

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

GRUPO IBERIA Miles de €	3er Trimestre (Jul – Sep)			Acumulado (Ene – Sep)		
	2006	2005	%	2006	2005	%
Ingresos de las operaciones	1.438.712	1.340.831	7,3	4.092.570	3.673.576	11,4
Gastos de las operaciones	1.339.820	1.542.174	-13,1	4.008.335	3.850.911	4,1
Rdos. enajenación y deterioro del valor activos	-112	594.940	-100,0	-2.021	599.878	-100,3
Resultados de las operaciones	98.780	393.597	-74,9	82.215	422.543	-80,5
BAlIAR (EBITDAR) (b)	257.383	239.686	7,4	575.892	542.259	6,2
Resultados de explotación (b)	87.734	80.758	8,6	73.486	109.232	-32,7
Resultados de explotación (ex NIC 39) (c)	97.618	78.397	24,5	96.595	77.020	25,4
Resultado consolidado	75.557	372.562	-79,7	66.318	401.802	-83,5
Patrimonio neto (d)	---	---	---	1.712.836	1.738.233	-1,5
Endeudamiento neto de balance (d)	---	---	---	-1.386.478	-1.142.390	21,4
Endeudamiento neto ajustado x 8 (d)	---	---	---	1.679.597	1.739.125	-3,4
AKO (millones)	16.846	16.659	1,1	49.344	47.764	3,3
PKT (millones)	14.065	13.619	3,3	39.361	36.979	6,4
Coefficiente de ocupación (%)	83,5	81,8	1,7 p.	79,8	77,4	2,3 p.
Ingresos de pasaje	1.052.305	989.792	6,3	2.974.113	2.689.366	10,6
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €)	7,48	7,27	2,9	7,56	7,27	3,9
Ingreso de pasaje / AKO (cént. €)	6,25	5,94	5,1	6,03	5,63	7,0
Ingreso de explotación / AKO (cént. €)	8,45	8,00	5,5	8,15	7,67	6,3
Coste de explotación / AKO (cént. €)	7,93	7,52	5,4	8,00	7,44	7,5
Coste explotación (exc. fuel) / AKO (cént. €)	6,15	6,10	0,8	6,26	6,19	1,2

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

Número de acciones: 948.066.632 a 30-sep-2006 y 943.161.939 a 31-dic-2005

**Hechos destacables**

- En el tercer trimestre la compañía alcanzó unos beneficios de explotación de 87,7 millones de euros, mejorando en un 8,6% respecto al del año anterior, a pesar de los impactos negativos de los conflictos laborales del mes de julio. El EBITDAR generado ascendió a 257,4 millones de euros, con un incremento del 7,4%.
- Excluidos los impactos de la aplicación de la NIC39, los resultados de explotación del trimestre habrían alcanzado los 97,6 millones de euros, superando casi en un 25% al del año anterior.
- Los ingresos de explotación aumentaron un 6,7%, mejorando en todos los negocios. El ingreso unitario de pasaje aumentó un 5,1%, apoyado en la mejora del coeficiente de ocupación (1,7 puntos en el conjunto de la red), en el importante crecimiento del tráfico de negocios en los vuelos internacionales, y en las actuaciones de reestructuración de la red aplicadas.
- El coste unitario de explotación se incrementó en un 5,4% muy afectado por el aumento del coste unitario del combustible en un 25,1%. Excluidos el combustible y el impacto de la aplicación de la NIC 39, el coste unitario disminuyó un 0,2%, con significativas mejoras en personal, comerciales y mantenimiento de flota propia.
- El margen de explotación unitario (por AKO) se incrementó un 7,4% respecto al tercer trimestre de 2005. Los ingresos por empleado crecieron casi un 10% en el periodo.
- En los nueve primeros meses de 2006 las actividades de explotación de la compañía generaron un flujo de efectivo de 310 millones de euros, multiplicando por más de tres el importe del año anterior. El endeudamiento neto ajustado disminuyó en un 3,4%.

## Estadísticas operativas

GRUPO IBERIA (a)	3er Trimestre (Jul – Sep)			Acumulado (Ene – Sep)		
	2006	2005	%	2006	2005	%
<b>PASAJE</b>						
<b>Pasajeros (miles)</b>	<b>7.354</b>	<b>7.656</b>	<b>-3,9</b>	<b>21.115</b>	<b>21.079</b>	<b>0,2</b>
Doméstico	3.729	4.110	-9,3	11.132	11.752	-5,3
Medio Radio	2.593	2.595	-0,1	7.106	6.687	6,3
Europa	2.436	2.443	-0,3	6.676	6.301	6,0
África & Oriente Medio	156	152	2,6	430	386	11,4
Largo Radio	1.032	950	8,6	2.877	2.641	8,9
<b>AKO (millones)</b>	<b>16.846</b>	<b>16.659</b>	<b>1,1</b>	<b>49.344</b>	<b>47.764</b>	<b>3,3</b>
Doméstico	3.320	3.659	-9,3	10.152	10.614	-4,4
Medio Radio	4.246	4.363	-2,7	12.624	12.548	0,6
Europa	3.774	3.873	-2,6	11.260	11.199	0,5
África & Oriente Medio	473	489	-3,4	1.364	1.349	1,1
Largo Radio	9.279	8.638	7,4	26.568	24.601	8,0
<b>PKT (millones)</b>	<b>14.065</b>	<b>13.619</b>	<b>3,3</b>	<b>39.361</b>	<b>36.979</b>	<b>6,4</b>
Doméstico	2.519	2.805	-10,2	7.334	7.782	-5,8
Medio Radio	3.421	3.401	0,6	9.369	8.729	7,3
Europa	3.065	3.041	0,8	8.378	7.811	7,3
África & Oriente Medio	355	360	-1,3	991	917	8,1
Largo Radio	8.125	7.413	9,6	22.658	20.468	10,7
<b>Coefficiente de ocupación (%)</b>	<b>83,5</b>	<b>81,8</b>	<b>1,7 p.</b>	<b>79,8</b>	<b>77,4</b>	<b>2,3 p.</b>
Doméstico	75,9	76,7	-0,8 p.	72,2	73,3	-1,1 p.
Medio Radio	80,6	78,0	2,6 p.	74,2	69,6	4,7 p.
Europa	81,2	78,5	2,7 p.	74,4	69,7	4,7 p.
África & Oriente Medio	75,2	73,6	1,6 p.	72,7	68,0	4,7 p.
Largo Radio	87,6	85,8	1,7 p.	85,3	83,2	2,1 p.
<b>CARGA</b>						
Toneladas de carga	58.210	53.543	8,7	172.003	169.139	1,7
TKO (millones)	432	405	6,6	1.218	1.177	3,5
TKT (millones)	270	230	17,1	779	740	5,3
Coefficiente de ocupación (%)	62,4	56,8	5,6 p.	63,9	62,8	1,1 p.
<b>INGRESOS DE PASAJE</b>						
Ingresos (miles de €)	1.052.305	989.792	6,3	2.974.113	2.689.366	10,6
Ingreso medio / AKO (cént. €)	6,25	5,94	5,1	6,03	5,63	7,0
Ingreso medio / PKT (cént. €)	7,48	7,27	2,9	7,56	7,27	3,9

(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

---

En el **tercer trimestre** de 2006 el número total de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) aumentó un 3,3% respecto al año anterior, frente a un incremento del 1,1% en el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO); así, el coeficiente de ocupación de pasaje mejoró 1,7 puntos porcentuales, alcanzando el 83,5%, que establece un nuevo record para el tercer trimestre en la historia de la compañía. Esta subida del coeficiente de ocupación superó en 1,6 puntos porcentuales a la media obtenida por las compañías europeas de red.

El crecimiento de la actividad y de los ingresos de la compañía en el tercer trimestre se vio perjudicado por los efectos de la huelga convocada por el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) entre los días 10 y 16 de julio, así como por la acción de protesta ilegal de los trabajadores de handling en el aeropuerto de Barcelona el día 28 del mismo mes. Estas incidencias se tradujeron en numerosas cancelaciones de vuelos, sobre todo en la red de corto y medio radio, afectando también al volumen de reservas y a los ingresos unitarios, especialmente de los vuelos europeos. No obstante, este mercado mostró una recuperación gradual, siendo septiembre el mes que tuvo el mejor comportamiento en el trimestre.

De acuerdo a la estrategia definida en el Plan Director 2006/08, el crecimiento de capacidad continuó dirigido a la operación de largo radio, cuyo número de AKO aumentó en un 7,4% con relación al tercer trimestre de 2005, mientras se continuaba con los ajustes del programa de corto y medio radio, principalmente en el sector doméstico. La creciente participación de los vuelos intercontinentales en el conjunto de la red, acompañado por el mejor comportamiento de la demanda en el agregado de los vuelos internacionales (un 6,8% con relación a 2005), se tradujo en un sensible aumento de la etapa media de pasaje (7,5%).

El ingreso medio por PKT (*yield*) del conjunto de la red se incrementó un 2,9% en el tercer trimestre de 2006, si bien este dato resulta perjudicado por el mencionado crecimiento de la etapa media de pasaje. El ingreso medio por AKO aumentó en un 5,1%, que se eleva a un 6,1% si descontamos el efecto negativo de la variación en los tipos de cambio de moneda. Los ingresos de pasaje por billetes volados en el tercer trimestre se incrementaron un 6,3%, gracias a la mejora del coeficiente de ocupación y al aumento del ingreso medio.

En el sector de **largo radio** la compañía transportó 82.000 pasajeros más que en el mismo trimestre de 2005 y mejoró en 1,7 puntos el coeficiente de ocupación, que alcanzó un elevado 87,6%. El crecimiento del tráfico (un 9,6%) superó en 2,2 puntos porcentuales al incremento del volumen de oferta, concretado en el aumento del número de frecuencias semanales a varios destinos (Sao Paulo, Rio de Janeiro, Montevideo y Johannesburgo) y por la utilización de aviones de mayor capacidad, gracias al programa de reconfiguración de las cabinas de la flota A-340, que finalizó en julio.

El mayor crecimiento se produjo en los vuelos del Atlántico Sur, aumentando el número de PKT en un 29% y mejorando el coeficiente de ocupación en 7,1 puntos respecto al año anterior, alcanzando el 90,8%. El volumen de tráfico en el Atlántico Medio se mantuvo en un nivel similar al del año anterior, situándose el coeficiente de ocupación en el 86%. En Norteamérica, oferta y demanda se incrementaron en un 3,0% y un 3,3% respectivamente; así, el coeficiente de ocupación mejoró ligeramente, elevándose por encima del 87%.

Los ingresos de pasaje de la red de largo radio aumentaron en un 22,9% con relación al tercer trimestre de 2005, gracias al aumento del volumen de tráfico y a la subida del ingreso medio por PKT (un 12,1%), que se vio fuertemente impulsado por la sostenida mejora del *mix* de clases (el número de pasajeros en Clase *Business* se incrementó en más de un 28%). El ingreso unitario por AKO se incrementó un 14,4% con relación a 2005, o un 16,2% si descontamos el efecto negativo de la depreciación del dólar.

El coeficiente de ocupación del sector de **medio radio** internacional aumentó en 2,6 puntos respecto al nivel alcanzado en el tercer trimestre de 2005, situándose en un elevado 80,6%. El número de PKT se incrementó en un 0,6%, frente a un descenso del 2,7% en el volumen de oferta, debido principalmente a ajustes selectivos en el programa comercial y a las cancelaciones motivadas por las mencionadas huelgas. El *yield* descendió un 3,8% respecto al año anterior debido a la fuerte presión competitiva en los mercados europeos y al efecto negativo que tuvieron los conflictos laborales. No obstante, la mejora del coeficiente de ocupación compensó la mayor parte de esa disminución, y el ingreso unitario por AKO sólo descendió un 0,5%, subiendo un 0,2% si descontamos el efecto negativo de la variación en la paridad de las monedas.

El volumen de tráfico registró incrementos significativos en algunos países (Grecia, Italia, Dinamarca y Turquía) y disminuciones en otros (Alemania y Portugal), creciendo ligeramente (un 0,8%) en el conjunto de Europa. La demanda registró un buen comportamiento en los destinos de África, lo que permitió compensar casi en su totalidad el fuerte descenso del tráfico en Oriente Medio, motivado por el enfrentamiento armado en el norte de Israel y Líbano, y por la inseguridad en el área.

En el sector **doméstico** Iberia ha continuado desarrollando una estrategia enfocada a la mejora de la rentabilidad, mediante la subida del ingreso unitario y la reducción selectiva de oferta. Adicionalmente, este sector estuvo muy afectado por las cancelaciones del mes de julio, de modo que la disminución de actividad en el tercer trimestre alcanzó el 9,3% respecto al año anterior, tanto en volumen de capacidad como en número de pasajeros. Los ajustes de oferta fueron mayores en los enlaces de la Península con las Islas Baleares (16,2%) y con Canarias (10,2%), que en el conjunto de los vuelos internos peninsulares, donde el número de AKO disminuyó un 7,6% respecto al año anterior. El coeficiente de ocupación se situó en el 75,9% para el conjunto del sector, disminuyendo 0,8 puntos. No obstante, en septiembre la demanda mejoró su comportamiento con relación a los dos meses anteriores, registrándose una mejora de 0,7 puntos porcentuales en el nivel de ocupación del mes. La variación del ingreso de pasaje por PKT respecto al año anterior mantuvo una línea positiva, mejorando un 8,4%, mientras que el ingreso unitario por AKO subió un 7,2%.

Los parámetros de actividad del transporte de **carga** han mostrado una mejora muy significativa durante el año. En el tercer trimestre de 2006 el número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) aumentó en un 17,1% respecto al mismo periodo del año anterior (frente al incremento del 5,2% registrado en el segundo trimestre), y el coeficiente de ocupación mejoró en 5,6 puntos porcentuales. El 94% de los 270 millones de TKT fue transportado en las bodegas de los aviones de pasaje, correspondiendo más de un 81% a las rutas del Atlántico.

En el **acumulado a septiembre** de 2006 el coeficiente de ocupación de pasaje del conjunto de la red mejoró en 2,3 puntos con relación al año anterior, elevándose al 79,8%, y el número de PKT aumentó en un 6,4%. El crecimiento de Iberia se situó por encima de la media correspondiente a las compañías europeas de red, cuyo volumen del tráfico aumentó un 5,2%, subiendo 0,7 puntos el nivel de ocupación (según datos de la AEA). La mayor parte del incremento de la actividad de Iberia correspondió al sector de largo radio, lo que llevó a un crecimiento de la etapa media de pasaje (un 6,3%). Este aumento de la etapa debe ser tenido en consideración al valorar los incrementos registrados en los ingresos de pasaje por PKT (3,9%) y por AKO (7,0%) para el conjunto de la red. La cifra de ingresos por billetes volados hasta septiembre de 2006 se incrementó un 10,6% respecto al mismo periodo del año anterior.

En el sector de **largo radio** el número de PKT se incrementó un 10,7% con relación al acumulado a septiembre de 2005, con un aumento del 8,0% en el volumen de capacidad y una subida de 2,1 puntos en el coeficiente de ocupación, que alcanzó el 85,3%. Sobresalió el comportamiento de la clase *Business Plus* en todas las redes, aumentando el número de pasajeros en más de un 23% respecto al año anterior, y mejorando el coeficiente de ocupación de esta clase en 10 puntos porcentuales. Este hecho contribuyó a lograr un aumento del *yield* del 14,4% en el conjunto del sector, con un incremento del 16,3% en el ingreso unitario por AKO y del 26,7% en la cifra de ingresos de pasaje.

En los vuelos del Atlántico Sur la demanda aumentó en un 24,0% respecto al año anterior, respondiendo de forma excelente al incremento de la oferta (un 17,3%), subiendo el coeficiente de ocupación hasta el 87,2%, 4,7 puntos por encima del año pasado. El coeficiente de ocupación también mejoró en el Atlántico Norte (2,0 puntos) y en el Atlántico Medio (1,0 punto).

En los vuelos de **medio radio** internacional, el coeficiente de ocupación se elevó al 74,2%, mejorando 4,7 puntos respecto al acumulado a septiembre de 2005, con un crecimiento del tráfico del 7,3%. El volumen de ingresos aumentó en un 5,8% y el ingreso medio por AKO lo hizo en un 5,2%, al compensar el mayor nivel de ocupación una pequeña disminución del *yield* (-1,4%), debido a la fuerte competencia existente, especialmente en los destinos de la Unión Europea, que representan el 82% del tráfico de este sector.

De acuerdo al programa previsto, la compañía ha ido desarrollando distintos ajustes de oferta en el sector **doméstico** a lo largo de los nueve meses de 2006, disminuyendo el número de AKO en un 4,4% con relación al acumulado del mismo periodo de 2005. El ingreso medio por PKT se incrementó un 5,2% respecto al año anterior, teniendo una evolución ascendente durante el año. El ingreso unitario por AKO subió un 3,7% respecto al registrado en el periodo comprendido entre enero y septiembre de 2005.

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

Miles de €	3er Trimestre (Jul – Sep)			Acumulado (Ene – Sep)		
	2006	2005	%	2006	2005	%
<b>Resultados de las operaciones (b)</b>	<b>98.780</b>	<b>393.597</b>	<b>-74,9</b>	<b>82.215</b>	<b>422.543</b>	<b>-80,5</b>
<b>Ingresos de las operaciones</b>	<b>1.438.712</b>	<b>1.340.831</b>	<b>7,3</b>	<b>4.092.570</b>	<b>3.673.576</b>	<b>11,4</b>
<b>Importe neto cifra de negocios</b>	<b>1.369.411</b>	<b>1.291.858</b>	<b>6,0</b>	<b>3.874.271</b>	<b>3.541.187</b>	<b>9,4</b>
Ingresos de pasaje (c)	1.115.907	1.063.961	4,9	3.169.768	2.897.782	9,4
Ingresos de carga	79.449	72.019	10,3	234.574	219.893	6,7
Ingresos de handling	105.088	100.650	4,4	252.514	250.883	0,7
Asistencia técnica a compañías aéreas	52.050	32.671	59,3	154.984	106.465	45,6
Otros ingresos por servicios y ventas	16.918	22.557	-25,0	62.431	66.165	-5,6
<b>Otros ingresos de las operaciones</b>	<b>69.301</b>	<b>48.974</b>	<b>41,5</b>	<b>218.299</b>	<b>132.389</b>	<b>64,9</b>
Recurrentes	53.395	41.303	29,3	148.150	123.334	20,1
No recurrentes	15.906	7.671	107,4	70.149	9.055	n.s.
<b>Gastos de las operaciones</b>	<b>1.339.820</b>	<b>1.542.174</b>	<b>-13,1</b>	<b>4.008.335</b>	<b>3.850.911</b>	<b>4,1</b>
<b>Aprovisionamientos</b>	<b>345.988</b>	<b>285.887</b>	<b>21,0</b>	<b>1.039.912</b>	<b>747.977</b>	<b>39,0</b>
Combustible de aviones	299.127	236.394	26,5	859.719	600.509	43,2
Repuestos para flota	35.651	38.007	-6,2	147.104	115.272	27,6
De los que: No recurrentes	-	-	n.a.	26.415	-	n.a.
Material de mayordomía	6.255	6.319	-1,0	17.815	17.592	1,3
Otros aprovisionamientos	4.956	5.168	-4,1	15.274	14.603	4,6
<b>Gastos de personal</b>	<b>351.602</b>	<b>642.291</b>	<b>-45,3</b>	<b>1.077.135</b>	<b>1.360.259</b>	<b>-20,8</b>
De los que: No recurrentes	-	280.000	n.a.	25.800	285.000	-90,9
<b>Dotación a la amortización</b>	<b>55.300</b>	<b>44.510</b>	<b>24,2</b>	<b>161.357</b>	<b>132.857</b>	<b>21,5</b>
<b>Otros gastos de las operaciones</b>	<b>586.930</b>	<b>569.486</b>	<b>3,1</b>	<b>1.729.931</b>	<b>1.609.819</b>	<b>7,5</b>
Alquiler de flota	114.350	114.418	-0,1	341.049	300.170	13,6
Dry lease	99.046	97.316	1,8	294.772	259.691	13,5
Wet lease	12.501	12.897	-3,1	37.004	29.404	25,8
Alquiler de aviones de carga	2.804	4.205	-33,3	9.273	11.075	-16,3
Otros alquileres	18.878	18.072	4,5	55.235	56.935	-3,0
Mantenimiento flota (subcontratos)	46.458	40.653	14,3	129.157	109.709	17,7
De los que: No recurrentes	-	6.000	n.a.	1.000	6.000	-83,3
Gastos comerciales	62.797	68.723	-8,6	186.356	195.503	-4,7
Servicios de tráfico	119.460	113.741	5,0	346.086	323.012	7,1
Tasas de navegación	72.614	70.851	2,5	215.760	207.854	3,8
Servicio a bordo	18.329	16.540	10,8	50.390	47.024	7,2
Sistemas de reservas	33.098	33.547	-1,3	117.819	110.152	7,0
Seguros	7.322	8.597	-14,8	23.331	24.694	-5,5
Otros gastos	93.625	84.344	11,0	264.747	234.766	12,8
De los que: No recurrentes	4.748	3.772	25,9	6.184	4.622	33,8
<b>Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes</b>	<b>-112</b>	<b>637.840</b>	<b>-100,0</b>	<b>-2.021</b>	<b>704.478</b>	<b>-100,3</b>
<b>Deterioro del valor de los activos</b>	<b>-</b>	<b>42.900</b>	<b>n.a.</b>	<b>-</b>	<b>104.600</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 €	3er Trimestre (Jul – Sep)			Acumulado (Ene – Sep)		
	2006	2005	%	2006	2005	%
<b>Resultados financieros</b>	<b>6.195</b>	<b>2.494</b>	<b>n.s.</b>	<b>5.759</b>	<b>3.913</b>	<b>47,2</b>
Ingresos financieros	22.607	14.041	61,0	53.556	36.163	48,1
Gastos financieros	14.797	12.049	22,8	44.971	34.080	32,0
Resultados por diferencias de cambio	-1.805	404	n.s.	-1.742	-325	n.s.
Otros ingresos y gastos	190	99	91,1	-1.084	2.156	-150,3
<b>Participación en resultados de empresas asociadas</b>	<b>1.803</b>	<b>-20.540</b>	<b>n.s.</b>	<b>3.626</b>	<b>-7.465</b>	<b>n.s.</b>
<b>Resultados antes de impuestos</b>	<b>106.778</b>	<b>375.552</b>	<b>-71,6</b>	<b>91.600</b>	<b>418.992</b>	<b>-78,1</b>
Impuestos	-31.221	-2.990	n.s.	-25.282	-17.190	-47,1
<b>Resultado consolidado</b>	<b>75.557</b>	<b>372.562</b>	<b>-79,7</b>	<b>66.318</b>	<b>401.802</b>	<b>-83,5</b>
Atribuible a accionistas de la Sociedad Dominante	75.524	372.534	-79,7	66.180	401.685	-83,5
Atribuible a intereses minoritarios	32	27	18,4	138	117	18,3
Beneficio básico por acción (euros)	0,0811	0,4011	-79,8	0,0712	0,4347	-83,6
Beneficio diluido por acción (euros)	0,0811	0,4011	-79,8	0,0706	0,4294	-83,5

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

Número medio ponderado de acciones en circulación en el tercer trimestre: 931.015.129 en 2006 y 928.813.439 en 2005; y en el acumulado a septiembre: 929.843.865 en 2006 y 924.047.180 en 2005.

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

GRUPO IBERIA	3er Trimestre (Jul – Sep)			Acumulado (Ene – Sep)		
	2006	2005	%	2006	2005	%
<b>Ratios unitarios (céntimos de € / AKO) (Recurrentes)</b>						
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	8,45	8,00	5,5	8,15	7,67	6,3
COSTE DE EXPLOTACIÓN	7,93	7,52	5,4	8,00	7,44	7,5
Combustible	1,78	1,42	25,1	1,74	1,26	38,6
Mantenimiento de flota	0,49	0,44	11,8	0,50	0,46	10,0
Repuestos de flota	0,21	0,23	-7,2	0,24	0,24	1,3
Mantenimiento (subcontratos)	0,28	0,21	32,6	0,26	0,22	19,6
Personal	2,09	2,17	-4,0	2,13	2,25	-5,4
Alquiler de flota	0,68	0,69	-1,2	0,69	0,63	10,0
Gastos comerciales	0,37	0,41	-9,6	0,38	0,41	-7,7
Servicios de tráfico	0,71	0,68	3,9	0,70	0,68	3,7
Tasas de navegación	0,43	0,43	1,4	0,44	0,44	0,5
Servicio a bordo y mayordomía	0,15	0,14	6,4	0,14	0,14	2,2
Resto	1,24	1,14	8,2	1,28	1,19	7,4
Mantenimiento de flota de Iberia (b)	0,65	0,70	-7,0	0,63	0,70	-9,0
Gasto comercial neto s/ ingresos de tráfico (%) (c)	3,5	4,3	-0,8 p.	3,7	4,3	-0,6 p.
<b>Productividad</b>						
Utilización media flota (horas / avión / día)	9,04	9,32	-3,0	9,06	9,17	-1,2
Plantilla equivalente	24.349	25.069	-2,9	24.076	24.516	-1,8
AKO / empleado	692	665	4,1	2.049	1.948	5,2
Tierra	922	883	4,3	2.762	2.620	5,4
Tierra (excluido personal de handling)	1.951	1.835	6,3	5.592	5.228	7,0
Horas bloque / tripulante técnico	70,0	68,9	1,6	205,3	201,0	2,1
Horas bloque / tripulante auxiliar	30,4	31,1	-2,3	90,1	90,1	-0,0
Ingresos de explotación por empleado (miles de €)	58,4	53,2	9,9	167,1	149,5	11,8

(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 **tercer trimestre** de 2006 los ingresos de las operaciones se incrementaron un 7,3% con relación al año anterior, y los ingresos de explotación (sólo recurrentes) lo hicieron en un 6,7%, situándose en 1.422,8 millones de euros. El 84% de esta cifra (1.195,4 millones) correspondió a los ingresos por transporte de pasajeros y carga, que subieron un 5,2% respecto al mismo trimestre de 2005. El importe del resto de los ingresos de explotación se elevó a 227,5 millones de euros, un 15,4% por encima de los 197,2 millones registrados en el año anterior, destacando el aumento de 19,4 millones de euros alcanzado por los servicios de mantenimiento de flota a terceros.

Los ingresos de **pasaje** ascendieron a 1.115,9 millones de euros, superando en 51,9 millones (un 4,9%) a la cifra del tercer trimestre del año anterior, lo que supone un incremento del 4,9%. El importe de los ingresos por billetes volados en el periodo aumentó en 62,5 millones (un 6,3%), alcanzando los 1.052,3 millones de euros, 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) disminuyó en 10,6 millones de euros, situándose en 63,6 millones de euros.

Los ingresos de **carga** se incrementaron en un 10,3% respecto al tercer trimestre del ejercicio 2005, gracias al significativo aumento del volumen de tráfico (un 17,1% medido en TKT), muy superior al descenso registrado en el ingreso medio unitario, que se vio perjudicado por el aumento de la etapa media de carga (un 7,7%) y por la depreciación del dólar respecto al euro con relación al tercer trimestre de 2005.

Los ingresos generados por los servicios de **handling** se situaron en 105,1 millones de euros, superando en un 4,4% a la cifra del año anterior, debido a la mejora del 12,3% en el ingreso unitario (por avión ponderado atendido), que compensó el descenso del 6,4% en el volumen de actividad para terceras compañías, tras el cese de los servicios a Binter Canarias en octubre de 2005. Si excluimos a Binter Canarias, el número de aviones ponderados atendidos aumentó en un 5,3% respecto al año anterior.

En el tercer trimestre de 2006 continuó destacando el fuerte incremento de los ingresos por servicios de **mantenimiento** de flotas de otras compañías (un 59,3%), gracias fundamentalmente al aumento en el número y al mayor valor añadido de las revisiones de motores.

El importe de los **"Otros ingresos de las operaciones"** recurrentes se incrementó un 29,3% con relación al tercer trimestre de 2005, motivado principalmente por los aumentos en: la recuperación de dotaciones para grandes reparaciones; los ingresos por comisiones de pasaje; y los ingresos por alquiler de aviones, al sumarse desde julio un tercer A-320 a los dos aviones alquilados a Mexicana de Aviación desde abril de 2005.

Los "Otros ingresos de las operaciones" no recurrentes ascendieron a 15,9 millones de euros y proceden mayoritariamente de ingresos y beneficios de ejercicios anteriores, correspondiendo 14,7 millones a una plusvalía obtenida por la venta de la participación en Musini, antigua compañía aseguradora de la SEPI participada por Iberia.

En el **acumulado a septiembre** de 2006, los ingresos de las operaciones se situaron en 4.092,6 millones de euros aumentando un 11,4% con relación al mismo periodo del año anterior. Si excluimos las partidas no recurrentes, los ingresos de explotación ascendieron a 4.022,4 millones de euros, superando en un 9,8% a la cifra registrada en los nueve primeros meses de 2005.

Los **ingresos de pasaje** se incrementaron un 9,4%, superando en 272 millones a la cifra del año anterior y alcanzando los 3.169,8 millones de euros en el acumulado de los tres trimestres de 2006. El importe de los ingresos por billetes volados en el periodo aumentó en 284,7 millones de euros, gracias principalmente al crecimiento del sector de largo radio, mientras que el resto de los ingresos de pasaje descendió en 12,7 millones de euros respecto al año anterior.

Los ingresos de **carga** aumentaron un 6,7% con relación al acumulado a septiembre de 2005, creciendo el número de TKT un 5,3% en el periodo, mostrando el volumen de carga una trayectoria ascendente. Los ingresos de **handling** aumentaron ligeramente (un 0,7%) debido al incremento del ingreso unitario, que compensa la menor actividad para terceras compañías tras el cese de la atención a Binter Canarias. Los ingresos por **mantenimiento** a terceros se incrementaron un 45,6%, situándose en 155 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 24,8 millones de euros (un 20,1%) con relación al año anterior, motivado principalmente por los mayores ingresos por trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, los aumentos en ingresos por alquiler de flota y de motores, junto con mayores importes en la recuperación de dotaciones para grandes reparaciones.

Los **ingresos no recurrentes** totalizaron 70,1 millones de euros en 2006 y 9,1 millones en 2005. La cifra del ejercicio actual incluye 53,3 millones correspondientes a la recuperación del fondo de amortización constituido para los reparables de motor.

---

## Gastos de las operaciones

---

En el **tercer trimestre** de 2006 los **gastos de las operaciones** descendieron un 13,1% con relación al año anterior, debido a los mayores gastos no recurrentes contabilizados en el mismo periodo de 2005, entre los que destacaba una dotación extraordinaria de 280 millones de euros en gastos de personal, destinada a la ampliación del Expediente de Regulación de Empleo (ERE).

Los **gastos de explotación**, que excluyen las partidas no recurrentes, se situaron en 1.335,1 millones de euros, incrementándose un 6,6% (82,7 millones de euros) respecto al tercer trimestre del año anterior, correspondiendo tres cuartas partes de esta diferencia al aumento del gasto de combustible. El mayor volumen de actividad (aérea y de mantenimiento) y la aplicación de la NIC 39 también influyeron, aunque en menor medida, en el aumento de los costes. Así, el incremento del coste de explotación unitario (por AKO) fue del 5,4%, quedando limitado al 0,8% si excluimos el combustible. Si adicionalmente descontamos el impacto de la NIC 39, el coste unitario de explotación (sin combustible y sin NIC 39) se reduce un 0,2% respecto al año anterior, gracias principalmente a la disminución del coste de personal unitario en un 4%.

El gasto total de **combustible** superó en 62,7 millones de euros al coste contabilizado en el tercer trimestre de 2005, lo que supone un incremento del 26,5%, motivado principalmente por la subida del precio del barril de Brent en los mercados, que alcanzó los niveles más elevados del año en el mes de agosto, superando en ocasiones los 78 dólares, y cuyo precio medio correspondiente al tercer trimestre se situó aproximadamente un 22% por encima del registrado en el año anterior. El impacto del incremento del precio fue parcialmente compensado por la depreciación del dólar frente al euro con relación al tipo de cambio medio del tercer trimestre del año anterior, por la mejora en la eficiencia en el consumo de la flota y por las coberturas realizadas. Así, a través de distintas operaciones de cobertura de precio, se aseguró aproximadamente el 90% del consumo a una media situada algo por encima de los 60 dólares por barril, lo que permitió reducir el aumento del gasto en cerca de 29 millones de euros en el periodo julio-septiembre de 2006.

El coste unitario de combustible aumentó en un 25,1% respecto al tercer trimestre de 2005, situándose en 1,78 céntimos de euro por AKO, que aún siendo un aumento significativo, es menor que el registrado en el primer semestre (un 47,4%).

Los gastos de **personal** recurrentes disminuyeron un 3,0% respecto al tercer trimestre de 2005, como consecuencia de la congelación salarial y de la reducción de la plantilla del grupo en un 2,9%. La plantilla media de los tripulantes técnicos descendió en un 3,1%, mejorando su productividad -medida en horas bloque por tripulante- en un 1,6%. En el caso de los tripulantes de cabina de pasajeros (TCP), la plantilla media disminuyó un 1,8%, descendiendo la productividad en un 2,3%, motivado principalmente por el crecimiento de la operación de largo radio, y por la salida paulatina de la flota B-757 en operación propia (finalizada en el mes de septiembre), que ha dado lugar a un desajuste temporal entre la reducción de las horas bloque y la de plantilla equivalente. La plantilla media del personal de tierra descendió un 3,1%, aumentando su productividad -medida en AKO por empleado- en un 4,3%. Los ingresos de explotación por empleado crecieron casi un 10% en el trimestre.

La dotación para **amortizaciones** se incrementó en un 24,2% en el trimestre motivado principalmente por la incorporación de cinco aviones A-340/300 al balance en diciembre de 2005 (anteriormente dichos aviones estaban en arrendamiento operativo).

El gasto por **alquiler de flota** ascendió a 114,4 millones de euros, prácticamente la misma cifra del tercer trimestre año anterior. Sin embargo, si excluimos el efecto de la NIC39, es decir, la valoración de las coberturas consideradas no eficaces (9,8 millones de mayor gasto este año y 1,0 millones de menor gasto en 2005 en el coste de *dry lease*), el gasto en este concepto disminuye en un 9,4% respecto al año anterior, también afectado por el cambio de los cinco A-340 mencionado en el párrafo anterior.

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 11,8% respecto al tercer trimestre de 2005, debido fundamentalmente al importante aumento de la actividad para terceros. Si descontamos los gastos generados por estos servicios de asistencia técnica a otras compañías, resulta que el coste de mantenimiento unitario del negocio de transporte **de la propia Iberia** disminuyó un 7,0% con relación al año anterior. Por otra parte, en el tercer trimestre de 2005 se registraron seis millones de euros como gasto de mantenimiento no recurrente vinculado a la devolución de aviones B-757.



Los gastos **comerciales** unitarios disminuyeron un 9,6% respecto al año anterior, registrándose descensos tanto en las comisiones como en los gastos de publicidad. El coste unitario de los **servicios de tráfico** se incrementó un 3,9% debido principalmente a los mayores gastos operativos en la Terminal 4 de Madrid (en particular, por el uso mayoritario de pasarelas) y al aumento de los gastos por viajes interrumpidos y de atención a pasajeros en las escalas, derivados fundamentalmente de las incidencias del mes de julio. El coste unitario del **servicio a bordo y mayordomía** aumentó un 6,4% debido al incremento de tráfico en la red de largo radio y de los pasajeros en clase business.

El importe de los "**Otros gastos recurrentes**" se situó en 88,9 millones de euros en el tercer trimestre de 2006, aumentando 8,3 millones de euros (un 10,3%) respecto al mismo periodo de 2005. Dentro de esta partida se encuentra el gasto por indemnizaciones de pasajeros y equipajes, que aumentaron 5,9 millones de euros, principalmente por los efectos de la movilización del personal de handling en Barcelona en el mes de julio.

En el **acumulado de los nueve primeros meses** de 2006 los gastos de las operaciones se situaron en 4.008,3 millones de euros, aumentando un 4,1% con relación al mismo periodo del año anterior. Excluidas las partidas no recurrentes (62 millones en 2006 y 415,2 millones en 2005), los gastos de explotación se situaron de 3.948,9 millones de euros en el acumulado de este año, superando en un 11,1% a la cifra de 2005. La subida del precio del combustible fue el principal motivo de este incremento, que también se vio impulsado por el efecto de signo contrario de la aplicación de la NIC 39, por el crecimiento del volumen de producción y, en menor medida, por la apreciación del dólar frente al euro. Así, el incremento del coste de explotación unitario (por AKO) fue del 7,5%, y disminuye a un 1,2% si excluimos el coste de combustible; si adicionalmente eliminamos el efecto de la NIC39, el coste de explotación unitario se sitúa en 6,22 céntimos de euro por AKO, inferior en un 0,5% al del año anterior.

El gasto de **combustible**, que representa un 21,8% de los gastos de explotación del Grupo en el acumulado a septiembre, aumentó un 43,2% (259,2 millones de euros) respecto al mismo periodo de 2005. Ese fuerte incremento estuvo causado fundamentalmente por la importante subida del precio del barril de Brent en los mercados, cuyo precio medio en dólares (antes de coberturas) superó en aproximadamente un 30% al correspondiente al mismo periodo de 2005. Los contratos de cobertura del precio del queroseno permitieron reducir en 44,7 millones de euros el coste de combustible devengado en los nueve primeros meses de 2006. También tuvo un efecto positivo la mayor eficiencia en el consumo de la nueva flota, que llevó a una reducción de más del 5% en el gasto, siendo parcialmente contrarrestada por la apreciación del dólar frente al euro, que dio lugar a un incremento del 4,5% en el gasto acumulado de los nueve meses. Con todo ello, el coste unitario del combustible se incrementó en un 38,6% respecto al año anterior, situándose en 1,74 céntimos de euro por AKO.

Los gastos de **personal** recurrentes se situaron en 1.051,3 millones de euros, descendiendo un 2,2% respecto al mismo periodo de 2005 debido a la congelación salarial y a la disminución de la plantilla (un 1,8%), estimándose que a finales de año se habrán acogido al ERE 1.298 empleados, lo que supone un adelantamiento sobre el calendario previsto. El coste unitario de personal (por AKO) disminuyó un 5,4%, aumentando la productividad media de la plantilla en un 5,2% (en términos de AKO por empleado). Además, los ingresos de explotación por empleado crecieron un 11,8% respecto al acumulado del año anterior.

El importe de las dotaciones a la **amortización** se incrementó un 21,5% (o un 17,6% en términos unitarios) con relación al acumulado a septiembre de 2005, motivado por la incorporación al balance de cinco aviones A-340/300 en diciembre de 2005 (anteriormente estaban en arrendamiento operativo) y el aumento del valor de los elementos de flota amortizables. El coste unitario de **alquiler de flota** se ha incrementado un 10,0% respecto al año anterior, motivado por el aumento de actividad en *wet lease*, de acuerdo con los planes previstos, y sobre todo por el impacto de signo contrario que tuvo la aplicación de la NIC 39 (significó un aumento del gasto de alquiler de 20,6 millones de euros en 2006, frente a una reducción de 30,4 millones en 2005). Sin incluir este efecto, el coste unitario de alquiler de flota disminuyó un 6,2% respecto al correspondiente a los nueve primeros meses de 2005. El coste unitario de la suma del gasto de alquiler de flota (sin NIC 39) y las dotaciones a la amortización se situó en 0,98 céntimos de euro por AKO, subiendo sólo un 0,6% con relación al año anterior.

El importe agregado de los gastos recurrentes de **mantenimiento de flota** ascendió a 248,8 millones de euros en el acumulado de los tres trimestres del año, aumentando un 13,6% respecto a 2005, debido principalmente al incremento del coste por servicios subcontratados, necesarios para hacer frente al aumento de actividad para terceros, fundamentalmente en el taller de motores. El coste unitario de mantenimiento de flota exclusivamente del negocio de transporte disminuyó un 9,0%, hasta situarse en 0,63 céntimos de euro por AKO.

El coste **comercial** unitario descendió en un 7,7% respecto al acumulado a septiembre de 2005 situándose en 0,38 céntimos de euro por AKO. La relación de los gastos comerciales netos (deducidos los ingresos por comisiones) sobre ingresos de tráfico se situó en el 3,7%, descendiendo 0,6 puntos porcentuales respecto al año anterior

El importe de "**Otros gastos recurrentes**" se incrementó un 12,3% (28,4 millones de euros) con relación al año anterior debido, principalmente, al aumento (15,2 millones de euros) de las indemnizaciones de pasaje y equipaje, motivado por dificultades en las operaciones propias del periodo inicial de funcionamiento de la Terminal T4, por las incidencias laborales del mes de julio 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 que ha extendido las compensaciones por retrasos, cancelaciones de vuelos y pérdidas de equipajes.

En el acumulado a septiembre de 2006, los gastos no recurrentes totalizan 59,4 millones de euros, frente a 295,6 millones registrados en el año anterior. En el presente ejercicio destacan los importes de 26,4 millones de euros en dotación a la provisión por obsolescencia de repuestos de motor, y de 25,8 millones para cubrir los pagos futuros del Expediente de Regulación de Empleo (ERE). En el año 2005 se habían dotado 280 millones de euros a la provisión para el ERE.

---

## Resultados financieros y otros no operativos

---

En el acumulado de los nueve primeros meses de 2006 el **resultado financiero** se situó en 5,8 millones de euros de beneficios, aumentando 1,8 millones respecto al mismo periodo de 2005. En el tercer trimestre de 2006 el resultado financiero se situó en 6,2 millones de euros de beneficios, 3,7 millones por encima del beneficio obtenido en el mismo trimestre del año anterior.

Los ingresos y los gastos financieros se situaron en 53,6 y 45,0 millones de euros respectivamente en el acumulado de los tres trimestres de 2006, ascendiendo el resultado **neto financiero** a 8,6 millones de euros, 6,5 millones más que en el mismo periodo del año anterior. Los ingresos financieros se incrementaron un 48,1% en el acumulado a septiembre y un 61,0% en el tercer trimestre de este año, debido principalmente al alza de los tipos de interés. Esta partida incluye 3,6 millones de euros en el último trimestre, que corresponden a los dividendos de 2005 de la participación de Iberia en el capital de WAM, sociedad de la que posee un 11,68% del capital. Los gastos financieros, que aumentaron un 32,0% en el acumulado y un 22,8% en el tercer trimestre, también se vieron afectados por la subida de los tipos de interés.

El saldo neto de las **diferencias de cambio** se situó en 1,7 millones de euros de pérdidas en el acumulado de los nueve meses de 2006, frente a un saldo también negativo de 0,3 millones de euros registrado en el mismo periodo del año anterior. La mejora registrada en el neto financiero también se vio contrarrestada 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 septiembre de 2006 y 2005, que se refleja en el epígrafe "Otros ingresos y gastos" de la cuenta de resultados, y que supone una disminución de 3,2 millones de euros respecto al resultado del año anterior.

La **participación en los resultados de las empresas asociadas** registró unos saldos positivos de 1,8 millones de euros en el tercer trimestre y de 3,6 millones en el acumulado a septiembre. En ambos casos se produce una significativa mejora del resultado respecto al año anterior (22,3 millones de euros en el trimestre y en 11,1 millones de euros en el acumulado del año). Estas diferencias se explican principalmente por la contabilización en el tercer trimestre de 2005 de las pérdidas de la sociedad WAM Acquisition, S.A. y de la regularización de los beneficios estimados para Amadeus en el primer semestre de ese año, tras la puesta en valor de la participación de Iberia en esta última sociedad.

El "**Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes**" registró un importe negativo de 2 millones de euros en el acumulado del año 2006, frente a un resultado positivo de 704,5 millones de euros contabilizado en el mismo periodo del año anterior. Esta última cifra recoge fundamentalmente las plusvalías obtenidas con la venta de la participación en SAVIA y con la mencionada puesta en valor de la participación en Amadeus.

El epígrafe "**Deterioro del valor de los activos**" recogió una dotación extraordinaria de 104,6 millones en el acumulado a septiembre de 2005 (42,9 millones en el tercer trimestre) 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)	Septiembre	Diciembre	Septiembre
	2006	2005	2005
<b>Largo radio</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>31</b>
Propiedad	5	5	0
Arrendamiento financiero	0	0	0
Arrendamiento operativo	24	23	27
Wet lease	2	2	4
<b>Corto y medio radio</b>	<b>119</b>	<b>124</b>	<b>120</b>
Propiedad	40	41	41
Arrendamiento financiero	14	14	13
Arrendamiento operativo	60	66	64
Wet lease	5	3	2
<b>Total</b>	<b>150</b>	<b>154</b>	<b>151</b>
Propiedad	45	46	41
Arrendamiento financiero	14	14	13
Arrendamiento operativo	84	89	91
Wet lease	7	5	6

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

## Flota operativa, incorporaciones y bajas

A 30 de septiembre de 2006 la flota operativa de Iberia era de 150 aviones, de los cuales 91 operaban en arrendamiento operativo o bajo la modalidad de *wet lease*.

Desde principios de julio todos los vuelos de **largo radio** son operados con una única familia de aviones, el Airbus A-340, después de haber sido retirados dos B-747, uno en junio y el último en julio, que operaban bajo la modalidad de *wet lease*. En su lugar, dos A-340/300 que estaban en arrendamiento operativo comenzaron a operar en *wet lease*. Además, la compañía incorporó tres A-340/600 en régimen de arrendamiento operativo en los primeros cuatro meses de 2006.

La compañía continúa desarrollando el plan de renovación y homogeneización de la flota de **corto y medio radio**. Así, en los nueve primeros meses del año se incorporaron siete nuevos aviones Airbus en arrendamiento operativo: dos A-321 (abril y mayo), dos A-320 (mayo y junio) y tres A-319 (uno en agosto y dos en septiembre). Durante el mismo período causaron baja un total de doce aviones: un MD-87 en propiedad en el primer trimestre; cinco B-757, cuatro de los cuales operaban en arrendamiento operativo (uno en el primer trimestre y tres en el tercer trimestre) y el otro en régimen de *wet lease* (en propiedad y retirado de operación en julio); y seis A-320 que operaban en régimen de arrendamiento operativo (todos ellos en el tercer trimestre de 2006). 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. En consecuencia, desde septiembre Iberia opera en propio dos tipos de flota (familias A-320 y MD-87/88) en los vuelos de corto y medio radio, mientras que la flota B-757 ya opera únicamente en la modalidad de *wet lease*.

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

Miles de €	Septiembre 2006	Diciembre 2005
<b>ACTIVO</b>	<b>5.927.617</b>	<b>5.543.918</b>
<b>Activo no corriente</b>	<b>2.580.157</b>	<b>2.747.206</b>
Activos Intangibles	43.388	47.417
Inmovilizaciones materiales	1.382.101	1.463.584
Participaciones en entidades asociadas	30.691	12.126
Activos financieros no corrientes	629.805	731.711
<i>Préstamos Iberbus</i>	<i>156.438</i>	<i>167.879</i>
<i>Bonos Iberbond</i>	<i>29.640</i>	<i>30.810</i>
<i>Otros</i>	<i>443.727</i>	<i>533.022</i>
Activos por impuestos anticipados	487.597	484.513
Otros activos no corrientes	6.575	7.855
<b>Activos no corrientes mantenidos para la venta</b>	<b>-</b>	<b>3.013</b>
<b>Activo corriente</b>	<b>3.347.460</b>	<b>2.793.699</b>
Existencias	191.366	114.682
Deudores	964.179	643.380
Inversiones financieras corrientes	1.292.990	1.190.673
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	875.948	821.439
Otros activos corrientes	22.977	23.525
<b>PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>5.927.617</b>	<b>5.543.918</b>
<b>Patrimonio Neto</b>	<b>1.712.836</b>	<b>1.738.233</b>
Capital suscrito	739.492	735.666
Prima de emisión	115.405	111.285
Reservas	789.784	774.451
Diferencias de conversión y por ajuste de capital a euros	912	1.025
Resultados atribuibles a la sociedad dominante	66.180	395.789
Dividendo a cuenta	-	-281.026
Intereses minoritarios	1.063	1.043
<b>Pasivo no corriente</b>	<b>1.949.563</b>	<b>2.121.781</b>
Emisión de obligaciones convertibles	9.153	9.153
Deudas con entidades de crédito y por arrendamientos financieros	503.248	696.954
Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo	1.371.711	1.381.179
Otros pasivos	65.451	34.495
<b>Pasivo corriente</b>	<b>2.265.218</b>	<b>1.683.904</b>
Emisión de obligaciones convertibles	1.208	9.153
Deudas con entidades de crédito y por arrendamientos financieros	223.396	111.696
Ingresos diferidos	47.389	31.850
Otros pasivos	1.993.225	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 45.455 miles de euros a 30 de septiembre 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 4/3 el importe correspondiente al acumulado a septiembre del año (297.263 miles de euros), obteniendo un importe anual estimado de 396.351 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 septiembre de 2006 el cálculo es el siguiente: 6% de 156.438 miles de € x 8 = 75.090 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-Sep	Ene-Sep
	2006	2005
<b>Resultado consolidado antes de impuestos</b>	<b>91.600</b>	<b>418.992</b>
Dotaciones a la amortización y pérdidas por deterioro de activos	161.357	237.457
Dotaciones a provisiones (neto) (+/-)	86.312	350.210
Aplicaciones provisiones (-)	-95.781	-145.826
Ganancias/Pérdidas por venta de activo material e intangible (+/-)	-24.864	7.898
Ganancias/Pérdidas por venta de participaciones (+/-)	-	-670.560
Resultados de las asociadas contabilizadas por el método de participación (+/-)	-3.626	7.465
Resultados derivados de operaciones de cobertura (+/-)	24.030	-34.367
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio que no generan cash-flow	-2.143	4.583
Otros ajustes al cash-flow (+/-)	34.219	16.476
Variación neta en los activos / pasivos que no generan cash-flow	54.296	-73.045
Pagos de impuestos	-15.372	-18.867
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>310.028</b>	<b>100.416</b>
Inversión neta en empresas del grupo, multigrupo y asociadas	-15.683	821.484
Inversión neta en activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias	-150.928	113.982
Inversión neta en inversiones financieras no corrientes	-	-66.820
Inversión neta en inversiones financieras y otros activos financieros corrientes	-38.952	-74.091
Inversión neta en otros activos	2.391	-165.389
Dividendos e intereses cobrados (+)	38.090	33.567
Inversión neta en acciones propias (+/-)	-4.992	5.943
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>	<b>-170.074</b>	<b>668.676</b>
Dividendos pagados (-)	-18.619	-322.379
Variación de deudas con entidades de crédito (+/-)	-56.523	8.896
Intereses pagados por deudas (-)	-18.712	-18.023
Otras deudas	463	436
Aumento de capital	7.946	9.109
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación</b>	<b>-85.445</b>	<b>-321.961</b>
<b>AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES</b>	<b>54.509</b>	<b>447.131</b>
Saldo de efectivo y equivalentes al inicio del periodo	821.439	566.461
Saldo de efectivo y equivalentes al final del periodo	875.948	1.013.592

(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 -1.386,5 millones de euros a 30 de septiembre de 2006, mejorando en un 21,4% respecto al cierre de 2005, gracias al aumento del saldo disponible ajustado (excluido el valor de los instrumentos financieros de cobertura de riesgos) en 154,1 millones de euros, y a la disminución de la deuda total remunerada en 90 millones. El endeudamiento neto ajustado, que incluye la capitalización de los arrendamientos operativos anualizados, asciende a 1.679,6, descendiendo en un 3,4% con relación al cierre del pasado ejercicio. El apalancamiento, medido como endeudamiento neto ajustado sobre recursos totales, disminuye 0,5 puntos porcentuales con relación al 31 de diciembre de 2005, situándose en el 49,5%.

El patrimonio neto asciende a 1.712,8 millones de euros a 30 de septiembre de 2006, disminuyendo en 25,4 millones respecto a la cifra del cierre del ejercicio anterior, debido principalmente al descenso de 153,5 millones de euros registrado en el saldo de las reservas de sociedades consolidadas como consecuencia de la puesta en valor de la participación de Amadeus producida en 2005, parcialmente compensado por los beneficios registrados en los nueve primeros meses de 2006. Además, en el mes de septiembre Iberia amplió su capital social en 134.707 euros, mediante la emisión y puesta en circulación de 172.701 acciones ordinarias, con motivo de la cuarta 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 948.066.632.

Iberia ha reclasificado contablemente los repuestos reparables de motor de forma voluntaria, debido a que su nuevo tratamiento como existencias refleja mejor la realidad económica, dado que su rotación ha ido incrementándose a lo largo de los años, hasta llegar a situarse por debajo de los doce meses. Este elemento es el motivo principal de la disminución registrada en el saldo de las "Inmovilizaciones materiales" a 30 de septiembre de 2006 (-81,5 millones de euros respecto al cierre de 2005) y del aumento de las existencias (76,7 millones de euros) durante el mismo periodo. Respecto a los "Activos financieros no corrientes", 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 en depósitos a largo plazo.

Durante los nueve primeros meses de 2006 Iberia generó un flujo de efectivo de las actividades de explotación positivo, que ascendió a 310 millones de euros, superando en 209,6 millones al flujo neto generado durante el mismo periodo del año anterior.

---

## Principales efectos de la aplicación de las NIIF

---

Iberia utiliza distintos 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 es la cobertura del riesgo de divisa (dólar) y 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. Sin embargo, una parte de los derivados se consideran "inefectivos", generando impactos en las partidas de la cuenta de resultados.

En el tercer trimestre de 2006, la variación del valor de los derivados tuvo un efecto positivo en reservas, 8,6 millones de euros, y un efecto negativo en la cuenta de resultados, fundamentalmente al aumentar el gasto del *dry lease*, que se tradujo en una disminución de los beneficios antes de impuestos de 9,7 millones de euros. En cambio, en el tercer trimestre de 2005, la variación del valor de los derivados llevó a un aumento de 2,5 millones en el resultado antes de impuestos.

En el periodo comprendido entre enero y septiembre de 2005 se generó una sobrevaloración de las coberturas, fundamentalmente en las aplicadas a los arrendamientos de flota, debido principalmente al alza de los tipos de interés del dólar a lo largo del periodo, teniendo un efecto positivo de 34,4 millones de euros en los resultados antes de impuestos. En contraste, la evolución del diferencial de las curvas de tipos de interés del dólar y el euro durante los nueve primeros meses de 2006, junto a la evolución del valor de los derivados del precio de combustible, han reducido la sobrevaloración citada, generando un efecto negativo en los resultados antes de impuestos de 24,2 millones de euros. Por lo tanto, la valoración de los derivados según NIIF ha provocado una disminución del resultado antes de impuestos de 58,6 millones de euros con relación al beneficio acumulado a septiembre de 2005. Por otra parte, la variación en el valor de los derivados ha disminuido la cuenta de reservas en 50,1 millones de euros durante 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](mailto:invesrel@iberia.es)