céntimos de euro por AKO.

Iberia mantiene un programa de gestión global de sus riesgos financieros, con el propósito de controlar y disminuir el impacto potencial de las oscilaciones del precio de combustible, de los tipos de cambio y de los tipos de interés en los resultados. El precio del queroseno de aviación en el mercado se movió entre los 400 y 500 dólares por tonelada durante la mayor parte del primer trimestre de 2009, descendiendo su cotización media cerca de un 50% respecto al mismo periodo del año anterior. La compañía se ha beneficiado sólo parcialmente de esta caída del precio, debido a las posiciones de cobertura contratadas a mediados de 2008, que han incrementado en 117,8 millones de euros el gasto del primer trimestre.

Los **gastos de personal**, que representan un 26,2% de los costes de explotación totales del Grupo, disminuyeron un 3,8% con relación al primer trimestre de 2008, registrando descensos en los tres Colectivos, gracias fundamentalmente a una disminución del 4,0% en la plantilla media equivalente. La plantilla del Colectivo de Tierra disminuyó un 4,3% respecto al año anterior, destacando el descenso registrado en el área de Handling (un 10,3%). La plantilla media del Personal de Vuelo descendió un 3,0% con relación a 2008.

El importe de las dotaciones a la **amortización** disminuyó un 9,1%, debido principalmente al menor número de aviones operativos en balance (once aviones menos a finales de marzo de 2009 que un año antes) debido a la retirada de la flota MD-87/88, proceso que concluyó en el último trimestre de 2008. El gasto por **alquiler de flota** disminuyó un 7,6% respecto al año anterior: el coste de los arrendamientos operativos de la flota de pasaje disminuyó un 7,1% debido a la reducción de los tipos de interés, descendiendo en esta misma proporción el coste del *wet lease* debido al menor número de aviones (cuatro menos a finales de marzo) y de horas bloque operadas bajo este tipo de contrato. El gasto por alquiler de aviones de carga, que tiene un peso relativo menor en el conjunto de esta partida, se redujo un 20,3% debido a una reducción del 24% en el número de horas bloque alquiladas, como consecuencia de la fuerte caída en el tráfico de carga mundial. En términos unitarios, el coste agregado de alquiler de flota y amortizaciones disminuyó un 2,1% con relación al primer trimestre de 2008, situándose en 0,91 céntimos de euro.

Flota operativa a 31-Mar-2009	Largo radio	Medio radio	Total
Propiedad	6	10	16
Leasing financiero	1	10	11
Leasing operativo	24	67	91
Wet lease	2	0	2
Total	33	87	120

El gasto total de **mantenimiento de flota** (servicios externos más consumos de repuestos) aumentó un 7,8% respecto al primer trimestre de 2008, hasta situarse en 105,9 millones de euros, debido en parte a la apreciación del dólar frente al euro y al mayor volumen de actividad para terceros.

En el primer trimestre de 2009 destacó el descenso del 18,0% respecto al año anterior registrado en los costes **comerciales**, que se situaron en 44,8 millones de euros. El importe agregado de las comisiones y gastos de promoción y desarrollo disminuyó un 16,6%, situándose en 39 millones de euros, mientras que los gastos de publicidad se situaron en 5,8 millones de euros, un 26,8% menos que en el mismo periodo del ejercicio anterior. La relación de los gastos comerciales netos sobre los ingresos de tráfico descendió 0,2 puntos porcentuales, situándose en el 3,0% en 2009.

Los gastos de los **servicios de tráfico** y de las **tasas de navegación** descendieron un 5,2% y un 7,8% respectivamente, debido principalmente al menor número de vuelos operados. Entre las partidas agrupadas en el concepto "servicios de tráfico", destacaron las disminuciones registradas en tasas de aterrizaje (9,2%), en el alojamiento del personal de vuelo (11,9%) y en los servicios de limpieza de aviones, handling y equipos de mayordomía, con una reducción del 10,6% respecto al año anterior, entre otros.

El gasto por "**Otros alquileres**" descendió un 7,8% respecto a 2008, tras descender la mayor parte de las partidas que componen esta cuenta de gasto. También registraron descensos respecto al primer trimestre del año anterior los gastos por consumo de **materiales de mayordomía** (-8,8%), los costes de **servicio a bordo** (-4,7%) y de los **sistemas de reservas** (-2,6%) debido, en parte, a la disminución del tráfico.

El importe de "**Otros gastos recurrentes**" se situó en 93,9 millones de euros, descendiendo un 3,2%, con reducciones del gasto en casi todas las partidas significativas, destacando transportes, mantenimiento de equipos tierra, indemnizaciones, otras comunicaciones, otros gastos de mecanización y servicios diversos.

Resultados financieros y otros no operativos

El "**Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes**" presentó un saldo negativo de 0,5 millones de euros en el primer trimestre de 2009, principalmente por baja de rotables, frente a un saldo positivo de 21,7 millones registrado en el mismo periodo del año anterior, que en su mayor parte procedía de distintas operaciones relacionadas con la flota.

El **resultado financiero** se incrementó un 43,6% (5,7 millones de euros) respecto al primer trimestre de 2008, situándose en 18,8 millones de euros de beneficios, debido a las mejoras registradas en el saldo neto de las diferencias de cambio (+6,7 millones con relación al año anterior) y en la valoración de las coberturas no eficaces (+5,3 millones), que se recoge en el epígrafe "Otros ingresos y gastos". Los gastos financieros también contribuyeron a la mejora del resultado, al disminuir en 1,5 millones respecto a 2008, gracias fundamentalmente a la reducción de los intereses de préstamos. Los ingresos financieros se situaron en 24,7 millones de euros, disminuyendo en 7,8 millones respecto al año anterior, debido a la reducción de los tipos de interés y al menor saldo de las inversiones financieras temporales.

Situación financiera

El **saldo de disponible** (inversiones financieras temporales a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes) se situó en 2.307,2 millones de euros a finales de marzo de 2009. Si excluimos la valoración de las operaciones de cobertura incluida en el saldo de las inversiones financieras corrientes, que asciende a 54,9 millones de euros marzo de 2009 y a 78,9 millones a cierre del ejercicio anterior, el saldo de disponible ajustado se sitúa en 2.252,3 millones de euros, disminuyendo un 0,8% con relación a diciembre de 2008.

El **endeudamiento neto** de balance del Grupo Iberia continúa siendo negativo, esto es, el saldo de las cuentas financieras del activo a corto plazo (una vez excluida la valoración de las coberturas) supera al total de las deudas remuneradas, y se sitúa en -1.672,4 millones de euros a 31 de marzo de 2009, empeorando un 7,3% frente a los -1.803,3 millones de euros alcanzados a cierre del año anterior. Al finalizar el primer trimestre, las deudas con entidades de crédito y obligaciones por arrendamientos financieros totalizan 579,9 millones de euros, 111,6 millones por encima del importe registrado a diciembre de 2008.

El **endeudamiento neto ajustado**, que incluye la transformación a deuda equivalente de los costes por arrendamiento de flota (rentas anualizadas y capitalizadas por ocho años, y ajustadas con los intereses capitalizados de los préstamos a las sociedades Iberbus), asciende a 1.139,1 millones de euros, aumentando en 126,7 millones respecto a la cifra del año anterior.

El **patrimonio neto** del Grupo Iberia asciende a 1.510,7 millones de euros a 31 de marzo de 2009, descendiendo un 3,4% respecto a la cifra del cierre del ejercicio anterior, debido fundamentalmente a las pérdidas registradas en el resultado del primer trimestre.

La crisis financiera y la recesión económica global están reduciendo de forma significativa los resultados de las compañías de transporte aéreo en todo el mundo, perjudicados por la debilidad de la demanda en la mayoría los mercados, la caída del tráfico de negocios y las presiones sobre los precios.

En este contexto, el Consejo de Administración de Iberia analizó, en su reunión del día 23 de abril, las líneas maestras del Plan de Contingencia, que la compañía ha puesto en marcha con el objetivo de minimizar el impacto de la importante disminución de los ingresos.

En estos momentos, la Dirección de Iberia tiene una visibilidad reducida para estimar los resultados del conjunto del ejercicio que dependerán, en gran parte, de la futura evolución del entorno macroeconómico, así como de variables fundamentales como el precio del combustible y el tipo de cambio del dólar. No obstante, si se mantienen a lo largo del año las actuales circunstancias, excepcionalmente difíciles, es improbable que la compañía obtenga un resultado positivo en el ejercicio 2009.

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