

Principales magnitudes (no auditado) (a)

GRUPO IBERIA Miles de €	Tercer Trimestre (Jul - Sep)			Acumulado (Ene - Sep)		
	2007	2006	%	2007	2006	%
Ingresos de explotación	1.458.828	1.422.807	2,5	4.125.433	4.022.421	2,6
Gastos de explotación	1.319.560	1.335.073	-1,2	3.916.214	3.948.936	-0,8
BAIAR (EBITDAR) (b)	305.968	257.383	18,9	699.927	575.892	21,5
Resultados de explotación (b)	139.268	87.734	58,7	209.219	73.486	184,7
Ingresos y gastos no recurrentes (neto)	-63.701	11.158	n.s.	-74.251	10.750	n.s.
Rdos. enajenación y deterioro valor de activos	35.437	-112	n.s.	65.473	-2.021	n.s.
Resultados de las operaciones	111.003	98.780	12,4	200.441	82.215	143,8
Resultado consolidado	148.175	75.557	96,1	223.006	66.318	236,3
Patrimonio neto (c)	---	---	---	1.915.290	1.738.596	10,2
Endeudamiento neto de balance (c)	---	---	---	-2.286.736	-1.722.181	32,8
Endeudamiento neto ajustado x 8 (c)	---	---	---	820.476	1.346.628	-39,1
AKO (millones)	17.119	16.846	1,6	49.682	49.344	0,7
PKT (millones)	14.653	14.065	4,2	40.758	39.361	3,5
Coefficiente de ocupación (%)	85,6	83,5	2,1 p.	82,0	79,8	2,3 p.
Ingresos de pasaje	1.082.527	1.052.305	2,9	3.028.615	2.974.113	1,8
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €)	7,39	7,48	-1,3	7,43	7,56	-1,7
Ingreso de pasaje / AKO (cént. €)	6,32	6,25	1,2	6,10	6,03	1,1
Ingreso de explotación / AKO (cént. €)	8,52	8,45	0,9	8,30	8,15	1,9
Coste de explotación / AKO (cént. €)	7,71	7,93	-2,7	7,88	8,00	-1,5
Coste explotación (exc. fuel) / AKO (cént. €)	5,99	6,15	-2,6	6,22	6,26	-0,7

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

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

Hechos destacables

- El resultado consolidado ascendió a 148,2 millones de euros en el tercer trimestre y casi duplica los beneficios obtenidos en el año anterior. En el acumulado de los nueve primeros meses el beneficio consolidado triplicó el del 2006.
- El margen de explotación sobre ingresos mejoró 3,4 puntos porcentuales, situándose en el 9,5% en el tercer trimestre de 2007, y el margen de EBITDAR subió 2,9 puntos, alcanzando el 21%.
- El número de AKO aumentó un 1,6% en el tercer trimestre como resultado del crecimiento de la oferta en las rutas de largo radio (un 7,5%) y del avance en la reestructuración de la red de corto y medio radio. El coeficiente de ocupación continuó mejorando (2,1 puntos respecto al tercer trimestre de 2006) alcanzando el 85,6%. También se mantuvo la significativa progresión del número de pasajeros en la Clase Business Plus.
- El coste de explotación unitario disminuyó un 2,7% respecto al tercer trimestre de 2006, ampliando las mejoras registradas en los dos trimestres anteriores. Destaca el buen comportamiento de los costes unitarios de personal, costes de propiedad y servicios de tráfico.
- La utilización media de la flota se incrementó un 5,1% en el tercer trimestre, mejorando la productividad económica del personal un 10,1%, con una reducción de la plantilla media del 6,9%.
- El endeudamiento neto ajustado disminuye un 39,1% respecto al cierre del ejercicio 2006.

Estadísticas operativas

GRUPO IBERIA (a)	Tercer Trimestre (Jul - Sep)			Acumulado (Ene - Sep)		
	2007	2006	%	2007	2006	%
PASAJE						
Pasajeros (miles)	7.216	7.354	-1,9	20.397	21.115	-3,4
Doméstico	3.595	3.729	-3,6	10.430	11.132	-6,3
Medio Radio	2.490	2.593	-4,0	6.829	7.106	-3,9
Europa	2.318	2.436	-4,8	6.348	6.676	-4,9
África & Oriente Medio (b)	172	156	9,8	481	430	11,9
Largo Radio	1.131	1.032	9,6	3.138	2.877	9,1
AKO (millones)	17.119	16.846	1,6	49.682	49.344	0,7
Doméstico	2.895	3.320	-12,8	8.781	10.152	-13,5
Medio Radio	4.249	4.246	0,1	12.511	12.624	-0,9
Europa	3.761	3.774	-0,3	11.023	11.260	-2,1
África & Oriente Medio (b)	488	473	3,3	1.487	1.364	9,1
Largo Radio	9.975	9.279	7,5	28.390	26.568	6,9
PKT (millones)	14.653	14.065	4,2	40.758	39.361	3,5
Doméstico	2.338	2.519	-7,2	6.628	7.334	-9,6
Medio Radio	3.435	3.421	0,4	9.246	9.369	-1,3
Europa	3.037	3.065	-0,9	8.126	8.378	-3,0
África & Oriente Medio (b)	398	355	12,1	1.121	991	13,0
Largo Radio	8.880	8.125	9,3	24.884	22.658	9,8
Coefficiente de ocupación (%)	85,6	83,5	2,1 p.	82,0	79,8	2,3 p.
Doméstico	80,7	75,9	4,9 p.	75,5	72,2	3,2 p.
Medio Radio	80,8	80,6	0,3 p.	73,9	74,2	-0,3 p.
Europa	80,7	81,2	-0,5 p.	73,7	74,4	-0,7 p.
África & Oriente Medio (b)	81,6	75,2	6,4 p.	75,3	72,7	2,7 p.
Largo Radio	89,0	87,6	1,5 p.	87,7	85,3	2,4 p.
CARGA (c)						
Toneladas de carga	62.399	60.212	3,6	188.236	177.612	6,0
TKO (millones)	441	432	2,2	1.265	1.218	3,9
TKT (millones)	293	269	8,7	872	779	12,0
Coefficiente de ocupación (%)	66,3	62,3	4,0 p.	68,9	63,9	5,0 p.
INGRESOS DE PASAJE						
Ingresos (miles de €)	1.082.527	1.052.305	2,9	3.028.615	2.974.113	1,8
Ingreso medio / AKO (cént. €)	6,32	6,25	1,2	6,10	6,03	1,1
Ingreso medio / PKT (cént. €)	7,39	7,48	-1,3	7,43	7,56	-1,7

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

(b) Excepto Sudáfrica, que está incluida en el sector "Largo Radio".

(c) 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.

Julio – Septiembre

En el tercer trimestre de 2007 el volumen de tráfico total de las compañías de red europeas creció ligeramente por encima de la capacidad ofertada, mostrando ambos parámetros incrementos moderados respecto al año anterior, si bien superaron los obtenidos en el segundo trimestre del año.

La evolución de la actividad de transporte de pasajeros de Iberia también fue mejor que en el trimestre precedente. De acuerdo al Plan Director 2006/08, la compañía continuó desarrollando una estrategia de consolidación de la operación de red y mejora de la rentabilidad, basada en el crecimiento de la oferta en los vuelos intercontinentales y en una amplia reestructuración del programa de corto y medio radio, que potencia las conexiones en su *hub* de Madrid-Barajas y ajusta la capacidad en algunos enlaces punto a punto desde otros aeropuertos. Así, en el **conjunto de la red** el coeficiente de ocupación mejoró 2,1 puntos porcentuales respecto al tercer trimestre de 2006, alcanzando el 85,6%. Este nivel supera claramente a los obtenidos por la mayoría de las principales compañías de red europeas, y establece un nuevo récord trimestral en la historia de la compañía. El número total de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) aumentó un 4,2%, frente a un incremento del 1,6% en el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO). La creciente participación del tráfico de largo radio, que representó un 60,6% del número total de PKT en el periodo julio-septiembre de 2007 (frente a un 57,8% en el año anterior), llevó a un aumento significativo de la etapa media de pasaje (un 6,2%).

Durante el tercer trimestre fue julio el mes que presentó el mayor crecimiento de actividad debido, en parte, a los conflictos laborales ocurridos en julio de 2006 (la huelga del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas y la acción de protesta ilegal de los trabajadores de handling en el aeropuerto de Barcelona) que obligaron a Iberia a cancelar más de 1.300 vuelos.

Los ingresos de pasaje por billetes volados se incrementaron un 2,9% respecto al tercer trimestre del año anterior. El ingreso medio por AKO aumentó un 1,2%, apoyado en la mejora del coeficiente de ocupación, mientras que el ingreso medio por PKT (*yield*) disminuyó un 1,3%. Ambos indicadores se vieron perjudicados por la devaluación del dólar frente al euro y por el mencionado crecimiento de la etapa media de pasaje. Si descontamos el efecto negativo de la variación en los tipos de cambio de moneda, la subida del ingreso medio por AKO alcanza un 3,2% y el *yield* se incrementa un 0,7%.

En el sector de **largo radio** el coeficiente de ocupación alcanzó el 89,0%, mejorando 1,5 puntos porcentuales respecto a julio-septiembre de 2006, al superar el crecimiento del número de PKT (un 9,3%) al incremento en el volumen de oferta (un 7,5%). El número total de pasajeros aumentó un 9,6%, ascendiendo el incremento hasta el 16,9% en el caso de los pasajeros de la Clase Business Plus, cuyo coeficiente de ocupación subió 4,6 puntos.

El mayor incremento de oferta en el tercer trimestre correspondió a las rutas de América del Norte, un 25,9% con relación al año anterior, por la operación de nuevos destinos (Boston desde mayo y Washington desde junio) y por la sustitución en alguna de las frecuencias semanales del avión A340/300 (260 asientos) por el A340/600 (que ofrece 352 plazas) en los vuelos a Chicago; el número de PKT aumentó un 26,7% y el coeficiente de ocupación mejoró 0,5 puntos, alcanzando el 87,7%. En América Centro el tráfico creció un 6,1%, situándose el coeficiente de ocupación en el 88,5%, 2,6 puntos más que el obtenido el año anterior. En América del Sur, oferta y demanda se incrementaron un 8,6% y un 8,0% respectivamente, gracias al aumento de frecuencias a Brasil y a la utilización de aviones de mayor capacidad en los vuelos hacia Argentina, manteniéndose el coeficiente de ocupación por encima del 90%.

Los ingresos de pasaje de la red de largo radio aumentaron un 14,4% con relación al tercer trimestre de 2006, gracias al aumento del volumen de tráfico y a la subida del ingreso medio por PKT (un 4,7%), impulsado por la sostenida mejora del *mix* de clases pero perjudicado por la depreciación del dólar. El ingreso unitario por AKO mejoró un 6,4% con relación a 2006, o un 9,7% si descontamos el efecto negativo de la variación en los tipos de cambio de moneda.

El coeficiente de ocupación del sector de **medio radio** internacional se elevó al 80,8%, mejorando en 0,3 puntos respecto al nivel alcanzado en el tercer trimestre de 2006. El número de PKT se incrementó un 0,4%, frente a un volumen de oferta similar a la del año anterior, continuando la compañía con la ejecución de cambios importantes en la composición de la red.

El volumen de AKO en **Europa geográfica** disminuyó un 0,3%, como resultado de los ajustes realizados en distintos enlaces punto a punto, destacando el incremento de oferta del 21,4% en los enlaces desde Madrid. El tráfico descendió un 0,9% en el conjunto de los vuelos europeos, y el coeficiente de ocupación se situó en el 80,7%, disminuyendo 0,5 puntos. Por países, destacó el fuerte aumento de capacidad en Turquía y Rusia, en este último caso debido a la apertura de la ruta a San Petersburgo y el aumento de frecuencias a Moscú. En **África y Oriente Medio** oferta y demanda se incrementaron un 3,3% y un 12,1% respectivamente, mejorando el coeficiente de ocupación en 6,4 puntos hasta situarse en el 81,6%.

El ingreso unitario por AKO descendió un 4,0% respecto al año anterior en el agregado del medio radio, al verse afectado por el crecimiento de la etapa media de pasaje en este sector (un 4,6%), por la depreciación del dólar (que tuvo una incidencia negativa de 1,4 puntos) y por la intensa presión competitiva en los mercados de la Unión Europea, principalmente por la fuerte expansión de las compañías de bajo coste en España.

En el sector **doméstico** Iberia ha continuado desarrollando una estrategia enfocada a la mejora de la rentabilidad, mediante la reducción selectiva de oferta. El volumen de oferta disminuyó un 12,8% respecto al tercer trimestre de 2006, aumentando el número de AKO un 2,7% en los enlaces desde Madrid-Barajas. El ingreso unitario por AKO subió un 7,1% respecto al año anterior, con una mejora de 4,9 puntos en el coeficiente de ocupación, que se situó en el 80,7%.

El transporte de **carga** mantuvo un buen comportamiento en el periodo julio-septiembre de 2007, registrando crecimientos de actividad por sexto trimestre consecutivo. El número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) aumentó un 8,7% respecto al año anterior, y el coeficiente de ocupación mejoró en 4,0 puntos porcentuales. El 93,2% de los 293 millones de TKT fue transportado en las bodegas de los aviones de pasaje, correspondiendo a las rutas de América un 83,8% del total transportado.

Enero – Septiembre

En el acumulado a septiembre de 2007 el coeficiente de ocupación se situó en el 82% para el conjunto de la red, mejorando en 2,3 puntos con relación al año anterior, y superando en 1,7 puntos la subida media correspondiente a las compañías que integran la *Association of European Airlines* (AEA) cuyo nivel de ocupación aumentó 0,6 puntos. El número de PKT de Iberia aumentó un 3,5% respecto al año anterior, frente a un incremento del 0,7% en el volumen de capacidad ofertada. El mayor incremento de actividad correspondió al sector de largo radio, lo que llevó a un crecimiento de la etapa media de pasaje del 7,2%. Los ingresos de pasaje por billetes volados hasta septiembre de 2007 se incrementaron un 1,8% respecto al mismo periodo del año anterior, gracias principalmente al significativo aumento registrado en la operación de largo radio. El aumento de la etapa media, junto con la depreciación del dólar respecto al euro, tuvieron un efecto negativo sobre el ingreso medio por PKT, que descendió un 1,7%, y sobre el ingreso unitario por AKO, que aumentó un 1,1%. Con tipos de cambio de moneda constantes, el *yield* se habría incrementado un 0,3% y el ingreso por AKO un 3,2%.

En el sector de **largo radio** el número de PKT aumentó un 9,8% con relación al acumulado a septiembre de 2006, con un incremento del 6,9% en el volumen de capacidad y una subida de 2,4 puntos en el coeficiente de ocupación, que alcanzó el 87,7%. El *mix* de clases mejoró en todos los subsectores de largo radio, especialmente en América Centro. Este hecho contribuyó a lograr un aumento del *yield* del 5,8% en el conjunto del sector, con un incremento del 16,2% en la cifra de ingresos de pasaje y del 8,8% en el ingreso unitario por AKO (un 12,3% si consideramos el efecto de la variación en los tipos de cambio).

En América del Norte la demanda aumentó un 17,4% respecto al año anterior, respondiendo de forma positiva al incremento de oferta (un 16,1%), mejorando el coeficiente de ocupación un punto porcentual con relación al año anterior, hasta situarse en el 86,1%. El nivel de ocupación también mejoró en los vuelos de América Centro (2,8 puntos) y en América del Sur (1,8 puntos), en este último caso alcanzando el 89%, con significativos crecimientos en la capacidad ofertada (un 17,4%) y en la demanda (un 19,9%).

En los vuelos de **medio radio** internacional, el coeficiente de ocupación se elevó al 73,9%, empeorando ligeramente (0,3 puntos) respecto al acumulado a septiembre de 2006, con descensos del 1,3% en el tráfico y del 0,9% en la oferta, si bien, siguiendo el proceso de reestructuración de la red, en los vuelos europeos a/desde el *hub* de Madrid, el número de AKO se incrementó un 15,6%. El ingreso medio por AKO disminuyó un 3,9%, motivado por la fuerte competencia existente en los destinos de la Unión Europea, junto con la depreciación del dólar y el aumento de la etapa media en el sector (un 2,7%).

También de acuerdo al programa previsto, la compañía ha desarrollado distintos ajustes de oferta en el sector **doméstico** a lo largo de los nueve meses de 2007, disminuyendo el número de AKO un 13,5% con relación al año anterior. El ingreso unitario por AKO se incrementó un 4,3%, con una mejora de 3,2 puntos porcentuales en el coeficiente de ocupación, que alcanzó el 75,5%.

Cuenta de resultados consolidada (no auditada) (a)

Miles de €	Tercer Trimestre (Jul – Sep)			Acumulado (Ene – Sep)		
	2007	2006	%	2007	2006	%
Resultados de las operaciones (b)	111.003	98.780	12,4	200.441	82.215	143,8
Ingresos de las operaciones	1.459.615	1.438.712	1,5	4.126.981	4.092.570	0,8
Importe neto cifra de negocios	1.399.034	1.369.411	2,2	3.962.792	3.874.271	2,3
Ingresos de pasaje (c)	1.153.625	1.115.907	3,4	3.249.979	3.169.768	2,5
Ingresos de carga	82.142	79.449	3,4	246.849	234.574	5,2
Ingresos de handling	77.959	105.088	-25,8	206.912	252.514	-18,1
Asistencia técnica a compañías aéreas	64.958	52.050	24,8	196.070	154.984	26,5
Otros ingresos por servicios y ventas	20.350	16.918	20,3	62.983	62.431	0,9
Otros ingresos de las operaciones	60.581	69.301	-12,6	164.189	218.299	-24,8
Recurrentes	59.794	53.395	12,0	162.640	148.150	9,8
No recurrentes	787	15.906	-95,1	1.548	70.149	-97,8
Gastos de las operaciones	1.384.048	1.339.820	3,3	3.992.013	4.008.335	-0,4
Aprovisionamientos	350.376	345.988	1,3	987.434	1.039.912	-5,0
Combustible de aviones	294.674	299.127	-1,5	827.259	859.719	-3,8
Repuestos para flota	46.139	35.651	29,4	130.495	147.104	-11,3
De los que: No recurrentes	-	-	n.a.	-	26.415	n.a.
Material de mayordomía	5.619	6.255	-10,2	17.393	17.815	-2,4
Otros aprovisionamientos	3.943	4.956	-20,4	12.287	15.274	-19,6
Gastos de personal	397.372	351.602	13,0	1.086.714	1.077.135	0,9
De los que: No recurrentes	57.000	-	n.a.	61.000	25.800	136,4
Dotación a la amortización	54.420	55.300	-1,6	162.381	161.357	0,6
Otros gastos de las operaciones	581.881	586.930	-0,9	1.755.485	1.729.931	1,5
Alquiler de flota	112.280	114.350	-1,8	328.327	341.049	-3,7
Dry lease	96.881	99.046	-2,2	280.149	294.772	-5,0
Wet lease	11.323	12.501	-9,4	37.255	37.004	0,7
Alquiler de aviones de carga	4.075	2.804	45,3	10.923	9.273	17,8
Otros alquileres	19.437	18.878	3,0	55.607	55.235	0,7
Mantenimiento flota (subcontratos)	56.616	46.458	21,9	184.320	129.157	42,7
De los que: No recurrentes	3.000	-	n.a.	8.398	1.000	n.s.
Gastos comerciales	60.829	62.797	-3,1	179.298	186.356	-3,8
Servicios de tráfico	113.802	119.460	-4,7	346.811	346.086	0,2
Tasas de navegación	69.456	72.614	-4,3	209.031	215.760	-3,1
Servicio a bordo	20.166	18.329	10,0	56.662	50.390	12,4
Sistemas de reservas	32.608	33.098	-1,5	114.986	117.819	-2,4
Seguros	4.620	7.322	-36,9	14.085	23.331	-39,6
Otros gastos	92.068	93.625	-1,7	266.356	264.747	0,6
De los que: No recurrentes	4.488	4.748	-5,5	6.402	6.184	3,5
Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes	35.437	-112	n.s.	74.648	-2.021	n.s.
Deterioro del valor de los activos (d)	-	-	n.a.	9.175	-	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) Una partida por importe de 26.000€ que en el informe del segundo trimestre de 2007 aparecía en "Resultados por variación de activos no financieros" ha sido reclasificada en el tercer trimestre, pasando a formar parte del "Deterioro del valor de los activos"

Miles de €	Tercer Trimestre (Jul – Sep)			Acumulado (Ene – Sep)		
	2007	2006	%	2007	2006	%
Resultados financieros	106.254	6.195	n.s.	123.808	5.759	n.s.
Ingresos financieros	123.572	22.607	n.s.	174.094	53.556	225,1
Gastos financieros	15.830	14.797	7,0	48.503	44.971	7,9
Resultados por diferencias de cambio	-1.532	-1.805	15,1	-2.003	-1.742	-15,0
Otros ingresos y gastos	43	190	-77,2	220	-1.084	120,3
Participación en resultados de empresas asociadas	1.097	1.803	-39,1	2.091	3.626	-42,3
Resultados antes de impuestos	218.355	106.778	104,5	326.341	91.600	256,3
Impuestos	-70.179	-31.221	-124,8	-103.335	-25.282	n.s.
Resultado consolidado	148.175	75.557	96,1	223.006	66.318	236,3
Atribuible a accionistas de la Sociedad Dominante	148.134	75.524	96,1	222.849	66.180	236,7
Atribuible a intereses minoritarios	42	32	29,7	157	138	13,2
Beneficio básico por acción (euros)	0,157	0,081	93,0	0,236	0,071	231,1
Beneficio diluido por acción (euros)	0,157	0,081	93,0	0,235	0,071	233,0

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

Número medio ponderado de acciones en circulación en el tercer trimestre: 946.250.196 en 2007 y 931.015.130 en 2006; y en el acumulado a septiembre: 945.669.871 en 2007 y 929.843.866 en 2006.

Indicadores de gestión (no auditado) (a)

GRUPO IBERIA	Tercer Trimestre (Jul – Sep)			Acumulado (Ene – Sep)		
	2007	2006	%	2007	2006	%
Ratios unitarios (céntimos de € / AKO) (Recurrentes)						
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	8,52	8,45	0,9	8,30	8,15	1,9
COSTE DE EXPLOTACIÓN	7,71	7,93	-2,7	7,88	8,00	-1,5
Combustible	1,72	1,78	-3,1	1,67	1,74	-4,4
Mantenimiento de flota	0,58	0,49	19,5	0,62	0,50	22,3
Repuestos de flota	0,27	0,21	27,4	0,26	0,24	7,4
Mantenimiento (subcontratos)	0,31	0,28	13,6	0,35	0,26	36,3
Personal	1,99	2,09	-4,7	2,06	2,13	-3,1
Alquiler de flota	0,66	0,68	-3,4	0,66	0,69	-4,4
Gastos comerciales	0,36	0,37	-4,7	0,36	0,38	-4,4
Servicios de tráfico	0,66	0,71	-6,3	0,70	0,70	-0,5
Tasas de navegación	0,41	0,43	-5,9	0,42	0,44	-3,8
Servicio a bordo y mayordomía	0,15	0,15	3,2	0,15	0,14	7,8
Resto (b)	1,18	1,24	-4,3	1,25	1,28	-2,6
Mantenimiento de la flota de Iberia (c)	0,69	0,65	5,8	0,70	0,63	10,6
Gasto comercial neto s/ ingresos de tráfico (%) (d)	3,2	3,5	-0,3 p.	3,4	3,7	-0,3 p.
Productividad						
Utilización media flota (horas / avión / día)	9,6	9,0	5,7	9,5	9,1	5,1
Plantilla equivalente (e)	22.803	24.484	-6,9	22.631	24.258	-6,7
AKO / empleado	751	688	9,1	2.195	2.034	7,9
Tierra	992	897	10,5	2.921	2.693	8,5
Tierra (excluido personal de handling)	2.056	1.925	6,8	5.906	5.512	7,1
Horas bloque / tripulante técnico (f)	70,7	70,0	1,0	206,4	205,2	0,6
Horas bloque / tripulante auxiliar (f)	31,0	30,3	2,3	90,8	90,0	0,9
Ingresos de explotación por empleado (miles €) (f)	64,0	58,1	10,1	182,3	165,8	9,9
Margen de Ebitdar (%)	21,0	18,1	2,9 p.	17,0	14,3	2,7 p.

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

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

(e) 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.

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

Ingresos de las operaciones

Julio - Septiembre

En el tercer trimestre de 2007 los **ingresos de explotación** aumentaron un 2,5% con relación al año anterior, ascendiendo su importe a 1.458,8 millones de euros. Cerca del 85% de esta cifra (1.235,8 millones) correspondió a los ingresos de pasajeros y de carga, registrando ambas partidas el mismo incremento interanual, un 3,4%. El importe agregado del resto de los ingresos (223,1 millones de euros) disminuyó un 1,9% respecto a 2006, debido al descenso de los ingresos de handling (-27,1 millones), que en su mayor parte fue compensado por los aumentos registrados en los ingresos por mantenimiento de flota (12,9 millones por encima de la cifra del año anterior) y en el resto de los ingresos operativos (en su conjunto, 9,8 millones más).

Los ingresos de **pasaje** totales ascendieron a 1.153,6 millones de euros, aumentando en 37,7 millones respecto al tercer trimestre de 2006. El importe de los ingresos por billetes volados en el periodo alcanzó los 1.082,5 millones de euros, superando en 30,2 millones a la cifra de 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 7,5 millones, situándose en 71,1 millones de euros.

Los ingresos de **carga** se situaron en 82,1 millones de euros, superando en 2,7 millones a la cifra del año anterior, gracias al significativo aumento del volumen de tráfico (un 8,7%), cuyo efecto fue parcialmente contrarrestado por el descenso registrado en el ingreso medio por TKT (un 4,5%), al verse perjudicado por el aumento de la etapa media de carga (un 4,9%) y por la depreciación del dólar respecto al euro.

Tras la adjudicación de un mayor número de licencias de handling de rampa en los aeropuertos españoles y la incorporación efectiva de los nuevos operadores a partir de febrero, el mercado de handling en España ha registrado un fuerte aumento de la competencia. Así, los ingresos generados por los servicios de **handling** de Iberia a terceros se situaron en 78 millones de euros en el tercer trimestre de 2007, disminuyendo un 25,8% respecto al año anterior, debido en buena medida a la reducción del volumen de actividad para terceros, que estuvo parcialmente acompañada por una disminución del ingreso unitario.

Los ingresos por servicios de **mantenimiento** a terceros ascendieron a 65 millones de euros en el tercer trimestre de 2007, un 24,8% más que en el mismo periodo del año anterior, gracias fundamentalmente al fuerte aumento en la facturación de revisiones de motor a terceros, sobre todo de RB211 y CFM56.

El importe de los "**Otros ingresos por servicios y ventas**" se incrementó un 20,3% en el tercer trimestre de 2007, destacando los aumentos registrados en los ingresos por servicios en los terminales de carga y los ingresos asociados a la utilización de los sistemas de reservas.

Los "**Otros ingresos de las operaciones**" recurrentes aumentaron un 12% respecto al 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 en 15,1 millones de euros con relación a la cifra del tercer trimestre de 2006, al haber sido incluidos en el año anterior 14,7 millones correspondientes a una parte de la plusvalía obtenida por la venta de la participación en Musini (antigua compañía aseguradora de la SEPI), que está pendiente de cobro. Los ingresos de las operaciones, que incluyen recurrentes y no recurrentes, se incrementaron un 1,5% respecto al año anterior.

Enero - Septiembre

En el acumulado a septiembre de 2007 los ingresos de las operaciones se situaron en 4.127 millones de euros, aumentando un 0,8% con relación al mismo periodo de 2006. Si excluimos las partidas no recurrentes, los ingresos de explotación superaron en un 2,6% al importe registrado hasta septiembre de 2006, ascendiendo a 4.125,4 millones de euros.

Los ingresos de **pasaje** totales se incrementaron un 2,5% (80,2 millones de euros) respecto a la cifra del año anterior, hasta alcanzar los 3.250 millones. Los ingresos por billetes volados en el periodo aumentaron en 54,5 millones de euros (un 1,8%), mientras que el importe agregado del resto de los ingresos de pasaje se incrementó en 25,7 millones de euros (un 13,1%), en parte originado por el crecimiento de los ingresos por cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados.

Los ingresos de **carga** se incrementaron un 5,2% con relación al acumulado a septiembre de 2006, debido al aumento en el volumen de mercancía y correo transportados (un 12%), cuyo efecto fue parcialmente contrarrestado por descenso del 5,7% en el ingreso medio por TKT, afectado por el crecimiento de la etapa media (también un 5,7%) y por la depreciación del dólar.

Los ingresos de **handling** disminuyeron un 18,1% debido a la menor actividad para terceras compañías y al descenso del ingreso unitario. Los ingresos por **mantenimiento** a terceros se incrementaron un 26,5%, situándose en 196,1 millones de euros, impulsados por el aumento de los trabajos en el Taller de motores y, en menor medida, por revisiones de aviones y trabajos sobre componentes para terceros.

El importe de los "**Otros ingresos de las operaciones recurrentes**" aumentó un 9,8% respecto al acumulado a septiembre del año anterior, debido principalmente a la contabilización desde marzo de 2007 de los ingresos por cesión de personal a la UTE de Barcelona (13,7 millones de euros). Los **no recurrentes** descendieron 68,6 millones de euros, al haber sido incluido en el año anterior, entre otros conceptos, la recuperación del fondo de amortización constituido para los reparables de motor (53,3 millones de euros).

Gastos de las operaciones

Julio - Septiembre

En el tercer trimestre de 2007 los **gastos de las operaciones** experimentaron un incremento del 3,3% respecto al mismo periodo de 2006, motivado por el aumento registrado en los gastos **no recurrentes**, que ascendieron a 64,5 millones de euros en 2007 frente a los 4,7 millones alcanzados en 2006. De esos 64,5 millones de euros, 57 millones corresponden a una dotación extraordinaria destinada a cubrir la previsión realizada por la compañía para la eventual prórroga del Expediente de Regulación de Empleo (ERE) a 2008 y 2009, y tres millones están vinculados a la devolución de aviones, en el marco del Plan de Renovación de la flota de corto y medio radio.

Si excluimos las partidas no recurrentes, los **costes de explotación** disminuyeron un 1,2% respecto al tercer trimestre del año anterior. La mayor parte de los gastos recurrentes registraron descensos, principalmente producidos por la ejecución de las medidas establecidas en el Plan Director, destacando el ahorro derivado de la reducción de la plantilla de personal. El coste de explotación unitario descendió un 2,7%, situándose en 7,71 céntimos de euro por AKO.

El gasto de **combustible** se situó a 294,8 millones de euros en el tercer trimestre de 2007, disminuyendo en un 1,5% respecto al contabilizado en el mismo trimestre del año anterior. Este moderado descenso se consiguió gracias principalmente al menor consumo por una mayor eficiencia de la flota, que permitió un ahorro del 3%, parcialmente contrarrestada por el incremento de actividad (un 1,6% en términos de AKO). La subida del precio del queroseno de aviación en dólares después de coberturas supuso un incremento del gasto del 4,9%, que fue compensado por el efecto positivo de la depreciación del dólar. Como resultado de todo ello, el coste unitario de combustible (por AKO) disminuyó en un 3,1%, situándose en 1,72 céntimos de euro por AKO. Durante el tercer trimestre de 2007 el precio del barril de Brent en los mercados se movió por encima de los 70 dólares, resultando un precio medio similar al registrado en el mismo periodo del año anterior. Las operaciones de cobertura de precio consiguieron reducir el gasto en 8,8 millones de euros en julio-septiembre de 2007.

Los gastos de **personal** recurrentes, que representaron un 25,8% del total de gastos de explotación de la compañía en el tercer trimestre de 2007, disminuyeron un 3,2% con relación al tercer trimestre de 2006, como consecuencia de un descenso del 6,9% en la plantilla media del Grupo. El coste unitario de personal por AKO se situó en 1,99 céntimos de euro, descendiendo un 4,7%. Además, la productividad económica continuó progresando, al incrementarse los ingresos de explotación por empleado un 10,1% respecto al año anterior.

En el tercer trimestre de 2007 la plantilla media del Colectivo de Tierra disminuyó un 8,0%, y su productividad -medida en AKO por empleado- aumentó un 10,5%. En el caso de la compañía Iberia, el número promedio de empleados descendió en todas las áreas de gestión, destacando la reducción producida en la Dirección General de Aeropuertos (1.084 empleados equivalentes), debido a jubilaciones anticipadas producidas en el marco del ERE, y al proceso de subrogación de personal en varios aeropuertos tras la entrada de nuevos operadores de handling. También disminuyeron las plantillas medias de los Colectivos de Vuelo: un 3,2% la de Tripulantes Técnicos, y un 3,0% caso de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCPs).

El gasto por dotaciones a la **amortización** disminuyó un 1,6% respecto al tercer trimestre de 2006; también descendió el gasto total por **alquiler de flota** un 1,8%, situándose en 112,3 millones de euros. En ambos casos, el menor número de aviones es la causa más relevante del descenso. El coste del *dry lease* disminuyó alrededor de 2,2 millones de euros, debido también al menor impacto que tuvo la aplicación de la NIC 39, que significó un aumento del gasto de 4,4 millones de euros en el tercer trimestre de 2007, frente a los 9,8 millones contabilizados en el mismo periodo de 2006. Asimismo, el coste del *wet lease* descendió en 1,2 millones de euros con relación al año anterior, debido a la reducción del número de horas bloque operadas y a la reestructuración de la operación bajo este tipo de contratos. Estos ahorros fueron parcialmente contrarrestados por un aumento de 1,3 millones de euros en el alquiler de aviones de carga, debido a un aumento del 31% en el número de horas bloque, y por haber sustituido el tipo de avión carguero alquilado (el de este año es más eficiente en el consumo de combustible pero tiene un precio por hora bloque más alto). El coste unitario de amortización más alquiler de flota se situó en 0,97 céntimos de euro por AKO, disminuyendo un 3,3% respecto al año anterior.

El coste agregado del **mantenimiento de flota** recurrente aumentó en 17,6 millones de euros con relación al tercer trimestre del año anterior, lo que representa un incremento del 21,5%, motivado principalmente por los mayores trabajos realizados para flotas de terceros. El desglose por naturalezas de aquel aumento del gasto es el siguiente: los repuestos de flota se situaron 10,5 millones de euros por encima de la cifra contabilizada en mismo trimestre de 2006; los servicios externos de reparación y conservación de flota se incrementaron en 6,1 millones de euros; y la dotación a la provisión para grandes reparaciones subió en torno a un millón de euros. En términos unitarios (por AKO), el coste total de mantenimiento se incrementó un 19,5% respecto al año anterior, mientras que el coste de mantenimiento de la flota propia lo hizo en un 5,8%.

Los gastos **comerciales** se situaron en 60,8 millones de euros, disminuyendo un 3,1% con relación a 2006 debido fundamentalmente a la reducción en los gastos de publicidad. El importe agregado de las distintas comisiones se mantuvo en un nivel similar del año precedente, descendiendo un 0,4%, mientras que los costes de desarrollo de acuerdos comerciales y de promoción aumentaron, en su conjunto, en 2,7 millones de euros.

El coste de los **servicios de tráfico** descendió un 4,7% en el tercer trimestre de 2007, situándose en 113,8 millones de euros. El gasto agregado por tasas de aterrizaje, uso de pasarelas y otros servicios aeroportuarios disminuyó en un 9,5% (4,4 millones de euros), con una reducción del 6,9% en el número de despegues respecto al año anterior. Se registró una importante reducción de casi el 25% (1,7 millones de euros) en el conjunto de los costes por incidencias (viajes interrumpidos, pérdidas de conexión y gastos por entrega de equipajes), disminuyendo también otros gastos operativos gracias a la renegociación de contratos con los proveedores. Estos menores gastos fueron parcialmente contrarrestados por un aumento del 25,8% (7,2 millones de euros) en el despacho de aviones, que estuvo motivado por la obligada contratación externa del handling de rampa en Barcelona y del handling completo en Lanzarote y Fuerteventura, como consecuencia de la aplicación del nuevo marco de licencias, mientras que en 2006 el coste de esos servicios, al realizarse en propio, quedaba recogido principalmente en los gastos de personal.

Los gastos en concepto de **tasas de navegación** descendieron un 4,3% con relación al año anterior, con disminuciones en los costes por ayudas a la navegación en ruta y, en mayor proporción, en las tasas de aproximación a los aeropuertos, en parte motivado por el menor número de vuelos operados. El coste unitario de la suma de servicios de tráfico y tasas de navegación descendió un 6,1%, situándose en 1,07 céntimos de euro por AKO.

El gasto agregado de los conceptos "**Servicios a bordo**" y "**Material de mayordomía**" se incrementó un 4,9% respecto a 2006, debido al incremento del 9,6% en el número de pasajeros de las rutas de largo recorrido y, especialmente, al aumento del número de pasajeros en la clase *Business Plus* (un 16,9%).

El gasto de los **seguros** descendió un 36,9% respecto al tercer trimestre del año anterior (2,7 millones de euros), hasta situarse en 4,6 millones, gracias a la evolución positiva de las variables que determinan el riesgo de la compañía, a la reducción del número de aviones en operación y, en menor medida, a la depreciación del dólar.

El importe de "**Otros gastos recurrentes**" descendió un 1,5% respecto al tercer trimestre de 2006. Dentro de este importe destacó el descenso de los gastos por "no calidad" (indemnizaciones a pasajeros y equipajes), que disminuyeron un 35,6% hasta situarse en 11,9 millones de euros. Otras partidas de gasto que registraron descensos significativos fueron servicios de seguridad y vigilancia, costes de mecanización relacionados con productos de gestión comercial, y servicios bancarios y similares.

Enero - Septiembre

En el acumulado a septiembre de 2007 los gastos de las operaciones descendieron un 0,4% respecto al mismo periodo del año anterior, hasta situarse en 3.992 millones de euros. Los **gastos de explotación** (una vez excluidas las partidas no recurrentes), disminuyeron un 0,8% hasta situarse en 3.916,2 millones de euros, resultando un coste unitario (por AKO) de 7,88 céntimos de euro por AKO, un 1,5% inferior al obtenido en 2006. Los factores que contribuyeron en mayor medida a este descenso fueron la reducción de la plantilla de personal y las actuaciones en la reestructuración de la red.

El gasto de **combustible**, que supone un 21,1% de los gastos de explotación del Grupo, se situó en 827,3 millones de euros en el acumulado de los nueve primeros meses de 2007, descendiendo en un 3,8% respecto al coste contabilizado en el año anterior. Dos factores contribuyeron a esta disminución del gasto (32,5 millones de euros): la depreciación del dólar frente al euro, que supuso 47,4 millones de menor gasto (una vez incluido el efecto de las coberturas de tipo de cambio); y el menor consumo unitario de la flota, cuya mayor eficiencia permitió reducir el coste en 17,7 millones de euros. Estos efectos positivos fueron parcialmente contrarrestados por el impacto de la subida del precio del queroseno de aviación después de coberturas (35,7 millones) y, en menor medida, por el incremento de actividad (4,4 millones). Con todo ello, el coste unitario de combustible descendió en un 4,4% respecto al año anterior, situándose en 1,67 céntimos de euro por AKO.

El precio del combustible ha subido paulatinamente desde principios de enero, cuando registró su mínimo anual, acelerando su escalada a partir del mes de julio, llegando a situarse en máximos históricos -por encima de los 87 dólares por barril de Brent- en el mes de octubre. Iberia tiene cubierto el 50% del consumo previsto para el cuarto trimestre del ejercicio a un precio medio de 61,5 dólares por barril, con determinados niveles superiores e inferiores de desprotección parcial.

Los gastos de **personal** recurrentes disminuyeron un 2,4% respecto al acumulado a septiembre de 2006, hasta situarse en 1.025,7 millones de euros. El número de empleados equivalentes del Grupo Iberia descendió en un 6,7%, gracias principalmente a la implantación de las iniciativas incluidas en el Plan Director. La productividad -medida como ingresos de explotación por empleado- se incrementó un 9,9%.

En los nueve primeros meses de 2007, 731 personas del Colectivo de Tierra y 182 del Colectivo de TCPs causaron baja, en su mayor parte por jubilación anticipada en el marco del ERE. La plantilla media del personal de Tierra disminuyó un 7,2% y su productividad -en términos de AKO por empleado equivalente- aumentó un 8,5%. La plantilla media equivalente de Handling quedó situada un 8,3% por debajo del año anterior, aunque descontando la plantilla cedida a la UTE de Barcelona el descenso alcanza un 13,7%, con una disminución en el número de aviones atendidos por Iberia del 12,8%; por consiguiente, la productividad mejoró levemente en esta área de negocio. La plantilla media del Colectivo de Tripulantes Técnicos disminuyó un 3,3%, mejorando ligeramente su productividad (un 0,6% en términos de horas bloque por tripulante). En el caso de los TCPs la plantilla media disminuyó un 6,0%, subiendo la productividad un 0,9%, a pesar de verse perjudicada por la mayor participación de los vuelos de largo radio en el conjunto de la operación, que requieren una dotación de tripulantes superior a la correspondiente a las rutas de corto y medio radio.

El gasto de **alquiler de flota** fue un 3,7% inferior al gasto contabilizado hasta septiembre de 2006, fundamentalmente por la reducción del 5% en el coste del *dry lease*, debido al descenso en el número de aeronaves arrendadas y, por el menor impacto que tuvo la aplicación de la NIC 39 en este concepto, que se tradujo en un aumento del gasto de 8,6 millones de euros en 2007, frente a 20,6 millones en 2006. Este descenso se vio parcialmente compensado por el incremento en el coste del alquiler de aviones de carga, que aumentó en 1,7 millones de euros. El coste unitario del alquiler de flota se situó en 0,66 céntimos de euro por AKO, descendiendo un 4,4% respecto al año precedente.

El gasto derivado del **mantenimiento de flota** recurrente ascendió a 306,4 millones de euros, superando en un 23,1% al importe del año anterior, principalmente como consecuencia del aumento de trabajos realizados a flotas de terceros. El coste unitario de mantenimiento de la flota propia se incrementó un 10,6%, situándose en 0,70 céntimos de euro por AKO, debido al aumento de trabajos relacionados con la devolución de aviones en la primera parte del año, que coincidió con la realización (parcialmente anticipada) de un elevado número de revisiones de aviones y motores, lo que motivó un fuerte incremento temporal de la contratación de servicios externos.

Los costes **comerciales** se situaron un 3,8% por debajo de la cifra alcanzada en los nueve primeros meses de 2006, al disminuir las comisiones en un 8,3%, debido principalmente a la reducción de la comisión fija a las agencias nacionales al 0,4% a partir de enero de 2007, descendiendo también los gastos de publicidad un 17,0%. La relación de gastos comerciales netos sobre ingresos de tráfico descendió 0,3 puntos porcentuales, situándose en el 3,4%.

En el acumulado de los tres primeros trimestres de 2007 el gasto de los **servicios de tráfico** permaneció prácticamente en el mismo nivel respecto al año precedente. El gasto por despacho de aviones se incrementó un 19,4% (16,2 millones de euros), como consecuencia de la prestación del servicio por terceros en los aeropuertos de Barcelona, Lanzarote y Fuerteventura a partir de febrero de este año. Este aumento fue compensado por los descensos registrados en tasas de aterrizaje y otros costes operativos, destacando la reducción en los derivados de incidencias (viajes interrumpidos, pérdidas de conexión y entrega de equipajes) cuyo gasto conjunto disminuyó un 31,8% con relación al importe del mismo periodo de 2006.

El gasto agregado de los conceptos "**Servicios a bordo**" y "**Material de mayordomía**" se incrementó un 8,6% respecto a 2006 debido principalmente al aumento del número de pasajeros en el largo radio (9,1%) y, especialmente, en la clase *Business Plus* (un 21,2%). El coste de los **seguros** disminuyó un 39,6%, y el importe de "**Otros gastos recurrentes**" aumentó en 1,4 millones de euros con relación al año anterior, lo que representa un leve incremento del 0,5%. Entre las partidas incluidas en este último epígrafe, las indemnizaciones a pasajeros y equipajes se redujeron en 12,7 millones de euros, concepto que en los primeros meses de 2006 estuvo afectado por la puesta en marcha de la operación en la Terminal T4 de Madrid-Barajas.

Resultados financieros y otros no operativos

El "**Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes**" registró un saldo positivo de 74,6 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007, de los que 35,4 millones fueron contabilizados en el tercer trimestre. La mayor parte de estos beneficios proceden de distintas operaciones relacionadas con la flota, que totalizaron unas plusvalías de alrededor de 68 millones de euros hasta el mes de septiembre, destacando: la venta de las primeras unidades MD-87 (de acuerdo con el contrato firmado en febrero de 2007, que contempla la venta escalonada de la totalidad de la flota MD a lo largo de 30 meses); operaciones de *sale and lease back* de seis A-320; y los beneficios por enajenación de varios motores de las flotas B-757 y B-747. En los tres primeros trimestres de 2006, el resultado neto de la enajenación de activos no corrientes acumuló un saldo neto negativo de dos millones de euros.

En el acumulado a septiembre de 2007, el "**Deterioro del valor de los activos**" registró un saldo de 9,2 millones de euros, que incluye fundamentalmente dotaciones para provisión por participaciones en capital de empresas asociadas.

En el tercer trimestre de 2007 el **resultado financiero** se situó en 106,3 millones de euros de beneficios, frente a los 6,2 millones registrados en el mismo periodo del año anterior, debido al aumento de los ingresos financieros, que superaron en 101 millones de euros a los obtenidos en el tercer trimestre de 2006, motivado por el registro de la plusvalía obtenida por una recapitalización y venta de una parte de la participación en *Wam Acquisition S.A.*, que ascendió a 94,4 millones de euros en las cuentas consolidadas. En el acumulado a septiembre, el resultado financiero se situó en 123,8 millones de euros de beneficios, frente a los 5,8 millones contabilizados el año anterior, superando los ingresos financieros en 120,5 millones a los alcanzados en 2006, gracias a la mencionada plusvalía y al aumento de los intereses de las imposiciones a corto plazo, derivado del incremento del saldo medio disponible y del alza de los tipos de interés.

La valoración de los instrumentos financieros para coberturas, en aplicación de la NIC 39, recogida en el epígrafe "**Otros ingresos y gastos**" de la cuenta de pérdidas y ganancias, llevó a un aumento del resultado financiero de 0,2 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007, frente a un impacto negativo de 1,1 millones contabilizado en el año anterior.

La **participación en los resultados de las empresas asociadas** registró un saldo neto positivo de 1,1 millones de euros en el tercer trimestre del año 2007, frente a los 1,8 millones alcanzados en el mismo periodo de 2006. En el acumulado a septiembre, el saldo de la participación en los resultados de las empresas asociadas se situó en 2,1 millones de euros de beneficios, disminuyendo en 1,5 millones respecto al saldo obtenido en el año anterior, debido a los menores beneficios contabilizados en algunas empresas participadas y, principalmente, por las pérdidas registradas en *International Supply Management, S.L.*, nueva sociedad participada que comenzó a operar a finales de 2006.

Flota Operativa

GRUPO IBERIA (a)	Septiembre	Diciembre	Septiembre
	2007	2006	2006
Largo radio	32	31	31
Propiedad	5	5	5
Arrendamiento financiero	0	0	0
Arrendamiento operativo	24	24	24
Wet lease	3	2	2
Corto y medio radio	107	119	119
Propiedad	33	40	40
Arrendamiento financiero	15	14	14
Arrendamiento operativo	57	58	60
Wet lease	2	7	5
Total	139	150	150
Propiedad	38	45	45
Arrendamiento financiero	15	14	14
Arrendamiento operativo	81	82	84
Wet lease	5	9	7

(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 septiembre de 2007 Iberia tiene dos Airbus A-320 y un Boeing B-757 alquilados a otra compañía.

Flota operativa, incorporaciones y bajas

La flota operativa de Iberia estaba integrada por 139 aviones a 30 de septiembre de 2007, de los que 38 estaban en propiedad y 15 operaban en régimen de arrendamiento financiero.

Tras la incorporación de un A-340/300 en régimen de *wet lease* en abril de 2007, la **flota de largo radio** quedó compuesta por 32 aeronaves, todas ellas pertenecientes a la familia Airbus A-340.

La **flota de corto y medio radio** contaba con un total de 107 unidades a 30 de septiembre, de las que 82 eran aviones pertenecientes a la familia Airbus A-320. En los nueve primeros meses de 2007, de acuerdo al Plan de Renovación de la flota, la compañía incorporó siete nuevos aviones Airbus en régimen de arrendamiento operativo: un A-321 y seis A-319 (dos de ellos en julio). Adicionalmente, también en el mes de julio, se incorporó a la operación un A-320 en régimen de arrendamiento financiero, que había estado cedido a otra compañía con anterioridad. Durante ese periodo fueron retirados de la operación un total de veinte aviones: cinco B-757 que se encontraban en régimen de *wet lease* (uno de ellos en septiembre); ocho A-320 que estaban en arrendamiento operativo (uno en agosto); seis MD-87 que estaban en propiedad (tres de ellos en el tercer trimestre); y un MD-88 en propiedad (en septiembre).

Balance de situación consolidado (no auditado) (a)

Miles de €	Septiembre 2007	Diciembre 2006
ACTIVO	6.040.351	5.751.250
Activo no corriente	2.220.710	2.491.336
Activos Intangibles	43.552	48.853
Inmovilizaciones materiales	1.289.304	1.350.909
Participaciones en entidades asociadas	26.609	16.750
Activos financieros no corrientes	415.710	623.394
<i>Préstamos Iberbus</i>	<i>96.823</i>	<i>150.380</i>
<i>Otros</i>	<i>318.887</i>	<i>473.014</i>
Activos por impuestos anticipados	445.236	445.355
Otros activos no corrientes	299	6.075
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-
Activo corriente	3.819.641	3.259.914
Existencias	204.175	187.594
Deudores	751.522	607.292
Inversiones financieras corrientes	1.542.403	1.489.334
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	1.304.159	963.731
Otros activos corrientes	17.382	11.963
PASIVO Y PATRIMONIO NETO	6.040.351	5.751.250
Patrimonio Neto	1.915.290	1.738.596
Capital suscrito	743.212	739.492
Prima de emisión	119.411	115.405
Reservas	827.847	824.955
Diferencias de conversión y por ajuste de capital a euros	762	840
Resultados atribuibles a la sociedad dominante	222.849	56.725
Intereses minoritarios	1.209	1.179
Pasivo no corriente	1.767.778	1.893.950
Deudas con entidades de crédito y por arrendamientos financieros	313.664	481.269
Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo	1.377.034	1.359.057
Otros pasivos	77.080	53.624
Pasivo corriente	2.357.283	2.118.704
Emisión de obligaciones convertibles	2.635	10.362
Deudas con entidades de crédito y por arrendamientos financieros	222.883	227.982
Ingresos diferidos	92.788	62.468
Otros pasivos	2.038.977	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 20.644 miles de euros a 30 de septiembre 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 4/3 el importe correspondiente al acumulado a septiembre del año (295.658 miles de euros), obteniendo un importe anual estimado de 394.211 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 septiembre de 2007 el cálculo es el siguiente: 6% de 96.823 miles de € x 8 = 46.475 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-Sep	Ene-Sep
	2007	2006
Resultado consolidado antes de impuestos	326.341	91.600
Dotaciones a la amortización y pérdidas por deterioro de activos	171.556	161.357
Dotaciones a provisiones (neto) (+/-)	130.151	86.312
Aplicaciones provisiones (-)	-112.266	-95.781
Ganancias/Pérdidas por venta de activo material e intangible (+/-)	-72.456	-24.864
Ganancias/Pérdidas por venta de participaciones (+/-)	-97.024	0
Resultados de las asociadas contabilizadas por el método de participación (+/-)	-2.091	-3.626
Resultados derivados de operaciones de cobertura (+/-)	3.308	24.030
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio que no generan cash-flow	-2.115	-2.143
Otros ajustes al cash-flow (+/-)	-9.015	34.219
Variación neta en los activos / pasivos que no generan cash-flow	-5.200	54.295
Pagos de impuestos	-33.047	-15.372
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	298.142	310.027
Inversión neta en empresas del grupo, multigrupo y asociadas	-8.835	-15.683
Inversión neta en activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias	57.946	-150.928
Inversión neta en inversiones financieras no corrientes	148.717	0
Inversión neta en inversiones financieras y otros activos financieros corrientes (b)	-3.571	-38.952
Inversión neta en otros activos	-7.522	2.391
Dividendos e intereses cobrados	65.875	38.090
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	252.610	-165.082
Dividendos pagados (-)	-33.145	-18.619
Variación de deudas con entidades de crédito (+/-)	-152.686	-56.523
Intereses pagados por deudas (-)	-27.234	-18.712
Otras deudas	193	463
Aumento de capital	7.726	7.946
Inversión neta en acciones propias (+/-) (c)	-5.179	-4.992
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	-210.325	-90.437
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES	340.427	54.508
Saldo de efectivo y equivalentes al inicio del periodo	963.731	821.439
Saldo de efectivo y equivalentes al final del periodo	1.304.158	875.947
VARIACIÓN TOTAL ACTIVOS LIQUIDOS (d)	343.998	93.460

(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 1.542 millones de euros, 53 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 acumulado a septiembre 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 se sitúa en -2.286,7 millones de euros a 30 de septiembre de 2007, lo que supone una mejora del 32,8% respecto al cierre del ejercicio 2006, gracias principalmente al aumento registrado en el saldo de "Efectivo y otros medios líquidos equivalentes", que superó en 340,4 millones al contabilizado a 31 de diciembre de 2006, y a la disminución de la deuda remunerada en 180,4 millones. El saldo de disponible ajustado (inversiones financieras temporales a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes, sin incluir el valor de las operaciones de cobertura) se sitúa en 2.825,9 millones de euros a 30 de septiembre de 2007, aumentando en 384,1 millones respecto al cierre del ejercicio 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 de flota a cierre de ambos periodos), se sitúa en 820,5 millones de euros, reduciéndose un 39,1% respecto a diciembre del año anterior.

El **patrimonio neto** asciende a 1.915,3 millones de euros a 30 de septiembre de 2007, superando en un 10,2% (176,7 millones) a la cifra de cierre del ejercicio anterior, debido fundamentalmente al significativo aumento de los beneficios.

El saldo de los "**Activos financieros no corrientes**" disminuye en 207,7 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* (en parte traspasados a corto plazo) y su actualización por tipo de cambio, a la cancelación del préstamo otorgado por Iberia a *Wam Acquisition, S.A.* por valor de 47,5 millones de euros, y a la venta de una parte de su participación, que permitió la obtención de una plusvalía de 94,4 millones de euros en las cuentas consolidadas.

En los nueve primeros meses de 2007 Iberia generó un **flujo de efectivo** de las actividades de explotación positivo, que ascendió a 298,1 millones de euros, mientras que el saldo total de efectivo y equivalentes aumentó en 340,4 millones de euros durante este periodo.

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 **tercer trimestre** de 2007, la variación del valor de los derivados tuvo un efecto negativo de 37,9 millones de euros en las reservas, debido principalmente a la depreciación del tipo de cambio del dólar. También tuvo un efecto negativo de 4,2 millones de euros en los resultados del trimestre, localizado fundamentalmente en un aumento del gasto del *dry lease* (4,4 millones de euros). En el tercer trimestre de 2006 el impacto en la cuenta de resultados ascendió a 9,7 millones de euros.

A 30 de septiembre de 2007, la nueva valoración de los derivados supuso un descenso acumulado en el saldo de las reservas de 20,9 millones de euros con relación al cierre del ejercicio 2006, así como una disminución de 3,3 millones en el resultado antes de impuestos acumulado de los nueve primeros meses. En el mismo periodo de 2006, el impacto negativo en los beneficios de la compañía fue de 24,2 millones de euros.

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