

Principales magnitudes (no auditado) (a)

GRUPO IBERIA Miles de €	4º Trimestre (Oct - Dic)			Acumulado (Ene - Dic)		
	2006	2005	%	2006	2005	%
Ingresos de las operaciones	1.371.887	1.272.734	7,8	5.464.457	4.946.311	10,5
Gastos de las operaciones	1.325.171	1.269.736	4,4	5.333.502	5.120.647	4,2
Rdos. enajenación y deterioro del valor activos	6.225	-47.676	113,1	4.205	552.201	-99,2
Resultados de las operaciones	52.941	-44.679	218,5	135.159	377.865	-64,2
BAlIAR (EBITDAR) (b)	214.668	157.658	36,2	790.564	699.916	13,0
Resultados de explotación (b)	48.553	7.358	n.s.	122.042	116.590	4,7
Resultados de explotación (ex NIC 39) (c)	53.752	12.619	n.s.	150.352	89.639	67,7
Resultado consolidado	-9.353	-5.783	-61,7	56.969	396.019	-85,6
Resultado consolidado (sin ajustes créditos fiscales)	49.776	-5.783	n.s.	116.098	396.019	-70,7
Patrimonio neto (d)	---	---	---	1.738.596	1.738.233	0,0
Endeudamiento neto de balance (d)	---	---	---	-1.722.181	-1.142.390	50,8
Endeudamiento neto ajustado x 8 (d)	---	---	---	1.346.628	1.739.125	-22,6
AKO (millones)	16.458	15.864	3,7	65.802	63.628	3,4
PKT (millones)	13.132	12.082	8,7	52.493	49.060	7,0
Coefficiente de ocupación (%)	79,8	76,2	3,6 p.	79,8	77,1	2,7 p.
Ingresos de pasaje	989.110	920.674	7,4	3.963.223	3.610.040	9,8
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €)	7,53	7,62	-1,2	7,55	7,36	2,6
Ingreso de pasaje / AKO (cént. €)	6,01	5,80	3,6	6,02	5,67	6,2
Ingreso de explotación / AKO (cént. €)	8,30	7,97	4,1	8,19	7,75	5,7
Coste de explotación / AKO (cént. €)	8,00	7,93	1,0	8,00	7,56	5,8
Coste explotación (exc. fuel) / AKO (cént. €)	6,07	6,25	-2,9	6,21	6,20	0,2

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

(b) No incluyen ingresos y gastos no recurrentes.

(c) Descontando el efecto de la aplicación de la NIC39 en cada uno de los periodos considerados.

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

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

n.s.: no significativo.

Hechos destacables

- A lo largo del último trimestre de 2006, el crecimiento del EBITDAR se aceleró hasta un 36,2%, permitiendo una mejora del resultado de explotación del 660% en el periodo.
- Esta evolución positiva responde a un comportamiento favorable de los ingresos de explotación unitarios (+4,1%) junto con una importante contención de los costes de explotación por AKO (-2,9% ex fuel).
- En el conjunto del año se ha consolidado un crecimiento del EBITDAR del 13% y del resultado de explotación (ex IAS) del 67,7%. El elemento determinante de esta evolución ha sido el comportamiento muy favorable de los ingresos, fundamentalmente pasaje y mantenimiento, que ha permitido compensar el impacto negativo del coste de combustible.
- La mejora de los ingresos de la Clase Business, junto con una gestión eficiente de la oferta y coeficientes de ocupación de las distintas redes, han sido las claves en la evolución positiva de los resultados.
- Los costes de explotación, excluido el combustible, se han mantenido estables respecto al año anterior, pero eliminando los impactos asociados a IAS, los costes unitarios se han reducido un 1,2%. Es destacable la mejora de la productividad de la plantilla en un 11% (ingreso/empleo) debido fundamentalmente a los acuerdos con el Colectivo de Tierra.
- La gran mayoría del programa de mejoras incluidas en el Plan Director para el año 2006 se ha cumplido conforme a lo previsto.
- La rebaja del tipo de gravamen general del Impuesto de Sociedades a partir de 2007 supone la reducción proporcional del valor de los créditos fiscales por impuestos anticipados que tiene la compañía en su balance, generando un impacto de 59,1 millones de euros en los beneficios netos consolidados de 2006.

Estadísticas operativas

GRUPO IBERIA (a)	4º Trimestre (Oct - Dic)			Acumulado (Ene - Dic)		
	2006	2005	%	2006	2005	%
PASAJE						
Pasajeros (miles)	6.684	6.596	1,3	27.799	27.675	0,4
Doméstico	3.548	3.663	-3,1	14.680	15.415	-4,8
Medio Radio	2.136	2.059	3,8	9.242	8.745	5,7
Europa	1.992	1.930	3,2	8.668	8.231	5,3
África & Oriente Medio	144	128	12,3	574	514	11,6
Largo Radio	1.000	875	14,3	3.876	3.515	10,3
AKO (millones)	16.458	15.864	3,7	65.802	63.628	3,4
Doméstico	3.079	3.414	-9,8	13.232	14.028	-5,7
Medio Radio	4.163	4.116	1,2	16.787	16.664	0,7
Europa	3.685	3.673	0,3	14.945	14.872	0,5
África & Oriente Medio	478	443	8,0	1.842	1.792	2,8
Largo Radio	9.215	8.334	10,6	35.783	32.936	8,6
PKT (millones)	13.132	12.082	8,7	52.493	49.060	7,0
Doméstico	2.298	2.437	-5,7	9.633	10.219	-5,7
Medio Radio	2.851	2.727	4,5	12.220	11.456	6,7
Europa	2.513	2.425	3,6	10.891	10.236	6,4
África & Oriente Medio	338	302	11,7	1.329	1.220	9,0
Largo Radio	7.983	6.917	15,4	30.641	27.385	11,9
Coefficiente de ocupación (%)	79,8	76,2	3,6 p.	79,8	77,1	2,7 p.
Doméstico	74,6	71,4	3,2 p.	72,8	72,8	-0,0 p.
Medio Radio	68,5	66,3	2,2 p.	72,8	68,7	4,0 p.
Europa	68,2	66,0	2,2 p.	72,9	68,8	4,0 p.
África & Oriente Medio	70,6	68,2	2,3 p.	72,1	68,1	4,1 p.
Largo Radio	86,6	83,0	3,6 p.	85,6	83,1	2,5 p.
CARGA						
Toneladas de carga	70.710	65.447	8,0	242.713	234.586	3,5
TKO (millones)	426	412	3,3	1.644	1.589	3,4
TKT (millones)	340	293	15,8	1.119	1.033	8,3
Coefficiente de ocupación (%)	79,8	71,2	8,6 p.	68,1	65,0	3,0 p.
INGRESOS DE PASAJE						
Ingresos (miles de €)	989.110	920.674	7,4	3.963.223	3.610.040	9,8
Ingreso medio / AKO (cént. €)	6,01	5,80	3,6	6,02	5,67	6,2
Ingreso medio / PKT (cént. €)	7,53	7,62	-1,2	7,55	7,36	2,6

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

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

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

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

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

Tráfico e ingresos de pasaje

En el **ejercicio 2006** el número total de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) aumentó un 7,0% respecto al año anterior, frente a un incremento del 3,4% en el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO); así, el coeficiente de ocupación de pasaje mejoró 2,7 puntos porcentuales, alcanzando el 79,8%, que establece un nuevo récord anual de la compañía. El crecimiento del tráfico y la subida del coeficiente de ocupación de Iberia superaron, en 1,8 y en 2,1 puntos respectivamente, a la variación media registrada por las compañías europeas de red. El tráfico del conjunto de las compañías de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA) aumentó un 5,2% con relación a 2005, y el coeficiente de ocupación medio subió 0,6 puntos porcentuales.

De acuerdo a la estrategia definida en el Plan Director 2006/08, Iberia incrementó la oferta fundamentalmente en la operación de largo radio, cuyo número de AKO se incrementó un 8,6% con relación al ejercicio 2005, e inició la reestructuración de la red de corto y medio radio, principalmente en el sector doméstico a partir del comienzo de la temporada de verano. La demanda aumentó respecto al año anterior en los cuatro trimestres de 2006, con incrementos superiores a los registrados en el volumen de oferta, batiéndose también el récord de número de PKT de la compañía.

La creciente participación de los vuelos intercontinentales en el conjunto de la red, acompañado por el mejor comportamiento de la demanda en el agregado de los vuelos internacionales (un 10,3% con relación a 2005), se tradujo en un sensible aumento de la etapa media de pasaje (un 6,5%).

En el conjunto de la red, el ingreso medio por PKT (*yield*) se incrementó un 2,6% respecto a 2005, a pesar de la fuerte competencia y del mencionado crecimiento de la etapa media de pasaje (en términos homogéneos de etapa, el *yield* subió alrededor de un 9%). El ingreso medio por AKO aumentó un 6,2%, con subidas en los tres sectores, destacando el excelente comportamiento del ingreso unitario en las conexiones con América. Los ingresos de pasaje por billetes volados en 2006 se incrementaron un 9,8%, superando los 3.963 millones de euros. De esta cifra, un 40% correspondió a los ingresos de la red de largo radio (frente a un 34,7% en el año anterior).

En el sector de **largo radio** la compañía transportó cerca de 3,9 millones de pasajeros, un 10,3% más que en 2005, y el coeficiente de ocupación mejoró 2,5 puntos, alcanzando el 85,6%, que constituye el nivel más alto de este sector en la historia de Iberia. El número de PKT creció un 11,9% respecto al año anterior, superando en 3,2 puntos al incremento de la capacidad ofertada. Éste último respondió al aumento del número de frecuencias semanales a varios destinos (Sao Paulo, Río de Janeiro, Montevideo y Johannesburgo), a la utilización de aviones de mayor capacidad, gracias a la incorporación de tres aviones A-340/600, y al programa de reconfiguración de las cabinas de la flota de largo radio, que finalizó en julio.

La compañía continuó afianzado su liderazgo en el mercado Europa-Latinoamérica en 2006, alcanzando una cuota del 19,0%, que representa una subida de 1,4 puntos porcentuales respecto al año anterior. La mejora de la cuota de Iberia en este mercado aún fue mayor en el segmento de negocios, en el que subió 2,9 puntos con relación a 2005.

El mayor crecimiento se produjo en los vuelos de América del Sur, el número de PKT aumentó en un 26,1% respecto al año anterior y el coeficiente de ocupación mejoró en 4,0 puntos, elevándose al 87,4%. En Centroamérica y El Caribe el tráfico se incrementó un 5,8% y el coeficiente de ocupación subió 1,9 puntos, situándose en el 85,2%. En Norteamérica la oferta descendió un 0,9%, debido a la reducción realizada en el primer trimestre, y la demanda se incrementó un 2,1% con relación a 2005, por lo que el coeficiente de ocupación mejoró 2,5 puntos, alcanzando el 84,9%.

Los ingresos de pasaje de la red de largo radio aumentaron un 26,7% con relación a 2005, gracias al aumento del volumen de tráfico y a la subida del ingreso medio por PKT (un 13,3%), que se vio impulsado por la importante mejora del *mix* de clases, aumentando el número de pasajeros en la clase *Business Plus* por encima del 25%. El ingreso unitario por AKO se incrementó un 16,6% con relación a 2005.

El coeficiente de ocupación del sector de **medio radio** internacional subió 4,0 puntos respecto al nivel alcanzado en 2005, situándose en el 72,8%. El número de PKT se incrementó un 6,7%, con un volumen de oferta ligeramente superior al de 2005. El ingreso unitario por AKO creció un 3,8%.

En 2006 la compañía continuó el proceso de reestructuración de su red europea, aumentando un 0,5% el volumen total de oferta. Cabe destacar el incremento significativo del volumen de tráfico en algunos países (Grecia, Italia, Dinamarca y Rusia) y la disminución en Portugal, creciendo un 6,4% en el conjunto de Europa. Los vuelos de África y Oriente Medio experimentaron un significativo aumento de tráfico (9,0%), si bien todavía tienen un peso reducido en el conjunto del sector de medio radio internacional (un 2,5% del total de PKT).

En el mercado **doméstico** español, Iberia mantuvo una estrategia enfocada a la mejora de la rentabilidad, mediante la subida del ingreso unitario y la ordenación selectiva de la oferta, descendiendo el número de AKO un 5,7% con relación al año anterior. En los vuelos entre la Península y las Islas Canarias se produjo una disminución del 4,5% en la capacidad disponible, registrándose un descenso del 6,3% en el resto de los vuelos (internos peninsulares y enlaces con las Islas Baleares). El coeficiente de ocupación se situó en el 72,8% para el conjunto del sector, similar al de 2005. Tanto el ingreso de pasaje por PKT como el ingreso unitario por AKO mejoraron un 3,3% respecto al año anterior.

Los parámetros de actividad del **transporte de carga** han mostrado una evolución muy positiva a lo largo del ejercicio. El número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) aumentó un 8,3% respecto al año anterior, y el coeficiente de ocupación mejoró en 3,0 puntos porcentuales. La práctica totalidad de las toneladas fue transportada en las bodegas de los aviones de pasaje, correspondiendo más de un 81% a las rutas del Atlántico. En el cuarto trimestre de 2006, el número de TKT de mercancía y correo se incrementó un 15,8% y el coeficiente de ocupación mejoró 8,6 puntos porcentuales respecto al mismo periodo del año anterior.

En el **cuarto trimestre** de 2006 el coeficiente de ocupación de pasaje del conjunto de la red mejoró en 3,6 puntos con relación al año anterior, elevándose al 79,8%, y el número de PKT aumentó en un 8,7%. El crecimiento de Iberia se situó por encima de la media correspondiente a las compañías europeas de red, cuyo volumen del tráfico aumentó un 5,0%, subiendo 0,3 puntos el nivel de ocupación (según datos de la AEA).

La mayor parte del incremento de la actividad de Iberia correspondió al sector de largo radio, lo que llevó a un crecimiento de la etapa media de pasaje del 7,3%. Este aumento de la etapa debe ser tenido en consideración al valorar tanto el descenso registrado en los ingresos de pasaje por PKT (1,2%) como el incremento en el ingreso por AKO (3,6%) para el conjunto de la red. Si descontamos el efecto negativo de la variación en los tipos de cambio de moneda, los ingresos de pasaje por PKT y por AKO se hubieran incrementado un 0,1% y un 4,9%, respectivamente. La cifra de ingresos por billetes volados en el cuarto trimestre de 2006 aumentó un 7,4% respecto al mismo periodo del año anterior.

En el sector de **largo radio** el número de PKT se incrementó un 15,4% con relación al cuarto trimestre de 2005, con un aumento del 10,6% en el volumen de capacidad y una subida de 3,6 puntos en el coeficiente de ocupación, que alcanzó el 86,6%. Sobresalió el comportamiento de la clase *Business Plus* en todas las redes, aumentando el número de pasajeros en casi un 30% respecto al año anterior, y mejorando el coeficiente de ocupación de esta clase en 11 puntos porcentuales. Este hecho contribuyó a lograr un aumento del 10% en el *yield* del sector, con un incremento del 14,8% en el ingreso unitario por AKO y del 26,9% en la cifra de ingresos de pasaje.

En los vuelos del Atlántico Sur la demanda aumentó un 31,6% respecto al cuarto trimestre del año anterior, respondiendo de forma positiva al sensible incremento de la oferta (un 28,6%), subiendo el coeficiente de ocupación hasta el 87,8%, 2,0 puntos por encima del año pasado. El coeficiente de ocupación también mejoró en el Atlántico Norte (4,2 puntos) y en el Atlántico Medio (4,6 puntos).

En los vuelos de **medio radio** internacional, el coeficiente de ocupación se elevó al 68,5%, mejorando 2,2 puntos respecto al último trimestre de 2005, con un crecimiento del tráfico del 4,5%. El volumen de ingresos aumentó en un 0,6% y el ingreso medio por AKO descendió en este mismo porcentaje.

De acuerdo con la estrategia prevista, la compañía ha continuado desarrollando ajustes de oferta en el sector **doméstico** en los tres últimos meses de 2006, disminuyendo el número de AKO en un 9,8% con relación al mismo periodo de 2005. El ingreso medio por PKT descendió un 2,5% respecto al último trimestre del año anterior, mejorando el ingreso unitario por AKO en un 1,9%, gracias a la mejora del coeficiente de ocupación (3,2 puntos porcentuales).

Cuenta de resultados consolidada (no auditada) (a)

Miles de €	4º Trimestre (Oct – Dic)			Acumulado (Ene – Dic)		
	2006	2005	%	2006	2005	%
Resultados de las operaciones (b)	52.941	-44.679	218,5	135.159	377.865	-64,2
Ingresos de las operaciones	1.371.887	1.272.734	7,8	5.464.457	4.946.311	10,5
Importe neto cifra de negocios	1.313.682	1.218.225	7,8	5.187.953	4.759.413	9,0
Ingresos de pasaje (c)	1.053.136	986.084	6,8	4.222.904	3.883.866	8,7
Ingresos de carga	95.164	93.385	1,9	329.738	313.278	5,3
Ingresos de handling	78.640	71.205	10,4	331.154	322.088	2,8
Asistencia técnica a compañías aéreas	64.054	49.258	30,0	219.038	155.723	40,7
Otros ingresos por servicios y ventas	22.688	18.293	24,0	85.119	84.458	0,8
Otros ingresos de las operaciones	58.205	54.509	6,8	276.504	186.898	47,9
Recurrentes	51.678	46.380	11,4	199.828	169.714	17,7
No recurrentes	6.527	8.129	-19,7	76.676	17.184	n.s.
Gastos de las operaciones	1.325.171	1.269.736	4,4	5.333.502	5.120.647	4,2
Aprovisionamientos	365.197	313.474	16,5	1.405.109	1.061.450	32,4
Combustible de aviones	317.797	265.252	19,8	1.177.516	865.761	36,0
Repuestos para flota	37.264	37.038	0,6	184.368	152.310	21,0
De los que: No recurrentes	-	-	n.a.	26.415	-	n.a.
Material de mayordomía	6.259	5.654	10,7	24.074	23.246	3,6
Otros aprovisionamientos	3.878	5.530	-29,9	19.152	20.133	-4,9
Gastos de personal	343.868	372.950	-7,8	1.421.002	1.733.209	-18,0
De los que: No recurrentes	-	5.873	-100,0	25.800	290.873	-91,1
Dotación a la amortización	58.014	44.873	29,3	219.371	177.730	23,4
Otros gastos de las operaciones	558.092	538.439	3,6	2.288.019	2.148.258	6,5
Alquiler de flota	108.101	105.426	2,5	449.150	405.596	10,7
Dry lease	90.536	88.632	2,1	385.309	348.323	10,6
Wet lease	14.241	13.073	8,9	51.245	42.477	20,6
Alquiler de aviones de carga	3.324	3.721	-10,7	12.597	14.797	-14,9
Otros alquileres	21.142	19.351	9,3	76.377	76.286	0,1
Mantenimiento flota (subcontratos)	52.785	42.913	23,0	181.942	152.621	19,2
De los que: No recurrentes	1.136	4.000	-71,6	2.136	10.000	-78,6
Gastos comerciales	59.697	64.119	-6,9	246.053	259.622	-5,2
Servicios de tráfico	105.669	104.893	0,7	451.756	427.906	5,6
Tasas de navegación	69.998	68.586	2,1	285.758	276.441	3,4
Servicio a bordo	17.567	16.154	8,7	67.957	63.178	7,6
Sistemas de reservas	29.952	29.595	1,2	147.767	139.747	5,7
Seguros	6.418	8.390	-23,5	29.750	33.084	-10,1
Otros gastos	86.762	79.011	9,8	351.509	313.778	12,0
De los que: No recurrentes	7.229	2.616	176,3	13.412	7.238	85,3
Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes	-330	-47.728	99,3	-2.350	656.750	-100,4
Deterioro del valor de los activos	-6.555	-52	n.s.	-6.555	104.548	-106,3

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

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

(b) Los resultados de las operaciones incluyen, además de los resultados de explotación, los ingresos y gastos no recurrentes.

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

Miles de €	4º Trimestre (Oct - Dic)			Acumulado (Ene - Dic)		
	2006	2005	%	2006	2005	%
Resultados financieros	19.756	9.216	114,4	25.515	13.129	94,3
Ingresos financieros	34.494	22.741	51,7	88.050	58.904	49,5
Gastos financieros	15.653	12.047	29,9	60.625	46.128	31,4
Resultados por diferencias de cambio	629	186	237,9	-1.112	-139	n.s.
Otros ingresos y gastos	286	-1.664	117,2	-798	492	-262,3
Participación en resultados de empresas asociadas	892	9.973	-91,1	4.518	2.508	80,1
Resultados antes de impuestos	73.589	-25.490	n.s.	165.193	393.502	-58,0
Impuestos	-82.942	19.707	n.s.	-108.224	2.518	n.s.
Resultado consolidado	-9.353	-5.783	-61,7	56.969	396.019	-85,6
Atribuible a accionistas de la Sociedad Dominante	-9.459	-5.896	-60,4	56.725	395.789	-85,7
Atribuible a intereses minoritarios	106	113	-6,5	244	230	6,1
Resultado consolidado (sin ajustes créditos fiscales)	49.776	-5.783	n.s.	116.098	396.019	-70,7
Beneficio básico por acción (euros)	-0,010	-0,006	-58,9	0,061	0,428	-85,8
Beneficio diluido por acción (euros)	-0,010	-0,006	-58,4	0,060	0,422	-85,7

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

Número medio ponderado de acciones en circulación en el cuarto trimestre: 938.664.264 en 2006 y 929.592.638 en 2005; y en el acumulado a diciembre: 932.048.965 en 2006 y 925.433.545 en 2005.

Indicadores de gestión (no auditado) (a)

GRUPO IBERIA	4º Trimestre (Oct - Dic)			Acumulado (Ene - Dic)		
	2006	2005	%	2006	2005	%
Ratios unitarios (céntimos de € / AKO) (Recurrentes)						
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	8,30	7,97	4,1	8,19	7,75	5,7
COSTE DE EXPLOTACIÓN	8,00	7,93	1,0	8,00	7,56	5,8
COSTE DE EXPLOTACIÓN (sin NIC 39)	7,97	7,89	1,0	7,96	7,61	4,6
Combustible	1,93	1,67	15,5	1,79	1,36	31,5
Mantenimiento de flota	0,54	0,48	12,8	0,51	0,46	10,7
Repuestos de flota	0,23	0,23	-3,0	0,24	0,24	0,3
Mantenimiento (subcontratos)	0,31	0,25	27,9	0,27	0,22	21,9
Personal	2,09	2,31	-9,7	2,12	2,27	-6,5
Alquiler de flota	0,66	0,66	-1,2	0,68	0,64	7,1
Gastos comerciales	0,36	0,40	-10,3	0,37	0,41	-8,4
Servicios de tráfico	0,64	0,66	-2,9	0,69	0,67	2,1
Tasas de navegación	0,43	0,43	-1,6	0,43	0,43	-0,0
Servicio a bordo y mayordomía	0,14	0,14	5,3	0,14	0,14	3,0
Resto (b)	1,21	1,16	4,1	1,26	1,18	6,6
Mantenimiento de flota de Iberia (c)	0,61	0,71	-13,3	0,63	0,70	-10,1
Gasto comercial neto s/ ingresos de tráfico (%) (d)	3,5	4,2	-0,7 p.	3,6	4,3	-0,6 p.
Productividad						
Utilización media flota (horas / avión / día)	9,1	9,0	1,1	9,1	9,1	-0,7
Plantilla equivalente	23.375	23.845	-2,0	23.901	24.348	-1,8
AKO / empleado	704	665	5,8	2.753	2.613	5,4
Tierra	949	899	5,5	3.710	3.518	5,4
Tierra (excluido personal de handling)	1.930	1.754	10,0	7.520	6.982	7,7
Horas bloque / tripulante técnico (e)	68,1	66,6	2,3	273,3	267,5	2,2
Horas bloque / tripulante auxiliar (e)	30,2	30,3	-0,2	120,3	120,4	-0,1
Ingresos de explotación por empleado (miles de €)	58,4	53,0	10,1	225,4	202,4	11,4

(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.

Ingresos de las operaciones

En el ejercicio 2006 los ingresos de las operaciones se incrementaron un 10,5% con relación al año anterior, y los ingresos de explotación (sólo recurrentes) lo hicieron en un 9,3%, situándose en 5.387,8 millones de euros. El 84,5% de esta cifra (4.552,6 millones) correspondió a los ingresos por transporte de pasajeros y carga, con un incremento del 8,5% respecto a 2005. El importe del resto de los ingresos de explotación se elevó a 835,1 millones de euros, un 14,1% por encima de los 732 millones registrados en el año anterior, destacando el aumento de 63,3 millones de euros alcanzado por los servicios de mantenimiento de flota a terceros.

Los ingresos de **pasaje** ascendieron a 4.222,9 millones de euros, superando en 339 millones a la cifra del año anterior, lo que supone un incremento del 8,7%. El importe de los ingresos por billetes volados en el periodo aumentó en 353,2 millones (un 9,8%), alcanzando los 3.963,2 millones de euros, mientras que el importe agregado del resto de los ingresos de pasaje (que incluyen, entre otros, la cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados, ingresos de programas de fidelización, alquiler de plazas y acuerdos con otras compañías) disminuyó en 14,2 millones de euros, situándose en 259,7 millones de euros.

Los ingresos de **carga** se incrementaron en un 5,3% respecto al ejercicio 2005, gracias al aumento del volumen de tráfico (un 8,3% medido en TKT), superior al descenso registrado en el ingreso medio unitario, que se vio perjudicado por el aumento de la etapa media de carga (un 4,6%). En los primeros meses de 2006 se registró una débil actividad, teniendo una evolución muy positiva durante la segunda parte del año.

Los ingresos generados por los servicios de **handling** a terceras compañías crecieron un 2,8% con relación a 2005, situándose en 331,2 millones de euros, registrando el ingreso medio unitario (por avión ponderado atendido) un incremento del 5,4%.

En el ejercicio 2006 destacó el fuerte incremento de los ingresos por servicios de **mantenimiento** de flotas de otras compañías (un 40,7%). El aumento de los ingresos correspondió principalmente a los trabajos por asistencia técnica en talleres debido, además de a un mayor volumen de actividad, a la especialización en trabajos y servicios que aportan más valor. Destacó el aumento de ingresos por revisiones de motor, especialmente motores RB211, revisión de componentes de aviónica y revisiones D.

El importe de los "**Otros ingresos de las operaciones**" recurrentes se incrementó un 17,7% con relación al ejercicio 2005, motivado principalmente por los aumentos en: la recuperación de dotaciones para grandes reparaciones, los ingresos de trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado y los ingresos por alquiler de aviones, al sumarse desde julio un tercer A-320 a los dos aviones alquilados a Mexicana de Aviación desde abril de 2005.

Los "**Otros ingresos de las operaciones**" no recurrentes totalizaron 76,7 millones de euros en 2006 y 17,2 millones en 2005. La cifra del ejercicio actual incluye 53,3 millones correspondientes a la recuperación del fondo de amortización constituido para los reparables de motor, así como 14,7 millones de una plusvalía obtenida por la venta de la participación en Musini, antigua compañía aseguradora de la SEPI participada por Iberia, y contabilizados en la partida de "ingresos y beneficios de ejercicios anteriores".

En el **cuarto trimestre** de 2006, los ingresos de explotación se situaron en 1.365,4 millones de euros aumentando un 8,0% con relación al mismo periodo del año anterior.

Los **ingresos de pasaje** se incrementaron un 6,8%, superando en 67 millones a la cifra del año anterior y alcanzando los 1.053,1 millones de euros en el cuarto trimestre de 2006. El importe de los ingresos por billetes volados en el periodo mejoró en 68,4 millones de euros, gracias principalmente al crecimiento del sector de largo radio, disminuyendo 1,4 millones el resto de los ingresos de pasaje.

Los ingresos de **carga** aumentaron un 1,9% con relación al último trimestre de 2005, creciendo el número de TKT un 15,8% en el periodo. Los ingresos de **handling** subieron un 10,4% debido, principalmente, al incremento de la actividad para terceras compañías, motivado, en parte, por el inicio de la atención a Clickair. Los ingresos por **mantenimiento** a terceros se incrementaron un 30%, situándose en 64,1 millones de euros, como consecuencia del aumento en número y valor de los trabajos de motores para otras compañías aéreas. El importe de los "**Otros ingresos de las operaciones**" recurrentes aumentó en 5,3 millones de euros (un 11,4%) con relación al año anterior, mientras que el de los no recurrentes disminuyó en 1,6 millones.

Como consecuencia de todo lo anterior, el total de los ingresos de las operaciones se incrementó un 7,8%, alcanzando los 1.371,9 millones de euros.

Gastos de las operaciones

En el **ejercicio 2006**, los **gastos de las operaciones** aumentaron en 212,9 millones de euros (un 4,2%) con relación al ejercicio 2005, situándose en 5.333,5 millones.

Los **gastos de explotación** recurrentes ascendieron a 5.265,7 millones de euros en 2006, un 9,4% por encima de la cifra alcanzada en el año anterior, motivado principalmente por la fuerte subida del precio del queroseno de aviación. Además, ese aumento del gasto también estuvo generado por el efecto negativo de la aplicación de la NIC 39 (que explica una diferencia de 55,3 millones de euros entre los costes operativos de ambos ejercicios) y, en menor medida, por el crecimiento de las actividades de transporte y de mantenimiento a terceros. Estos incrementos de costes se han visto parcialmente compensados por el desarrollo de las iniciativas de reducción de gastos diseñadas en el Plan Director 2006/08. El coste de explotación unitario se situó en 8,0 céntimos de euro por AKO en 2006, aumentando un 5,8% respecto al registrado por el Grupo Iberia en el año anterior. Dicho incremento quedaría limitado a un 0,2% si excluimos el gasto de combustible en ambos ejercicios. Y si, adicionalmente, eliminamos los efectos de la NIC 39, el coste de explotación unitario disminuye un 1,2% respecto al del año anterior, situándose en 6,18 céntimos de euro por AKO. A lo largo del año 2006, la variación del coste de explotación unitario sin combustible respecto al año anterior tuvo una trayectoria continua de reducción, hasta registrar una caída del 2,9% en el último trimestre del ejercicio.

El **gasto de combustible** se incrementó un 36% respecto al año anterior, elevándose a 1.177,5 millones de euros en el ejercicio 2006, importe que representa un 22,4% de los costes de explotación totales del Grupo Iberia (cuando dos años antes, en 2004, representaba un 14,2%). El gasto superó en 311,8 millones de euros al importe contabilizado en 2005, debido principalmente a la escalada del precio. El crecimiento de la producción y la apreciación media del dólar frente al euro en el conjunto del ejercicio también influyeron, aunque en menor medida, en ese aumento del coste. Estos incrementos fueron parcialmente contrarrestados por la mejora en la eficiencia del consumo, consecuencia directa del proceso de renovación de flota, que llevó a una reducción del gasto de 38,1 millones de euros en 2006. En el acumulado de los tres últimos ejercicios, este menor consumo por eficiencia de la flota supera los 80 millones de euros.

Durante más de la primera mitad del año 2006 los precios del petróleo y de sus productos refinados, como es el caso del queroseno de aviación, continuaron subiendo en los mercados, alcanzando su máximo histórico en el mes de agosto. Desde entonces el precio del petróleo descendió paulatinamente, moviéndose durante la mayor parte del último trimestre del ejercicio en niveles cercanos a los 55 dólares por barril. A pesar de esta caída, el precio medio anual en dólares del crudo en el mercado europeo subió alrededor de un 20% con relación a 2005.

Iberia gestiona el coste de combustible de aviación mediante políticas activas de control de riesgos, que se concretan en coberturas de los precios del combustible. Estas coberturas amortiguaron una parte del impacto de la subida del precio en los mercados internacionales, permitiendo reducir el gasto en 4,2 millones de euros en el acumulado de los doce meses de 2006. La compañía también realizó coberturas sobre el tipo de cambio del dólar, que permitieron aminorar el gasto anual de combustible en 1,3 millones de euros. Por otra parte, la valoración de las coberturas de precio de combustible "no eficaces" (en terminología de las NIIF) incrementó el gasto de combustible en 3,7 millones de euros (y en 2,7 millones en 2005).

En el ejercicio 2006 el mayor incremento del gasto con relación al año anterior se produjo durante el primer semestre, cuando se registraron las mayores diferencias interanuales en los precios del crudo de referencia en los mercados internacionales, que también habían seguido una trayectoria ascendente hasta el mes de agosto de 2005. Con todo ello, en el ejercicio 2006 el coste unitario del combustible se situó en 1,79 céntimos de euro por AKO, subiendo un 31,5% respecto al año anterior.

Los gastos de **personal** recurrentes del grupo descendieron un 3,3% respecto al mismo periodo de 2005, situándose en 1.395,2 millones de euros, debido fundamentalmente a las actuaciones diseñadas en el Plan Director 2006/08, que han permitido aumentar la productividad (medida en términos de AKO por empleado) en un 5,4%, y disminuir la plantilla en un 1,8%. El coste unitario de personal (por AKO) disminuyó un 6,5% gracias, además de al incremento de la productividad, al mejor *mix* salarial derivado del proceso de prejubilaciones. La plantilla media de los tripulantes técnicos descendió en un 4,0%, mejorando su productividad -medida en horas bloque por tripulante- en un 2,2%. En el caso de los tripulantes de cabina de pasajeros (TCP), la plantilla media disminuyó un 0,5%, permaneciendo la productividad prácticamente en el mismo nivel respecto al año precedente. Los ingresos de explotación por empleado crecieron un 11,4% respecto al acumulado del año anterior.

El importe de las dotaciones a la **amortización** se incrementó un 23,4% (o un 19,4% en términos unitarios) con relación al acumulado a diciembre de 2005, motivado principalmente por la incorporación al balance de cinco aviones A340/300 en diciembre de 2005, que anteriormente estaban en arrendamiento operativo. Descontado este efecto, el incremento del gasto de amortización hubiera sido del 9%, consecuencia del aumento de los activos por inversiones realizadas (T4, nueva clase Business Plus, etc.).

El gasto por **alquiler de aviones** de pasaje ascendió a 436,6 millones de euros, aumentando en 45,8 millones con relación al año anterior, debido principalmente al impacto negativo que tuvo la aplicación de la NIC 39 y al aumento de actividad en wet lease, cuyo coste subió un 20,6% respecto al año precedente al haber aumentado el número de horas bloque operadas en wet lease en un 53,9%. La aplicación de la NIC 39 a 31 de diciembre de 2006 significó un aumento del gasto de alquiler de 24,6 millones de euros, frente a una reducción de 29,6 millones en 2005. Sin incluir este efecto, el coste unitario de alquiler de flota disminuyó un 5,7% respecto a 2005. Una parte de esta disminución se debe al mencionado ejercicio de la opción de compra sobre cinco aviones A340/300 que se encontraban en alquiler operativo, que traslada el coste al epígrafe de amortizaciones. El gasto por arrendamiento de aviones de carga fue de 12,6 millones de euros en 2006, disminuyendo en 2,2 millones respecto al año anterior.

El gasto de **mantenimiento de flota** recurrente ascendió a 337,8 millones de euros en el ejercicio 2006, aumentando un 14,5% respecto a 2005 debido al mayor volumen de trabajos para terceros. Los consumos de repuestos se situaron en 158 millones de euros, aumentando un 3,7% con relación al año anterior; los servicios externos de reparación y conservación de flota ascendieron a 158,2 millones de euros, aumentando en un 28,6% respecto a 2005 y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones de flota se situó en 21,6 millones de euros. El coste unitario del mantenimiento de flota exclusivamente del negocio de transporte (es decir, descontando los costes generados por el mantenimiento de aviones y motores de terceros) disminuyó un 10,1%, situándose en 0,63 céntimos de euro por AKO, consecuencia directa del proceso de renovación y homogeneización de la flota.

En el ejercicio 2006 los **costes comerciales** (comisiones, gastos de publicidad y de promoción y desarrollo) se situaron en 246,1 millones de euros, descendiendo un 5,2% respecto a 2005, debido principalmente al desarrollo del nuevo modelo de retribución a las agencias de viaje en España y su extensión al resto de mercados. La relación de los gastos comerciales netos, es decir, deducidos los ingresos por comisiones, sobre los ingresos de tráfico se situó en el 3,6% descendiendo 0,6 puntos porcentuales respecto al año anterior.

El gasto de los **servicios de tráfico** se situó en 451,8 millones de euros en 2006, lo que representa un incremento del 5,6%, en parte motivado por el crecimiento de la actividad aérea (un 3,4% en términos de AKO) y por el importante incremento del gasto por uso de pasarelas (principalmente en Madrid, debido a la mayor disponibilidad de las mismas en la T4), estacionamientos en las pistas y otros servicios de los aeropuertos. El coste unitario de los servicios de tráfico se situó en 0,69 céntimos de euro por AKO, aumentando un 2,1% respecto al año 2005.

El gasto agregado de los conceptos "**Servicio a bordo**" y "**Material de mayordomía**" se incrementó un 6,5% respecto a 2005 debido al aumento del número de pasajeros en las rutas de largo radio (un 10,3%) y, especialmente, de los pasajeros en la clase business. De esta forma, el coste unitario de estos conceptos aumentó un 3,0% en el ejercicio 2006 respecto al año precedente.

El importe del epígrafe "**Otros gastos recurrentes**" aumentó un 10,3% (31,6 millones de euros) con relación a 2005, localizándose el mayor incremento del gasto en las indemnizaciones de pasajeros y equipajes, que subieron 16,1 millones de euros respecto a 2005, debido en parte a las ineficiencias operativas del periodo inicial de funcionamiento de la Terminal T4 y a los efectos del paro ilegal del personal de asistencia en tierra del aeropuerto de Barcelona a finales de julio. También influyó la entrada en vigor del Reglamento de la Unión Europea 261/2005 el 17 de febrero de 2005, que amplió las indemnizaciones y asistencias al viajero en los supuestos de denegación del embarque por sobreventa de billetes, y que ha extendido las compensaciones por retrasos, cancelaciones de vuelos y pérdidas de equipajes.

Los **gastos no recurrentes** se situaron en 67,8 millones de euros en 2006. Se dotaron 25,8 millones de euros para cubrir los pagos futuros del Expediente de Regulación de Empleo, debido al aumento del número de empleados del Colectivo de Tierra que causaron baja en la compañía durante el año 2006, y al adelantamiento de las salidas inicialmente previstas para 2007. Además, se realizó una dotación de 26,4 millones por obsolescencia de existencias, tras la reclasificación de los reparables de motor y para adecuar el valor de dichos repuestos. En el ejercicio 2005 se realizó una dotación de 280 millones de euros destinada a cubrir los costes asociados a los planes de reestructuración contemplados en el Plan Director 2006/2008, y también una dotación extraordinaria de casi 105 millones de euros para la amortización de la flota MD87/88, que va a ser reemplazada por nuevos aviones Airbus.

En el **cuarto trimestre** de 2006 los **gastos de las operaciones** aumentaron un 4,4% con relación al año anterior, situándose en 1.325,2 millones de euros. Si de este importe excluimos las partidas no recurrentes, obtenemos unos gastos de explotación de 1.316,8 millones de euros en el último trimestre de 2006 y de 1.257,2 en el mismo periodo de 2005, lo que supone un aumento del 4,7%. El incremento del coste de explotación unitario (por AKO) fue del 1,0% disminuyendo un 2,9% si excluimos el coste de combustible; si adicionalmente eliminamos el efecto de la NIC 39, el coste de explotación unitario se reduce un 3,2% respecto al año precedente, hasta situarse en 6,05 céntimos de euro por AKO, acelerándose la reducción de costes como consecuencia de la progresiva implantación de las iniciativas diseñadas en el Plan Director 2006/08.

El gasto total de **combustible**, que representa un 24,1% de los gastos de explotación consolidados (y un 27% de los costes en el negocio de transporte), fue de 317,8 millones de euros en el cuarto trimestre de 2006, aumentando un 19,8% respecto al mismo periodo de 2005, debido principalmente al incremento del precio. El incremento del coste de explotación unitario (por AKO) fue del 15,5%.

Los gastos de **personal** recurrentes disminuyeron un 6,3% con relación al cuarto trimestre de 2005, como consecuencia de la reducción de la plantilla del grupo en un 2,0%, y a pesar del aumento de actividad. La plantilla media de los tripulantes técnicos descendió en un 3,3%, mejorando su productividad -medida en horas bloque por tripulante- en un 2,3%. En el caso de los tripulantes de cabina de pasajeros (TCP), la plantilla media disminuyó un 2,6%, permaneciendo la productividad prácticamente en el mismo nivel respecto al año precedente (-0,2%). La plantilla media del personal de tierra descendió un 1,7%, aumentando su productividad -medida en AKO por empleado- en un 5,5%. Los ingresos de explotación por empleado crecieron un 10,1% en el trimestre. El coste unitario de personal (por AKO) descendió un 9,7% situándose en 2,09 céntimos de euro por AKO.

La dotación para **amortizaciones** se incrementó en un 29,3% en el cuarto trimestre del año motivado principalmente por la incorporación de cinco aviones A-340/300 al balance en diciembre de 2005, tal y como se ha explicado en párrafos anteriores de este informe.

El coste unitario de **mantenimiento de flota** (que incluye los gastos recurrentes de consumo de repuestos, subcontratos de mantenimiento y la dotación a la provisión para grandes reparaciones de la flota en arrendamiento operativo) se incrementó un 12,8% respecto al cuarto trimestre de 2005, debido al importante aumento de la actividad para terceros. Si excluimos los gastos generados por los servicios de asistencia técnica a otras compañías, el coste unitario de mantenimiento del negocio de transporte disminuyó un 13,3% con relación al año anterior.

Los gastos **comerciales** unitarios disminuyeron un 10,3% respecto al último trimestre del año anterior, registrándose descensos en todos los conceptos de este epígrafe. El coste unitario del **servicio a bordo y mayordomía** aumentó un 5,3% debido al incremento de tráfico en la red de largo radio y de los pasajeros en la clase *business*.

El importe de los **"Otros gastos recurrentes"** se situó en 79,5 millones de euros en el cuarto trimestre de 2006, aumentando 3,1 millones de euros (un 4,1%) respecto al mismo periodo de 2005.

Resultados financieros y otros no operativos

El **resultado financiero** se situó en 25,5 millones de euros de beneficios en el ejercicio 2006, aumentando en 12,4 millones respecto al resultado del año anterior. Los ingresos financieros ascendieron a 88 millones de euros, incrementándose un 49,5% respecto al ejercicio 2005, debido en parte al alza de los tipos de interés y al aumento en el saldo medio de las imposiciones a corto y largo plazo de la compañía. Los ingresos financieros también incluyen 11 millones de euros, que corresponden a los dividendos correspondientes a la participación de Iberia en el capital de WAM. Los gastos financieros, que aumentaron un 31,4% respecto a 2005, también se vieron afectados por la subida de los tipos de interés. En el cuarto trimestre de 2006, el resultado financiero se situó en 19,8 millones de euros de beneficios, frente a los 9,2 millones alcanzados en el mismo periodo del año anterior.

La **participación en los resultados de las empresas asociadas** registró un saldo positivo de 4,5 millones de euros en el ejercicio 2006 aumentando 2 millones de euros respecto al mismo periodo del año precedente. En el cuarto trimestre del año se registró un saldo positivo de 0,9 millones.

El **"Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes"** registró un importe negativo de 2,4 millones de euros en el acumulado del año 2006 correspondientes a diversas enajenaciones de materiales obsoletos, frente a 656,7 millones de euros de beneficios contabilizados en el mismo periodo del año anterior, que incluyen la plusvalía obtenida por la puesta en valor de las participaciones en Amadeus y SAVIA.

El epígrafe **"Deterioro del valor de los activos"** recogió una dotación extraordinaria en 2005 de casi 105 millones de euros para la amortización de la flota MD87/88, que va a ser reemplazada por nuevos aviones Airbus.

Flota Operativa

GRUPO IBERIA (a)	Diciembre	Septiembre	Diciembre
	2006	2006	2005
Largo radio	31	31	30
Propiedad	5	5	5
Arrendamiento financiero	0	0	0
Arrendamiento operativo	24	24	23
Wet lease	2	2	2
Corto y medio radio	119	119	124
Propiedad	40	40	41
Arrendamiento financiero	14	14	14
Arrendamiento operativo	58	60	66
Wet lease	7	5	3
Total	150	150	154
Propiedad	45	45	46
Arrendamiento financiero	14	14	14
Arrendamiento operativo	82	84	89
Wet lease	9	7	5

(a) Refleja el número de unidades de flota de pasaje operativas al final de cada periodo, sin incluir los aviones inactivos. Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2006 la compañía tiene tres Airbus A-320 alquilados a otra compañía.

Flota operativa, incorporaciones y bajas

A 31 de diciembre de 2006 la flota operativa de Iberia comprendía 150 aviones, de los cuales 91 operaban en arrendamiento operativo o bajo la modalidad de *wet lease*.

La compañía incorporó tres A-340/600 en régimen de arrendamiento operativo (en febrero, marzo y abril de 2006) a su flota de **largo radio**. En los meses de junio y julio, a la finalización de sus contratos de *wet lease*, la compañía retiró dos B-747/400, que fueron sustituidos por dos A-340/300 que hasta ese momento estaban en arrendamiento operativo. Así, desde julio de 2006, todos los vuelos de largo radio de Iberia son operados con una única familia de aviones, el Airbus A-340, en sus dos versiones: la 300, que cuenta con 260 asientos, y la 600 que dispone de 352 plazas.

De acuerdo con el plan de renovación y homogeneización de la flota de **corto y medio radio** aprobado en 2005, la compañía incorporó a partir del segundo trimestre de 2006 ocho nuevos aviones Airbus en arrendamiento operativo: dos A-321 (abril y mayo), dos A-320 (mayo y junio) y cuatro A-319 (uno en agosto, dos en septiembre y uno en octubre). Durante el segundo semestre del año, ocho aviones A-320 que se encontraban en régimen de arrendamiento operativo fueron retirados de la flota. Adicionalmente, otro A-320 fue alquilado a Mexicana de Aviación a partir del mes de julio. También causó baja un MD-87 en propiedad en el primer trimestre del año.

Durante 2006 la compañía dejó de operar en propio los aviones B-757, finalizando el proceso de retirada de esta flota, que se había iniciado a mediados del año anterior. A finales de 2005 Iberia tenía siete B-757 en régimen de arrendamiento operativo, de los que cinco han pasado a la modalidad de *wet lease* durante el año 2006, y otros dos han causado baja. Al cierre del ejercicio 2006 Iberia opera en propio sólo dos familias de flota (A-319/20/21 y MD-87/88) en los vuelos de corto y medio radio.

Balance de situación consolidado (no auditado) (a)

Miles de €	Diciembre 2006	Diciembre 2005
ACTIVO	5.751.248	5.543.918
Activo no corriente	2.491.333	2.747.206
Activos Intangibles	48.852	47.417
Inmovilizaciones materiales	1.350.909	1.463.584
Participaciones en entidades asociadas	16.750	12.126
Activos financieros no corrientes	623.393	731.711
<i>Préstamos Iberbus</i>	<i>150.380</i>	<i>167.879</i>
<i>Bonos Iberbond</i>	-	<i>30.810</i>
<i>Otros</i>	<i>473.013</i>	<i>533.022</i>
Activos por impuestos anticipados	445.354	484.513
Otros activos no corrientes	6.075	7.855
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	3.013
Activo corriente	3.259.915	2.793.699
Existencias	187.594	114.682
Deudores	607.292	643.380
Inversiones financieras corrientes	1.489.334	1.190.673
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	963.731	821.439
Otros activos corrientes	11.964	23.525
PASIVO Y PATRIMONIO NETO	5.751.248	5.543.918
Patrimonio Neto	1.738.596	1.738.233
Capital suscrito	739.492	735.666
Prima de emisión	115.405	111.285
Reservas	824.955	774.451
Diferencias de conversión y por ajuste de capital a euros	840	1.025
Resultados atribuibles a la sociedad dominante	56.725	395.789
Dividendo a cuenta	-	-281.026
Intereses minoritarios	1.179	1.043
Pasivo no corriente	1.897.106	2.121.781
Emisión de obligaciones convertibles	-	9.153
Deudas con entidades de crédito y por arrendamientos financieros	484.426	696.954
Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo	1.359.057	1.381.179
Otros pasivos	53.623	34.495
Pasivo corriente	2.115.546	1.683.904
Emisión de obligaciones convertibles	10.362	9.153
Deudas con entidades de crédito y por arrendamientos financieros	224.825	111.696
Ingresos diferidos	62.468	31.850
Otros pasivos	1.817.891	1.531.205

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

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

Endeudamiento neto de balance + Alquileres de flota capitalizados - (Bonos Iberbond + Intereses capitalizados de préstamos Iberbus)

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

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

Se excluye el valor de los instrumentos financieros para coberturas de riesgos incluido en el epígrafe de las inversiones financieras corrientes (NIC 39), que era de 11.271 miles de euros a 31 de diciembre de 2006 y de 42.766 a 31 de diciembre de 2005.

Alquiler de flota capitalizado: Este concepto es utilizado para calcular el Endeudamiento neto ajustado. Del concepto "Alquiler de flota" se toma el importe de los gastos de arrendamiento operativo (dry lease), excluyendo el valor de las coberturas "no eficaces", el 50% de los gastos de wet lease, y el 50% de los gastos de alquiler de aviones cargueros. El importe correspondiente al gasto anual por alquiler de flota asciende a 374.113 miles de euros en 2005 y 392.624 miles de euros en 2006. Ambas cifras anuales se capitalizan multiplicando por 8.

La inversión financiera en las sociedades creadas por Iberia para adquirir flota bajo leasing operativo o financiero (Iberbus e Iberbond) se deducen de la deuda para evitar duplicidades, ya que dichas inversiones se encuentran financiadas por partidas de pasivo.

Bonos Iberbond: Inversión financiera a largo plazo en la emisión de bonos Iberbond 1999, que se debe compensar con la misma partida recogida en el pasivo.

Préstamos Iberbus: Préstamos financieros a largo plazo a las sociedades Iberbus. Estos préstamos devengan unos intereses que Iberia recibe y que a la vez paga como parte integrante del alquiler de flota. Al ser el tipo de estos préstamos del 6% correspondería deducir los mismos capitalizados de la deuda fuera de balance (Alquiler de Flota x 8).

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

A 31 de diciembre de 2005 el cálculo es el siguiente: 6% de 167.879 miles de € x 8 = 80.582 miles de €

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

Miles de €	Ene-Dic 2006	Ene-Dic 2005
Resultado consolidado antes de impuestos	165.193	393.502
Dotaciones a la amortización y pérdidas por deterioro de activos	219.329	282.278
Dotaciones a provisiones (neto) (+/-)	107.437	370.658
Aplicaciones provisiones (-)	-129.657	-189.986
Ganancias/Pérdidas por venta de activo material e intangible (+/-)	-24.334	6.530
Ganancias/Pérdidas por venta de participaciones (+/-)	-	-663.278
Resultados de las asociadas contabilizadas por el método de participación (+/-)	-4.518	-2.508
Resultados derivados de operaciones de cobertura (+/-)	28.889	-27.442
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio que no generan cash-flow	-2.920	5.218
Otros ajustes al cash-flow (+/-)	-42.837	74.373
Variación neta en los activos / pasivos que no generan cash-flow	128.760	49.016
Pagos de impuestos	101.105	-164.091
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	546.447	134.270
Inversión neta en empresas del grupo, multigrupo y asociadas	-15.683	821.484
Inversión neta en activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias	-115.979	35.924
Inversión neta en inversiones financieras no corrientes	-	-79.272
Inversión neta en inversiones financieras y otros activos financieros corrientes	-294.148	-219.052
Inversión neta en otros activos	39.290	-168.001
Dividendos e intereses cobrados (+)	55.460	48.770
Inversión neta en acciones propias (+/-)	14.450	3.589
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	-316.610	443.442
Dividendos pagados (-)	-18.727	-322.482
Variación de deudas con entidades de crédito (+/-)	-35.538	13.848
Intereses pagados por deudas (-)	-41.661	-24.638
Otras deudas	435	1.315
Aumento de capital	7.946	9.224
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	-87.545	-322.733
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES	142.292	254.979
Saldo de efectivo y equivalentes al inicio del periodo	821.439	566.460
Saldo de efectivo y equivalentes al final del periodo	963.731	821.439

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

Endeudamiento neto / Capital / Flujos de Efectivo

El endeudamiento neto de balance del Grupo Iberia continúa mejorando y siendo claramente negativo, esto es, el saldo de las cuentas financieras del activo a corto plazo (una vez excluida la mencionada valoración de las coberturas) supera al saldo agregado de las deudas remuneradas. Así, el endeudamiento neto se sitúa en -1.722,2 millones de euros a 31 de diciembre de 2006, frente a los -1.142,4 millones de euros al cierre del año precedente. La deuda neta ajustada, que incluye la transformación a deuda de las cuotas del arrendamiento operativo (sin incluir el efecto de la valoración de las coberturas a cierre de ambos ejercicios, ni en 2005 las rentas de cinco aviones A340/300 que estaban en arrendamiento operativo y se incorporaron al activo en diciembre), asciende a 1.346,6 millones de euros, descendiendo en un 22,6% respecto a la cifra del año anterior.

El patrimonio neto del Grupo Iberia se situó en 1.738,6 millones de euros a 31 de diciembre de 2006, permaneciendo prácticamente en el mismo nivel respecto al cierre del año precedente, a pesar del descenso de las reservas en sociedades puestas en equivalencia, por la salida de Amadeus del perímetro de consolidación del Grupo.

Las provisiones para riesgos y gastos a largo plazo se situaron en 1.359,1 millones de euros al cierre del ejercicio 2006, descendiendo en un 1,6% respecto al año precedente. El desglose del saldo a 31 de diciembre de 2006 es el siguiente: 62,4 millones de euros de provisiones para grandes reparaciones de flota; 618,3 millones de provisiones para pensiones y obligaciones con el personal, entre las que se incluyen los fondos dotados para el personal de vuelo en situación de reserva; y 678,4 millones de euros de provisiones para responsabilidades, que incluyen los fondos dotados para la reestructuración de la plantilla. La aplicación de las provisiones más significativas corresponde a los pagos por los distintos ERE's, que ascendieron a 94,1 millones de euros en 2006.

La deuda remunerada a corto y largo plazo (emisión de obligaciones, deudas con entidades de crédito y obligaciones por arrendamientos financieros) se sitúa en 719,6 millones de euros al cierre de 2006, descendiendo en 107,3 millones de euros (un 13%) con relación a la deuda del año anterior.

El saldo de disponible (inversiones financieras temporales a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes) aumenta en 441 millones de euros respecto al cierre de 2005, situándose en 2.453,1 millones al finalizar el ejercicio 2006. La valoración de las operaciones de cobertura (en aplicación de la NIC 39) a 31 de diciembre de 2006 dio lugar a un aumento de 11,3 millones de euros en las inversiones financieras temporales (42,8 millones a cierre del ejercicio 2005).

Iberia ha reclasificado contablemente los repuestos de reparables de motor de forma voluntaria, debido a que su nuevo tratamiento como existencias refleja mejor la realidad económica, dado que su rotación ha ido incrementándose a lo largo de los años, hasta llegar a situarse por debajo de los doce meses. Este elemento es el motivo principal de la disminución registrada en el saldo de las "Inmovilizaciones materiales e intangibles" a 31 de diciembre de 2006 (-111,2 millones de euros respecto al cierre de 2005) y del aumento de las existencias (72,9 millones de euros) durante el mismo periodo. Respecto a los "Activos financieros no corrientes", las desinversiones corresponden a préstamos Iberbus por actualización de diferencias de cambio y a la devolución de anticipos de flota A-340 y A-321, recogidos en depósitos a largo plazo. Por otro lado, el saldo de los Bonos Iberbond se clasifica dentro de las inversiones financieras a corto plazo por tener un vencimiento inferior a los doce meses.

Durante el ejercicio 2006 Iberia generó un flujo de efectivo de las actividades de explotación positivo, que ascendió a 546,4 millones de euros, superando en 412,2 millones al flujo neto generado durante el mismo periodo del año anterior.

Principales efectos de la aplicación de las NIIF

Los estados financieros consolidados del ejercicio 2006 que se presentan en este Informe han sido elaborados de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), que se han aplicado desde enero de 2004 (excepto las NIC 32 y 39 que, de acuerdo con lo permitido por dichas normas, comenzaron a ser aplicadas a partir de enero de 2005).

La aplicación de la NIC 39 (Instrumentos Financieros: reconocimiento y valoración) ha tenido una particular incidencia en los resultados del Grupo Iberia en los dos últimos ejercicios.

Iberia utiliza distintos derivados para desarrollar su política de cobertura de riesgos. En el caso de las coberturas aplicadas a los arrendamientos operativos de flota, el objeto de los derivados es la cobertura del riesgo de divisa (dólar) y tipo de interés. Igualmente, la compañía realiza coberturas de precio y tipo de cambio en las compras de combustible. La compañía registró a 1 de enero de 2005 el valor de mercado de todas sus operaciones de cobertura, de acuerdo con la norma de primera aplicación. Posteriormente, las coberturas han sido valoradas al cierre de cada trimestre, contabilizándose los cambios de valor de las mismas. La mayor parte de los derivados utilizados por la compañía son efectivos desde el punto de vista de las NIIF, y sus diferencias de valor a lo largo del tiempo no afectan a los resultados, registrándose en cuentas de reservas del balance. Sin embargo, una parte de los derivados se consideran "inefectivos", generando impactos en las partidas de la cuenta de resultados.

En el ejercicio 2005 se generó una sobrevaloración de las coberturas, fundamentalmente en las aplicadas a los arrendamientos de flota, debido principalmente al alza de los tipos de interés del dólar a lo largo del periodo, teniendo la aplicación de la NIC 39 un efecto positivo de 27,4 millones de euros en los resultados antes de impuestos. En contraste, la evolución del diferencial de las curvas de tipos de interés del dólar y el euro durante el año 2006, junto a la evolución del valor de los derivados del precio de combustible, han reducido la sobrevaloración citada, generando un efecto negativo en los resultados antes de impuestos de 29,1 millones de euros, que se desglosa del siguiente modo: 24,6 millones de euros como mayor gasto correspondiente a la valoración de instrumentos financieros vinculados al leasing operativo de flota; 3,7 millones de euros de mayor gasto derivado de la "ineficiencia" (según terminología de las NIIF) temporal y estadística de parte de las coberturas de combustible; y 0,8 millones de euros como mayor gasto en la valoración de otros instrumentos financieros.

Por lo tanto, la valoración de los derivados según las NIIF ha generado una diferencia negativa de 56,5 millones de euros entre los resultados antes de impuestos de los ejercicios 2006 y 2005. Por otra parte, a 31 de diciembre de 2006, la variación en el valor de los derivados ha disminuido la cuenta de reservas en 92,1 millones de euros con relación al cierre del año anterior.

En el cuarto trimestre de 2006, la variación del valor de los derivados tuvo un efecto negativo tanto en reservas (42 millones de euros) como en resultados (4,9 millones de euros), fundamentalmente al aumentar el gasto del *dry lease*, que se tradujo en una disminución de los beneficios antes de impuestos de 4,0 millones de euros por este concepto.

Efecto de la modificación del Impuesto de Sociedades

El 28 de noviembre fue aprobada la Ley 35/2006, que incluye una modificación parcial del Impuesto sobre Sociedades, en la cual se establece la reducción del tipo de gravamen general de dicho impuesto del 35% al 32,5% en 2007 y al 30% a partir del ejercicio 2008. Aunque esta rebaja tendrá un efecto beneficioso a partir del ejercicio actual para Iberia y sus accionistas, desde el punto de vista contable ha tenido un impacto de 59,1 millones de euros en las cuenta de resultados del ejercicio 2006.

A 31 de diciembre de 2006, la Sociedad tenía recogidos en su balance consolidado unos créditos fiscales por impuestos anticipados (al tipo impositivo del 35%) por un valor aproximado de 451 millones de euros. La normativa contable establece que los créditos fiscales por impuestos anticipados deberán reconocerse al tipo impositivo efectivo del ejercicio en el que sea previsible su recuperación. La rebaja del tipo impositivo establecida en dicha Ley supone una reducción proporcional de los créditos fiscales mencionados, debiendo reconocerse este ajuste del valor de los activos en las cuentas del ejercicio 2006.

En línea con el acuerdo adoptado por el Consejo de la CNMV, la compañía ha decidido reflejar en el presente informe el beneficio neto consolidado obtenido de su actividad ordinaria (116,1 millones de euros en el ejercicio 2006) antes del ajuste fiscal excepcional mencionado anteriormente. Con ello, se pretende dar una información adecuada a los inversores, que así pueden valorar el normal desempeño de las operaciones del ejercicio y la evolución de los negocios.

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