



DECLARACIÓN INTERMEDIA DE GESTIÓN ENERO-MARZO 2010

Principales parámetros (no auditado)

Indicadores económicos (millones de €)	1 ^{er} Trimestre (Ene-Mar)		
	2010	2009	%
Ingresos de explotación (a)	1.049,3	1.098,1	-4,4
Gastos de explotación (a)	1.124,7	1.245,3	-9,7
BAILAR / EBITDAR (a)	47,2	-7,2	n.s.
Resultado de explotación (a)	-75,5	-147,3	48,7
Resultado de explotación ajustado (a) (b)	-49,3	-117,7	58,1
Resultado de las operaciones (c)	-71,0	-147,3	51,8
Resultado antes de impuestos	-71,2	-128,4	44,5
Resultado consolidado	-52,0	-92,6	43,8
Activo no corriente (d)	2.395,1	2.362,2	1,4
Act. financ. corrientes, efectivo y equivalentes (d) (e)	2.030,5	1.919,1	5,8
Patrimonio neto (d)	1.587,8	1.551,2	2,4
Endeudamiento neto de balance (d) (f)	-1.452,1	-1.417,0	2,5
Endeudamiento neto ajustado x 8 (d) (g)	1.073,2	1.241,1	-13,5
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	47,5	-77,8	n.s.
Margen de EBITDAR s/ ingresos (%) (a)	4,5	-0,7	5,2 p.
Margen de Rdo. explotación s/ ingresos (%) (a)	-7,2	-13,4	6,2 p.
Ingreso de explotación / AKO (cts. €) (a)	7,31	7,14	2,3
Coste de explotación / AKO (cts. €) (a)	7,83	8,10	-3,3

Indicadores operativos	1 ^{er} Trimestre (Ene-Mar)		
	2010	2009	%
Asientos-kilómetro ofertados (AKO) (millones)	14.360	15.369	-6,6
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT) (millones)	11.605	11.752	-1,2
Coefficiente de ocupación (%)	80,8	76,5	4,4 p.
Ingreso de pasaje / PKT (cts. €) (h)	6,31	6,43	-1,9
Ingreso de pasaje / AKO (cts. €) (h)	5,10	4,92	3,7
Plantilla equivalente	19.643	20.715	-5,2
Nº de aviones operativos al final del periodo	109	120	-9,2
Utilización media flota (horas / avión / día)	10,5	10,0	4,1

n.s.: no significativo.

(a) Incluyen únicamente las partidas recurrentes.

(b) Resultado de explotación 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 2010 vs. Diciembre 2009.

(e) Excluido el valor de los instrumentos financieros para cobertura de riesgos.

(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 anualizados y capitalizados por ocho años.

(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

- En el primer trimestre de 2010 el resultado consolidado después de impuestos se situó en 52 millones de euros de pérdidas, reduciendo en un 44% las registradas en el año anterior. El resultado de las operaciones (71 millones de pérdidas) mejoró un 52%.
- Los ingresos de explotación disminuyeron un 4,4%, en menor proporción que la oferta, que se redujo un 6,6%
- El ingreso de pasaje unitario por AKO se incrementó un 3,7%, gracias a la mejora de 4,4 puntos porcentuales en el nivel de ocupación (80,8%) y a la progresiva recuperación del ingreso medio por PKT durante el trimestre.
- Los gastos de explotación disminuyeron un 9,7% respecto al año anterior. La mitad de esta reducción corresponde al coste del combustible, y el resto se consiguió gracias a los ajustes de capacidad y a las medidas de contención de gastos aplicadas.
- El coste unitario de explotación se redujo un 3,3%, y, excluido el combustible, se mantuvo estable
- La plantilla descendió un 5,2% y los gastos de personal disminuyeron un 3,8%.
- El número de aviones operados fue un 9,5% menor que la media del primer trimestre de 2009, siendo mayor el ajuste en la flota de corto y medio radio. Así, la utilización de la flota continuó aumentando (+4,1%), y se sitúa en 10,5 horas por avión y día.
- A 31 de marzo de 2010 la compañía mantiene una sólida posición patrimonial (1.587,8 millones de euros), ha incrementado el saldo de disponible un 5,8% hasta situarlo en 2.030,5 millones, y ha reducido el endeudamiento neto ajustado un 13,7%.



Cuenta de resultados consolidada (no auditada)

millones de €	1 ^{er} Trimestre (Ene–Mar)		
	2010	2009	%
Resultado de las operaciones (a)	-71,0	-147,3	51,8
Ingresos de las operaciones	1.059,3	1.098,9	-3,6
Importe neto cifra de negocios	1.004,1	1.049,6	-4,3
Ingresos de pasaje (b) (c)	789,2	833,6	-5,3
Ingresos de carga (c)	64,4	60,1	7,3
Ingresos de handling	54,2	54,2	0,0
Asistencia técnica a compañías aéreas	75,1	79,5	-5,6
Otros ingresos por servicios y ventas	21,1	22,2	-4,9
Otros ingresos de las operaciones	55,3	49,3	12,1
Recurrentes	45,2	48,5	-6,8
No recurrentes	10,1	0,8	n.s.
Gastos de las operaciones	1.127,5	1.245,7	-9,5
Aprovisionamientos	289,9	345,9	-16,2
Combustible de aviones	228,4	289,0	-21,0
Repuestos para flota	53,6	48,2	11,2
Material de mayordomía	4,5	4,4	3,0
Otros aprovisionamientos	3,5	4,3	-19,9
Gastos de personal	314,2	326,7	-3,8
Dotación a la amortización	42,1	44,8	-6,1
Otros gastos de las operaciones	481,4	528,3	-8,9
Alquiler de flota	80,6	95,2	-15,4
Mantenimiento flota (subcontratos)	43,4	57,7	-24,7
Gastos comerciales	42,1	44,8	-5,9
Servicios de tráfico, costes de escala e incidencias	93,0	99,6	-6,6
Tasas de navegación	59,9	61,5	-2,6
Servicio a bordo	15,7	16,3	-3,8
Sistemas de reservas	38,8	40,9	-5,2
Otros gastos (d)	107,9	112,3	-3,9
De los que: No recurrentes	2,8	0,3	n.s.
Deterioro y resultado neto por enajenación de activos no corrientes	-2,8	-0,5	n.s.

n.s.: no significativo.

Las diferencias porcentuales están calculadas sobre las cifras completas en euros.

(a) El resultado de las operaciones incluye, además de los resultados de explotación (recurrentes), los ingresos y gastos no recurrentes, así como el deterioro y 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.

(c) A partir de enero de 2010 los ingresos por exceso de equipaje quedan incluidos en "Ingresos de pasaje" (con anterioridad figuraban en "Ingresos de carga"). La cifra de 2009 (3,8 millones) ha sido reclasificada conforme al nuevo criterio.

(d) Incluye "Otros alquileres", "Indemnizaciones", "Seguros" y "Otros mantenimientos", entre otras partidas.

millones de €	1 ^{er} Trimestre (Ene-Mar)		
	2010	2009	%
Resultados financieros	2,6	18,8	-86,1
Ingresos financieros	5,2	24,7	-79,1
Gastos financieros	8,0	11,4	-29,7
Resultados por diferencias de cambio	4,9	4,2	18,8
Otros ingresos y gastos	0,5	1,3	-59,6
Participación en resultados de empresas asociadas	-2,8	0,1	n.s.
Resultado antes de impuestos	-71,2	-128,4	44,5
Impuestos	19,2	35,8	-46,3
Resultado consolidado	-52,0	-92,6	43,8
Atribuible a accionistas de la Sociedad Dominante	-52,0	-92,6	43,8
Atribuible a intereses minoritarios	0,0	0,0	n.s.
Beneficio básico por acción (euros)	-0,1	-0,1	43,8

n.s.: no significativo.

Número medio ponderado de acciones en circulación en el primer trimestre: 925.204.737 en 2010 y en 2009.

Ingresos de las operaciones

Pasaje - Los ingresos totales de pasaje se redujeron en 44,3 millones de euros, correspondiendo algo más de la mitad de este descenso (23,5 millones) a los ingresos por billetes volados en el periodo, y el resto a la caída de otros ingresos de pasaje, fundamentalmente los procedentes de la caducidad de billetes pendientes de utilización.

Primer Trimestre (Ene-Mar) Ingresos de pasaje	Ingresos (millones de €)			Ing./PKT Var. %	Ing./AKO Var. %
	2010	2009	Var. %		
Largo radio	379,8	385,5	-1,5	-0,9	4,1
Medio radio internacional	195,6	204,1	-4,2	-1,8	5,7
Doméstico	156,7	166,0	-5,6	-2,6	1,4
Total red (a)	732,2	755,7	-3,1	-1,9	3,7
Otros ingresos de pasaje (b)	57,1	77,9	-26,7	n.a.	n.a.
Total (b)	789,2	833,6	-5,3	n.a.	n.a.

n.a.: no aplicable.

(a) Corresponden a los ingresos generados por los vuelos operados durante el periodo.

(b) Incluyen los ingresos por billetes vendidos no volados (caducados), los ingresos derivados de acuerdos *frequent-flyer* y otras regularizaciones contables de menor cuantía.

En el primer trimestre de 2010 la compañía redujo el volumen de **oferta** (medida en AKO) un 6,6% respecto a 2009, en línea con los descensos registrados en el año anterior. No obstante, la disminución de los ingresos de pasaje procedentes de los billetes utilizados en el trimestre quedó limitada al 3,1%, gracias a la recuperación de la demanda (-1,2%, medida en PKT), que permitió elevar de forma significativa el coeficiente de ocupación en 4,4 puntos, situándose en el 80,8% para el conjunto de la red. El tráfico de negocios también se está restableciendo gradualmente en los sectores de largo radio y medio radio internacional, en los que la evolución de los ingresos fue mejor que en los vuelos domésticos en el primer trimestre.

El **ingreso medio por PKT** mejoró progresivamente durante el periodo hasta alcanzar un incremento interanual del 4% en el mes de marzo, resultando un descenso del 1,9% en el acumulado trimestral. El ingreso unitario por AKO aumentó un 3,7% respecto al primer trimestre de 2009 (el primer incremento desde el tercer trimestre de 2007) impulsado por la mencionada subida del nivel de ocupación. Las variaciones interanuales de los ingresos medios de pasaje fueron afectadas por el crecimiento de la etapa media de pasaje (1,7%) y por la variación en los tipos de cambio de moneda. Este último factor tuvo un impacto negativo de un punto porcentual, debido a la devaluación del dólar respecto al euro (en torno a un 5,5%) al comparar los tipos de cambio medios del primer trimestre de ambos ejercicios.

Carga - Los ingresos de carga se incrementaron un 7,3% respecto al año anterior, gracias al aumento del 34,5% en el volumen de tráfico, medido en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), destacando el crecimiento de la carga con origen en Europa y destino América. A pesar de la gradual recuperación de los precios desde septiembre de 2009, la variación interanual del ingreso medio por TKT todavía fue negativa en el primer trimestre (-16,5%), en parte afectada por la depreciación del dólar.

Handling - Los ingresos de handling no variaron respecto al primer trimestre de 2009, al mantenerse prácticamente estable el volumen de servicios a terceras compañías con un ingreso unitario similar al del año anterior.

Mantenimiento - Los ingresos por mantenimiento a terceros se redujeron un 5,6% debido principalmente al descenso de actividad en las revisiones de los motores CFM56 y RB211 y en revisiones de trenes de aterrizaje.

Otros ingresos por servicios y ventas - Descendieron en 1,1 millones de euros respecto al primer trimestre de 2009, debido principalmente al descenso de los ingresos por reservas.

Otros ingresos de las operaciones - Los **recurrentes** (comisiones, ingresos diferidos, ingresos por cesión de personal a las UTE y otros ingresos diversos) disminuyeron un 6,8% debido principalmente al descenso de las comisiones de pasaje y de los trabajos realizados por la compañía para su inmovilizado. En el primer trimestre de 2010 los ingresos de las operaciones **no recurrentes** incluyen 10 millones de euros correspondientes a la estimación de la recuperación del fondo de pensiones de los pilotos.

Gastos de las operaciones

Combustible - Disminuyó un 21,0%, debido principalmente al descenso del precio medio después de coberturas de este año con relación al contratado por la compañía para el primer trimestre de 2009, que supuso una reducción del 18,5% en el gasto trimestral. El resto de la disminución del coste correspondió al menor volumen de litros consumidos debido a los ajustes de capacidad.

Personal - Descendieron un 3,8% con relación al año anterior, gracias fundamentalmente a la disminución de la plantilla media equivalente del Grupo en un 5,2%. La plantilla media de los Tripulantes Técnicos disminuyó un 3,2% y la de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros descendió en un 7,9%.

Plantilla equivalente (a)	Primer trimestre (Ene-Mar)		
	2010	2009	%
Tierra	14.507	15.223	-4,7
Vuelo	5.136	5.492	-6,5
Total	19.643	20.715	-5,2

Alquiler de flota - Se redujo un 15,4% respecto al año anterior, de los que 7,8 millones corresponden a la producción contratada en *wet lease* en el primer trimestre de 2009 (2,6 aviones A340 de media en el periodo), modalidad que la compañía dejó de operar a partir del verano de 2009. También se redujeron los costes por arrendamientos operativos, debido fundamentalmente a la reducción de los aviones operados y la bajada de los tipos de interés.

Amortizaciones - Bajaron un 6,1%, correspondiendo en su mayor parte a menores dotaciones para elementos de flota. En términos unitarios, el coste agregado de alquiler de flota y amortizaciones disminuyó un 6,2% con relación al primer trimestre de 2009, situándose en 0,85 céntimos de euro.

El siguiente cuadro muestra la composición de la **flota operativa** de Iberia:

Flota operativa (a)	Marzo 2010	Diciembre 2009	Marzo 2009
Largo radio	31	32	33
Propiedad	6	6	6
Arrendamiento financiero	1	1	1
Arrendamiento operativo	24	25	24
Wet lease	0	0	2
Corto y medio radio	78	77	87
Propiedad	3	2	10
Arrendamiento financiero	10	10	10
Arrendamiento operativo	65	65	67
Wet lease	0	0	0
Total	109	109	120
Propiedad	9	8	16
Arrendamiento financiero	11	11	11
Arrendamiento operativo	89	90	91
Wet lease	0	0	2

(a) Refleja el número de unidades de flota de pasaje operativa de Iberia, L.A.E. al final de cada periodo, sin incluir los aviones temporalmente inactivos o bien parados en preparativos para su devolución.

Durante el primer trimestre de 2010 han entrado dos nuevos aviones Airbus en la flota operativa de Iberia: un A319 en febrero y un A340/600 en marzo, ambos en arrendamiento operativo. Además, en febrero se ha reincorporado un A320 en propiedad que había estado inactivo desde octubre de 2009. Otros tres aviones (dos A340/300 y un A320) en arrendamiento operativo salieron de programación para ser devueltos a sus propietarios.

Mantenimiento de flota - Servicios externos más consumos de repuestos disminuyó un 8,4% respecto al primer trimestre de 2009, situándose en 97 millones de euros, debido al menor volumen de actividad y a la depreciación del dólar frente al euro.

Comerciales - La relación de los gastos comerciales netos (minorados por los ingresos por comisiones) sobre los ingresos de tráfico se situó en el 3,2% en el primer trimestre de 2010, aumentando ligeramente (0,2 puntos porcentuales) respecto al año anterior.

Servicios de tráfico, de escala y de incidencias - Descendieron un 6,6% respecto a 2009, en línea con la reducción del volumen de oferta.

Tasas de navegación y los sistemas de reservas - Disminuyeron un 2,6% y un 5,2% respectivamente, al ser parcialmente contrarrestado el impacto positivo de la menor actividad por la subida de precios.

Otros gastos recurrentes - Se situaron en 105,1 millones de euros, descendiendo un 6,1% gracias a la puesta en marcha de distintas medidas de ahorro. Adicionalmente, en el primer trimestre de 2010 se registraron diversos gastos no recurrentes que totalizaron 2,8 millones de euros.

Resultados financieros y otros no operativos

Deterioro y resultado neto por enajenación de activos no corrientes - Presentó un saldo negativo de 2,8 millones de euros en el primer trimestre de 2010, que en su mayor parte se debe a pérdidas por baja de rotables y reparables y gastos por devolución de aviones.

Resultado financiero - Disminuyó en 16,2 millones de euros respecto al primer trimestre de 2009, situándose en 2,6 millones de beneficios, debido fundamentalmente al descenso de los ingresos por imposiciones a corto plazo, afectados por la bajada de los tipos de interés y, en menor medida, por la disminución del saldo medio invertido.

Participación en los resultados de las asociadas - Registró un saldo negativo de 2,8 millones de euros en el primer trimestre de 2010 (+0,1 millones en 2009), debido a las pérdidas de Vueling, compañía en la que Iberia tiene una participación del 45,85% desde julio de 2009.

Estado de situación financiera consolidado (no auditado)

millones de €	31-mar-2010	31-dic-2009	%
ACTIVO	5.348,1	5.046,4	6,0
Activo no corriente	2.395,1	2.362,2	1,4
Activos intangibles	46,4	49,9	-7,0
Inmovilizado material	1.031,4	1.046,5	-1,4
Participaciones en asociadas	131,2	134,0	-2,1
Inversiones financieras	563,2	497,0	13,3
Activos por impuestos diferidos	622,9	634,8	-1,9
Activo corriente	2.953,0	2.684,2	10,0
Activos mantenidos para la venta	8,6	8,6	0,0
Existencias	213,1	215,3	-1,0
Deudores	609,2	477,9	27,5
Activos financieros corrientes	1.461,9	1.087,8	34,4
Periodificaciones / Otros activos corrientes	19,3	8,5	125,9
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	640,9	886,0	-27,7
PASIVO	5.348,1	5.046,4	6,0
Patrimonio Neto	1.587,8	1.551,2	2,4
Patrimonio neto atribuido a la entidad dominante	1.585,0	1.548,4	2,4
Intereses minoritarios	2,8	2,8	-0,2
Pasivo no corriente	1.717,4	1.732,1	-0,9
Provisiones	1.179,0	1.209,4	-2,5
Deudas y otros pasivos financieros	310,0	301,1	3,0
Pasivos por impuestos diferidos	14,3	6,5	120,1
Otras periodificaciones a largo plazo	214,0	215,1	-0,5
Pasivo corriente	2.042,8	1.763,1	15,9
Deudas a corto plazo / Pasivos financieros corrientes	329,8	295,2	11,7
Anticipos de clientes	552,4	389,1	41,9
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	1.148,9	1.074,5	6,9
Otros pasivos corrientes	11,7	4,3	175,4

La situación financiera no ha experimentado cambios significativos respecto al cierre del ejercicio 2009.

Patrimonio neto - Ascende a 1.587,8 millones de euros a 31 de marzo de 2010, un 2,4% por encima de la cifra del cierre del ejercicio anterior, debido principalmente a un ajuste de 76 millones de euros por actualización del valor de la participación en British Airways.

Saldo de disponible - Se situó en 2.102,3 millones de euros a finales de marzo de 2010. Si excluimos la valoración de las operaciones de cobertura incluida en el saldo de los activos financieros corrientes, el saldo de disponible ajustado se sitúa en 2.030,5 millones de euros, aumentando un 5,8% con relación al año anterior.

Endeudamiento neto de balance - 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 -1.452,1 millones de euros a 31 de marzo de 2010, mejorando un 2,5% respecto al cierre del año anterior.

Endeudamiento neto ajustado - Disminuye un 13,7% debido principalmente al ajuste de la flota y la consecuente disminución del gasto por alquileres.

El siguiente cuadro muestra la evolución de los principales parámetros de la gestión de capital:

Grupo Iberia (millones de €)	31-Mar-2010	31-Dic-2009	Var. %
Saldo de disponible ajustado (a)	2.030,50	1.919,10	5,8
Deuda remunerada de balance (b)	578,4	502,1	15,2
Endeudamiento neto de balance	-1.452,10	-1.417,00	2,5
Capitalización del alquiler de flota (×8) (c)	2.525,30	2.658,10	-5,2
Endeudamiento neto ajustado	1.073,20	1.241,10	-13,5
Apalancamiento (d)	40,30%	44,40%	-4,1 p.

- (a) Activos financieros corrientes más efectivo y otros medios líquidos equivalentes, excluida la valoración de las operaciones de cobertura (72,3 millones de euros a marzo de 2010 y 54,8 millones a diciembre de 2009).
 (b) Incluye deudas con entidades de crédito y obligaciones por arrendamientos financieros corrientes y no corrientes.
 (c) Rentas (*dry lease* al 100% y resto al 50%) anualizadas y capitalizadas por ocho años (2.525,3 millones en 2010 y 2.658,1 millones en 2009)
 (d) Endeudamiento neto ajustado / (Patrimonio neto + Endeudamiento neto ajustado).

Hechos significativos posteriores al cierre del primer trimestre

- El 8 de abril de 2010 Iberia y British Airways suscribieron el contrato definitivo de fusión relativo a la integración de ambas compañías, que desarrolla y concreta los términos de la operación de fusión, siguiendo las líneas establecidas en el acuerdo vinculante (MoU) firmado en noviembre de 2009. Cada aerolínea conservará su respectiva marca y operación, y será propiedad de una nueva sociedad 'holding' denominada International Consolidated Airlines Group, S.A. (IAG).
- El 28 de abril, la Dirección de Iberia y los sindicatos UGT y CC.OO. firmaron el XIX Convenio Colectivo del personal de tierra (que supone el 70% de la plantilla), con vigencia desde el 1 de enero de 2009 hasta el 31 de diciembre del 2012. El nuevo convenio contempla medidas de moderación salarial, de estabilidad en el empleo y de incremento de la productividad en los negocios de mantenimiento y handling. En el caso de los Colectivos de Vuelo, las Comisiones Negociadoras continúan trabajando para llegar a acuerdos sobre sus convenios.
- En el mes de abril la sociedad INMOGESTIÓN Y PATRIMONIOS, S.A., vocal del Consejo de Administración de Iberia, nombró a D. Javier Gómez-Navarro Navarrete como su representante en el Consejo, en sustitución de D. Alberto Recarte García-Andrade.

Datos de contacto:
 Dirección Relaciones con Inversores
 Velázquez 130, Bloque VI, Planta 8
 28006 Madrid (España)
 Teléfono 34 91 5877334 Fax 34 91 5877043
invesrel@iberia.es