



DECLARACIÓN INTERMEDIA DE GESTIÓN ENERO-SEPTIEMBRE 2010

Principales parámetros (no auditado)

Indicadores económicos (millones de €)	3 ^{er} Trimestre (Jul-Sep)			Enero - Septiembre		
	2010	2009	% (*)	2010	2009	% (*)
Ingresos de explotación (a)	1.341	1.167	14,9	3.567	3.333	7,0
Gastos de explotación (a)	1.269	1.221	4,0	3.568	3.664	-2,6
BAILAR / EBITDAR (a)	201	75	169,4	369	70	n.s.
Resultado de explotación (a)	71	-54	n.s.	-1	-331	99,8
Resultado de explotación ajustado (a) (b)	99	-27	n.s.	77	-246	n.s.
Resultado de las operaciones (c)	77	-56	n.s.	27	-330	n.s.
Resultado antes de impuestos	94	-30	n.s.	64	-281	n.s.
Resultado consolidado	74	-16	n.s.	53	-182	n.s.
Activo no corriente (d)	---	---	---	3.068	2.362	29,9
Act. financ. corrientes, efectivo y equivalentes (d) (e)	---	---	---	1.968	1.919	2,5
Patrimonio neto (d)	---	---	---	2.034	1.551	31,2
Endeudamiento neto de balance (d) (f)	---	---	---	-1.357	-1.417	-4,3
Endeudamiento neto ajustado x 8 (d) (g)	---	---	---	1.142	1.241	-8,0
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	---	---	---	97	-338	n.s.
Margen de EBITDAR s/ ingresos (%) (a)	15,0	6,4	8,6 p.	10,3	2,1	8,2 p.
Margen de Rdo. explotación s/ ingresos (%) (a)	5,3	-4,6	9,9 p.	0,0	-9,9	9,9 p.
Ingreso de explotación / AKO (cts. €) (a)	7,96	7,17	11,1	7,67	7,04	8,9
Coste de explotación / AKO (cts. €) (a)	7,54	7,50	0,5	7,67	7,74	-1,0

Indicadores operativos

Asientos-kilómetro ofertados (AKO) (millones)	16.834	16.275	3,4	46.518	47.312	-1,7
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT) (millones)	14.404	13.369	7,7	38.657	37.853	2,1
Coeficiente de ocupación (%)	85,6	82,1	3,4 p.	83,1	80,0	3,1 p.
Ingreso de pasaje / PKT (cts. €) (h)	6,68	6,41	4,3	6,52	6,30	3,5
Ingreso de pasaje / AKO (cts. €) (h)	5,72	5,26	8,6	5,42	5,04	7,5
Plantilla equivalente	20.668	21.113	-2,1	20.119	20.863	-3,6
Nº de aviones operativos al final del periodo	113	114	-0,9	113	114	-0,9
Utilización media flota (horas / avión / día)	10,9	10,6	2,2	10,6	10,4	2,5

n.s.: no significativo.

(*) Las variaciones interanuales están calculadas sobre las cifras exactas en euros.

(a) Incluyen únicamente las partidas recurrentes.

(b) Resultado de explotación excluidos los gastos equivalentes al 33% del alquiler de flota (100% del *dry lease* más el 50% del *wet lease*) que sería asimilable a los intereses financieros implícitos en las cuotas.

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

(d) Septiembre 2010 vs. Diciembre 2009.

(e) Excluido el valor de los instrumentos financieros para cobertura de riesgos.

(f) Endeudamiento neto de balance: Deudas con entidades de crédito y obligac. por arrendamientos financieros - Saldo de disponible ajustado.

(g) Endeudamiento neto ajustado: Endeudamiento neto de balance + Alquileres de flota anualizados x 8

(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 del periodo

- En el acumulado a septiembre de 2010 el resultado consolidado después de impuestos se situó en 53 millones € de beneficios, mejorando en 235 millones € con relación a las pérdidas registradas en el año anterior. En el tercer trimestre se alcanzó un beneficio neto de 74 millones € y un resultado de las operaciones de 77 millones €, que mejora en 133 millones el del año anterior.
- El EBITDAR generado hasta septiembre de 2010 fue de 369 millones €, superando en 299 millones al del año anterior. El margen del resultado de explotación sobre ingresos mejoró 9,9 puntos porcentuales en el periodo de nueve meses y también en el tercer trimestre, cuando alcanzó un 5,3%.
- Los ingresos de explotación aumentaron un 7,0% respecto al año anterior, con una tendencia ascendente durante 2010, hasta lograr un incremento del 14,9% en el tercer trimestre, con aumentos en todos los segmentos de negocio. Los ingresos de pasaje subieron un 13,5% en el tercer trimestre impulsados por el buen comportamiento del sector de largo radio. En el total de la red el coeficiente de ocupación mejoró 3,4 puntos hasta el 85,6%, el ingreso medio por PKT se incrementó un 4,3%, y el ingreso unitario por AKO subió un 8,6% respecto al tercer trimestre de 2009, a pesar del crecimiento de la etapa media de pasaje (10,6%).
- Los gastos de explotación disminuyeron un 2,6% respecto al acumulado a septiembre de 2009 debido principalmente al menor gasto de combustible, a las medidas de contención de gastos aplicadas y al ajuste de la capacidad ofertada. El coste unitario de explotación disminuyó un 1,0%.
- Hasta septiembre de 2010 la plantilla media descendió un 3,6% respecto al año anterior, y la utilización de la flota se incrementó un 2,5%, alcanzando 10,6 horas por avión y día.
- La posición patrimonial de la compañía se eleva a 2.034 millones € a 30 de septiembre de 2010, superando en un 31,2% a la del cierre del pasado ejercicio, gracias principalmente a la puesta en valor de la participación en Amadeus. El endeudamiento neto ajustado se ha reducido un 8% debido a la disminución del gasto por arrendamiento de flota.
- Iberia, American Airlines y British Airways firmaron el Acuerdo de Negocio Conjunto definitivo, que les permite cooperar en la explotación de las rutas del Atlántico Norte a partir de octubre de 2010.
- El proceso de fusión entre Iberia y British Airways continúa avanzando. El 22 de septiembre el Consejo de Administración de Iberia decidió no ejercitar el derecho de resolución del Contrato de Fusión en relación con el acuerdo alcanzado entre British Airways y los *trustees* de sus fondos de pensiones. El 27 de septiembre fueron nombrados los integrantes del Consejo de Administración de International Consolidated Airlines Group (IAG), sociedad holding resultante de la fusión, y de sus Comisiones Consultivas.
- El día 27 de octubre de 2010 se ha publicado la convocatoria de Junta General Extraordinaria de Accionistas de Iberia que se celebrará, previsiblemente, en segunda convocatoria el día 29 de noviembre. La Junta tendrá por objeto someter a deliberación de los accionistas el proceso de segregación de Iberia y posterior fusión con la compañía British Airways.

Estadísticas operativas (a)	3 ^{er} Trimestre (Jul-Sep)			Enero - Septiembre		
	2010	2009	%(*)	2010	2009	%(*)
Pasaje						
AKO (millones)	16.834	16.275	3,4	46.518	47.312	-1,7
Doméstico	2.000	2.233	-10,4	5.909	6.458	-8,5
Medio radio	3.975	4.122	-3,6	11.187	12.048	-7,1
Europa	3.407	3.584	-4,9	9.608	10.496	-8,5
África y Oriente Medio (b)	569	538	5,6	1.578	1.552	1,7
Largo radio	10.859	9.919	9,5	29.422	28.807	2,1
PKT (millones)	14.404	13.369	7,7	38.657	37.853	2,1
Doméstico	1.594	1.689	-5,6	4.407	4.698	-6,2
Medio radio	3.239	3.356	-3,5	8.635	9.148	-5,6
Europa	2.797	2.940	-4,9	7.430	8.018	-7,3
África y Oriente Medio (b)	442	416	6,3	1.205	1.130	6,6
Largo radio	9.571	8.323	15,0	25.614	24.008	6,7
Coefficiente de ocupación (%)	85,6	82,1	3,4 p.	83,1	80,0	3,1 p.
Doméstico	79,7	75,7	4,1 p.	74,6	72,7	1,8 p.
Medio radio	81,5	81,4	0,1 p.	77,2	75,9	1,3 p.
Europa	82,1	82,0	0,1 p.	77,3	76,4	0,9 p.
África y Oriente Medio (b)	77,7	77,2	0,5 p.	76,3	72,8	3,5 p.
Largo radio	88,1	83,9	4,2 p.	87,1	83,3	3,7 p.
Carga						
TKO (millones)	513	451	13,7	1.385	1.272	8,9
TKT (millones)	302	258	16,9	920	695	32,4
Coefficiente de ocupación (%)	58,8	57,2	1,6 p.	66,4	54,7	11,8 p.
Ingresos de pasaje (c)						
Ingresos (millones de €)	962	856	12,4	2.522	2.385	5,7
Ingreso medio / AKO (cént. €)	5,72	5,26	8,6	5,42	5,04	7,5
Ingreso medio / PKT (cént. €)	6,68	6,41	4,3	6,52	6,30	3,5

(*) Las variaciones interanuales están calculadas sobre las cifras exactas en unidades.

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

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

(c) 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.

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

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

Las variaciones del coeficiente de ocupación están expresadas en puntos porcentuales



Cuenta de resultados consolidada (no auditada)

millones de €	3 ^{er} Trimestre (Jul-Sep)			Enero - Septiembre		
	2010	2009	% (*)	2010	2009	% (*)
Resultado de las operaciones (a)	77	-56	n.s.	27	-330	n.s.
Ingresos de las operaciones	1.351	1.167	15,8	3.631	3.337	8,8
Importe neto cifra de negocios	1.289	1.124	14,7	3.424	3.197	7,1
Ingresos de pasaje (b) (c)	1.018	897	13,5	2.698	2.539	6,3
Ingresos de carga (c)	74	55	34,5	213	167	28,1
Ingresos de handling	84	83	2,1	207	204	1,7
Asistencia técnica a compañías aéreas	92	69	33,7	243	227	7,3
Otros ingresos por servicios y ventas	20	19	0,3	61	62	-0,6
Otros ingresos de las operaciones	62	43	44,5	208	140	48,6
Recurrentes	52	43	21,1	144	136	6,1
No recurrentes	10	0	n.s.	64	4	n.s.
Gastos de las operaciones	1.273	1.223	4,1	3.600	3.667	-1,8
Aprovisionamientos	381	365	4,5	995	1.055	-5,7
Combustible de aviones	303	309	-2,2	797	890	-10,4
Repuestos para flota	69	47	47,9	173	141	23,2
Material de mayordomía	5	5	12,5	14	14	2,3
Otros aprovisionamientos	4	4	3,6	10	11	-7,5
Gastos de personal	333	325	2,6	970	975	-0,5
De los que: No recurrentes (d)	0	-	n.a.	2	-	n.a.
Dotación a la amortización	44	44	0,0	130	133	-2,4
Otros gastos de las operaciones	514	489	5,2	1.505	1.503	0,1
Alquiler de flota	86	85	1,3	240	268	-10,4
Mantenimiento flota (subcontratos)	56	44	27,3	152	155	-2,2
Gastos comerciales	43	35	21,8	128	107	20,5
Servicios de tráfico, costes de escala e incidencias	105	101	4,1	299	301	-0,6
Tasas de navegación	67	66	1,5	189	192	-1,4
Servicio a bordo	20	20	2,0	53	50	6,8
Sistemas de reservas	31	29	7,8	105	104	0,9
Otros gastos (e)	107	110	-3,0	338	327	3,4
De los que: No recurrentes	3	2	36,1	30	3	n.s.
Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado	-1	0	n.s.	-4	0	n.s.

n.s.: no significativo.

n.a.: no aplicable.

(*) Las variaciones interanuales están calculadas sobre las cifras exactas en euros.

(a) El resultado de las operaciones incluye, además de los resultados de explotación (recurrentes), los ingresos y gastos no recurrentes, así como el deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado.

(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) A partir de enero de 2010 los ingresos por exceso de equipaje quedan incluidos en "Ingresos de pasaje" (con anterioridad figuraban en "Ingresos de carga"). Las cifras de 2009 (5 millones en el tercer trimestre y 13 millones en el acumulado a septiembre) han sido reclasificadas conforme al nuevo criterio.

(d) Los gastos de personal no recurrentes ascendieron a 0,4 millones de euros en el tercer trimestre de 2010.

(e) Incluye "Otros alquileres", "Indemnizaciones", "Seguros" y "Otros mantenimientos", entre otras partidas.

millones de €	3 ^{er} Trimestre (Jul-Sep)			Enero - Septiembre		
	2010	2009	% (*)	2010	2009	% (*)
Resultados financieros	-4	17	n.s.	13	41	-68,6
Ingresos financieros	8	10	-21,4	19	56	-65,9
Gastos financieros	9	10	-8,4	25	30	-15,9
Resultados por diferencias de cambio	-5	-3	-49,9	14	-9	n.s.
Otros ingresos y gastos	1	20	-92,6	6	24	-76,8
Participación en resultados de empresas asociadas	21	8	149,7	24	8	209,4
Resultado antes de impuestos	94	-30	n.s.	64	-281	n.s.
Impuestos	-19	14	n.s.	-11	99	n.s.
Resultado consolidado	74	-16	n.s.	53	-182	n.s.
Atribuible a accionistas de la Sociedad Dominante	74	-16	n.s.	54	-182	n.s.
Atribuible a intereses minoritarios	-0	-0	n.a.	-0	-0	n.a.
Beneficio básico por acción (euros)	0,080	-0,018	n.s.	0,058	-0,196	n.s.

n.s.: no significativo.

n.a.: no aplicable.

(*) Las variaciones interanuales están calculadas sobre las cifras exactas en euros.

Número medio ponderado de acciones en circulación en el tercer trimestre: 925.204.966 en 2010 y 925.204.737 en 2009; y en el periodo enero-septiembre: 925.204.813 en 2010 y 925.204.737 en 2009.

Ingresos de las operaciones

Pasaje - En el acumulado a septiembre los ingresos de pasaje totales aumentaron en 159,6 millones € con relación al año anterior, de los que 137 millones corresponden a los ingresos por billetes volados en el periodo. El incremento de los "Otros ingresos de pasaje" (23 millones) procede principalmente de los ingresos de programas de fidelización (Iberia Plus y acuerdos *frequent-flyer* con otras compañías) y de los ingresos por cobro de equipaje.

Ingresos de pasaje Enero-Septiembre	Ingresos (millones de €)			Ing. / PKT	Ing. / AKO
	2010	2009	Var. %	Var. %	Var. %
Largo radio	1.343	1.160	15,8	8,5	13,3
Medio radio internacional	674	685	-1,6	4,2	5,9
Doméstico	506	541	-6,5	-0,3	2,2
Total red (a)	2.522	2.385	5,7	3,5	7,5
Otros ingresos de pasaje (b)	177	154	15,0	n.a.	n.a.
Total (b)	2.698	2.539	6,3	n.a.	n.a.

n.a.: no aplicable.

(a) Corresponden a los ingresos generados por los vuelos operados durante el periodo.

(b) Incluyen los ingresos por billetes vendidos no volados (caducados), los ingresos derivados de acuerdos de programas de fidelización y otras regularizaciones contables de menor cuantía.

Los ingresos de pasaje por billetes volados entre enero y septiembre se incrementaron un 5,7% en el conjunto de la red, gracias al progresivo aumento de los ingresos en los vuelos de largo radio desde principios de año. Éstos se incrementaron un 15,8% respecto a los nueve meses del pasado ejercicio, debido a las subidas del 6,7% en los pasajeros-kilómetro transportados (PKT) y del 8,5% en el ingreso medio por PKT en este sector.

En el conjunto de la red el volumen de **oferta**, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), disminuyó un 1,7% respecto al acumulado a septiembre de 2009, con un aumento del 2,1% en los vuelos de largo radio y una reducción del 7,6% en la operación de corto y medio radio. Los **coeficientes de ocupación** mejoraron en todos los sectores, llevando a una subida de 3,1 puntos porcentuales en el nivel medio de toda la red, que alcanzó el 83,1%, con un incremento del 2,1% en el volumen de tráfico. El ingreso medio por PKT aumentó un 3,5%, a pesar de verse perjudicado por un crecimiento del 7,2% en la etapa media de pasaje, debido principalmente a la creciente participación del largo radio (66,3% de los PKT totales en el acumulado a septiembre de 2010, 2,8 puntos por encima del año anterior). El **ingreso unitario por AKO** subió en todos los sectores, resultando un incremento medio del 7,5% en el conjunto de la red, correspondiendo 1,6 puntos de esta subida al efecto positivo de la apreciación del dólar y otras monedas respecto al euro. En la operación de largo radio, el ingreso unitario por AKO aumentó un 13,3% respecto al periodo de nueve meses del año anterior (un 10,9% si descontamos el efecto de la depreciación del euro), en parte impulsado por un aumento del número de pasajeros en la clase Business Plus (8,2%).

En el **tercer trimestre** de 2010 los ingresos de pasaje totales se incrementaron un 13,5% respecto al año anterior. Los ingresos de pasaje procedentes de los billetes utilizados en el periodo aumentaron en 106 millones € (un 12,4%), impulsados por la significativa progresión de los ingresos del sector de largo radio, que alcanzaron un incremento del 29,2%. Los "Otros ingresos de pasaje" superaron en 15 millones € a la cifra registrada en el tercer trimestre de 2009, debido principalmente al aumento de los ingresos por cancelación de anticipos de clientes y de los ingresos procedentes de los programas de fidelización.

En el conjunto de la red el **coeficiente de ocupación** mejoró 3,4 puntos con relación al tercer trimestre de 2009, ascendiendo al 85,6%, con incrementos del 3,4% en los AKO y del 7,7% en los PKT. Los aumentos en el volumen de oferta (9,5%) y en el tráfico (15%) del sector de largo radio, fueron parcialmente contrarrestados por las reducciones en la capacidad (-6,0%) y en la demanda (-4,2%) de la operación de corto y medio radio.

El **ingreso unitario por AKO** se incrementó un 8,6% respecto al tercer trimestre de 2009 en el conjunto de la red, gracias a la mejora del coeficiente de ocupación y a la subida del ingreso medio por PKT (4,3%). El fuerte crecimiento de la etapa media de pasaje (+10,6%) tuvo un impacto negativo estimado de 5,0 puntos porcentuales en esas variaciones del ingreso unitario y el *yield*. Por el contrario, la apreciación del dólar americano y de otras divisas respecto al euro llevó a un aumento de aproximadamente 4,0 puntos en los ingresos por AKO y por PKT del tercer trimestre.

Carga - Se incrementaron un 28,1% respecto al acumulado a septiembre de 2009, gracias al aumento del 32,4% en el volumen de carga, medida en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), que tuvo crecimientos significativos en todos los sectores internacionales. El ingreso unitario por tonelada-kilómetro ofertada (TKO) se incrementó un 19,9% con relación a 2009, impulsado por la mejora de 11,8 puntos porcentuales en el coeficiente de ocupación de carga. El ingreso medio por TKT, que había sufrido un descenso interanual del 28% en el segundo semestre de 2009, ha registrado una continua recuperación desde principios de año, alcanzando un incremento del 17% en el tercer trimestre de 2010. Esta significativa mejora del precio y el incremento del volumen de tráfico (16,9%) llevaron a un aumento del 34,5% en los ingresos de carga consolidados del trimestre.

Handling - Los ingresos de handling a terceros registraron unos incrementos interanuales del 2,1% en el tercer trimestre y del 1,7% en el acumulado a septiembre de 2010. Iberia Airport Services (sin incluir las UTE ni los ajustes de consolidación) aumentó sus ingresos de handling un 2,3% con relación a los obtenidos hasta septiembre de 2009, con un incremento del 1,7% en el número de aviones ponderados atendidos, destacando el crecimiento de la producción para Vueling.

Mantenimiento - Los ingresos por servicios de asistencia técnica a flotas de terceros aumentaron un 7,3% respecto al año anterior, con una subida del 33,7% (23 millones €) en el tercer trimestre, debido al aumento de la facturación por revisiones de motor y por otros servicios de asistencia en talleres, y parcialmente favorecido por la apreciación del dólar con relación al tipo de cambio medio €/€ del tercer trimestre de 2009.

Otros ingresos por servicios y ventas - Incluye los ingresos por utilización de sistemas de reservas, servicios en las terminales de carga, facturación neta de puntos con empresas asociadas al programa Iberia Plus, otras ventas diversas y servicios de formación. Su importe agregado disminuyó ligeramente (-0,6%) respecto al acumulado a septiembre de 2009, situándose en 61 millones €.

Otros ingresos de las operaciones - Los **recurrentes** (comisiones, alquileres, trabajos realizados por la empresa para su activo y otros ingresos diversos) ascendieron a 143 millones € en el acumulado a septiembre, subiendo un 6,1% respecto a 2009. Esa cifra incluye 18 millones € por recuperación de provisiones para grandes reparaciones de flota que habían sido dotadas en exceso, superando en 14 millones € al importe registrado hasta septiembre del año anterior, de los que 6,5 millones € corresponden al aumento registrado en dicha partida en el tercer trimestre. Los ingresos de las operaciones **no recurrentes** se situaron en 64 millones € en el acumulado a septiembre de 2010 (frente a 4 millones en 2009), que incluyen 30 millones correspondientes a la estimación de la recuperación del fondo de pensiones de los pilotos, y 33 millones procedentes de la recuperación de provisiones tras cuatro sentencias del Tribunal Supremo que estiman los recursos de casación de Iberia y eximen a la compañía de pagar varias liquidaciones de aduanas correspondientes al periodo comprendido entre 1998 y 2000.

Gastos de las operaciones

Combustible - En el acumulado a septiembre el gasto disminuyó un 10,4% respecto al año anterior, debido fundamentalmente al descenso del precio medio después de coberturas, cuyo efecto positivo fue parcialmente contrarrestado por el impacto de la depreciación del euro respecto al dólar americano, que incrementó el gasto un 5,6% respecto a 2009. En el tercer trimestre el gasto disminuyó un 2,2%, porque los incrementos de coste derivados de la depreciación del euro (10,9%) y de un mayor volumen de litros consumidos (4,5%) contrarrestó la mayor parte del ahorro procedente de precio medio después de coberturas inferior al del mismo periodo de 2009. El coste unitario (por AKO) del combustible disminuyó un 8,8% en el semestre y un 5,5% en el tercer trimestre. El precio del queroseno de aviación en los mercados (JET CIF NWE) se mantuvo relativamente estable durante el tercer trimestre, oscilando en torno a los 700 dólares por tonelada, un nivel similar al precio medio correspondiente a los nueve primeros meses del actual ejercicio. Durante este periodo las cotizaciones han permanecido siempre por encima de las del año anterior, aunque el diferencial se ha ido estrechando debido a la subida del precio en los mercados a partir de marzo de 2009.

Personal - Los gastos recurrentes descendieron un 0,7% en el acumulado a septiembre, gracias a la disminución del 3,6% en la plantilla media del Grupo, que se situó en 20.119 empleados equivalentes. Las plantillas medias de los Tripulantes Técnicos y de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros se redujeron un 2,8% y un 6,5% respectivamente. Adicionalmente, en el acumulado a septiembre de 2010 se contabilizaron 1,6 millones € de gastos no recurrentes por indemnizaciones de personal. En el tercer trimestre de 2010 los gastos de personal recurrentes se incrementaron un 2,5% respecto al año anterior, en parte por el aumento de dietas, horas extraordinarias y otros costes variables. El coste de personal unitario (por AKO) disminuyó un 0,9% con relación al tercer trimestre de 2009.

Plantilla equivalente (a)	3 ^{er} trimestre (Jul-Sep)			Enero - Septiembre		
	2010	2009	%	2010	2009	%
Tierra	15.530	15.829	-1,9	15.018	15.471	-2,9
Vuelo	5.139	5.284	-2,8	5.101	5.391	-5,4
Total	20.668	21.113	-2,1	20.119	20.863	-3,6

(a) Suma de las plantillas medias, en términos de empleados equivalentes, de Iberia, L.A.E. (incluyendo personal cedido a las UTE), CACESA, ALAER y Binter Finance.

El XIX Convenio Colectivo de Tierra firmado en abril establece la congelación de las tablas salariales en 2010, con un pago no consolidable equivalente al 1,2% de la masa salarial. Las mesas de negociación de los convenios colectivos del personal de vuelo se mantienen abiertas.

Alquiler de flota - En el acumulado a septiembre se redujo un 10,4% respecto al año anterior. Una parte del ahorro (15 millones) corresponde a la producción contratada en *wet lease* en 2009 (1,8 aviones A340 de media en el periodo), modalidad que la compañía no opera desde agosto de 2009. Los costes por arrendamientos operativos de flota de pasaje disminuyeron en 11 millones, debido en parte a la disminución de los tipos de interés, y el gasto por alquiler de aviones de carga descendió en casi 2 millones €. En el tercer trimestre el gasto de alquiler de flota se incrementó un 1,3% debido fundamentalmente a la incorporación de tres aviones A340/600, el modelo más grande de la flota de Iberia, en arrendamiento operativo.

Amortizaciones - Disminuyeron un 2,4% en el periodo de nueve meses, correspondiendo en su mayor parte a menores dotaciones para amortización de aviones, equipos informáticos, equipos en los aeropuertos y vehículos. En términos unitarios, el coste agregado de alquiler de flota y amortizaciones disminuyó un 6,2% con relación al año anterior, situándose en 0,79 céntimos de euro por AKO.

El siguiente cuadro muestra la composición de la **flota operativa** de Iberia:

Flota operativa (a)	Septiembre 2010	Diciembre 2009	Setiembre 2009
Largo radio	35	32	33
Propiedad	6	6	6
Arrendamiento financiero	3	1	1
Arrendamiento operativo	26	25	26
Wet lease	0	0	0
Corto y medio radio	78	77	81
Propiedad	3	2	5
Arrendamiento financiero	10	10	10
Arrendamiento operativo	65	65	66
Wet lease	0	0	0
Total	113	109	114
Propiedad	9	8	11
Arrendamiento financiero	13	11	11
Arrendamiento operativo	91	90	92
Wet lease	0	0	0

(a) Refleja el número de unidades de flota de pasaje operativa de Iberia, L.A.E. al final de cada periodo, sin incluir los aviones temporalmente inactivos o parados. Tampoco incluye un A320 en propiedad cedido a Vueling entre mayo y octubre de 2010.

La compañía ha retomado el plan de renovación de su flota en el ejercicio 2010. Durante los siete primeros meses del año se incorporaron a la operación cinco aviones Airbus A340/600 (en marzo, abril, dos en junio y uno en julio), de los que tres operaban en arrendamiento operativo y dos en arrendamiento financiero a 30 de septiembre. En esta fecha había dos aviones A340/300 menos con relación al cierre de 2009, devueltos al propietario al finalizar sus contratos de arrendamiento operativo. Así, la compañía ha ampliado el volumen de capacidad disponible un 13% en la flota de largo radio, pues el modelo A340/600 ofrece 342 asientos en la configuración actual, frente a las 254 plazas de la versión 300.

Respecto a la flota operativa de corto y medio radio, a 30 de septiembre había un total de 78 aviones en servicio, uno más (un A319) que a 31 de diciembre de 2009. Además, un A320 en propiedad que estaba temporalmente inactivo al final del pasado año se reincorporó a la operación en febrero, sustituyendo a otra unidad del mismo modelo que operaba en arrendamiento operativo y fue devuelta al propietario en abril.

Mantenimiento de flota - El coste agregado de los servicios externos de mantenimiento, consumos de repuestos de flota y dotaciones a las provisiones para grandes revisiones aumentó un 9,9% respecto al gasto acumulado a septiembre de 2009, situándose en 325 millones €, debido principalmente al aumento del volumen de actividad en los servicios de asistencia técnica, que motivó, sobre todo, un incremento significativo del consumo de repuestos de motores CFM56. En el tercer trimestre de 2010 el coste total de mantenimiento ascendió a 125 millones €, superando en un 38% al gasto del año anterior, debido al incremento de actividad para terceros y al impacto de la apreciación del dólar.

Comerciales - Aumentaron un 20,5% en el acumulado a septiembre y un 21,8% en el tercer trimestre. Se incrementaron las comisiones e incentivos a las agencias debido al aumento de los ingresos por transporte y al cambio en el mix de origen de la venta (mayor crecimiento en mercados exteriores, fundamentalmente Latinoamérica, que implican unos mayores costes por comisiones). También aumentaron los costes de publicidad en medios.

Servicios de tráfico, de escala y de incidencias - En el acumulado a septiembre descendieron un 0,6% respecto a 2009, mientras que en el tercer trimestre se incrementaron un 4,1%, debido a su vinculación con el volumen de actividad aérea. En términos unitarios (por AKO), el coste aumentó un 0,7% en el tercer trimestre y un 1,1% en los nueve meses ya transcurridos del ejercicio.

Tasas de navegación - El gasto disminuyó un 1,4% en el acumulado a septiembre, aumentando el coste unitario (por AKO) un 0,3% respecto a 2009, debido a la subida de precios. En el tercer trimestre el coste unitario de las tasas de navegación disminuyó un 1,8% respecto al año anterior.

Servicio a bordo - En el acumulado a septiembre aumentó el gasto en 3 millones € (un 6,8% respecto a 2009), debido al incremento de los costes de las comidas a bordo, motivado principalmente por el aumento del 6% en el número de pasajeros totales en los vuelos de largo radio, y por la mejora del *mix* de clases en el conjunto de la red.

Sistemas de reservas - El gasto aumentó un 0,9% en el acumulado a septiembre y un 7,8% en el tercer trimestre. Este último incremento estuvo motivado por el aumento del volumen de reservas y, en menor medida, por la apreciación del dólar.

Otros gastos - Los recurrentes registraron un descenso de 16 millones € (un -5,0%) con relación al acumulado a septiembre de 2009. Adicionalmente, en los nueve primeros meses de 2010 se registraron diversos gastos no recurrentes que totalizaron 30 millones €, que en su mayor parte corresponden a los servicios de profesionales independientes requeridos por las operaciones corporativas, junto a algunas provisiones.

Resultados financieros y otros no operativos

Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado - Presentó un saldo negativo de 4 millones € en el acumulado a septiembre de 2010, que fundamentalmente se debe a pérdidas por baja de rotables y gastos por devolución de aviones, que fueron parcialmente compensados por beneficios procedentes de venta de inmovilizado.

Resultado financiero - Disminuyó en 28 millones € respecto al año anterior, situándose en 13 millones de beneficios en el acumulado a septiembre de 2009. Los ingresos financieros se redujeron en 37 millones € debido fundamentalmente al descenso de los ingresos por imposiciones a corto plazo, afectados por la bajada de los tipos de interés. La mayor parte de esta reducción fue compensada por una disminución de 5 millones € en los gastos financieros y por una mejora de 23 millones € en el saldo neto de las diferencias de cambio. El resultado financiero también incluye "Otros ingresos y gastos" (beneficios por enajenación de instrumentos financieros y valor de coberturas no eficaces) cuyo resultado neto agregado se situó en 6 millones € en 2010 y en 24 millones € en el pasado ejercicio (en el tercer trimestre de 2009 Iberia registró un beneficio de 20 millones € como consecuencia de la operación de fusión de Vueling y Clickair).

Participación en los resultados de las asociadas - Registró un saldo positivo de 24 millones € en el acumulado a septiembre de 2010, superando en 16 millones € a los resultados de 2009, debido principalmente a la mejora en los beneficios de Vueling, compañía en la que Iberia tiene una participación del 45,85% desde julio de 2009.



Estado de situación financiera consolidado (no auditado)

millones de €	30-Sep-2010	31-Dic-2009	% (*)
ACTIVO	6.001	5.046	18,9
Activo no corriente	3.068	2.362	29,9
Activos intangibles	42	50	-15,6
Inmovilizado material	1.165	1.046	11,3
Participaciones en asociadas	159	134	18,3
Inversiones financieras	1.110	497	123,4
Activos por impuestos diferidos	593	635	-6,7
Activo corriente	2.933	2.684	9,3
Activos mantenidos para la venta	2	9	-76,5
Existencias	218	215	1,2
Deudores	705	478	47,4
Activos financieros corrientes	1.174	1.088	7,9
Periodificaciones / Otros activos corrientes	18	8	117,1
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	816	886	-7,9
PASIVO	6.001	5.046	18,9
Patrimonio Neto	2.034	1.551	31,2
Patrimonio neto atribuido a la entidad dominante	2.032	1.548	31,2
Intereses minoritarios	3	3	-1,4
Pasivo no corriente	1.934	1.732	11,7
Provisiones	1.103	1.209	-8,8
Deudas y otros pasivos financieros	460	301	52,7
Pasivos por impuestos diferidos	160	7	n.s.
Otras periodificaciones a largo plazo	211	215	-1,8
Pasivo corriente	2.032	1.763	15,3
Deudas a corto plazo / Pasivos financieros corrientes	260	295	-11,9
Anticipos de clientes	555	389	42,6
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	1.211	1.075	12,7
Otros pasivos corrientes	6	4	46,1

n.s.: no significativo.

(*) Las variaciones interanuales están calculadas sobre las cifras exactas en euros.

Patrimonio neto - Ascende a 2.034 millones € a 30 de septiembre de 2010, 483 millones por encima de la cifra del cierre del ejercicio anterior. Este aumento se debe, principalmente, al ajuste derivado de la actualización del valor de la participación del 9,0% que Iberia tenía a 30 de septiembre en Amadeus IT Holding, S.A., tras la salida a Bolsa de esta sociedad. El valor razonable de esa participación superaba en 539 millones € su coste de adquisición, y esta diferencia (una vez descontado el impacto fiscal) ha sido contabilizada en el epígrafe "Ajustes en patrimonio por valoración". También se actualizó al alza el valor de las acciones de British Airways.

Saldo de disponible - Se situó en 1.990 millones € a finales de septiembre de 2010. Si excluimos la valoración de las operaciones de cobertura incluida en el saldo de los activos financieros corrientes, el saldo de disponible ajustado se sitúa en 1.968 millones €, aumentando un 2,5% con relación al cierre del año anterior.

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, situándose en -1.357 millones € a 30 de septiembre de 2010. La deuda remunerada de balance aumentó en 109 millones € respecto al cierre de 2009, debido fundamentalmente a los arrendamientos financieros de dos nuevos aviones A340/600.

Endeudamiento neto ajustado - Disminuye un 8,0% debido principalmente a la disminución del gasto por alquileres. El apalancamiento se reduce en 8,5 puntos porcentuales respecto a diciembre de 2009.

El siguiente cuadro muestra la evolución de los principales parámetros de la gestión de capital:

Grupo Iberia (millones de euros)	30-Sep-2010	31-Dic-2009	Var. %
Saldo de disponible ajustado (a)	1.968	1.919	2,5
Deuda remunerada de balance (b)	611	502	21,7
Endeudamiento neto de balance	-1.357	-1.417	-4,3
Capitalización del alquiler de flota (×8) (c)	2.498	2.658	-6,0
Endeudamiento neto ajustado	1.142	1.241	-8,0
Apalancamiento (d)	35,9%	44,4%	-8,5 p

(*) Las variaciones interanuales están calculadas sobre las cifras exactas en euros.

(a) Activos financieros corrientes más efectivo y otros medios líquidos equivalentes, excluida la valoración de las operaciones de cobertura (22 millones € a septiembre de 2010 y 55 millones a diciembre de 2009).

(b) Incluye deudas con entidades de crédito y obligaciones por arrendamientos financieros corrientes y no corrientes.

(c) Rentas (dry lease al 100% y resto al 50%) anualizadas X 8.

(d) Endeudamiento neto ajustado / (Patrimonio neto + Endeudamiento neto ajustado).

Hechos significativos posteriores al cierre del tercer trimestre

- El 8 de octubre Iberia vendió un total de 6,71 millones de acciones de Amadeus, que representan un 1,5% del capital social de esta sociedad, colocándolas en el mercado a un precio de 13,5 € por acción. Con esta operación Iberia ha obtenido un efectivo de 90 millones €, y una plusvalía neta después de impuestos de 63 millones €. Después de esta desinversión, Iberia mantiene una participación del 7,5% en el capital de Amadeus.

Datos de contacto:

Dirección Relaciones con Inversores
 Velázquez 130, Bloque VI, Planta 8
 28006 Madrid (España)
 Teléfono 34 91 5877334 Fax 34 91 5877043
invesrel@iberia.es

