

DECLARACIÓN INTERMEDIA DE GESTIÓN ENERO-SEPTIEMBRE 2008

Principales parámetros (no auditado)

GRUPO IBERIA	Tercer Trimestre (Jul-Sep)			Acumulado (Ene-Sep)		
	2008	2007	%	2008	2007	%
Indicadores económicos (miles de €) (a)						
Ingresos de explotación (b)	1.450.528	1.458.828	-0,6	4.120.911	4.125.433	-0,1
Gastos de explotación (b)	1.434.334	1.319.560	8,7	4.136.993	3.916.214	5,6
BAlIAR (EBITDAR) (b)	159.560	305.968	-47,9	418.953	699.927	-40,1
Resultado de explotación (b)	16.194	139.268	-88,4	-16.082	209.219	n.s.
Resultado de explotación ajustado (c)	45.297	173.780	-73,9	72.931	309.618	-76,4
Resultado de las operaciones (d)	-152	205.390	n.s.	6.116	303.976	-98,0
Resultado antes de impuestos	36.260	218.355	-83,4	64.393	326.341	-80,3
Resultado consolidado	30.386	148.175	-79,5	51.128	223.006	-77,1
Activo no corriente (e)	---	---	---	2.266.508	2.086.514	8,6
Inv. finan. corrientes, efectivo y equivalentes (e)(g)	---	---	---	2.425.728	2.967.442	-18,3
Patrimonio neto (e)	---	---	---	1.711.863	2.005.868	-14,7
Endeudamiento neto de balance (e)	---	---	---	-1.971.868	-2.500.381	-21,1
Endeudamiento neto ajustado x 8 (e)	---	---	---	866.647	581.679	49,0
Margen de EBITDAR s/ ingresos (%) (b) (f)	11,0%	21,0%	-10,0 p.	10,2%	17,0%	-6,8 p.
Margen de Rdo. explotación s/ ingresos (%) (b) (f)	1,1%	9,5%	-8,4 p.	-0,4%	5,1%	-5,5 p.
Ingreso de explotación / AKO (cént. €) (b)	8,49	8,52	-0,4	8,21	8,30	-1,2
Coste de explotación / AKO (cént. €) (b)	8,39	7,71	8,9	8,24	7,88	4,5
Coste explotación (exc. fuel) / AKO (cént. €) (b)	5,65	5,99	-5,7	5,85	6,22	-6,0
Indicadores operativos						
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	17.093	17.119	-0,2	50.223	49.682	1,1
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	14.220	14.653	-3,0	40.583	40.758	-0,4
Coefficiente de ocupación (%) (f)	83,2	85,6	-2,4 p.	80,8	82,0	-1,2 p.
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €) (h)	7,43	7,39	0,5	7,28	7,43	-2,1
Ingreso de pasaje / AKO (cént. €) (h)	6,18	6,32	-2,3	5,88	6,10	-3,6
Plantilla equivalente	21.988	22.803	-3,6	21.785	22.631	-3,7
AKO / empleado (miles)	777	751	3,5	2.305	2.195	5,0
Nº de aviones operativos al final del periodo	125	139	-10,1	125	139	-10,1
Utilización media flota (horas / avión / día)	10,2	9,6	6,4	10,0	9,5	4,6

n.s.: no significativo.

(a) En los tres primeros trimestres de 2008 las cuentas incluyen la imputación de los ingresos y los gastos de las Uniones Temporales de Empresas de handling en proporción a las participaciones de Iberia (en 2007 se registró todo el devengo anual en el cuarto trimestre).

(b) Incluyen únicamente las partidas recurrentes.

(c) Excluyendo de los gastos el 33% del alquiler de flota (100% del dry lease más el 50% del wet lease) que equivaldría a intereses financieros implícitos en las cuotas.

(d) Agrega el resultado de explotación (recurrente) y resultados no recurrentes.

(e) Septiembre 2008 v Diciembre 2007.

(f) La variación interanual de los márgenes sobre ingresos y del coeficiente de ocupación se expresa en puntos porcentuales.

(g) Saldo de disponible ajustado: inversiones financieras corrientes (excluido el valor de los instrumentos financieros para cobertura de riesgos) más efectivo y otros medios líquidos equivalentes.

(h) Calculados con los ingresos de pasaje generados por los vuelos operados durante el periodo, que no incluyen los ingresos derivados de la cancelación de anticipos de clientes y otras regularizaciones contables de menor cuantía.

Hechos significativos

- Iberia alcanzó unos beneficios consolidados de 51,1 millones de euros en el acumulado a septiembre de 2008, de los que 30,4 millones se obtuvieron en el tercer trimestre, a pesar del fuerte impacto de la subida del precio del queroseno y del gradual debilitamiento de la demanda.
- El gasto de combustible aumentó en 374,2 millones de euros respecto a los nueve primeros meses de 2007, si bien el cumplimiento de la mayor parte de las iniciativas definidas en el Plan Director 2006/08, llevaron a una disminución del 6% en el coste de explotación unitario, excluido el combustible.
- En el acumulado a septiembre de 2008 los ingresos de explotación mantuvieron el volumen alcanzado en el año anterior, siendo muy perjudicados por el impacto de la depreciación del dólar (estimado en 135 millones de euros).
- El ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado (PKT) ha mejorado su comportamiento durante 2008, alcanzando un incremento del 0,5% en el tercer trimestre (del 4,2% con tipos de cambio constante), a pesar del crecimiento de la etapa media de pasaje (un 15,1% en el último trimestre). La favorable evolución de los precios compensó parcialmente el debilitamiento progresivo del tráfico, especialmente en el mercado doméstico, que llevó a unos descensos en el coeficiente de ocupación de 2,4 puntos en el trimestre y de 1,2 puntos en el acumulado.
- En el tercer trimestre de 2008 la compañía logró un resultado de explotación de 16,2 millones de euros de beneficios, disminuyendo en 123,1 millones respecto al año anterior, motivado principalmente por el aumento del gasto del combustible en 174,7 millones.
- La productividad del personal aumentó un 5,0% respecto al acumulado a septiembre de 2007, con una reducción de 845 empleados equivalentes.
- La utilización media de la flota se incrementó un 6,4% en el tercer trimestre y un 4,6% en los nueve primeros meses de 2008, alcanzando una media de 10 horas diarias por avión.
- La puntualidad mejoró en 2,8 puntos respecto al año anterior, alcanzando el 83,2% (en cota 15') en los nueve primeros meses de 2008, superando Iberia al resto de las principales compañías europeas de red.

Tráfico e ingresos de pasaje

La desaceleración del crecimiento de la demanda en el **sector aéreo**, iniciada a finales de 2007, se intensificó durante el verano como consecuencia del deterioro de la situación económica internacional. Así, el tráfico agregado de las compañías de la *Association of European Airlines (AEA)* aumentó solo un 0,6% en el tercer trimestre de 2008, resultando un incremento del 2,3% en el acumulado a septiembre (frente a un 5,1% en el conjunto de 2007). El sector también ha reducido el crecimiento de la oferta, pero no con la intensidad que lo ha hecho la demanda, de manera que los coeficientes de ocupación han registrado descensos generalizados. En el caso de las compañías de la AEA, el nivel medio de ocupación se situó en el 76% en los nueve primeros meses de 2008, descendiendo 1,5 puntos respecto al mismo periodo del año anterior.

Iberia mantuvo un elevado coeficiente de ocupación (80,8%) en el periodo **enero-septiembre**, el más alto entre las compañías de red comparables, descendiendo 1,2 puntos respecto al nivel récord alcanzado en el año anterior. En el conjunto de la red el volumen de oferta, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), aumentó un 1,1%. La compañía ha completado la amplia revisión y optimización del programa de vuelos diseñada en el Plan Director 2006/08, potenciando la operación de red. La reducción de capacidad en los vuelos domésticos y su concentración en el *hub*, unido al crecimiento de la oferta en las rutas intercontinentales y de Europa Central y del Este, llevaron a un aumento del 12,4% en la etapa media de pasaje, que alcanzó los 2.246 kilómetros.

Ene - Sep 2008	AKO (mill.)	Var. (%)	PKT (mill.)	Var. (%)	Coef. ocup. (%)	Var. (p.p.)
Largo Radio	29.775	4,9	25.577	2,8	85,9	-1,7
Medio Radio	13.097	4,7	9.727	5,2	74,3	0,4
Doméstico	7.351	-16,3	5.279	-20,4	71,8	-3,7
Total	50.223	1,1	40.583	-0,4	80,8	-1,2

En los nueve primeros meses de 2008 el ingreso medio de pasaje por AKO disminuyó un 3,6% respecto a 2007 en el **conjunto de la red**, debido al menor nivel de ocupación y al descenso del ingreso medio por PKT (*yield*) en un 2,1%, afectado de forma significativa por el mencionado crecimiento de la etapa media y por la depreciación del dólar frente al euro. Si excluimos el efecto de la variación de los tipos de cambio, la disminución del ingreso unitario habría quedado limitada al 0,2%, y el *yield* se hubiera incrementado un 1,4%.

El tráfico del sector de **largo radio** (que representa el 63% del total de PKT) aumentó un 2,8% con relación al acumulado a septiembre de 2007, con un incremento del 4,9% en el volumen de oferta, situándose el coeficiente de ocupación en el 85,9%. El crecimiento de capacidad fue del 2,2% en América del Sur, del 5,3% en América Centro y del 11,8% en América del Norte, en este último caso debido principalmente a la incorporación de nuevos destinos (Boston y Washington) a partir de mayo de 2007. Los pasajeros de la clase Business Plus aumentaron un 1,0% en el acumulado a septiembre, pero registraron un descenso del 4,8% en el tercer trimestre. El *yield* del sector de largo radio creció un 0,2% respecto a enero-septiembre de 2007, frenado por la depreciación del dólar frente al euro. Con tipos de cambio constantes, el *yield* se habría incrementado un 5,5%, y el ingreso unitario por AKO un 3,4%.

En el sector de **medio radio** internacional el número de PKT aumentó un 5,2% respecto al acumulado a septiembre de 2007, con un incremento del 4,7% en el número de AKO, subiendo el coeficiente de ocupación 0,4 puntos hasta el 74,3%. La compañía continuó ampliando las conexiones en su *hub* y realizando ajustes selectivos de capacidad en otros enlaces punto a punto. Así, en el agregado de los vuelos internacionales de medio radio con salida o llegada en Madrid, oferta y demanda se incrementaron un 20,2% y un 20,7% respectivamente, mejorando el coeficiente de ocupación 0,3 puntos hasta alcanzar el 74,9%. El ingreso medio por PKT disminuyó un 3,2% con relación al obtenido en los nueve primeros meses de 2007, afectado por el crecimiento de la etapa media de pasaje en este sector (un 5,6%), por la depreciación del dólar y la libra esterlina frente al euro, y por la presión competitiva sobre los precios en las rutas europeas. Con tipos de cambio constantes, el *yield* hubiera descendido un 0,5% y el ingreso unitario por AKO se habría mantenido estable.

De acuerdo a la estrategia planificada, en el mercado **doméstico** el volumen de oferta disminuyó un 16,3% respecto al acumulado a septiembre de 2007. El coeficiente de ocupación se situó en el 71,8%, 3,7 puntos por debajo del año anterior, debido a la creciente debilidad de la demanda, el exceso de oferta aérea, y al impacto de la puesta en marcha de nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad (que unen Madrid con Málaga desde finales de diciembre, y con Barcelona a partir del 20 de febrero). No obstante, el número de AKO aumentó un 1,1% en los vuelos internos operados a/desde el *hub*, a pesar de una reducción del 17,7% en los enlaces entre Madrid y Barcelona, tras ajustes adicionales realizados en el tercer trimestre. El ingreso medio por AKO mejoró un 0,7% en este sector, gracias al incremento del 5,9% en el *yield* (si excluimos el efecto negativo de la apreciación del euro, los aumentos habrían sido del 1,6% y del 6,8%, respectivamente).

En el **tercer trimestre** el volumen total de oferta se mantuvo estable respecto a 2007 (-0,2%); los ajustes de capacidad en el sector doméstico (-18,8%) fueron prácticamente compensados por el incremento de oferta en los vuelos internacionales (3,6%), que fue algo menor al registrado en el primer semestre (un 5,5%). Ese control de la oferta mitigó parcialmente el efecto del debilitamiento del tráfico, que disminuyó un 3,0% en el conjunto de la red, si bien aumentó un 1,5% en el agregado de los vuelos internacionales.

Jul - Sep 2008	AKO (mill.)	Var. (%)	PKT (mill.)	Var. (%)	Coef. ocup. (%)	Var. (p.p.)
Largo Radio	10.279	3,0	8.954	0,8	87,1	-1,9
Medio Radio	4.463	5,0	3.549	3,3	79,5	-1,3
Doméstico	2.351	-18,8	1.716	-26,6	73,0	-7,7
Total	17.093	-0,2	14.220	-3,0	83,2	-2,4

La evolución de los ingresos por PKT refleja una tendencia ascendente durante 2008. Así, con tipos de cambio constantes, en el tercer trimestre el *yield* medio de toda la red se incrementó un 4,2% respecto al mismo periodo de 2007, frente al descenso del 0,2% registrado en el acumulado del primer semestre. La siguiente tabla muestra la evolución trimestral del *yield* por sectores:

Var. Ing. / PKT 2008 / 2007 (%)	Con tipos de cambio reales			Con tipos de cambio constantes		
	1T	2T	3T	1T	2T	3T
Largo Radio	-1,3	0,7	1,1	2,5	7,4	6,5
Medio Radio	-6,3	-5,3	1,6	-4,1	-2,2	4,4
Doméstico	-1,0	6,9	11,8	-0,3	8,0	13,0
Total	-4,5	-2,5	0,5	-2,0	1,6	4,2

El empeoramiento de la situación económica mundial también afectó al tráfico aéreo de **carga**, que se ha debilitado a medida que ha avanzado el ejercicio. Así, en el tercer trimestre de 2008 el número de toneladas-kilómetro transportadas por el conjunto de las compañías de la AEA descendió un 3,3% respecto al año anterior, resultando un incremento del 1% en el acumulado a septiembre. El tráfico de carga de Iberia disminuyó un 1,2% en los tres primeros trimestres, y el coeficiente de ocupación de carga empeoró 2,7 puntos, situándose en el 66,2%.

Cuenta de resultados consolidada (no auditada)

GRUPO IBERIA	Tercer Trimestre (Jul-Sep)			Acumulado (Ene-Sep)			
	Miles de €	2008	2007	%	2008	2007	%
Resultado de las operaciones (a) (c)		-152	205.390	n.s.	6.116	303.976	-98,0
Ingresos de las operaciones		1.456.663	1.459.615	-0,2	4.146.873	4.126.981	0,5
Importe neto cifra de negocios		1.396.245	1.399.034	-0,2	3.963.870	3.962.792	0,0
Ingresos de pasaje (b)		1.138.339	1.153.625	-1,3	3.203.077	3.249.979	-1,4
Ingresos de carga		88.081	82.142	7,2	259.251	246.849	5,0
Ingresos de handling		82.185	77.959	5,4	214.076	206.912	3,5
Asistencia técnica a compañías aéreas		72.818	64.958	12,1	226.251	196.070	15,4
Otros ingresos por servicios y ventas		14.822	20.350	-27,2	61.215	62.983	-2,8
Otros ingresos de las operaciones		60.418	60.581	-0,3	183.003	164.189	11,5
Recurrentes		54.283	59.794	-9,2	157.041	162.640	-3,4
No recurrentes		6.135	787	n.s.	25.962	1.548	n.s.
Gastos de las operaciones		1.436.643	1.384.048	3,8	4.140.730	3.992.013	3,7
Aprovisionamientos		520.748	350.376	48,6	1.355.415	987.434	37,3
Combustible de aviones		469.392	294.674	59,3	1.201.445	827.259	45,2
Repuestos para flota		41.076	46.139	-11,0	125.936	130.495	-3,5
Material de mayordomía		6.100	5.619	8,6	15.572	17.393	-10,5
Otros aprovisionamientos		4.180	3.943	6,0	12.463	12.287	1,4
Gastos de personal		334.347	397.372	-15,9	1.009.963	1.086.714	-7,1
De los que: No recurrentes		-	57.000	n.a.	-	61.000	n.a.
Dotación a la amortización		50.024	54.420	-8,1	147.285	162.381	-9,3
Otros gastos de las operaciones		531.524	581.881	-8,7	1.628.067	1.755.485	-7,3
Alquiler de flota		93.342	112.280	-16,9	287.750	328.327	-12,4
Otros alquileres		17.689	19.437	-9,0	55.693	55.607	0,2
Mantenimiento flota (subcontratos)		56.349	56.616	-0,5	171.612	184.320	-6,9
De los que: No recurrentes		-	3.000	n.a.	-	8.398	n.a.
Gastos comerciales		50.966	60.829	-16,2	161.855	179.298	-9,7
Servicios de tráfico		105.810	113.802	-7,0	311.273	346.811	-10,2
Tasas de navegación		64.822	69.456	-6,7	195.541	209.031	-6,5
Servicio a bordo		19.525	20.166	-3,2	54.218	56.662	-4,3
Sistemas de reservas		30.368	32.608	-6,9	107.852	114.986	-6,2
Otros gastos		92.652	96.687	-4,2	282.271	280.442	0,7
De los que: No recurrentes		2.309	4.488	-48,6	3.737	6.402	-41,6
Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes (c)		1.252	129.823	-99,0	24.110	169.034	-85,7
Deterioro del valor de los activos (d)		21.424	-	n.a.	24.136	26	n.s.

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

(a) El resultado de las operaciones incluye, 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. En 2008, los ingresos y gastos también incluyen la parte proporcional a la participación de Iberia en las UTE (en 2007 se registró la totalidad del impacto anual en el cuarto trimestre del ejercicio).

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

(c) Una plusvalía de 94,4 millones de euros vinculada a la operación de recapitalización de WAM, que figuraba en "Ingresos financieros" a 30 de septiembre de 2007, ha sido reclasificada en "Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes", conforme al criterio adoptado al cierre de las cuentas anuales auditadas de 2007.

(d) Siguiendo el criterio adoptado al cierre del ejercicio 2007, una dotación para provisiones por importe de 9.149 miles de euros que a 30 de septiembre de 2007 figuraba en "Deterioro del valor de los activos" ha sido reclasificada en "Participación en resultados de empresas asociadas".

GRUPO IBERIA	Tercer Trimestre (Jul-Sep)			Acumulado (Ene-Sep)		
	Miles de €	2008	2007	%	2008	2007
Resultados financieros	24.866	11.867	109,5	58.222	29.422	97,9
Ingresos financieros (c)	36.578	29.186	25,3	101.691	79.708	27,6
Gastos financieros	11.039	15.830	-30,3	35.365	48.503	-27,1
Resultados por diferencias de cambio	30	-1.532	102,0	-3.102	-2.003	-54,8
Otros ingresos y gastos	-703	43	n.s.	-5.002	220	n.s.
Participación en rdos. de empresas asociadas (d)	11.546	1.097	n.s.	55	-7.058	n.s.
Resultado antes de impuestos	36.260	218.355	-83,4	64.393	326.341	-80,3
Impuestos	-5.874	-70.179	91,6	-13.265	-103.335	87,2
Resultado consolidado	30.386	148.175	-79,5	51.128	223.006	-77,1
Atribuible a accionistas de la Sociedad Dominante	30.342	148.134	-79,5	50.953	222.849	-77,1
Atribuible a intereses minoritarios	44	42	6,0	175	157	11,9
Beneficio básico por acción (euros)	0,033	0,157	-79,1	0,055	0,236	-76,8
Beneficio diluido por acción (euros)	0,033	0,156	-79,0	0,055	0,235	-76,7

n.s.: no significativo

Número medio ponderado de acciones en circulación en el tercer trimestre: 925.204.737 en 2008 y 946.250.196 en 2007; y en el período enero-septiembre: 930.729.188 en 2008 y 945.669.871 en 2007.

Ingresos de las operaciones

Los **ingresos de las operaciones** se situaron en 4.146,9 millones de euros en el acumulado a septiembre de 2008, aumentando un 0,5% respecto al año anterior, a pesar de verse afectados por la depreciación del dólar frente al euro (un 12%). De haberse mantenido constantes los tipos de cambio de moneda, el incremento de los ingresos se habría elevado al 3,7%. La cifra de **ingresos de explotación** (4.120,9 millones de euros) fue similar a la obtenida en el año anterior; el descenso de los ingresos de pasaje (-46,9 millones de euros) fue casi compensado por el aumento en el resto de las partidas de ingresos recurrentes (42,4 millones en su conjunto). Destaca la buena evolución del negocio de mantenimiento (+30,2 millones de euros). Adicionalmente, en los nueve primeros meses de 2008 se contabilizaron unos **ingresos no recurrentes** de 26,0 millones de euros (frente a 1,5 millones en el año anterior), correspondiendo la mitad de ese importe a la recuperación del seguro de un avión Airbus A-340, y el resto a la recuperación de diversas provisiones.

Los ingresos de **pasaje** descendieron un 1,4% respecto a la cifra del año anterior, situándose en 3.203,1 millones de euros en el acumulado de los tres primeros trimestres de 2008

Los ingresos de **carga** se incrementaron un 5,0% respecto al año anterior, gracias fundamentalmente a una subida del 4% en el ingreso medio por tonelada-kilómetro transportada por Iberia y al aumento de facturación de las filiales.

Los ingresos de **handling** aumentaron un 3,5% respecto a 2007, aunque debe tenerse en cuenta que la cifra del acumulado a septiembre de 2008 incluye 16,4 millones de euros correspondientes a la integración proporcional de los ingresos devengados en las Uniones Temporales de Empresa (UTE) de los aeropuertos de Barcelona, Lanzarote y Fuerteventura (en 2007 se registró la participación en los ingresos acumulados del año en el último trimestre).

Los ingresos por **mantenimiento** a terceros se incrementaron un 15,4% como consecuencia principalmente del mayor número y valor de los servicios por asistencia técnica en talleres para otras compañías aéreas, incluyendo revisiones de motores, componentes, revisiones C y D y trabajos adicionales, viéndose también ligeramente afectados por la depreciación del dólar.

Los "**Otros ingresos por servicios y ventas**" descendieron en 1,8 millones de euros (un 2,8%) respecto al acumulado a septiembre de 2007, como resultado de la disminución de 5,5 millones (un 27,2%) experimentada en el tercer trimestre, que se debió a la externalización de la gestión de los artículos de venta a bordo, y a la reducción de los ingresos procedentes de las terminales de carga, en parte por el traspaso de actividad a la UTE de carga de Barcelona. Los "**Otros ingresos de las operaciones**" recurrentes (comisiones, ingresos diferidos, ingresos por cesión de personal a las UTE y otros ingresos diversos) disminuyeron en 5,6 millones de euros (un 3,4%), principalmente por los menores ingresos de recuperación de provisiones para grandes reparaciones.

Gastos de las operaciones

Hasta septiembre de 2008 los **gastos de las operaciones** aumentaron un 3,7% respecto al mismo periodo del año anterior, situándose en 4.140,7 millones de euros. Esta cifra incluye unos **gastos no recurrentes** de 3,7 millones de euros, mientras que los gastos no recurrentes contabilizados a septiembre de 2007 se elevaron a 75,8 millones de euros (61 millones debido a una dotación extraordinaria destinada a cubrir la previsión realizada por la compañía para la prórroga del Expediente de Regulación de Empleo (ERE) a 2008 y 2009)

Los **gastos de explotación** (recurrentes) se situaron en 4.137 millones de euros en el acumulado de los nueve meses de 2008, un 5,6% mayores que en el año anterior, debido fundamentalmente a la subida del precio de combustible, cuyo impacto fue compensado parcialmente por el desarrollo de las medidas de reducción de costes contempladas en el Plan Director 2006/08 y por el efecto positivo de la depreciación del dólar frente al euro. Si excluimos el gasto de combustible, la cifra agregada de los costes de explotación disminuyó un 5,0% respecto a 2007.

El precio del **barril de Brent** en los mercados se ha movido en niveles muy altos durante los nueve primeros meses de 2008. Así, subió con fuerza durante el primer semestre hasta llegar a sobrepasar los 140 dólares a principios de julio, iniciando entonces un rápido descenso, que le llevó a cotizar durante el mes de septiembre en unos niveles (90-100 dólares) parecidos a los de enero. Su precio medio (en dólares) en los nueve primeros meses de 2008 superó en más de un 65% al registrado en el mismo periodo de 2007.

El **gasto de combustible** del Grupo Iberia (que ya supone un 29% de los gastos de explotación totales, y más del 36% de los costes del negocio de transporte) ascendió a 1.201,4 millones de euros en los tres primeros trimestres de 2008, 374,2 millones más que en el mismo periodo de 2007. La subida del precio del queroseno de aviación en dólares después de coberturas supuso un aumento del gasto de 536,1 millones de euros, que fue parcialmente compensado por un menor consumo unitario, gracias a la mayor eficiencia de la flota, y por el efecto positivo de la depreciación del dólar. El coste unitario (por AKO) del combustible se incrementó un 43,7% respecto al año anterior.

Los **gastos de personal** recurrentes disminuyeron un 1,5% con relación a la cifra acumulada a septiembre de 2007, descenso que se amplía hasta el 2,1% si excluimos los gastos de personal de las UTE de handling y carga (para adoptar el mismo criterio de 2007, cuando los costes anuales de las UTE fueron contabilizados en su totalidad en el último trimestre del ejercicio). El coste de personal unitario disminuyó un 3,2% respecto al año anterior (excluido el impacto de las UTE), debido principalmente a la reducción de la plantilla media equivalente del Grupo en un 3,7%. La plantilla del Colectivo de Tierra disminuyó un 4,8% respecto al año anterior, destacando el descenso registrado en Iberia Handling (un 7,3%), mientras que la plantilla media del personal de vuelo descendió un 0,5% respecto al año anterior. La productividad del personal del Grupo, medida en AKO por empleado, aumentó un 5,0%.

El importe de las dotaciones a la **amortización** disminuyó un 9,3% debido principalmente al proceso de retirada paulatina de la flota MD-87/88, que ha concluido a finales de octubre de 2008. El gasto por **alquiler de flota** disminuyó en 40,6 millones de euros, lo que supone una reducción del 12,4% respecto al año anterior. El gasto de los arrendamientos operativos de la flota de pasaje descendió en 28,4 millones, gracias a los mejores precios obtenidos y a la depreciación del dólar. Además, la reestructuración de la operación de *wet lease* generó un ahorro de 13 millones, debido a la reducción del número de horas operadas bajo este tipo de contratos (13,6%). Aunque el coste por alquiler de aviones de carga se incrementó un 7,6% respecto al año anterior, debido al aumento del 12,0% en el número de horas bloque de carga alquiladas, su incidencia en términos absolutos es pequeña (0,8 millones). El coste unitario agregado del alquiler de flota y amortizaciones disminuyó un 12,3% respecto al mismo periodo del año anterior.

Es relevante la disminución de los gastos **mantenimiento de flota** recurrentes (servicios externos más consumos de repuestos) en un 2,9% respecto a los nueve primeros meses de 2007, teniendo en cuenta adicionalmente el crecimiento sostenido de la producción a terceros. Si incluimos los no recurrentes, la disminución del gasto de mantenimiento alcanza el 5,5%, porque en 2007 fueron contabilizados 8,4 millones correspondientes a trabajos vinculados a la devolución de aviones. El coste unitario por AKO del mantenimiento de los aviones operados en el negocio de transporte de Iberia se redujo un 8,4%, en parte favorecido por la depreciación del dólar.

Los **costes comerciales** descendieron un 9,7% respecto a los tres primeros trimestres de 2007, disminuyendo el gasto agregado de las comisiones y de los gastos de promoción y desarrollo un 10,9% respecto al año anterior. La relación de gastos comerciales netos sobre ingresos de tráfico descendió 0,5 puntos porcentuales, situándose en el 2,9% en el acumulado a septiembre de 2008.

El rediseño del programa de vuelos y el mayor peso del sector de largo radio en el conjunto de la oferta condujeron a un descenso del 14,5% en el número de despegues, hecho que explica en buena medida la disminución de los gastos de **servicios de tráfico** en un 10,2% respecto al coste registrado en el acumulado a septiembre de 2007. Se registraron descensos en casi todos los conceptos que se agrupan bajo este epígrafe, destacando la reducción del 7,2% en los derechos de aterrizaje, del 29,0% en el despacho de aviones y del 25,8% en los costes por incidencias (viajes interrumpidos, pérdidas de conexión y gastos por entrega de equipajes), consecuencia de la mayor calidad en la operación. El gasto por **tasas de navegación** disminuyó un 6,5% respecto a los nueve primeros meses del año anterior, debido en parte a la depreciación del dólar frente al euro y, sobre todo, al menor número de vuelos. El coste unitario (por AKO) del conjunto de los servicios de tráfico y tasas de navegación disminuyó un 9,8% respecto al año anterior.

El descenso registrado en material de **mayordomía** (un 10,5%) está motivado fundamentalmente por la externalización de la gestión de los artículos de venta a bordo en la segunda mitad del año 2007 y, en menor medida, por la reestructuración del programa de vuelos. El coste de los **sistemas de reservas** bajó un 6,2% como consecuencia, principalmente, de la aplicación de un nuevo contrato firmado con Amadeus.

El importe de "**Otros gastos recurrentes**" aumentó un 1,6% hasta situarse en 278,5 millones de euros en el acumulado a septiembre de 2008. El impacto de la integración de los gastos de las UTE en los tres primeros trimestres de 2008 (a diferencia de la imputación del gasto anual en el cuarto trimestre de 2007) explica 1,1 puntos porcentuales del mencionado incremento.

Resultados financieros y otros no operativos

El "**Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes**" registró un saldo positivo de 24,1 millones de euros en el acumulado a septiembre de 2008, procedente en su mayor parte de plusvalías obtenidas por la venta de dos aviones A-320 y de ocho unidades de la flota MD-87. En el mismo periodo de 2007 se registró un resultado positivo de 169,0 millones de euros, de los que 94,4 millones corresponden a la plusvalía obtenida por la venta de una parte de la participación de Iberia en Wam Acquisition, S.A., vinculada a la operación de recapitalización de esta sociedad. Esta plusvalía figuraba incluida en "Ingresos financieros" a 30 de septiembre de 2007, siendo reclasificada a cierre del ejercicio 2007 en "Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes" (tal como figura en la cuenta de resultados de este informe, siguiendo el criterio adoptado en las cuentas anuales). Adicionalmente, en este epígrafe se contabilizaron 74,6 millones de euros en los tres primeros trimestres de 2007, de los que aproximadamente 68 millones corresponden a plusvalías generadas por distintas operaciones de flota.

En el acumulado a septiembre de 2008 se registró un saldo de 24,1 millones de euros en "**Deterioro del valor de activos**" (21,4 en el tercer trimestre), que corresponde a provisiones dotadas para cubrir las pérdidas previstas para el conjunto del ejercicio por participación en empresas asociadas, principalmente ligadas a procesos de reestructuración.

El **resultado financiero** ascendió a 58,2 millones de euros de beneficios en los nueve primeros meses de 2008, mejorando en 28,8 millones respecto al ejercicio anterior. Esta mejora estuvo motivada por el incremento de los ingresos financieros (27,6%), gracias al aumento de los intereses de las imposiciones a corto plazo, derivado del mayor volumen del saldo medio disponible y del alza de los tipos de interés. También contribuyó a esa mejora el notable descenso registrado en los gastos financieros (un 27,1%), debido a la disminución de los intereses de préstamos y de obligaciones por arrendamientos financieros. La valoración de los instrumentos financieros para coberturas, en aplicación de la NIC 39, que se refleja en el epígrafe "**Otros ingresos y gastos**" de los resultados financieros, tuvo un efecto negativo de 5,0 millones de euros en el periodo enero-septiembre de 2008.

En el acumulado a septiembre de 2008 la **participación en los resultados de las empresas asociadas** mejoró en 7,1 millones de euros con relación al saldo negativo registrado en el año anterior. Es significativo el aumento de los beneficios en el tercer trimestre (10,4 millones por encima del resultado obtenido en 2007), gracias principalmente a la importante mejora del resultado de Clickair.

El **endeudamiento neto de balance** continúa siendo negativo, esto es, el saldo de las cuentas financieras del activo a corto plazo (una vez excluida la valoración de las coberturas) supera al total de las deudas remuneradas, y se sitúa en -1.971,9 millones de euros a 30 de septiembre de 2008. El saldo de **disponible** (inversiones financieras temporales a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes) disminuye en 471 millones de euros respecto al cierre de 2007, debido al pago del dividendo en julio y a la compra de acciones de British Airways ligadas a operaciones corporativas, situándose en 2.531,8 millones al finalizar septiembre de 2008. Para el cálculo del endeudamiento, se ajustan las inversiones financieras temporales excluyendo la valoración de los instrumentos financieros de cobertura, que asciende a 106 millones de euros a 30 de septiembre de 2008 (frente a 35,3 millones al cierre de 2007). Así, el saldo de disponible ajustado disminuye en 541,7 millones de euros.

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), se sitúa en 866,6 millones de euros, aumentando en 285 millones de euros respecto a la cifra alcanzada al cierre de 2007.

El saldo del "**Activo no corriente**" aumenta en 180 millones de euros con relación al cierre del ejercicio anterior, debido principalmente al incremento del saldo de los activos financieros, que incluye 155 millones de euros correspondiente al valor en libras de las acciones de British Airways adquiridas por Iberia hasta el 30 de septiembre, que representan un 6,4% del capital de la compañía británica.

El **Patrimonio neto** del Grupo Iberia asciende a 1.711,9 millones de euros a 30 de septiembre de 2008, descendiendo en 294 millones respecto al cierre del ejercicio anterior, debido a la distribución de los beneficios del ejercicio 2007 (157,6 millones de dividendo), el aumento de la autocartera en 45,5 millones de euros, y el impacto negativo en las reservas de la valoración de operaciones de cobertura.

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