

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

GRUPO IBERIA Miles de €	2º Trimestre (Abr - Jun)			Acumulado (Ene - Jun)		
	2006	2005	%	2006	2005	%
Ingresos de las operaciones	1.447.041	1.214.228	19,2	2.653.858	2.332.745	13,8
Gastos de las operaciones	1.396.996	1.154.678	21,0	2.668.514	2.308.737	15,6
Resultados de las operaciones	48.863	60.154	-18,8	-16.565	28.946	n.s
BAlIAR (EBITDAR) (b)	218.296	194.659	12,1	318.509	302.572	5,3
Resultados de explotación (b)	49.264	59.597	-17,3	-14.248	28.473	n.s.
Resultados de explotación (ex NIC 39) (c)	58.471	41.843	39,7	-1.022	-1.377	25,7
Resultado consolidado	35.726	45.337	-21,2	-9.238	29.241	n.s.
Patrimonio neto (d)	---	---	---	1.625.324	1.738.233	-6,5
Endeudamiento neto de balance (d)	---	---	---	-1.410.889	-1.142.390	23,5
Endeudamiento neto ajustado x 8 (d)	---	---	---	1.690.490	1.739.125	-2,8
AKO (millones)	16.809	15.843	6,1	32.498	31.105	4,5
PKT (millones)	13.420	11.939	12,4	25.296	23.359	8,3
Coefficiente de ocupación (%)	79,8	75,4	4,5 p.	77,8	75,1	2,7 p.
Ingresos de pasaje	1.037.240	888.720	16,7	1.921.808	1.699.574	13,1
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €)	7,73	7,44	3,8	7,60	7,28	4,4
Ingreso de pasaje / AKO (cént. €)	6,17	5,61	10,0	5,91	5,46	8,2
Ingreso de explotación / AKO (cént. €)	8,29	7,66	8,2	8,00	7,50	6,7
Coste de explotación / AKO (cént. €)	7,99	7,28	9,7	8,04	7,40	8,6
Coste explotación (exc. fuel) / AKO (cént. €)	6,19	6,10	1,4	6,32	6,23	1,4

(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) Junio 2006 v Diciembre 2005 (ver notas en páginas 12 y 13).

Número de acciones: 947.893.931 a 30-jun-2006 y 943.161.939 a 31-dic-2005

n.s.: no significativo.

**Hechos destacables**

- Los ingresos del 2º trimestre aumentaron más de un 19%, debido fundamentalmente al incremento de los ingresos de pasaje gracias al fuerte crecimiento del yield y el coeficiente de ocupación en los mercados internacionales.
- La clase business mostró un excelente comportamiento, tanto en el largo radio, donde acumuló en lo que va de año una mejora de 9,6 puntos porcentuales, como en Europa.
- El EBITDAR creció un 12% en relación al mismo trimestre del año anterior, a pesar de la gran subida del precio del combustible (116 millones de euros de mayor gasto).
- El resultado de explotación alcanzó los 49,2 millones de euros, un 17,3% inferior al mismo trimestre del año anterior, fundamentalmente por el impacto negativo, en la comparación anual, de la aplicación de las NIC 39. Sin este efecto el resultado de explotación habría mejorado un 40% respecto al año anterior.
- Los costes de explotación unitarios (excluido el combustible) se incrementaron un 1,4% en el segundo trimestre, pero sin el impacto negativo de las NIC 39 se habría producido una reducción del 1%, con mejoras significativas en los costes de personal y comerciales.
- La productividad de la plantilla (en términos de AKO por empleado) aumentó en un 7,5% respecto al segundo trimestre del año anterior. Los ingresos de explotación por empleado crecen en un 16,3% en el segundo trimestre y en un 12,9% en el primer semestre
- A lo largo de este segundo trimestre, el comportamiento favorable de la demanda en los principales mercados operados, junto con el éxito de los nuevos servicios introducidos, han permitido recuperar la tendencia de mejora en los principales márgenes operativos y ello a pesar del muy importante incremento trimestral del precio del combustible. Esperamos que esta nueva tendencia se consolide en los próximos meses.

## Estadísticas operativas

GRUPO IBERIA (a)	2º Trimestre (Abr – Jun)			Acumulado (Ene – Jun)		
	2006	2005	%	2006	2005	%
<b>PASAJE</b>						
<b>Pasajeros (miles)</b>	<b>7.461</b>	<b>7.242</b>	<b>3,0</b>	<b>13.761</b>	<b>13.423</b>	<b>2,5</b>
Doméstico	3.996	4.174	-4,3	7.404	7.641	-3,1
Medio Radio	2.501	2.248	11,2	4.513	4.092	10,3
Europa	2.355	2.125	10,8	4.240	3.858	9,9
África & Oriente Medio	147	123	19,4	274	234	17,2
Largo Radio	964	819	17,6	1.844	1.690	9,1
<b>AKO (millones)</b>	<b>16.809</b>	<b>15.843</b>	<b>6,1</b>	<b>32.498</b>	<b>31.105</b>	<b>4,5</b>
Doméstico	3.416	3.548	-3,7	6.832	6.955	-1,8
Medio Radio	4.272	4.239	0,8	8.377	8.186	2,3
Europa	3.806	3.778	0,7	7.486	7.326	2,2
África & Oriente Medio	466	461	1,0	891	860	3,6
Largo Radio	9.121	8.056	13,2	17.289	15.964	8,3
<b>PKT (millones)</b>	<b>13.420</b>	<b>11.939</b>	<b>12,4</b>	<b>25.296</b>	<b>23.359</b>	<b>8,3</b>
Doméstico	2.600	2.691	-3,4	4.815	4.977	-3,2
Medio Radio	3.299	2.933	12,5	5.949	5.328	11,6
Europa	2.961	2.640	12,1	5.313	4.771	11,4
África & Oriente Medio	338	292	15,6	636	557	14,1
Largo Radio	7.521	6.315	19,1	14.532	13.055	11,3
<b>Coefficiente de ocupación (%)</b>	<b>79,8</b>	<b>75,4</b>	<b>4,5 p.</b>	<b>77,8</b>	<b>75,1</b>	<b>2,7 p.</b>
Doméstico	76,1	75,9	0,3 p.	70,5	71,6	-1,1 p.
Medio Radio	77,2	69,2	8,0 p.	71,0	65,1	5,9 p.
Europa	77,8	69,9	7,9 p.	71,0	65,1	5,8 p.
África & Oriente Medio	72,6	63,4	9,2 p.	71,4	64,8	6,5 p.
Largo Radio	82,5	78,4	4,1 p.	84,1	81,8	2,3 p.
<b>CARGA</b>						
Toneladas de carga	57.725	56.727	1,8	113.794	115.596	-1,6
TKO (millones)	407	392	3,8	786	772	1,8
TKT (millones)	259	246	5,3	509	509	-0,0
Coefficiente de ocupación (%)	63,7	62,8	0,9 p.	64,8	66,0	-1,2 p.
<b>INGRESOS DE PASAJE</b>						
Ingresos (miles de €)	1.037.240	888.720	16,7	1.921.808	1.699.574	13,1
Ingreso medio / AKO (cént. €)	6,17	5,61	10,0	5,91	5,46	8,2
Ingreso medio / PKT (cént. €)	7,73	7,44	3,8	7,60	7,28	4,4

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

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

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

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

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

## Tráfico e ingresos de pasaje

Siguiendo la estrategia establecida en el Plan Director 2006/08, el programa comercial de la temporada de verano (que se inició el 26 de marzo) ha potenciado el crecimiento de la oferta en el sector de largo radio, y ha realizado ajustes selectivos en las redes de corto y medio radio. De este modo, en el **segundo trimestre** de 2006 el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO) en el conjunto de la red se incrementó en un 6,1% con relación al año anterior, debido fundamentalmente al aumento de frecuencias y utilización de aviones más grandes (A340-600) en la operación de largo radio, así como al programa de reconfiguración de las cabinas de los aviones de todas las flotas, que ha permitido aumentar el número de asientos sin reducir el espacio entre las filas y mejorando la comodidad de los clientes.

El número total de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) aumentó un 12,4% respecto al segundo trimestre de 2005. La mayor progresión del volumen de tráfico en los vuelos internacionales (un 17%) fue la causa principal del importante crecimiento de la etapa media de pasaje (un 9,1%), que explica que el mencionado aumento del número de PKT sea muy superior al registrado en el número total de pasajeros (un 3%). El coeficiente de ocupación de pasaje mejoró 4,5 puntos porcentuales respecto al año anterior, alcanzando el 79,8%, que supone un nuevo record para el segundo trimestre en la historia de la compañía. La progresión del tráfico y del coeficiente de ocupación fue parcialmente favorecida por el distinto calendario de Semana Santa.

Los incrementos de oferta y demanda, así como la mejora del coeficiente de ocupación de Iberia en el segundo trimestre de 2006 superaron al crecimiento medio registrado por las compañías europeas de red; según datos provisionales de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA) el número de AKO aumentó en un 4,1% y el de PKT en un 7,1% respecto al año anterior, mientras que la subida media del coeficiente de ocupación fue de 2,2 puntos porcentuales.

Los ingresos de pasaje por billetes volados en el segundo trimestre de 2006 se incrementaron un 16,7% con relación al año anterior para el conjunto de la red. El crecimiento del volumen de tráfico, que se apoyó en la importante mejora del coeficiente de ocupación y en el aumento de capacidad, explica un poco más de la mitad de ese incremento. La subida del ingreso medio por PKT (*yield*) fue del 3,8%, viéndose afectado este dato por el ya mencionado crecimiento de la etapa media de pasaje. Aún así, el ingreso medio por AKO aumentó en un 10% respecto al segundo trimestre de 2005, o un 9,1% si descontamos el efecto positivo de la variación en los tipos de cambio de moneda.

En el sector de **largo radio** la compañía incrementó el volumen de oferta en un 13,2%, que supone multiplicar por cuatro el registrado en el primer trimestre (un 3,3%), obteniendo una buena respuesta por parte de la demanda en la mayoría de los países, con un aumento del número de pasajeros del 17,6%. El coeficiente de ocupación mejoró 4,1 puntos respecto al segundo trimestre de 2005, elevándose al 82,5%; esta subida aún fue mayor en la clase *Business Plus*, cuyo nivel de ocupación (medido como pasajeros de pago entre asientos ofertados) mejoró 11,3 puntos con relación al año anterior.

En las tres grandes áreas de América (Norte, Centro y Sur) aumentó el volumen de tráfico y mejoró el coeficiente de ocupación, destacando sobre todo el fuerte desarrollo de los vuelos del Atlántico Sur, cuyo número de PKT se incrementó un 34,8%, subiendo el coeficiente de ocupación 6,4 puntos. También sobresalió el crecimiento del tráfico en Costa Rica, Panamá, Puerto Rico y Sudáfrica. En Norteamérica, el aumento de frecuencias a Nueva York y la mayor utilización del A-340/600 llevó a un incremento de oferta del 4% respecto al segundo trimestre de 2005, aumentando la demanda en un 10,1%, incrementos que contrastan con las reducciones registradas en el primer trimestre de 2006 (en torno al 16%).

Los ingresos de pasaje de la red de largo radio aumentaron en un 38,7% con relación al segundo trimestre de 2005, gracias al aumento del volumen de tráfico (un 19,1%) y a la subida del ingreso medio por PKT (un 16,4%), que se vio impulsado por la sostenida mejora del *mix* de clases, el aumento de los recargos de combustible y, en menor medida, por la apreciación del dólar. El ingreso unitario por AKO se incrementó un 22,5% con relación al año anterior, o un 20,6% si descontamos el efecto positivo de la apreciación del dólar, sustancialmente más moderada que en el primer trimestre.

El coeficiente de ocupación del sector de **medio radio** internacional continuó la buena tendencia que ha mostrado desde la segunda mitad de 2005, logrando un magnífico avance en el segundo trimestre de 2006, al mejorar en 8,0 puntos el nivel obtenido en mismo periodo del año anterior, hasta un 77,2%. Frente a un ligero aumento en el volumen de oferta (0,8%), derivado del proceso de reconfiguración de las cabinas de los aviones, se logró un crecimiento notable en el número de PKT (12,5%). El *yield* se incrementó un 1% respecto al año anterior a pesar del aumento de la etapa media de pasaje (un 1,1%), reforzando el aumento del ingreso unitario por AKO, que fue del 12,8%. El volumen de tráfico y de ingresos aumentó en la mayoría de los mercados de la Unión Europea y todos los destinos actuales de África y Oriente Medio. En términos relativos, destacó el crecimiento de la demanda en Dinamarca (49%), Grecia (72%), Israel (28%) y Marruecos (39%). Entre los mercados de mayor tamaño, sobresalió el buen comportamiento de Alemania, Francia e Italia.

En el mercado **doméstico** Iberia ha continuado con una estrategia basada en una reducción selectiva de la capacidad y una política comercial enfocada a la mejora del ingreso unitario, con el objetivo de mejorar la rentabilidad de la red. Así, en el segundo trimestre de 2006 el ingreso medio por AKO se incrementó en un 5,1% con relación al año anterior, apoyado en la subida del *yield* (4,8%) y, en menor medida, en una ligera mejora del coeficiente de ocupación (0,3 puntos), que se situó en el 76,1%.

En los vuelos entre la Península y las Islas Canarias, aunque el tráfico disminuyó en un 0,6%, frente a un incremento de oferta del 1,1%, el volumen de ingresos de pasaje aumentó cerca de un 13%. En el resto del sector doméstico (enlaces con las Islas Baleares y entre destinos de la Península) el número de PKT disminuyó en menor medida que el número de AKO (un 5,0% y un 6,2% respectivamente) mejorando también el ingreso medio unitario.

En el negocio del transporte de **carga** se ha producido una positiva evolución en el segundo trimestre de 2006, al incrementarse el número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) un 5,3% y mejorar el coeficiente de ocupación en 0,9 puntos porcentuales con relación al mismo periodo del año anterior; ambos parámetros habían registrado disminuciones en los tres trimestres anteriores. Un 94% de los 259 millones de TKT fueron transportadas en las bodegas de los aviones de pasaje, correspondiendo un 80% a las rutas del Atlántico.

En el **primer semestre** de 2006 la compañía incrementó el número de PKT un 8,3% con relación al año anterior, y mejoró el coeficiente de ocupación en 2,7 puntos porcentuales, elevándose al 77,8% en el conjunto de la red. Ambas subidas superaron a la media obtenida por las compañías europeas de red, que fue del 5,9% en el volumen del tráfico y de 1,2 puntos en el nivel de ocupación (según datos provisionales de la AEA). En términos absolutos, la mayor parte del aumento de oferta y demanda correspondió al sector de largo radio, si bien el sector de medio radio internacional registró el incremento de tráfico más elevado en términos relativos (un 11,6%), gracias al robusto crecimiento de la demanda durante el semestre. El mayor peso de los vuelos intercontinentales en el conjunto de la red llevó a un crecimiento del 5,6% en la etapa media de pasaje, y explica que el aumento del número de pasajeros (un 2,5%) sea menor que el registrado en el número de PKT. Dicho crecimiento de etapa afecta a la comparación interanual de los ingresos medios de pasaje por PKT (4,4%) y por AKO (8,2%) para el conjunto de la red. La cifra de ingresos por billetes volados en el primer semestre de 2006 se incrementó un 13,1% respecto al año anterior.

Los coeficientes de ocupación de los tres grandes sectores mejoraron sus variaciones interanuales en el segundo trimestre del año respecto al primero. También los yield de los tres sectores tuvieron una evolución positiva durante el semestre y, en consecuencia, las variaciones en los ingresos de pasaje mostraron una tendencia general ascendente. Para el conjunto de la red, los ingresos de pasaje aumentaron un 16,7% en el segundo trimestre, frente a un incremento del 9,1% en los primeros tres meses del ejercicio.

En el sector de **largo radio** la cifra de ingresos aumentó en un 29,1% con relación al primer semestre de 2005 debido, en parte, al incremento del tráfico (un 11,3%, en términos de PKT), con un aumento del 8,3% en el volumen de capacidad y una subida de 2,3 puntos en el coeficiente de ocupación. En el caso particular de la clase Business Plus, el coeficiente de ocupación mejoró 9,6 puntos porcentuales respecto al año anterior. Los significativos incrementos del yield obtenidos en todas las redes de América contribuyeron a aumentar el ingreso medio por AKO en un 19,2%. El mayor crecimiento de oferta correspondió al Atlántico Sur, un 16,4% respecto al año anterior, aumentando el tráfico un 21,4% y situándose el coeficiente de ocupación en el 85,3%, 3,5 puntos por encima del año pasado.

En los vuelos de **medio radio** internacional, el coeficiente de ocupación se elevó al 71%, mejorando 5,9 puntos respecto al primer semestre del año anterior. Esta subida fue la principal palanca que impulsó el volumen de ingresos, que creció en un 11,4%, mejorando el ingreso medio por AKO en un 8,9%.

En el sector **doméstico**, la subida del 3,5% en el ingreso medio por PKT fue parcialmente contrarrestada por el descenso experimentado en el coeficiente de ocupación (-1,1 puntos). Así, el ingreso unitario por AKO se incrementó en un 1,9% respecto al registrado en el primer semestre de 2005, y el volumen de ingresos de pasaje fue similar al del año anterior.

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

Miles de €	2º Trimestre (Abr – Jun)			Acumulado (Ene – Jun)		
	2006	2005	%	2006	2005	%
<b>Resultados de las operaciones (b)</b>	<b>48.863</b>	<b>60.154</b>	<b>-18,8</b>	<b>-16.565</b>	<b>28.946</b>	<b>n.s.</b>
<b>Ingresos de las operaciones</b>	<b>1.447.041</b>	<b>1.214.228</b>	<b>19,2</b>	<b>2.653.858</b>	<b>2.332.745</b>	<b>13,8</b>
<b>Importe neto cifra de negocios</b>	<b>1.342.394</b>	<b>1.172.857</b>	<b>14,5</b>	<b>2.504.859</b>	<b>2.249.329</b>	<b>11,4</b>
Ingresos de pasaje (c)	1.104.022	960.982	14,9	2.053.862	1.833.821	12,0
Ingresos de carga	79.189	72.921	8,6	155.125	147.874	4,9
Ingresos de handling	82.722	81.834	1,1	147.426	150.233	-1,9
Asistencia técnica a compañías aéreas	54.343	35.393	53,5	102.934	73.794	39,5
Otros ingresos por servicios y ventas	22.118	21.726	1,8	45.513	43.608	4,4
<b>Otros ingresos de las operaciones</b>	<b>104.647</b>	<b>41.372</b>	<b>n.s.</b>	<b>148.998</b>	<b>83.416</b>	<b>78,6</b>
Recurrentes	50.487	40.658	24,2	94.755	82.031	15,5
No recurrentes	54.161	714	n.s.	54.243	1.384	n.s.
<b>Gastos de las operaciones</b>	<b>1.396.996</b>	<b>1.154.678</b>	<b>21,0</b>	<b>2.668.514</b>	<b>2.308.737</b>	<b>15,6</b>
<b>Aprovisionamientos</b>	<b>381.244</b>	<b>234.544</b>	<b>62,5</b>	<b>693.924</b>	<b>462.089</b>	<b>50,2</b>
Combustible de aviones	303.039	186.806	62,2	560.593	364.115	54,0
Repuestos para flota	66.718	37.659	77,2	111.453	77.265	44,2
De los que: No recurrentes	26.415	-	n.a.	26.415	-	n.a.
Material de mayordomía	6.336	5.559	14,0	11.560	11.273	2,5
Otros aprovisionamientos	5.151	4.520	14,0	10.318	9.435	9,4
<b>Gastos de personal</b>	<b>377.508</b>	<b>354.572</b>	<b>6,5</b>	<b>725.532</b>	<b>717.968</b>	<b>1,1</b>
De los que: No recurrentes	25.800	-	n.a.	25.800	5.000	n.s.
<b>Dotación a la amortización</b>	<b>53.855</b>	<b>43.585</b>	<b>23,6</b>	<b>106.057</b>	<b>88.347</b>	<b>20,0</b>
<b>Otros gastos de las operaciones</b>	<b>584.388</b>	<b>521.978</b>	<b>12,0</b>	<b>1.143.001</b>	<b>1.040.333</b>	<b>9,9</b>
Alquiler de flota	115.177	91.477	25,9	226.700	185.752	22,0
Dry lease	99.680	77.013	29,4	195.727	162.375	20,5
Wet lease	12.816	11.124	15,2	24.504	16.507	48,4
Alquiler de aviones de carga	2.680	3.339	-19,7	6.469	6.871	-5,8
Otros alquileres	17.798	20.294	-12,3	36.357	38.863	-6,4
Mantenimiento flota (subcontratos)	46.537	32.932	41,3	82.699	69.055	19,8
De los que: No recurrentes	1.000	0	n.a.	1.000	0	n.a.
Gastos comerciales	64.007	64.036	-0,0	123.559	126.780	-2,5
Servicios de tráfico	117.168	107.004	9,5	226.626	209.271	8,3
Tasas de navegación	72.675	69.254	4,9	143.146	137.003	4,5
Servicio a bordo	16.632	15.558	6,9	32.061	30.484	5,2
Sistemas de reservas	40.522	38.537	5,2	86.088	76.605	12,4
Seguros	8.070	8.266	-2,4	16.010	16.097	-0,5
Otros gastos	85.803	74.621	15,0	169.755	150.422	12,9
De los que: No recurrentes	164	761	-78,4	1.436	850	68,9
<b>Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes</b>	<b>-1.182</b>	<b>604</b>	<b>n.s.</b>	<b>-1.908</b>	<b>66.638</b>	<b>n.s.</b>
<b>Deterioro del valor de los activos</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>61.700</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.

(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 €	2º Trimestre (Abr – Jun)			Acumulado (Ene – Jun)		
	2006	2005	%	2006	2005	%
<b>Resultados financieros</b>	<b>2.385</b>	<b>593</b>	<b>n.s.</b>	<b>-436</b>	<b>1.419</b>	<b>n.s.</b>
Ingresos financieros	17.635	12.620	39,7	30.949	22.122	39,9
Gastos financieros	14.828	11.496	29,0	30.174	22.031	37,0
Resultados por diferencias de cambio	420	-3.111	n.s.	63	-728	n.s.
Otros ingresos y gastos	-842	2.580	n.s.	-1.274	2.056	n.s.
<b>Participación en resultados de empresas asociadas</b>	<b>532</b>	<b>6.059</b>	<b>-91,2</b>	<b>1.823</b>	<b>13.075</b>	<b>-86,1</b>
<b>Resultados antes de impuestos</b>	<b>51.780</b>	<b>66.805</b>	<b>-22,5</b>	<b>-15.178</b>	<b>43.440</b>	<b>n.s.</b>
Impuestos	-16.054	-21.469	25,2	5.940	-14.199	n.s.
<b>Resultado consolidado</b>	<b>35.726</b>	<b>45.337</b>	<b>-21,2</b>	<b>-9.238</b>	<b>29.241</b>	<b>n.s.</b>
Atribuible a accionistas de la Sociedad Dominante	35.654	45.276	-21,3	-9.344	29.151	n.s.
Atribuible a intereses minoritarios	72	60	18,8	106	90	18,3
Beneficio básico por acción (euros)	0,0383	0,0491	-22,0	-0,0101	0,0316	n.s.
Beneficio diluido por acción (euros)	0,0381	0,0485	-21,5	-0,0100	0,0312	n.s.

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

Número medio ponderado de acciones en circulación en el segundo trimestre: 931.340.895 en 2006 y 922.996.860 en 2005; y en el primer semestre: 929.258.233 en 2006 y 921.664.051 en 2005.

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

GRUPO IBERIA	2º Trimestre (Abr – Jun)			Acumulado (Ene – Jun)		
	2006	2005	%	2006	2005	%
<b>Ratios unitarios (céntimos de € / AKO) (Recurrentes)</b>						
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	8,29	7,66	8,2	8,00	7,50	6,7
COSTE DE EXPLOTACIÓN	7,99	7,28	9,7	8,04	7,40	8,6
Combustible	1,80	1,18	52,9	1,72	1,17	47,4
Mantenimiento de flota	0,51	0,45	14,6	0,51	0,47	9,1
Repuestos de flota	0,24	0,24	0,9	0,26	0,25	5,3
Mantenimiento (subcontratos)	0,27	0,21	30,3	0,25	0,22	13,2
Personal	2,09	2,24	-6,5	2,15	2,29	-6,1
Alquiler de flota	0,69	0,58	18,7	0,70	0,60	16,8
Gastos comerciales	0,38	0,40	-5,8	0,38	0,41	-6,7
Servicios de tráfico	0,70	0,68	3,2	0,70	0,67	3,6
Tasas de navegación	0,43	0,44	-1,1	0,44	0,44	0,0
Servicio a bordo y mayordomía	0,14	0,13	2,5	0,13	0,13	-0,0
Resto	1,26	1,19	5,2	1,30	1,22	6,9
Mantenimiento de flota de Iberia (b)	0,62	0,69	-10,1	0,63	0,70	-9,8
Gasto comercial neto s/ ingresos de tráfico (%) (c)	3,7	4,2	-0,6 p.	3,8	4,4	-0,5 p.
<b>Productividad</b>						
Utilización media flota (horas / avión / día)	9,04	9,23	-2,0	9,08	9,10	-0,3
Plantilla equivalente	24.109	24.435	-1,3	23.940	24.240	-1,2
AKO / empleado	697	648	7,5	1.357	1.283	5,8
Tierra	945	872	8,4	1.840	1.736	6,0
Tierra (excluido personal de handling)	1.902	1.732	9,8	3.643	3.394	7,4
Horas bloque / tripulante técnico	68,9	67,0	2,9	135,3	129,9	4,2
Horas bloque / tripulante auxiliar	30,0	30,4	-1,3	59,8	59,1	1,2
Ingresos de explotación por empleado (miles de €)	57,8	49,7	16,3	108,6	96,2	12,9

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

(b) Gasto unitario de mantenimiento de flota para el negocio de transporte de Iberia (céntimos de € por AKO). Incluye mano de obra, repuestos, subcontratos, etc.

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

---

## Ingresos de las operaciones

---

En el **segundo trimestre** de 2006 los resultados de las operaciones y de explotación fueron similares, en torno a 49 millones de euros, dado que el saldo neto de las partidas no recurrentes (incluidos los resultados por enajenación de activos) fue prácticamente equilibrado.

Los **ingresos de las operaciones** ascendieron a 1.447 millones de euros, un 19,2% superiores al mismo periodo del ejercicio anterior, en parte debido al aumento de los ingresos no recurrentes.

El importe de los **ingresos de explotación**, que excluye los ingresos no recurrentes, aumentó en un 14,8% respecto al segundo trimestre de 2005. Todos los negocios incrementaron sus ingresos operativos, destacando el mantenimiento para terceros, y mejoraron su comportamiento con relación al primer trimestre del presente ejercicio, alcanzando un importe conjunto de 1.392,9 millones de euros. Un 85% de esta cifra correspondió a los ingresos por transporte de pasajeros y carga (1.183,2 millones), que subieron un 14,4% respecto al mismo periodo de 2005. El resto de los ingresos de explotación se elevó a 209,7 millones de euros, situándose un 16,7% por encima de los 179,6 millones correspondientes al año anterior.

Los ingresos de **pasaje** ascendieron a 1.104 millones de euros, superando en 143 millones (un 14,9%) a la cifra del año anterior. De aquel importe, 1.037,2 millones de euros corresponden a los ingresos por billetes volados en el periodo. El importe agregado del resto de los ingresos de pasaje (cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados, ingresos procedentes de los programas de fidelización, alquiler de plazas a otras compañías y otras regularizaciones) ascendió a 66,8 millones de euros.

Los ingresos de **carga** superaron en un 8,6% al importe obtenido en el segundo trimestre del ejercicio 2005, debido al incremento experimentado por el volumen de tráfico (un 5,3% medido en TKT) y la mejora del ingreso medio unitario, favorecido por la apreciación del dólar respecto al segundo trimestre de 2005.

Los ingresos generados por los servicios de **handling** se situaron en 82,7 millones de euros, lo que significa un aumento del 1,1% con relación al año anterior, debido a la mejora del 7,6% en el ingreso unitario (por avión ponderado atendido), que compensa el descenso en la actividad para terceras compañías del 6,5%, tras el cese de los servicios a Binter Canarias en octubre de 2005. Comparando ambos periodos en términos homogéneos (sin tener en cuenta la facturación a Binter Canarias en 2005) este epígrafe de los ingresos creció casi en un 8%.

En el segundo trimestre de 2006 destacó el fuerte incremento de los ingresos por servicios de **mantenimiento** de flotas de otras compañías (un 53,5%), gracias fundamentalmente al aumento en el número y al mayor valor añadido de las revisiones de motores, superando incluso los buenos datos del primer trimestre del año.

El importe de los "**Otros ingresos de las operaciones**" recurrentes se incrementó un 24,2% con relación al segundo trimestre de 2005, al aumentar los ingresos por trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, la recuperación de dotaciones para grandes reparaciones y los ingresos por alquileres de flota y motores.

Los "**Otros ingresos de las operaciones**" no recurrentes ascendieron a 54,2 millones de euros y estuvieron motivados, en gran parte, por un distinto tratamiento contable de los reparables de motor, más adecuado al volumen y características de estos repuestos, que a partir del segundo trimestre de 2006 pasaron a ser considerados existencias, en vez de elementos amortizables. Este mejor tratamiento contable supuso la recuperación de 53,3 millones de euros del fondo de amortización constituido para los reparables de motor.

En el **primer semestre** de 2006, los ingresos de las operaciones se situaron en 2.653,9 millones de euros aumentando un 13,8% con relación al mismo periodo del año anterior. Si excluimos los ingresos no recurrentes, que totalizaron 54,2 millones de euros en 2006 y 1,4 millones en 2005, obtenemos los ingresos de explotación, cuyo importe ascendió a 2.599,6 millones de euros, que superó en un 11,5% al importe registrado en el acumulado de los seis primeros meses del año anterior.

Los ingresos totales de pasaje ascendieron a 2.053,9 millones de euros en el primer semestre de 2006, superando en 220 millones (un 12%) a la cifra del primer semestre de 2005. Los ingresos de carga se situaron en 155,1 millones de euros, aumentando un 4,9% con relación al primer semestre del año anterior, con un volumen de tráfico similar. Los ingresos de handling disminuyeron ligeramente (un 1,9%) debido a la menor actividad para terceras compañías tras el cese de la atención a Binter Canarias, si bien en términos homogéneos se registró un crecimiento del 5%. Los ingresos por mantenimiento para terceros se incrementaron un 39,5%, situándose en 102,2 millones de euros, debido principalmente al aumento en número y valor de los trabajos de motores para otras compañías aéreas. El importe de los "**Otros ingresos de las operaciones**" recurrentes aumentó en 12,7 millones de euros (un 15,5%) con relación al año anterior, motivado principalmente por los mayores ingresos por trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado y por alquileres de flota (dos A-320 alquilados a Mexicana de Aviación desde abril de 2005) y de motores.

---

## Gastos de las operaciones

---

En el **segundo trimestre** de 2006 los **gastos de las operaciones** aumentaron un 21% (242,3 millones de euros) con relación al año anterior, si bien 4,5 puntos porcentuales se deben al incremento de los gastos no recurrentes. Por una parte, se dotaron 25,8 millones de euros para cubrir los pagos futuros del Expediente de Regulación de Empleo, debido al aumento del número de empleados de tierra que causarían baja en la compañía durante el año 2006, concretamente 1.298 bajas frente a las 1.052 previstas en el Plan Director para este ejercicio (parte de este aumento se debe al adelantamiento de las salidas inicialmente previstas para 2007). Por otro lado, se realizó una dotación de 26,4 millones por obsolescencia de existencias, tras la reclasificación de los reparables de motor, ya mencionada, y para adecuar el valor de dichos repuestos.

Los **gastos de explotación** recurrentes se incrementaron un 16,4% con relación al segundo trimestre de 2005 (189,7 millones de euros), debido principalmente al aumento del gasto de combustible y al crecimiento de la producción (aérea y de mantenimiento). Así, el coste de explotación unitario (por AKO) presenta un incremento del 9,7%, siendo tan solo del 1,4% si excluimos el coste de combustible. Si adicionalmente descontáramos el impacto de la aplicación de las NIIF (concretamente NIC 39) sobre valoración de instrumentos financieros, el coste unitario de explotación (sin combustible) se reduciría en un 1,0%. (Ver comentarios al respecto en la página 14)

El gasto total de **combustible** superó en más de 116 millones de euros al coste contabilizado en el segundo trimestre de 2005, lo que representa un incremento del 62,2%, motivado fundamentalmente por el fuerte incremento del precio del petróleo y por la menor contribución en términos relativos de las coberturas realizadas. El precio del barril de Brent en los mercados se movió en unos niveles muy elevados, superando los 60 dólares por barril durante la mayor parte del trimestre, llegando a tocar casi los 75 dólares a principios de mayo, y situándose aproximadamente un 35% por encima del precio medio registrado en el mismo periodo del año anterior. Los contratos de cobertura permitieron asegurar el precio del queroseno de aviación entre bandas equivalentes a 50 y 60 dólares por barril para aproximadamente el 90% del consumo. De este modo, en el segundo trimestre de 2006 las operaciones de cobertura de precio realizadas consiguieron reducir el aumento del gasto en cerca de 10 millones de euros; y las coberturas de los tipos de cambio de moneda también permitieron contrarrestar parcialmente (1,6 millones de euros) el aumento del coste. En el mismo periodo del año anterior, las coberturas realizadas habían permitido amortiguar el aumento del coste de combustible en 57,4 millones de euros. Por otra parte, la apreciación del dólar frente al euro, con relación al tipo de cambio medio del segundo trimestre del año anterior, fue responsable de más de 13 millones de euros en el aumento del gasto. El coste unitario de combustible aumentó en un 52,9%, situándose en 1,80 céntimos de euro por AKO.

El coste unitario de **personal** disminuyó un 6,5% respecto al segundo trimestre de 2005, continuando la progresión de este concepto al mejorar significativamente respecto al primer trimestre, gracias al incremento de la productividad derivado de la disminución de la plantilla del grupo (-1,3%) y a la congelación de los salarios. La plantilla media del personal de vuelo aumentó un 1% debido al incremento del número de tripulantes de cabina de pasajeros (TCP), que estuvo principalmente motivado por la mayor necesidad de auxiliares en los vuelos de largo radio, cuyas horas bloque aumentaron un 7,4%, disminuyendo en el resto de sectores. La productividad -medida en horas bloque por tripulante- de los pilotos mejoró un 2,9%, empeorando un 1,3% la de los TCP debido al *mix* de flotas. La plantilla media del personal de tierra descendió un 2,2%, aumentando su productividad -medida en AKO por empleado- en un 8,4%. Adicionalmente, en el segundo trimestre los ingresos de explotación por empleado crecieron un 16,3% respecto al año anterior.

La dotación para **amortizaciones** se incrementó en un 23,6% en el trimestre debido, en parte, a la incorporación de cinco aviones A-340/300 al balance en diciembre del 2005 (anteriormente dichos aviones estaban en arrendamiento operativo).

El gasto por **alquiler de flota** se incrementó un 25,9% respecto al mismo periodo de 2005, un 18,7% en términos unitarios, debido principalmente a los impactos de signo contrario que tuvo la aplicación de la NIC 39 a 30 de junio de 2006 y 2005. Así, la valoración de los derivados utilizados para las coberturas de riesgos de tipo de cambio y de tipo de interés en las rentas de alquiler de la flota llevó a registrar un aumento del gasto por importe de 4,8 millones de euros en el segundo trimestre de 2006. Por el contrario, la valoración realizada al finalizar el segundo trimestre de 2005 supuso registrar una reducción de 18,6 millones de euros en los gastos de alquiler de flota de dicho periodo. Sin estos efectos, el gasto por alquiler de flota habría sido prácticamente el mismo que en el segundo trimestre de 2005.

El coste unitario de **mantenimiento de flota** (que incluye los gastos recurrentes de consumo de repuestos, subcontratos de mantenimiento y la dotación a la provisión para grandes reparaciones de la flota en arrendamiento operativo) se incrementó un 14,6% respecto al segundo trimestre de 2005, debido al aumento de los servicios para terceros, fundamentalmente en el taller de motores. Si del gasto de mantenimiento descontamos los costes generados por el mantenimiento de motores y aviones de terceros, el coste neto unitario sólo aumenta un 4,5% con relación al año anterior.

Los gastos **comerciales** unitarios disminuyeron un 5,8% respecto al año anterior debido principalmente al desarrollo del nuevo modelo de retribución a las agencias de viaje.



El importe del epígrafe "**Otros gastos**" se situó en 85,6 millones de euros en el segundo trimestre del año 2006 (una vez excluidos los gastos no recurrentes, que fueron reducidos), aumentando en 11,8 millones con relación al año anterior. El mayor crecimiento del gasto se localizó en las indemnizaciones de pasajeros y equipajes, que aumentaron 6,2 millones de euros respecto al año anterior, debido en parte a las dificultades derivadas de los primeros meses de operación del Terminal T4, y por la entrada en vigor del Reglamento de la Unión Europea 261/2005 el 17 de febrero de 2005, que amplió las indemnizaciones y asistencias al viajero en los supuestos de denegación de embarque por sobreventa de billetes (*overbooking*), y ha extendido las compensaciones por retrasos, cancelaciones de vuelos y pérdidas de equipajes.

En el **primer semestre** de 2006 los gastos de las operaciones aumentaron un 15,6% con relación al mismo periodo del año anterior, situándose en 2.668,5 millones de euros. Si excluimos los gastos no recurrentes registrados en ambos periodos (54,6 millones en 2006 y 5,9 millones en 2005), obtenemos unos gastos de explotación de 2.613,9 millones de euros en el acumulado de los seis primeros meses del presente ejercicio, cifra que superó en 311 millones (un 13,5%) a la del año anterior. El coste unitario (por AKO) se incrementó un 8,6% debido principalmente a la subida del precio del combustible.

El gasto de **combustible** se situó 196,5 millones de euros por encima del coste contabilizado en el primer semestre de 2005, lo que supone un incremento del 54%, de modo que esta partida ya representa un 21,4% de los gastos de explotación consolidados, y un 24% si consideramos exclusivamente los gastos de explotación del negocio de transporte de pasajeros y carga. Ese fuerte incremento estuvo causado fundamentalmente por la subida del precio del barril de Brent en los mercados, cuyo precio medio en dólares (antes de coberturas) superó en más de un 32% al correspondiente al primer semestre de 2005. Los contratos de cobertura del precio del queroseno y del tipo de cambio dólar/euro permitieron reducir en 21,6 millones el coste de combustible devengado en los seis primeros meses de 2006, frente a un ahorro de 74,5 millones en el mismo periodo del año anterior. También influyó negativamente la apreciación del dólar frente al euro, dando lugar a un incremento de más del 9% en el gasto. Por otra parte, el mayor gasto atribuible al aumento de la producción quedó más que compensado por el efecto positivo del menor consumo unitario (alrededor de un 6%) debido a la mayor eficiencia de la flota renovada y con menos gasto de combustible. Con todo ello, el coste unitario (por AKO) del combustible se incrementó en un 47,4% respecto al año anterior.

Los gastos de **personal** recurrentes se situaron en 699,7 millones de euros, descendiendo un 1,9% respecto al primer semestre de 2005 gracias a la congelación salarial y a la disminución de la plantilla, a pesar del aumento de actividad. Así, el coste unitario de personal disminuyó un 6,1%, gracias principalmente al aumento de la productividad media de la plantilla (un 5,8% en términos de AKO por empleado).

El coste unitario de la dotación a la **amortización** se incrementó un 14,9% con relación al primer semestre del año anterior, motivado principalmente por el aumento del valor de los elementos de flota amortizables, y por la distinta consideración patrimonial de cinco aviones A-340 desde diciembre de 2005.

En el acumulado de los seis primeros meses del año, el coste unitario de **alquiler de flota** se incrementó un 16,8% respecto a 2005, debido principalmente al impacto de signo contrario que tuvo la aplicación de la NIC 39 (significó un aumento del gasto de alquiler de 10,9 millones de euros en 2006, frente a una reducción de 29,4 millones en 2005). Sin incluir este efecto, el coste unitario de alquiler de flota disminuyó en un 4% respecto al del primer semestre de 2005.

El gasto agregado de **mantenimiento de flota** se elevó a 166,7 millones de euros (sin incluir la dotación extraordinaria para provisiones por obsolescencia de reparables de motor ni otros gastos no recurrentes por devolución de aviones), aumentando un 14% respecto al importe del año anterior, principalmente por el aumento del volumen de trabajos para otras compañías. En términos unitarios, el coste neto de mantenimiento por AKO (una vez excluidos los gastos vinculados a los ingresos por asistencia técnica a terceros) aumentó un 0,8% con relación al primer semestre de 2005, viéndose afectado por la apreciación del dólar.

El coste **comercial** unitario disminuyó en un 6,7% respecto al primer semestre de 2005 y la relación de gastos comerciales netos sobre ingresos de tráfico mejoró 0,5 puntos porcentuales, situándose en el 3,8%. Por el contrario, el gasto de los **sistemas de reservas** aumentó en 9,5 millones de euros respecto al año anterior (un 7,6% en términos de coste unitario por AKO), en parte por la nueva estructura y contenido de las tarifas de los sistemas de reservas para el año 2006. No obstante, una parte significativa de este aumento del gasto se vio compensada por los mayores ingresos derivados de las bonificaciones acordadas con algunos sistemas de reservas (3,7 millones de euros).

El importe de "**Otros gastos**" aumentó en 18,7 millones de euros (si excluimos los no recurrentes) con relación al año anterior, lo que representa un incremento del 12,5%. Casi la mitad de aquel aumento del gasto (9,3 millones de euros) estuvo originado por el incremento de las indemnizaciones de pasaje y equipaje respecto al año anterior, debido en parte a las dificultades derivadas de los primeros meses de operación del Terminal T4, y por la entrada en vigor de la nueva normativa en materia de indemnizaciones y asistencias al viajero.

---

## Resultados financieros y otros no operativos

---

En el primer semestre de 2006 el **resultado financiero** se situó en 0,4 millones de euros de pérdidas, disminuyendo en 1,9 millones con relación al registrado en el año anterior. Esta diferencia está motivada por el distinto resultado que arroja - en aplicación de la NIC 39 - la valoración de las coberturas "no eficaces" de instrumentos financieros a 30 de junio de 2006 y 2005, que se refleja en el epígrafe "Otros ingresos y gastos" de la cuenta de resultados, y supone una disminución de 3,3 millones de euros respecto al resultado del año anterior.

Los ingresos y los gastos financieros presentaron una cuantía similar (30,9 y 30,2 millones de euros respectivamente) e incrementos parecidos respecto al año anterior, dando lugar a un **neto financiero** de 0,8 millones de euros, que superó en 0,7 millones al saldo neto del año anterior. El incremento de los ingresos financieros se aproximó a un 40%, tanto en el semestre como en el segundo trimestre, y estuvo motivado principalmente por el mayor volumen de las inversiones financieras temporales y el alza de los tipos de interés. Este último factor también influyó en los incrementos de los gastos financieros (un 37% en el semestre y un 29% en el segundo trimestre), que también se vieron impulsados por el aumento de la deuda a largo plazo vinculada al plan de renovación de flota.

Los ingresos y gastos por **diferencias de cambio** contabilizados en el primer semestre de 2006 prácticamente se compensaron entre sí, dando lugar a un saldo positivo de 0,1 millones de euros, frente a un saldo negativo de 0,7 millones de euros registrado en el año anterior.

En el segundo trimestre de 2006 el **resultado financiero** se situó en 2,4 millones de euros de beneficios, 1,8 millones por encima del beneficio obtenido en el año anterior. Esta diferencia recoge las mejoras registradas en el saldo neto de las diferencias de cambio (3,5 millones) y en el neto financiero (1,7 millones), que fueron parcialmente compensadas por una diferencia negativa de 3,4 millones de euros, derivada de la valoración de los instrumentos financieros, en aplicación de la NIC 39.

La **participación en los resultados de las empresas asociadas** registró un saldo positivo de 0,5 millones de euros en el segundo trimestre y de 1,8 millones en el acumulado de los seis meses. En ambos casos se produce una significativa disminución del beneficio respecto al año anterior (5,5 millones de euros en el trimestre y 11,3 millones en el semestre) debido principalmente a la salida de Amadeus del perímetro de consolidación del Grupo Iberia.

El "**Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes**" registró un importe negativo de 1,9 millones de euros en el primer semestre de 2006, derivado principalmente de la baja de diversos elementos de inmovilizado, frente a un resultado positivo de 66,6 millones de euros contabilizado en el mismo periodo del año anterior, que incluye la plusvalía obtenida por la venta de la participación en SAVIA.

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

## Flota Operativa

GRUPO IBERIA (a)	Junio	Diciembre	Junio
	2006	2005	2005
<b>Largo radio</b>	<b>32</b>	<b>30</b>	<b>31</b>
Propiedad	5	5	0
Arrendamiento financiero	0	0	0
Arrendamiento operativo	25	23	27
Wet lease	2	2	4
<b>Corto y medio radio</b>	<b>126</b>	<b>124</b>	<b>123</b>
Propiedad	40	41	42
Arrendamiento financiero	14	14	13
Arrendamiento operativo	66	66	68
Wet lease	6	3	0
<b>Total</b>	<b>158</b>	<b>154</b>	<b>154</b>
Propiedad	45	46	42
Arrendamiento financiero	14	14	13
Arrendamiento operativo	91	89	95
Wet lease	8	5	4

(a) Refleja el número de unidades de flota de pasaje operativas al final de cada periodo, sin incluir los aviones inactivos. Adicionalmente, a 30 de junio de 2006 la compañía tiene dos Airbus A-320 alquilados a otra compañía.

## Flota operativa, incorporaciones y bajas

A 30 de junio de 2006, la flota operativa de Iberia comprendía 158 aviones, de los cuales 59 estaban en balance y 99 fuera de balance (en arrendamiento operativo o bajo la modalidad de *wet lease*). La compañía continúa renovando y homogeneizando su flota de acuerdo al plan previsto.

Durante el primer semestre de 2006 la compañía incorporó tres A-340/600 en régimen de arrendamiento operativo a su **flota de largo radio**, dos en el primer trimestre y el último en abril. En el mes de junio causó baja un B-747 que se encontraba en régimen de *wet lease*, y un A-340/300 que estaba en arrendamiento operativo comenzó a operar en la modalidad de *wet lease*. Igualmente, en los primeros días de julio la compañía retiró el último B747, que operaba en *wet lease*, y un segundo A-340/300 que estaba en arrendamiento operativo comenzó a operar en la modalidad de *wet lease*.

Un total de cuatro nuevos aviones Airbus se incorporaron a la **flota de corto y medio radio** durante el segundo trimestre de 2006: dos A-321 (abril y mayo) y dos A-320 (mayo y junio) en régimen de arrendamiento operativo. Además, tres B-757 contratados en régimen de arrendamiento operativo pasaron a ser operados en régimen de *wet lease* para Iberia, dos a partir de marzo y el otro desde mayo, de modo que un total de seis B-757 operaban en esta modalidad a finales de junio. En el primer trimestre del año, un B-757 en arrendamiento operativo y un MD-87 en propiedad fueron retirados de la operación.

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

Miles de €	Junio 2006	Diciembre 2005
<b>ACTIVO</b>	<b>5.931.287</b>	<b>5.543.918</b>
<b>Activo no corriente</b>	<b>2.570.072</b>	<b>2.747.206</b>
Activos Intangibles	43.543	47.417
Inmovilizaciones materiales	1.396.488	1.463.584
Participaciones en entidades asociadas	15.847	12.126
Activos financieros no corrientes	622.684	731.711
<i>Préstamos Iberbus</i>	<i>155.785</i>	<i>167.879</i>
<i>Bonos Iberbond</i>	<i>29.640</i>	<i>30.810</i>
<i>Otros</i>	<i>437.259</i>	<i>533.022</i>
Activos por impuestos anticipados	484.528	484.513
Otros activos no corrientes	6.982	7.855
<b>Activos no corrientes mantenidos para la venta</b>	<b>0</b>	<b>3.013</b>
<b>Activo corriente</b>	<b>3.361.215</b>	<b>2.793.699</b>
Existencias	168.185	114.682
Deudores	879.159	643.380
Inversiones financieras corrientes	1.526.514	1.190.673
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	761.405	821.439
Otros activos corrientes	25.952	23.525
<b>PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>5.931.287</b>	<b>5.543.918</b>
<b>Patrimonio Neto</b>	<b>1.625.324</b>	<b>1.738.233</b>
Capital suscrito	739.357	735.666
Prima de emisión	115.260	111.285
Reservas sociedad dominante	788.632	631.417
Reservas sociedades consolidadas	-10.490	143.034
Diferencias de conversión y por ajuste de capital a euros	878	1.025
Resultados atribuibles a la sociedad dominante	-9.344	395.789
Dividendo a cuenta	0	-281.026
Intereses minoritarios	1.031	1.043
<b>Pasivo no corriente</b>	<b>2.109.855</b>	<b>2.121.781</b>
Emisión de obligaciones convertibles	9.153	9.153
Deudas con entidades de crédito y por arrendamientos financieros	640.370	696.954
Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo	1.388.807	1.381.179
Otros pasivos	71.525	34.495
<b>Pasivo corriente</b>	<b>2.196.108</b>	<b>1.683.904</b>
Emisión de obligaciones convertibles	1.488	9.153
Deudas con entidades de crédito y por arrendamientos financieros	190.758	111.696
Ingresos diferidos	41.457	31.850
Otros pasivos	1.962.405	1.531.205

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

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

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

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

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

Se excluye el valor de los instrumentos financieros para coberturas de riesgos incluido en el epígrafe de las inversiones financieras corrientes (NIC 39), que era de 35.261 miles de euros a 30 de junio de 2006 y de 42.766 a 31 de diciembre de 2005.

**Alquiler de flota capitalizado:** Este concepto es utilizado para calcular el Endeudamiento neto ajustado. Del concepto "Alquiler de flota" se toma el importe de los gastos de arrendamiento operativo (dry lease), excluyendo el valor de las coberturas "no eficaces", el 50% de los gastos de wet lease, y el 50% de los gastos de alquiler de aviones cargueros. El importe correspondiente al gasto anual por alquiler de flota asciende a 374.113 miles de euros en 2005. Como aproximación al valor anual del gasto de alquiler de flota del ejercicio 2006, se multiplica por dos el importe correspondiente al primer semestre del año (200.362 miles de euros), obteniendo un importe anual estimado de 400.725 miles de euros. Ambas cifras anuales se capitalizan multiplicando por 8.

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

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

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

A 30 de junio de 2006 el cálculo es el siguiente: 6% de 155.785 miles de € x 8 = 74.777 miles de €

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

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

Miles de €	Ene-Jun	Ene-Jun
	2006	2005
<b>Resultado consolidado antes de impuestos</b>	<b>-15.178</b>	<b>43.440</b>
Dotaciones a la amortización y pérdidas por deterioro de activos	106.057	150.047
Dotaciones a provisiones (neto) (+/-)	66.208	45.222
Aplicaciones provisiones (-)	-58.422	-97.684
Ganancias/Pérdidas por venta de activo material e intangible (+/-)	-24.956	7.202
Ganancias/Pérdidas por venta de participaciones (+/-)	-	-73.837
Resultados de las asociadas contabilizadas por el método de participación (+/-)	-1.823	-13.075
Resultados derivados de operaciones de cobertura (+/-)	14.391	-31.907
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio que no generan cash-flow	-803	1.122
Otros ajustes al cash-flow (+/-)	27.086	39.839
Variación neta en los activos / pasivos que no generan cash-flow	175.890	54.092
Pagos de impuestos	-12.545	-4.661
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>275.905</b>	<b>119.800</b>
Inversión neta en empresas del grupo, multigrupo y asociadas	-2.435	82.343
Inversión neta en activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias	-95.080	157.577
Inversión neta en inversiones financieras no corrientes	-	-29.062
Inversión neta en inversiones financieras y otros activos financieros corrientes	-316.472	-119.934
Inversión neta en otros activos	31.486	-8.212
Dividendos e intereses cobrados (+)	26.962	19.686
Inversión neta en acciones propias (+/-)	-6.809	-4.481
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>	<b>-362.348</b>	<b>97.917</b>
Dividendos pagados (-)	-18.619	-41.353
Variación de deudas con entidades de crédito (+/-)	47.968	35.400
Intereses pagados por deudas (-)	-10.752	-11.161
Otras deudas	146	263
Aumento de capital	7.666	9.109
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación</b>	<b>26.409</b>	<b>-7.742</b>
<b>AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES</b>	<b>-60.034</b>	<b>209.975</b>
Saldo de efectivo y equivalentes al inicio del periodo	821.439	566.461
Saldo de efectivo y equivalentes al final del periodo	761.405	776.436

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

---

## Endeudamiento neto / Capital / Flujos de Efectivo

---

El endeudamiento neto de balance continúa siendo negativo (el saldo de las cuentas financieras del activo a corto plazo supera al total de la deuda remunerada) situándose en -1.410,9 millones de euros a 30 de junio de 2006, mejorando en un 23,5% respecto al cierre de 2005, gracias al notable aumento de las inversiones financieras corrientes. El endeudamiento neto ajustado, que incluye la capitalización de los arrendamientos operativos anualizados, se eleva a 1.690,5, descendiendo en un 2,8% con relación al cierre del pasado ejercicio. El aumento del importe del alquiler de flota capitalizado (en cuyo cálculo no se incluye el efecto de la valoración de coberturas "no eficaces") contrarresta parte de la mejora del endeudamiento neto de balance. El apalancamiento, medido como endeudamiento neto ajustado sobre recursos totales, aumenta un punto porcentual con relación al 31 de diciembre de 2005, situándose en el 51,0%.

El patrimonio neto asciende a 1.625,3 millones de euros a 30 de junio de 2006, disminuyendo en 112,9 millones respecto a la cifra del cierre del ejercicio anterior. El saldo de las reservas de sociedades consolidadas desciende en 153,5 millones de euros como consecuencia de la puesta en valor de la participación de Amadeus producida en 2005. El 30 de junio de 2006 Iberia hizo efectivo el reparto de un dividendo complementario de 0,02 euros por acción con cargo a los resultados del ejercicio 2005.

El aumento de las existencias (53,5 millones de euros) se explica por el distinto criterio contable respecto a los reparables de motor (ver página 7), que pasan a ser considerados existencias en lugar de elementos amortizables. Respecto a los activos financieros, las desinversiones corresponden a préstamos Iberbus por actualización de diferencias de cambio y a la devolución de anticipos de flota A-340 y A-321, recogidos éstos últimos en depósitos a largo plazo. En el mes de mayo, se contabilizó el 20% de la participación que Iberia tiene en el capital de Cataire, la compañía de bajo coste que ha creado junto con el grupo Cobra, Iberostar, Nefinsa y Quercus, por un valor de 1,9 millones de euros.

Durante el primer semestre de 2006 Iberia generó un flujo de efectivo de las actividades de explotación positivo, que ascendió a 275,9 millones de euros, superando en 156,1 millones el flujo neto generado durante el mismo periodo del año anterior.

---

## Principales efectos de la aplicación de las NIIF

---

Iberia utiliza para sus políticas de coberturas de los riesgos de cambio, tipo de interés y combustible distintos derivados que se aplican fundamentalmente a las operaciones de leasing operativo y compras de combustible.

La mayor parte de estos derivados (más del 80%) son efectivos desde el punto de vista NIIF, y por lo tanto sus diferencias de valor a lo largo del tiempo se registran en cuentas de reservas, sin impacto en la cuenta de resultados. Pero una parte de las mismas son inefectivas y generan impactos en la cuenta de resultados.

En el caso de las coberturas aplicadas a los leases operativos, el objeto de los derivados es la cobertura del riesgo de divisa (dólar) y tipo de interés. A lo largo del segundo trimestre del año 2005 el alza de los tipos de interés del dólar (fundamentalmente) generó una sobrevaloración de dichas coberturas que tuvo su reflejo en un resultado positivo de 20,3 millones. En comparación, durante el segundo trimestre del año 2006 la evolución del tipo de interés del dólar frente al euro, junto con la evolución del valor de los derivados de combustible han reducido la sobrevaloración citada, generando un efecto contrario, aunque de menor importancia, en la cuenta de resultados (-10 millones).

Los efectos descritos representan una parte importante de las variaciones registradas en los importes de los alquileres operativos de ambos ejercicios, sin que respondan a la evolución real de dichas rentas. El resto del impacto negativo está asociado a los derivados aplicados a coberturas de combustible (4 millones aproximadamente).

En resumen, la variación de valor experimentado en reservas asciende, en el trimestre, a -53,5 millones y la variación en la cuenta de resultados a -10 millones descritos.

En el conjunto del primer semestre la valoración de los derivados también tuvo un efecto de signo contrario en los resultados antes de impuestos de ambos ejercicios: en 2006, llevó a contabilizar un aumento del gasto (menor resultado) de 14,5 millones de euros, debido a los motivos antes explicados; por el contrario, en el periodo enero/junio de 2005 se registró una disminución del gasto agregado (mejor resultado) de 31,9 millones de euros, siendo el principal motivo, también en este caso, la evolución durante ese periodo del diferencial de las curvas de tipos de interés del dólar y el euro.

### 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)