

Principales magnitudes (no auditado) (a)

GRUPO IBERIA Miles de €	2º Trimestre (Abr - Jun)			Acumulado (Ene - Jun)		
	2007	2006	%	2007	2006	%
Ingresos de explotación	1.357.301	1.392.880	-2,6	2.666.605	2.599.615	2,6
Gastos de explotación	1.300.448	1.343.616	-3,2	2.596.654	2.613.864	-0,7
BIIAR (EBITDAR) (b)	219.345	218.296	0,5	393.959	318.508	23,7
Resultados de explotación (b)	56.852	49.264	15,4	69.951	-14.249	n.s.
Ingresos y gastos no recurrentes (neto)	-5.555	781	n.s.	-10.550	-408	n.s.
Rdos. enajenación y deterioro valor de activos	25.951	-1.182	n.s.	30.062	-1.908	n.s.
Resultados de las operaciones	77.249	48.863	58,1	89.463	-16.566	n.s.
Resultado consolidado	62.598	35.726	75,2	74.831	-9.239	n.s.
Patrimonio neto (c)	---	---	---	1.800.577	1.738.596	3,6
Endeudamiento neto de balance (c)	---	---	---	-2.211.300	-1.722.181	28,4
Endeudamiento neto ajustado x 8 (c)	---	---	---	859.680	1.346.628	-36,2
AKO (millones)	16.458	16.809	-2,1	32.563	32.498	0,2
PKT (millones)	13.307	13.420	-0,8	26.105	25.296	3,2
Coefficiente de ocupación (%)	80,9	79,8	1,0 p.	80,2	77,8	2,3 p.
Ingresos de pasaje	999.004	1.037.240	-3,7	1.946.088	1.921.808	1,3
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €)	7,51	7,73	-2,9	7,45	7,60	-1,9
Ingreso de pasaje / AKO (cént. €)	6,07	6,17	-1,6	5,98	5,91	1,1
Ingreso de explotación / AKO (cént. €)	8,25	8,29	-0,5	8,19	8,00	2,4
Coste de explotación / AKO (cént. €)	7,90	7,99	-1,1	7,97	8,04	-0,9
Coste explotación (exc. fuel) / AKO (cént. €)	6,25	6,19	0,9	6,34	6,32	0,3

n.s.: no significativo.

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

(b) No incluyen ingresos y gastos no recurrentes.

(c) Junio 2007 v Diciembre 2006 (ver notas en páginas 13 y 14).

Número de acciones: 952.836.247 a 30-jun-2007 y 948.066.632 a 31-dic-2006.

Hechos destacables

- Los resultados consolidados aumentaron un 75,2% en el segundo trimestre, contribuyendo significativamente a la mejora de 84,1 millones de euros en el resultado acumulado del primer semestre con relación a 2006. Estos resultados son los mejores que ha obtenido Iberia en los últimos cinco años.
- En el trimestre destaca la reducción de la capacidad en un 2,1% como consecuencia del proceso de reestructuración de las redes de corto y medio radio (-8,6%), de acuerdo al objetivo del Plan Director y de un menor crecimiento temporal de la oferta en los vuelos de largo radio (un 3,4%), red que volverá a registrar incrementos de en torno al 7% en los próximos meses.
- Este hecho, unido a la depreciación del dólar y a la nueva situación del mercado de handling provocó que los ingresos de explotación disminuyeran un 2,6%. A nivel unitario el descenso fue del 0,5% afectado por el crecimiento de la etapa media (un 7,8%) y la fuerte competencia en los enlaces con Europa. Por el contrario, los ingresos unitarios de pasaje en la red de largo radio continuaron creciendo de forma notable.
- La disminución en el ingreso unitario se vio más que compensada por un descenso del 1,1% en el coste de explotación unitario, con bajadas significativas en los costes de personal, combustible y alquiler de flota.
- En el primer semestre, el resultado de explotación alcanzó los 70 millones de euros, situándose 84,2 millones por encima del año anterior, y el EBITDAR generado creció un 23,7%.
- La compañía alcanzó un coeficiente de ocupación récord en el conjunto de la red (80,2%), mejorando 2,3 puntos respecto al año anterior. Además, la Clase Business mostró un excelente comportamiento en la red de largo radio, donde acumula en lo que va de año un incremento de pasajeros superior al 23%.
- La productividad del personal (en términos de ingresos de explotación por empleado) aumentó un 9,9% respecto al primer semestre de 2006, con una reducción en la plantilla equivalente del 6,6%.

El endeudamiento neto ajustado disminuye un 36,2% respecto al cierre del ejercicio 2006

Estadísticas operativas

GRUPO IBERIA (a)	2º Trimestre (Abr – Jun)			Acumulado (Ene – Jun)		
	2007	2006	%	2007	2006	%
PASAJE						
Pasajeros (miles)	6.863	7.461	-8,0	13.181	13.761	-4,2
Doméstico	3.531	3.996	-11,6	6.835	7.404	-7,7
Medio Radio	2.310	2.501	-7,7	4.339	4.513	-3,9
Europa	2.160	2.355	-8,3	4.030	4.240	-5,0
África & Oriente Medio	150	147	2,3	309	274	13,1
Largo Radio	1.022	964	6,0	2.007	1.844	8,8
AKO (millones)	16.458	16.809	-2,1	32.563	32.498	0,2
Doméstico	2.879	3.416	-15,7	5.886	6.832	-13,8
Medio Radio	4.148	4.272	-2,9	8.261	8.377	-1,4
Europa	3.658	3.806	-3,9	7.262	7.486	-3,0
África & Oriente Medio	490	466	5,2	999	891	12,1
Largo Radio	9.431	9.121	3,4	18.415	17.289	6,5
PKT (millones)	13.307	13.420	-0,8	26.105	25.296	3,2
Doméstico	2.194	2.600	-15,6	4.290	4.815	-10,9
Medio Radio	3.089	3.299	-6,4	5.811	5.949	-2,3
Europa	2.740	2.961	-7,5	5.089	5.313	-4,2
África & Oriente Medio	349	338	3,2	722	636	13,6
Largo Radio	8.024	7.521	6,7	16.004	14.532	10,1
Coefficiente de ocupación (%)	80,9	79,8	1,0 p.	80,2	77,8	2,3 p.
Doméstico	76,2	76,1	0,1 p.	72,9	70,5	2,4 p.
Medio Radio	74,5	77,2	-2,8 p.	70,3	71,0	-0,7 p.
Europa	74,9	77,8	-2,9 p.	70,1	71,0	-0,9 p.
África & Oriente Medio	71,2	72,6	-1,4 p.	72,3	71,4	0,9 p.
Largo Radio	85,1	82,5	2,6 p.	86,9	84,1	2,9 p.
CARGA (b)						
Toneladas de carga	63.118	59.543	6,0	125.836	117.401	7,2
TKO (millones)	421	407	3,4	824	786	4,8
TKT (millones)	287	259	10,7	579	509	13,7
Coefficiente de ocupación (%)	68,2	63,7	4,5 p.	70,3	64,8	5,5 p.
INGRESOS DE PASAJE						
Ingresos (miles de €)	999.004	1.037.240	-3,7	1.946.088	1.921.808	1,3
Ingreso medio / AKO (cént. €)	6,07	6,17	-1,6	5,98	5,91	1,1
Ingreso medio / PKT (cént. €)	7,51	7,73	-2,9	7,45	7,60	-1,9

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

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

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

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

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

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

Tráfico e ingresos de pasaje

En el **segundo trimestre** de 2007 el coeficiente de ocupación de pasaje se elevó al 80,9% en el **conjunto de la red**, nivel récord de la compañía para este trimestre, mejorando en 1,0 puntos porcentuales con relación al mismo periodo del año anterior. Esta subida superó en 1,3 puntos a la variación media registrada por las compañías europeas integradas en la *Association of European Airlines* (AEA), cuyo coeficiente de ocupación empeoró 0,3 puntos (según datos provisionales). El número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) por Iberia disminuyó ligeramente respecto al segundo trimestre de 2006, con un descenso del 2,1% en el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO). Esta reducción en el volumen total de capacidad se debió a una ralentización puntual en el crecimiento de la oferta en los vuelos de largo radio (un 3,4%), y al progresivo desarrollo del plan de ajustes en los enlaces domésticos y europeos, de acuerdo a la estrategia de racionalización de la red definida en el Plan Director 2006/08. En la segunda parte del año se prevén crecimientos en el largo radio similares a los mantenidos en el mismo periodo del 2006.

Al valorar las variaciones se debe considerar que el segundo trimestre de 2006 representa una exigente base comparativa (en dicho periodo se registró un incremento interanual del 12,4% en el número de PKT, con una mejora de 4,5 puntos en el coeficiente de ocupación). Además, el calendario de festividades en abril y mayo fue menos favorable en 2007 que en el año anterior.

La etapa media de pasaje aumentó un 7,8% con relación al segundo trimestre del año anterior, como consecuencia de la creciente participación del sector de largo radio que, medido en número de PKTs representa ya el 60,3% del tráfico total, 4,3 puntos por encima del año anterior. El distinto *mix* de rutas también explica que el descenso del número total de pasajeros (un 8%) sea superior al registrado en los PKT.

Los ingresos de pasaje por billetes volados en el segundo trimestre de 2007 disminuyeron un 3,7% en el conjunto de la red, debido principalmente al descenso del número de pasajeros en vuelos de corto y medio radio (un 10,1%), y por el efecto negativo de la devaluación del dólar respecto al euro (más de un 8%). El ingreso medio por AKO descendió un 1,6%, perjudicado también por el mencionado crecimiento de la etapa media. Si descontamos el efecto de la variación en los tipos de cambio de moneda, el ingreso medio por AKO habría mejorado un 0,5% con relación al segundo trimestre de 2006.

En el sector de **largo radio** el coeficiente de ocupación alcanzó un elevado 85,1%, 2,6 puntos más que el año anterior. La demanda mantuvo un buen comportamiento, aumentando el número de PKT un 6,7%, con un incremento de oferta (3,4%) menor que el registrado en el primer trimestre de 2007 (un 10,0%), y que previsiblemente se situará en torno al 7% en el segundo semestre del año.

Iberia relanzó su estrategia de fuerte crecimiento en Estados Unidos, con la apertura de dos nuevos destinos, Boston a partir de mayo y Washington desde junio (con cinco vuelos semanales cada uno) que unido al aumento del número de frecuencias a Miami y a la sustitución de los aviones A340/300 (con 260 asientos) por los A340/600 (versión que ofrece 352 plazas) en las rutas a Chicago, llevaron a un incremento del 12,8% en la capacidad ofertada respecto al segundo trimestre de 2006. El número de PKT aumentó un 13,4%, subiendo el coeficiente de ocupación hasta casi el 88%. No obstante, los mayores incrementos de oferta y demanda correspondieron otra vez a América del Sur (un 15,1% y un 19,5% respectivamente) cuyo coeficiente de ocupación mejoró 3,0 puntos, situándose en el 84%. El número de pasajeros creció en todos los países, destacando los incrementos de Brasil y Uruguay, donde se aumentó el número de frecuencias semanales. En las rutas de América Central el nivel de ocupación subió 2,8 puntos, elevándose al 85,3%, disminuyendo el número de PKT un 1,0%. La compañía realizó algunos ajustes en el programa de esta subred, destacando el aumento del número de vuelos directos a Costa Rica, la utilización de aviones de menor calibre en Cuba y la disminución del número de frecuencias a Puerto Rico.

Los ingresos de pasaje del sector de largo radio se incrementaron un 11,6% con relación al segundo trimestre de 2006, gracias al aumento del volumen de tráfico y a la subida del ingreso medio por PKT un 4,6% que, si bien estuvo afectado por la depreciación del dólar (impacto de un 4%), contó con el apoyo de una mejora significativa del *mix* de clases en todas las redes de América, especialmente en América Centro. En la red de largo radio, el número de pasajeros de pago en la *Clase Business Plus* aumentó un 18%, mejorando el coeficiente de ocupación en 6,7 puntos porcentuales. El ingreso unitario por AKO se incrementó un 7,9% con relación al año anterior (11,9% si descontamos el efecto negativo de la variación en los tipos de cambio de moneda).

La compañía continuó reestructurando la operación de **corto y medio radio** con los objetivos de reforzar su posición como compañía de red, potenciando las conexiones en su *hub* de Madrid-Barajas, y de mejorar la rentabilidad, ajustando la capacidad ofertada en algunos enlaces punto a punto. Así, en el segundo trimestre de 2007 el volumen de oferta agregado de todos los vuelos europeos (incluidos los domésticos) con origen o destino Madrid aumentó un 5,8% respecto al año anterior, descendiendo notablemente en el resto de los enlaces.

En los vuelos internacionales de **Europa geográfica** la oferta disminuyó un 3,9% con relación al segundo trimestre de 2006 si bien en los enlaces desde Madrid creció un 12,5%. El tráfico descendió un 7,5%, afectado también por la intensa competencia y, en particular, por la fuerte expansión de las compañías de bajo coste en España. El coeficiente de ocupación se situó en el 74,9%, un nivel más alto que el registrado por la mayoría de las compañías europeas de red.

La actividad continuó creciendo en **África y Oriente Medio**, aunque a menor ritmo que en el primer trimestre del año. El volumen de oferta se incrementó un 5,2%, aumentando la demanda un 3,2% respecto al segundo trimestre de 2006, destacando los crecimientos de Egipto e Israel.

Los ingresos de pasaje del sector de **medio radio** internacional correspondientes al periodo abril - junio de 2007 disminuyeron un 10,2%, con un ajuste del 2,9% en el número de AKO y un descenso de 2,8 puntos en el coeficiente de ocupación. El ingreso unitario por AKO disminuyó un 7,5%, también perjudicado parcialmente por el crecimiento de la etapa media de pasaje en este sector (un 1,4%) y por la depreciación del dólar.

En el sector **doméstico** el coeficiente de ocupación se situó en el 76,2%, ligeramente por encima del nivel del segundo trimestre de 2006. De acuerdo a la estrategia planificada, el número de AKO disminuyó un 15,7%, descendiendo el número de pasajeros un 11,6%. El ingreso por AKO se incrementó un 1,2%.

En el segundo trimestre de 2007 el **transporte de carga** mantuvo la línea de crecimiento iniciada en junio de 2006. El coeficiente de ocupación mejoró 4,5 puntos y el número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) aumentó un 10,7%, alcanzando los 287 millones. De éstos, el 94% fue transportado en las bodegas de los aviones de pasaje, y un 83% correspondió a las rutas del Atlántico.

En el **primer semestre** de 2007 el coeficiente de ocupación mejoró 2,3 puntos porcentuales, elevándose al 80,2% en el **conjunto de la red**, superando la subida media obtenida por las compañías europeas de la AEA, que fue de 0,5 puntos. El tráfico de Iberia aumentó un 3,2% respecto al primer semestre de 2006, con un leve incremento (un 0,2%) en el volumen total de oferta, que hubiera descendido ligeramente si descontamos en ambos ejercicios el efecto de los programas de optimización del espacio en las cabinas de los aviones. El fuerte aumento de la demanda en los vuelos de largo radio llevó a un significativo crecimiento de la etapa media de pasaje (un 7,7%). Esta mayor longitud de etapa y la devaluación del dólar respecto al euro, tuvieron un impacto negativo en la evolución del ingreso de pasaje por PKT, que disminuyó un 1,9% respecto al año anterior, y del ingreso unitario por AKO, que se incrementó un 1,1% en el conjunto de la red; si descontamos el efecto de la variación en los tipos de cambio, ambas variaciones mejoran en 2 puntos porcentuales. La cifra de ingresos por billetes volados hasta junio aumentó en un 1,3% respecto al mismo periodo de 2006.

En el sector de **largo radio** el número de PKT se incrementó un 10,1% con relación al acumulado a junio de 2006, con un aumento del 6,5% en el volumen de capacidad ofertada, mejorando 2,9 puntos el coeficiente de ocupación, hasta alcanzar el 86,9%. Sobresalió el comportamiento de la clase *Business Plus* en todas las redes de América, aumentando el número de pasajeros en un 23,7% respecto al año anterior, y mejorando el coeficiente de ocupación de esta clase en 8,3 puntos porcentuales. Este hecho contribuyó a lograr un aumento del *yield* del 6,5% en el conjunto del sector, con unos incrementos del 10,2% en el ingreso unitario por AKO y del 17,3% en la cifra de ingresos de pasaje.

En los vuelos del Atlántico Sur la demanda aumentó un 26,5% respecto al año anterior, respondiendo de forma excelente al incremento de la oferta (un 22,1%), subiendo el coeficiente de ocupación hasta el 88,4%, 3,1 puntos por encima del año pasado. En el Atlántico Norte, oferta y demanda crecieron un 9,9% y un 11,4%, respectivamente, y el coeficiente de ocupación subió 1,1 puntos. También mejoró la ocupación en el Atlántico Medio (2,9 puntos), aumentando la demanda un 0,4%.

En el sector de **medio radio** el número de AKO disminuyó un 1,4% como resultado de ajustes realizados en distintos enlaces punto a punto de la Unión Europea, cuyo impacto fue parcialmente compensado por los aumentos de oferta en los vuelos europeos a/desde el *hub* de Madrid (un 12,5%) y en las rutas de África y Oriente Medio (un 12,1%). El volumen de ingresos disminuyó un 5,2%, debido al descenso en el número de PKT (un 2,3%) y a la bajada del *yield* (un 3,0%), que fue motivada principalmente por el aumento de la etapa media de pasaje (un 1,6%) y por la devaluación del dólar. El ingreso unitario disminuyó un 3,9%.

Durante los seis primeros meses de 2007 se continuó avanzando en el programa de ajustes de oferta en el sector **doméstico**, disminuyendo el número de AKO un 13,8% con relación al año anterior. El *yield* descendió ligeramente (un 0,5%), subiendo el ingreso unitario por AKO un 2,9%, gracias a la mejora de 2,4 puntos del coeficiente de ocupación. La cifra de ingresos disminuyó un 11,3% respecto al año anterior.

Cuenta de resultados consolidada (no auditada) (a)

Miles de €	2º Trimestre (Abr – Jun)			Acumulado (Ene – Jun)		
	2007	2006	%	2007	2006	%
Resultados de las operaciones (b)	77.249	48.863	58,1	89.463	-16.566	n.s.
Ingresos de las operaciones	1.357.827	1.447.041	-6,2	2.667.366	2.653.858	0,5
Importe neto cifra de negocios	1.301.899	1.342.394	-3,0	2.563.758	2.504.859	2,4
Ingresos de pasaje (c)	1.069.590	1.104.022	-3,1	2.096.354	2.053.862	2,1
Ingresos de carga	82.386	79.189	4,0	164.708	155.125	6,2
Ingresos de handling	66.020	82.722	-20,2	128.952	147.426	-12,5
Asistencia técnica a compañías aéreas	62.637	54.343	15,3	131.111	102.934	27,4
Otros ingresos por servicios y ventas	21.265	22.118	-3,9	42.633	45.513	-6,3
Otros ingresos de las operaciones	55.928	104.647	-46,6	103.608	148.998	-30,5
Recurrentes	55.401	50.487	9,7	102.846	94.755	8,5
No recurrentes	527	54.161	-99,0	761	54.243	-98,6
Gastos de las operaciones	1.306.529	1.396.996	-6,5	2.607.965	2.668.515	-2,3
Aprovisionamientos	321.257	381.244	-15,7	637.059	693.924	-8,2
Combustible de aviones	271.941	303.039	-10,3	532.585	560.593	-5,0
Repuestos para flota	39.746	66.718	-40,4	84.356	111.453	-24,3
De los que: No recurrentes	-	26.415	n.a.	-	26.415	n.a.
Material de mayordomía	5.931	6.336	-6,4	11.774	11.560	1,9
Otros aprovisionamientos	3.639	5.151	-29,4	8.344	10.318	-19,1
Gastos de personal	344.509	377.508	-8,7	689.342	725.532	-5,0
De los que: No recurrentes	2.000	25.800	-92,2	4.000	25.800	-84,5
Dotación a la amortización	53.783	53.855	-0,1	107.960	106.057	1,8
Otros gastos de las operaciones	586.980	584.388	0,4	1.173.604	1.143.001	2,7
Alquiler de flota	108.710	115.177	-5,6	216.048	226.700	-4,7
Dry lease	93.221	99.680	-6,5	183.268	195.727	-6,4
Wet lease	12.085	12.816	-5,7	25.932	24.504	5,8
Alquiler de aviones de carga	3.405	2.680	27,0	6.848	6.469	5,9
Otros alquileres	18.024	17.798	1,3	36.171	36.357	-0,5
Mantenimiento flota (subcontratos)	56.293	46.537	21,0	127.704	82.699	54,4
De los que: No recurrentes	2.340	1.000	134,0	5.398	1.000	n.s.
Gastos comerciales	62.796	64.007	-1,9	118.469	123.559	-4,1
Servicios de tráfico	119.749	117.168	2,2	233.009	226.626	2,8
Tasas de navegación	68.971	72.675	-5,1	139.575	143.146	-2,5
Servicio a bordo	19.638	16.632	18,1	36.496	32.061	13,8
Sistemas de reservas (d)	37.078	39.567	-6,3	82.378	84.722	-2,8
Seguros	4.637	8.070	-42,5	9.466	16.010	-40,9
Otros gastos (d)	91.084	86.758	5,0	174.289	171.123	1,9
De los que: No recurrentes	1.741	164	n.s.	1.914	1.436	33,3
Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes	33.340	-1.182	n.s.	39.211	-1.908	n.s.
Deterioro del valor de los activos	7.389	-	n.a.	9.149	-	n.a.

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

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

(b) Los resultados de las operaciones incluyen, además de los resultados de explotación, los ingresos y gastos no recurrentes, así como el resultado neto de la enajenación de activos no corrientes y el deterioro del valor de los activos.

(c) Los ingresos de pasaje contables incluyen el reconocimiento como ingreso de los billetes vendidos no volados (caducados), contabilizados previamente en el pasivo circulante como anticipo de clientes, junto a otras regularizaciones de menor cuantía.

(d) Las cifras de 2006 han sido reclasificadas para recoger exclusivamente los costes de reservas. Otros servicios prestados por los CRS (cintas...) se están recogiendo en el epígrafe de "Otros costes"

Miles de €	2º Trimestre (Abr – Jun)			Acumulado (Ene – Jun)		
	2007	2006	%	2007	2006	%
Resultados financieros	11.511	2.385	n.s.	17.555	-436	n.s.
Ingresos financieros	27.623	17.635	56,6	50.522	30.949	63,2
Gastos financieros	16.486	14.828	11,2	32.673	30.174	8,3
Resultados por diferencias de cambio	-93	420	-122,1	-472	63	n.s.
Otros ingresos y gastos	467	-842	155,4	177	-1.274	113,9
Resultados variación activos no financieros	-26	-	n.a.	-26	-	n.a.
Participación en resultados de empresas asociadas	564	532	5,9	994	1.823	-45,5
Resultados antes de impuestos	89.298	51.780	72,5	107.986	-15.179	n.s.
Impuestos	-26.700	-16.054	-66,3	-33.155	5.940	n.s.
Resultado consolidado	62.598	35.726	75,2	74.831	-9.239	n.s.
Atribuible a accionistas de la Sociedad Dominante	62.531	35.654	75,4	74.716	-9.345	n.s.
Atribuible a intereses minoritarios	67	72	-6,4	115	106	8,3
Beneficio básico por acción (euros)	0,066	0,038	72,5	0,079	-0,010	n.s.
Beneficio diluido por acción (euros)	0,066	0,038	72,5	0,079	-0,010	n.s.

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

Número medio ponderado de acciones en circulación en el segundo trimestre: 947.036.247 en 2007 y 931.340.896 en 2006; y en el primer semestre: 945.379.709 en 2007 y 929.258.234 en 2006.

Indicadores de gestión (no auditado) (a)

GRUPO IBERIA	2º Trimestre (Abr – Jun)			Acumulado (Ene – Jun)		
	2007	2006	%	2007	2006	%
Ratios unitarios (céntimos de € / AKO) (Recurrentes)						
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	8,25	8,29	-0,5	8,19	8,00	2,4
COSTE DE EXPLOTACIÓN	7,90	7,99	-1,1	7,97	8,04	-0,9
Combustible	1,65	1,80	-8,3	1,64	1,72	-5,2
Mantenimiento de flota	0,57	0,51	11,5	0,63	0,51	23,7
Repuestos de flota	0,24	0,24	0,7	0,26	0,26	-1,0
Mantenimiento (subcontratos)	0,33	0,27	21,0	0,38	0,25	49,4
Personal	2,08	2,09	-0,5	2,10	2,15	-2,2
Alquiler de flota	0,66	0,69	-3,6	0,66	0,70	-4,9
Gastos comerciales	0,38	0,38	0,2	0,36	0,38	-4,3
Servicios de tráfico	0,73	0,70	4,4	0,72	0,70	2,6
Tasas de navegación	0,42	0,43	-3,1	0,43	0,44	-2,7
Servicio a bordo y mayordomía	0,16	0,14	13,7	0,15	0,13	10,4
Resto (b)	1,25	1,26	-0,1	1,28	1,30	-1,7
Gasto comercial neto s/ ingresos de tráfico (%) (c)	3,6	3,7	-0,1 p.	3,5	3,8	-0,3 p.
Productividad						
Utilización media flota (horas / avión / día)	9,6	9,0	5,8	9,5	9,1	4,6
Plantilla equivalente (d)	22.428	24.261	-7,6	22.544	24.145	-6,6
AKO / empleado	734	693	5,9	1.444	1.346	7,3
Tierra	981	924	6,1	1.929	1.795	7,5
Tierra (excluido personal de handling)	1.955	1.875	4,3	3.851	3.590	7,3
Horas bloque / tripulante técnico (e)	68,3	68,9	-0,9	136,1	135,3	0,6
Horas bloque / tripulante auxiliar (e)	30,2	30,0	0,6	60,0	59,7	0,4
Ingresos de explotación por empleado (miles €) (e)	60,5	57,4	5,4	118,3	107,7	9,9

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

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

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

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

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

Ingresos de las operaciones

En el **segundo trimestre** los ingresos de explotación (recurrentes) se situaron en 1.357,3 millones de euros, disminuyendo un 2,6% respecto al año anterior. En esa misma proporción descendió la cifra de los ingresos por transporte de pasajeros y carga, que alcanzó los 1.152 millones de euros en 2007 y representa casi un 85% del total de ingresos operativos. El importe agregado del resto de los ingresos recurrentes se situó en 205,3 millones de euros, un 2,1% menos que en 2006, debido a una disminución de 16,7 millones en los ingresos de handling, que fue parcialmente compensada por el aumento de 8,3 millones en la facturación por servicios de mantenimiento a terceros.

Los ingresos de **pasaje** se situaron en 1.069,6 millones de euros, descendiendo un 3,1% con relación a 2006, debido principalmente al ajuste de oferta (-2,1% en términos de AKO) y la devaluación del dólar. Los ingresos por billetes volados en el periodo alcanzaron los 999 millones de euros, 38,2 millones menos que en 2006, mientras que el importe agregado del resto de los ingresos de pasaje (que incluyen, entre otros, la cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados, ingresos de programas de fidelización, alquiler de plazas y acuerdos con otras compañías) aumentó en 3,8 millones, ascendiendo a 70,6 millones de euros.

Los ingresos de **carga** aumentaron un 4,0% respecto al año anterior gracias principalmente al incremento del 10,7% en el volumen de tráfico, cuyo efecto fue parcialmente contrarrestado por el descenso registrado en el ingreso medio por TKT (un 5,1%), perjudicado por el aumento de la etapa media de carga (un 4,5%) y por la depreciación del dólar respecto al euro.

Una vez finalizado el proceso de incorporación efectiva de los nuevos operadores de handling de rampa, consecuencia de la resolución de los concursos para la adjudicación de las nuevas licencias, los ingresos por los servicios de **handling** disminuyeron un 20,2% con relación a la cifra del segundo trimestre del año anterior, situándose en 66 millones de euros. Una vez completado casi en su totalidad el ciclo de renovación de contratos con terceros, no se esperan impactos superiores a estos porcentajes para el resto del ejercicio. En el conjunto de los aeropuertos, Iberia redujo el volumen de actividad de handling para terceros (medida en aviones ponderados atendidos) un 11,7% con relación al ejercicio anterior, a pesar del crecimiento de la actividad para Clickair. El ingreso unitario se vio afectado por el aumento de la competencia, y disminuyó un 10,7%.

Los ingresos por servicios de **mantenimiento** a terceros alcanzaron los 62,6 millones de euros en el segundo trimestre de 2007, un 15,3% más que en el mismo periodo del año anterior, gracias al aumento de la facturación por revisiones de motores, revisiones C y trabajos adicionales.

La cifra agregada del **resto de los ingresos** de explotación ("Otros ingresos por servicios y ventas" y "Otros ingresos de las operaciones recurrentes") ascendió a 76,7 millones de euros, superando en un 5,6% a la del año anterior, debido principalmente a la contabilización en "Otros ingresos diversos" de la recuperación de los gastos correspondientes a la cesión de personal a la Unión Temporal de Empresas (UTE) que realiza servicios de handling en el aeropuerto de Barcelona.

El importe de los **ingresos no recurrentes** descendió 53,6 millones de euros con relación a la cifra del segundo trimestre de 2006, al haber sido incluidos en el año anterior 53,3 millones correspondientes a la recuperación del fondo de amortización constituido para los reparables de motor. Una vez sumadas las partidas no recurrentes, los ingresos de las operaciones ascendieron a 1.357,8 millones de euros en el segundo trimestre de 2007, un 6,2% menos que en el mismo periodo del ejercicio anterior.

En el **acumulado a junio** de 2007 los ingresos de las operaciones se situaron en 2.667,4 millones de euros, aumentando un 0,5% con relación al mismo periodo de 2006. Excluidas las partidas no recurrentes, los ingresos de explotación se incrementaron un 2,6%, ascendiendo a 2.666,6 millones de euros. Si elimináramos el impacto que tuvo la significativa depreciación del dólar, este último incremento se habría elevado a un 4,6%.

Los **ingresos de pasaje** superaron en 42,5 millones de euros (un 2,1%) a la cifra del primer semestre del año anterior, situándose en 2.096,4 millones. Los ingresos por billetes volados en el periodo aumentaron un 1,3%, gracias al importante incremento del 17,3% registrado en el sector de largo radio. El importe agregado del resto de los ingresos de pasaje aumentó en 18,2 millones de euros (un 13,2%), en parte motivado por el mayor importe en la cancelación de anticipos por billetes no volados.

Los ingresos de **carga** se incrementaron un 6,2% con relación al acumulado a junio de 2006, debido al aumento en el volumen de mercancía y correo transportados (un 13,7%), cuyo efecto fue parcialmente contrarrestado por el descenso en el ingreso medio por TKT (-6,4%), afectado por el crecimiento de la etapa media y por la devaluación del dólar.

Los ingresos de **handling** disminuyeron un 12,5% debido a la menor actividad para terceras compañías y al descenso del ingreso unitario. Los ingresos por **mantenimiento** a terceros se incrementaron un 27,4%, situándose en 131 millones de euros, impulsados principalmente por el aumento en número y valor de los trabajos de motores para otras compañías aéreas.

El importe de los "**Otros ingresos por servicios y ventas**" recurrentes disminuyó un 6,3% con relación al año anterior, motivado principalmente por un descenso en los ingresos procedentes de servicios prestados en las terminales de carga, como consecuencia del proceso de cierre, por falta de rentabilidad, de las terminales medianas y pequeñas nacionales, producido a lo largo de 2006. Los "**Otros ingresos de las operaciones**" recurrentes aumentaron un 8,5% respecto al primer semestre del año anterior, debido principalmente a la contabilización en 2007 de los ingresos por cesión de personal a la UTE de Barcelona (8,1 millones de euros).

Gastos de las operaciones

En el **segundo trimestre** los gastos de las operaciones disminuyeron un 6,5% respecto al año anterior. Algo más de la mitad de este descenso se debió a la diferencia registrada en los gastos **no recurrentes**, que totalizaron 6,1 millones de euros en 2007 frente a 53,4 millones en 2006. El importe de este año incluye, entre otros conceptos, una dotación extraordinaria de 2,0 millones destinados al Expediente de Regulación de Empleo (ERE) y 2,3 millones de gastos relacionados con la devolución de aviones. Y la cifra del ejercicio anterior recoge unas dotaciones extraordinarias de 25,8 millones de euros para el ERE y de 26,4 millones por obsolescencia de existencias (tras la reclasificación de los reparables de motor).

Los **gastos de explotación** (recurrentes) descendieron un 3,2% en el segundo trimestre gracias principalmente a la reducción de la plantilla de personal, la depreciación del dólar frente al euro y el ajuste de actividad (-2,1% en términos de AKO). Favorecido por estos dos últimos factores, el gasto de combustible descendió por primera vez en tres años. El coste de explotación unitario se situó en 7,90 céntimos de euro por AKO, un 1,1% menor que el del año precedente. En esta evolución incide especialmente el coste unitario de personal que disminuyó sólo un 0,5% dado su alto componente de coste fijo.

El coste total de **combustible** se situó en 271,9 millones de euros en el acumulado abril-junio de 2007, disminuyendo en un 10,3% respecto al del mismo periodo de 2006, debido principalmente a la depreciación del dólar y al descenso en el volumen de litros consumidos, que estuvo motivado por la mejora en la eficiencia del consumo de la flota (-1,6%) y la menor actividad. Durante la mayor parte del segundo trimestre de 2007 el precio del barril de Brent en los mercados se movió entre los 65 y 70 dólares, resultando un precio medio similar al registrado en el mismo periodo del año anterior. Los contratos de cobertura permitieron asegurar el precio del queroseno de aviación a 61,5 dólares por barril para aproximadamente el 50% del consumo. De este modo, las operaciones de cobertura de precio consiguieron reducir el aumento del gasto en 5,3 millones de euros en el segundo trimestre de 2007, mientras que la contribución de las coberturas de precio realizadas en abril-junio de 2006 había ascendido a 9,8 millones.

Los **gastos de personal** recurrentes disminuyeron un 2,6% con relación al segundo trimestre de 2006. La plantilla media del Grupo Iberia descendió un 7,6% con relación al año anterior, aumentando los ingresos de explotación por empleado un 5,4%. La subida del IPC para el Colectivo de Tierra, los deslizamientos y la dotación para la paga por consecución de resultados en 2007 contrarrestaron parte del ahorro derivado de la reducción de plantilla.

La plantilla media del personal de Tierra disminuyó un 7,8%, aumentando su productividad (medida en AKO por empleado) en un 6,1%. El número de empleados equivalentes descendió en todas las áreas de gestión, destacando la disminución producida en la Dirección General de Aeropuertos (864 empleados), debido a jubilaciones anticipadas en el marco del ERE, y al proceso de subrogación de personal en varios aeropuertos tras la entrada de los nuevos operadores de handling. La plantilla media del Colectivo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCPs) descendió un 8,7% (la operación de *wet lease* se realizó con tripulación ajena en los seis primeros meses de 2007, a diferencia del año anterior que dicha operación se hizo con tripulación propia hasta el mes de junio). La plantilla media de los Tripulantes Técnicos se redujo un 2,8% respecto al segundo trimestre de 2006.

El gasto por **alquiler de flota** descendió un 5,6% respecto al año anterior. El coste del *dry lease* disminuyó 6,5 millones de euros, debido principalmente al descenso del número de aviones alquilados y al menor impacto que tuvo la aplicación de la NIC 39, que significó un aumento del gasto de 3,4 millones de euros en 2007, frente a un incremento de 4,8 millones en el segundo trimestre del año anterior. La reducción del número de horas bloque operadas en régimen de *wet lease* llevó a un descenso de 0,7 millones en el gasto correspondiente, que quedó contrarrestado por un aumento de similar cuantía en el coste de alquiler de aviones cargueros.

El coste agregado del **mantenimiento de flota** recurrente (que incluye consumo de repuestos, dotación a las provisiones para grandes reparaciones y servicios subcontratados) se incrementó un 9,2% con relación a la cifra del segundo trimestre de 2006, debido al aumento en el gasto de los servicios externos de reparación y conservación de flota (8,6 millones de euros), que está vinculado casi en su totalidad a los mayores trabajos realizados para terceros.

Los gastos **comerciales** disminuyeron un 1,9% con relación a 2006, debido al descenso del 11% registrado en el gasto por comisiones, gracias a la reducción de la comisión fija a las agencias nacionales al 0,4% a partir de enero de 2007, y a la extensión a la mayoría de los mercados internacionales del modelo de comisión cero. El importe agregado del resto de los costes comerciales (publicidad, promoción y desarrollo de acuerdos) se incrementó un 6,0% debido, en su mayor parte, a un incremento en los gastos de publicidad en medios y acuerdos de patrocinio.

El gasto agregado de los conceptos “**Servicios a bordo**” y “**Material de mayordomía**” se incrementó un 11,3% respecto a 2006, en parte motivado por el incremento del 6,0% en el número de pasajeros de las rutas de largo radio y, en particular, por el aumento del número de pasajeros en la clase *Business Plus* (un 18,2%).

El gasto de los **seguros** disminuyó en un 42,5% respecto al año anterior, situándose en 4,6 millones de euros en 2007. Gracias a la evolución positiva de las variables que determinan el riesgo de la compañía, a la tendencia del mercado en cuanto a primas y capacidad, y a la estrategia de colocación de riesgos, se ha conseguido una mejora en los costes y coberturas de las pólizas de aviación de Iberia.

El importe de “**Otros gastos recurrentes**” se incrementó un 3,2% respecto al segundo trimestre de 2006, produciéndose los mayores aumentos en los servicios de seguridad y vigilancia y en las asesorías técnicas y jurídicas. Dentro de ese epígrafe destacó el descenso de los gastos por indemnizaciones a pasajeros y equipajes, que disminuyeron un 19,7%, situándose en 9,6 millones de euros.

En el **primer semestre** de 2007 los **gastos de las operaciones** descendieron un 2,3% con relación al mismo periodo del año anterior, situándose en 2.608 millones de euros. Si excluimos los gastos no recurrentes, que ascendieron a 11,3 millones en 2007 y 54,7 millones en 2006, obtenemos unos **gastos de explotación** de 2.596,7 millones de euros, situándose un 0,7% por debajo de la cifra del año anterior. El coste unitario descendió un 0,9%, situándose en 7,97 céntimos de euro por AKO.

El coste de **combustible**, que supone un 20,5% de los gastos de explotación del Grupo, se elevó a 532,6 millones de euros en el primer semestre de 2007, disminuyendo en 28 millones con relación al gasto contabilizado en el mismo periodo de 2006, gracias fundamentalmente al efecto positivo de la depreciación del dólar frente al euro (32,6 millones, una vez incluido el efecto de las coberturas de tipo de cambio) y al menor consumo unitario de la flota, cuya mayor eficiencia permitió reducir el coste en 8,6 millones de euros. Ambos efectos fueron parcialmente contrarrestados por el impacto de la subida del precio del queroseno de aviación después de coberturas (más de 21 millones). Además, la valoración de las coberturas “no eficaces” (NIC 39) a 30 de junio permitió aminorar el gasto en 4,9 millones de euros (frente a la contabilización de un mayor gasto de 2,4 millones en el mismo periodo de 2006). Con todo ello, el coste unitario de combustible descendió en un 5,2% respecto al año anterior, situándose en 1,64 céntimos de euro por AKO.

El precio del combustible ha subido paulatinamente desde principios de enero, cuando registró su mínimo anual, acelerando su escalada durante el mes de julio, llegando a situarse por encima de los 78 dólares por barril (de Brent). Iberia tiene cubierto el 50% del consumo previsto para el segundo semestre del ejercicio a un precio medio de 61,5 dólares por barril.

Los gastos de **personal** recurrentes se situaron en 685,3 millones de euros, descendiendo un 2,1% respecto al primer semestre de 2006. El número de empleados equivalentes descendió en un 6,6% con relación al año anterior, aumentando la productividad económica en un 9,9%.

Desde el 1 de enero de 2007 se han acogido al ERE en su modalidad de bajas por jubilación anticipada 601 personas del Colectivo de Tierra y 118 del Colectivo de TCPs, siendo reemplazadas en su totalidad en este último caso. La plantilla media del personal de Tierra descendió un 6,8% y su productividad -medida en AKO por empleado equivalente- aumentó un 7,5%. También se redujeron las plantillas medias de los Colectivos de Vuelo: un 3,4% la de los Tripulantes Técnicos y un 7,4% en el caso de los TCPs.

En el acumulado de los seis primeros meses de 2007 el coste de **alquiler de flota** descendió un 4,7% con relación al año anterior debido principalmente a la reducción del número de aeronaves y al menor impacto que tuvo la aplicación de la NIC 39 (incluido en el coste de “*Dry lease*”), que significó aumentos de gasto por importe de 4,2 millones de euros en 2007 y de 10,9 millones en 2006. El coste unitario del alquiler de flota se situó en 0,66 céntimos de euro por AKO, descendiendo un 4,9% respecto al año anterior.

El gasto agregado de **mantenimiento de flota** recurrente se situó en 206,7 millones de euros, aumentando un 23,9% respecto al importe del año anterior, en gran medida como consecuencia del aumento de trabajos realizados a aviones y motores de terceros. El coste unitario de mantenimiento de la flota propia se incrementó un 13,2%, situándose en 0,71 céntimos de euro por AKO, debido a la coincidencia de un aumento de trabajos relacionados con la devolución de aviones y la realización de un elevado número de revisiones y motores, sobre todo en el primer trimestre, que motivó un fuerte crecimiento temporal en la contratación de servicios exteriores.

Los costes **comerciales** se situaron un 4,1% por debajo de la cifra del primer semestre de 2006, disminuyendo el gasto por comisiones un 12,1%. La relación de gastos comerciales netos sobre ingresos de tráfico descendió 0,3 puntos porcentuales, situándose en el 3,5%.

En el primer semestre de 2007 el gasto de los **servicios de tráfico** se incrementó un 2,8%, debido principalmente al aumento del coste de pasarelas y otros servicios aeroportuarios (2,6 millones de euros) y a la subida del gasto por despacho de aviones (9,0 millones), motivada por la obligada contratación externa del handling de rampa en Barcelona y en otros cuatro aeropuertos españoles a partir de este año (como consecuencia de la resolución de los concursos de licencias), mientras que en 2006 el coste de esos servicios, al realizarse en propio, quedaba recogido en gastos de personal. Sin este efecto los costes totales se habrían situado por debajo del año anterior. Una parte de ese aumento del gasto quedó compensada por un significativo descenso (un 35,8%) en los costes por incidencias (viajes interrumpidos, pérdidas de conexión y gastos por entrega de equipajes).

El gasto agregado de los conceptos **"Servicios a bordo"** y **"Material de mayordomía"** se incrementó un 10,7% respecto a 2006 debido principalmente al aumento del número de pasajeros en el largo radio y, especialmente, en la clase *Business Plus* (un 23,7%). El coste de los **seguros** disminuyó un 40,9% respecto al año anterior, situándose en 9,5 millones de euros en 2007. El importe de **"Otros gastos recurrentes"** aumentó en 2,7 millones de euros con relación al año anterior, lo que representa un incremento del 1,6%. El coste por indemnizaciones a pasajeros y equipajes se redujo en 6,1 millones respecto al primer semestre de 2006.

Resultados financieros y otros no operativos

El **"Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes"** acumuló un saldo positivo de 39,2 millones de euros en los seis primeros meses de 2007, de los que 33,3 millones se contabilizaron en el segundo trimestre, superando en 41,1 millones al resultado negativo registrado en el primer semestre de 2006. La mayor parte del resultado de este año procede de las siguientes operaciones relacionadas con la flota, que totalizaron unos beneficios netos de 34,7 millones de euros: la plusvalía por la salida de las dos primeras unidades MD-87 (de acuerdo al contrato firmado en febrero, que contempla la venta de la totalidad de la flota MD); la plusvalía por distintas operaciones de *sale and lease back* en la flota A-320; y los beneficios por enajenación de varios motores de las flotas B-757 y B-747. Otras partidas relevantes incluidas en el resultado del primer semestre de 2007 fueron la plusvalía de 5,5 millones de euros por la liquidación final de la venta de la marca SAVIA y los beneficios netos de 2,3 millones por la venta de un inmueble en Palma de Mallorca.

En los seis primeros meses de este ejercicio el **"Deterioro del valor de los activos"** registró una dotación de 9,1 millones de euros como provisión para participaciones en capital de empresas asociadas, de los que 7,4 millones han sido contabilizados en el segundo trimestre.

En el segundo trimestre de 2007 el **resultado financiero** se situó en 11,5 millones de euros de beneficios, superando en 9,1 millones al resultado registrado en el año anterior. En el acumulado del primer semestre el resultado financiero ascendió a 17,6 millones de euros de beneficios, frente a los 0,4 millones de pérdidas contabilizados en 2006. En ambos casos la mejora del resultado se debió principalmente al fuerte incremento registrado en los ingresos financieros (un 63,2% en el semestre), motivado principalmente por el aumento en el saldo medio de las imposiciones a corto plazo y el alza de los tipos de interés.

La valoración de los instrumentos financieros para coberturas, en aplicación de la NIC 39, que se refleja en el epígrafe "Otros ingresos y gastos" de la cuenta de resultados, dio lugar a un aumento del resultado financiero de 0,5 millones de euros en el segundo trimestre de 2007, frente a un impacto negativo de 0,8 millones contabilizado en el año anterior. En el acumulado del semestre, se contabilizó un ingreso de 0,2 millones en 2007 y un menor valor de 1,3 millones en 2006.

La **participación en los resultados de las empresas asociadas** registró un saldo neto positivo de 0,6 millones de euros en el segundo trimestre del año 2007, similar al resultado alcanzado en el mismo periodo del año anterior. En el semestre, dicho saldo se situó en un millón de euros de beneficios.

Flota Operativa

GRUPO IBERIA (a)	Junio 2007	Diciembre 2006	Junio 2006
Largo radio	32	31	32
Propiedad	5	5	5
Arrendamiento financiero	0	0	0
Arrendamiento operativo	24	24	25
Wet lease	3	2	2
Corto y medio radio	110	119	126
Propiedad	37	40	40
Arrendamiento financiero	14	14	14
Arrendamiento operativo	56	58	66
Wet lease	3	7	6
Total	142	150	158
Propiedad	42	45	45
Arrendamiento financiero	14	14	14
Arrendamiento operativo	80	82	91
Wet lease	6	9	8

(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 2007 Iberia tiene dos Airbus A-320 alquilados a otra compañía.

Flota operativa, incorporaciones y bajas

A 30 de junio de 2007, la flota operativa de Iberia comprendía 142 aviones, de los cuales 80 operaban en arrendamiento operativo y seis bajo la modalidad de wet lease.

En abril de 2007 la compañía incorporó un A-340/300 en régimen de wet lease a su **flota de largo radio**. Todos los vuelos de largo radio de Iberia son operados por una única familia de aviones, el Airbus A-340, disponiendo de un total de 32 aeronaves a cierre del primer semestre del año.

En los seis primeros meses de 2007 se incorporaron a la **flota de corto y medio radio** cinco nuevos aviones Airbus en régimen de arrendamiento operativo: un A-321 y cuatro A-319 (tres de ellos en el segundo trimestre). Asimismo, durante el primer semestre fueron retirados de la operación un total de catorce aviones: cuatro B-757 que se encontraba en régimen de *wet lease* (dos en el segundo trimestre); siete A-320 que estaban en arrendamiento operativo (uno en el segundo trimestre); y tres MD-87 que estaban en propiedad (uno en abril y dos en mayo). Así, a 30 de junio la flota de corto y medio radio de la compañía estaba compuesta por un total de 110 unidades, de las que 80 eran aeronaves de la familia A-320.

En el marco del Plan de Renovación de la flota de corto y medio radio, en febrero de 2007 Iberia firmó un contrato con *Tiger & Engine Support* para la venta de toda la flota MD-87 y MD-88. De acuerdo al calendario previsto en el contrato, entre abril de 2007 y septiembre de 2009 serán entregados de forma escalonada -uno cada mes aproximadamente- un total de 30 aviones (incluyendo sus motores).

Balance de situación consolidado (no auditado) (a)

Miles de €	Junio 2007	Diciembre 2006
ACTIVO	6.161.593	5.751.250
Activo no corriente	2.268.305	2.491.336
Activos Intangibles	44.183	48.853
Inmovilizaciones materiales	1.311.264	1.350.909
Participaciones en entidades asociadas	25.645	16.750
Activos financieros no corrientes	439.548	623.394
<i>Préstamos Iberbus</i>	<i>117.653</i>	<i>150.380</i>
<i>Otros</i>	<i>321.895</i>	<i>473.014</i>
Activos por impuestos anticipados	445.287	445.355
Otros activos no corrientes	2.378	6.075
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-
Activo corriente	3.893.288	3.259.914
Existencias	173.245	187.594
Deudores	789.253	607.292
Inversiones financieras corrientes	2.035.536	1.489.334
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	876.854	963.731
Otros activos corrientes	18.400	11.963
PASIVO Y PATRIMONIO NETO	6.161.593	5.751.250
Patrimonio Neto	1.800.577	1.738.596
Capital suscrito	743.212	739.492
Prima de emisión	119.411	115.405
Reservas	861.232	824.955
Diferencias de conversión y por ajuste de capital a euros	839	840
Resultados atribuibles a la sociedad dominante	74.716	56.725
Intereses minoritarios	1.167	1.179
Pasivo no corriente	1.761.975	1.893.950
Deudas con entidades de crédito y por arrendamientos financieros	368.342	481.269
Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo	1.330.412	1.359.057
Otros pasivos	63.221	53.624
Pasivo corriente	2.599.041	2.118.704
Emisión de obligaciones convertibles	2.635	10.362
Deudas con entidades de crédito y por arrendamientos financieros	302.707	227.982
Ingresos diferidos	82.913	62.468
Otros pasivos	2.210.786	1.817.892

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

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

Endeudamiento neto de balance + Alquileres de flota capitalizados - Intereses capitalizados de préstamos Iberbus.

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

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

Se excluye el valor de los instrumentos financieros para coberturas de riesgos incluido en el epígrafe de las inversiones financieras corrientes (NIC 39), que era de 27.406 miles de euros a 30 de junio de 2007 y de 11.271 miles de euros a 31 de diciembre de 2006.

Alquiler de flota capitalizado: Este concepto es utilizado para calcular el Endeudamiento neto ajustado. Del concepto "Alquiler de flota" se toma el importe de los gastos de arrendamiento operativo (dry lease), excluyendo el valor de las coberturas "no eficaces", el 50% de los gastos de wet lease, y el 50% de los gastos de alquiler de aviones cargueros. El importe correspondiente al gasto anual por alquiler de flota asciende a 392.624 miles de euros en 2006. Como aproximación al valor anual del gasto de alquiler de flota del ejercicio 2007, se multiplica por dos el importe correspondiente al primer semestre del año (195.466 miles de euros), obteniendo un importe anual estimado de 390.932 miles de euros. Ambas cifras anuales se capitalizan multiplicando por 8.

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 2007 el cálculo es el siguiente: 6% de 117.653 miles de € x 8 = 56.473 miles de €

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

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

Miles de €	Ene-Jun	Ene-Jun
	2007	2006
Resultado consolidado antes de impuestos	107.986	-15.179
Dotaciones a la amortización y pérdidas por deterioro de activos	117.111	106.057
Dotaciones a provisiones (neto) (+/-)	48.245	66.208
Aplicaciones provisiones (-)	-76.983	-58.422
Ganancias/Pérdidas por venta de activo material e intangible (+/-)	-39.210	-24.956
Ganancias/Pérdidas por venta de participaciones (+/-)	-	-
Resultados de las asociadas contabilizadas por el método de participación (+/-)	-994	-1.823
Resultados derivados de operaciones de cobertura (+/-)	-879	14.391
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio que no generan cash-flow	783	-803
Otros ajustes al cash-flow (+/-)	-76	27.087
Variación neta en los activos / pasivos que no generan cash-flow	173.336	175.890
Pagos de impuestos	-27.952	-12.545
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	301.367	275.905
Inversión neta en empresas del grupo, multigrupo y asociadas	-8.832	-2.435
Inversión neta en activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias	22.557	-95.080
Inversión neta en inversiones financieras no corrientes	47.527	-
Inversión neta en inversiones financieras y otros activos financieros corrientes (b)	-490.433	-316.472
Inversión neta en otros activos	40.045	31.486
Dividendos e intereses cobrados	44.623	26.962
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	-344.513	-355.539
Dividendos pagados (-)	-	-18.619
Variación de deudas con entidades de crédito (+/-)	-35.136	47.968
Intereses pagados por deudas (-)	-18.209	-10.752
Otras deudas	186	146
Aumento de capital	7.726	7.666
Inversión neta en acciones propias (+/-) (c)	1.702	-6.809
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	-43.731	19.600
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES	-86.877	-60.034
Saldo de efectivo y equivalentes al inicio del periodo	963.731	821.439
Saldo de efectivo y equivalentes al final del periodo	876.854	761.405
VARIACIÓN TOTAL ACTIVOS LIQUIDOS (d)	403.556	256.438

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

(b) La inversión neta reflejada corresponde a la colocación de parte del efectivo de la Compañía a un plazo superior a tres meses e inferior a un año, que bajo NIIF no tiene la consideración de efectivo. La cifra de inversiones financieras corrientes asciende a 2.036 millones de euros, 546 millones más que a 31 de diciembre de 2006, tal y como figura en el balance.

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

(d) Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes - Inversión neta en inversiones financieras y otros activos financieros corrientes

Endeudamiento neto / Capital / Flujos de Efectivo

El **endeudamiento neto** de balance continúa mejorando y se sitúa en -2.211,3 millones de euros a 30 de junio de 2007, un 28,4% mejor que la cifra a cierre del ejercicio 2006, gracias principalmente al importante aumento registrado en las inversiones financieras corrientes, que superaron en 546,2 millones al saldo contabilizado a 31 de diciembre de 2006. El endeudamiento neto ajustado, que incluye la transformación a deuda equivalente de las cuotas del arrendamiento operativo (sin incluir el efecto de la valoración de las coberturas a cierre de ambos periodos), se sitúa en 859,7 millones de euros, mejorando un 36,2% respecto al año anterior.

El **saldo de disponible** (inversiones financieras temporales a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes) se sitúa en 2.885 millones al finalizar el primer semestre de 2007 aumentando en 443,2 millones de euros respecto al cierre de 2006. Esta cifra no incluye la valoración de las operaciones de cobertura (en aplicación de la NIC 39), que aumenta en 27,4 millones de euros el saldo de las inversiones financieras temporales a 30 de junio de 2007, frente a los 11,3 millones contabilizados a cierre del ejercicio 2006.

El **patrimonio neto** asciende a 1.800,6 millones de euros a 30 de junio de 2007, aumentando en 62 millones respecto a la cifra de cierre del ejercicio anterior, debido principalmente a la mejora de los beneficios y a un aumento de más de 36 millones de euros en el saldo de las reservas respecto al cierre de 2006, de los que 17 millones de euros corresponden a la mejora en la valoración de los derivados considerados efectivos, en aplicación de la NIC 39.

En el mes de marzo, Iberia amplió su capital social en 3,7 millones de euros, mediante la emisión de 4,8 millones de acciones ordinarias, con motivo de la quinta fecha de ejercicio del plan de opciones sobre acciones aprobado por la Junta General de Accionistas en 2002. Así, el número total de acciones asciende a 952,8 millones a junio de 2007.

El 30 de mayo de 2007 la Junta General de Accionistas aprobó el reparto de un dividendo de 3,5 céntimos de euro por acción con cargo a los resultados del ejercicio 2006, que se hizo efectivo el 2 de julio.

El saldo de los "**Activos financieros no corrientes**" disminuye en 183,8 millones de euros con relación al cierre del ejercicio anterior, debido a la devolución de anticipos de flota y de motores (recogidos en depósitos a largo plazo), a la desinversión correspondiente a los préstamos Iberbus, y a la cancelación del préstamo otorgado por Iberia a Wam Acquisition S.A. por valor de 47,5 millones de euros. Por otra parte, en el mes de marzo Iberia realizó, de acuerdo con lo previsto en el Plan de Negocios aprobado para el lanzamiento de Clickair Líneas Aéreas, un desembolso de 8,8 millones de euros por la participación que posee en esta compañía.

Durante el primer semestre de 2007 Iberia generó un **flujo de efectivo** de las actividades de explotación positivo, que ascendió a 301,4 millones de euros, superando en 25,5 millones el flujo neto generado durante el mismo periodo del año anterior.

Seguimiento del Plan Director 2006/2008

En el punto medio del calendario del Plan Director 2006/2008, Iberia ha desarrollado de forma más que eficiente las iniciativas diseñadas para el periodo, superando hasta el momento los principales objetivos fijados en los cuatro pilares estratégicos en los que se soporta el Plan.

Sobre el primero de ellos, el que hace referencia a la reestructuración de la red, la compañía ha modificado selectivamente su oferta en el mercado de corto y medio radio de acuerdo con lo planificado, con el objetivo de mejorar los niveles de rentabilidad en estas rutas y apoyar el desarrollo del *hub* de Madrid. Entre el primer semestre de 2005 y el de 2007 la red de corto y medio radio (Europa y doméstico) ha reducido su capacidad casi un 8%, con un crecimiento en Madrid cercano al 13%. Además, la disposición de herramientas de flexibilidad ha permitido acelerar el crecimiento en el largo radio (más de seis puntos sobre la previsión) aprovechando así el excelente posicionamiento de Iberia en los mercados de América.

El segundo grupo de iniciativas corresponde a los programas de mejora de la calidad y a la generación de ingresos, principalmente mediante el desarrollo de actuaciones sobre los clientes de alto valor. La clase Business de largo radio ha tenido una excelente aceptación y una valoración altamente positiva, permitiendo que a junio de este año ya se haya alcanzado el nivel de ocupación en esta clase fijado como objetivo para diciembre de 2008, habiéndose situado el *load factor* de pago por encima del 62% en los seis primeros meses de 2007, 18 puntos por encima de 2005, con un crecimiento de estos pasajeros superior al 45%. Del mismo modo, el desarrollo del negocio de mantenimiento para terceros supera en junio de 2007 las previsiones incluidas en el Plan.

La firma -en los primeros meses de 2007- del Convenio con los Tripulantes de Cabina de Pasajeros para el periodo 2005/2007, y el reciente acuerdo sobre el Convenio del colectivo de Tierra para 2007, han permitido avanzar sólidamente en el desarrollo de los otros dos pilares en los que se estructura el Plan: la mejora de la productividad de los recursos y la reducción de los costes unitarios. En el primero, el desarrollo acelerado de las medidas de productividad del colectivo de tierra y el inicio de la implantación en la segunda parte de 2007 de las iniciativas de incremento de productividad en el colectivo de tripulantes de cabina de pasajeros, hacen que a junio de 2007 la compañía haya alcanzado ya más del 60% de los objetivos de este apartado, habiéndose producido ya más del 90% de la reducción de plantilla de tierra comprometida en los tres años del Plan. Respecto a la utilización de la flota, durante el primer semestre de 2007 la compañía se ha aproximado al objetivo fijado para el ejercicio 2007, superando así el bache puntual de 2006.

Las medidas sobre los costes de personal incluidas en los dos convenios mencionados, cumplen los criterios incluidos en el Plan Director, y el desarrollo de los programas sobre la optimización del resto de costes (comerciales, alquiler de flota, coste de cargueros, herramientas eficientes de compra, etc.) permiten mantener los objetivos de reducción de gastos comprometidos en el Plan.

Principales efectos de la aplicación de las NIIF

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

En el **segundo trimestre** de 2007, la variación del valor de los derivados tuvo un efecto negativo, pero poco significativo, en reservas (0,5 millones de euros), y un efecto positivo en la cuenta de resultados (1,5 millones de euros). Por el contrario, en el segundo trimestre de 2006 la variación del valor de los derivados llevó a un descenso de 10,1 millones de euros en el resultado antes de impuestos.

A junio de 2007, la nueva valoración de los derivados supuso un aumento en el saldo de las reservas de 17 millones de euros con relación al cierre del ejercicio 2006. En la cuenta de resultados del primer semestre de 2007 tuvo un efecto poco significativo, aumentando los beneficios antes de impuestos en 0,9 millones de euros, frente a un impacto negativo de 14,5 millones en el mismo periodo de 2006.

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