

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

GRUPO IBERIA Miles de €	Cuarto trimestre (Oct – Dic)			Acumulado (Ene – Dic)		
	2007	2006	%	2007	2006	%
Ingresos de explotación	1.396.318	1.365.360	2,3	5.521.750	5.387.781	2,5
Gastos de explotación	1.321.993	1.316.891	0,4	5.238.207	5.265.827	-0,5
BAlIAR (EBITDAR) (b)	232.099	214.584	8,2	932.026	790.476	17,9
Resultados de explotación (b)	74.325	48.469	53,3	283.544	121.954	132,5
Ingresos y gastos no recurrentes (neto)	7.004	-1.749	n.s.	-67.247	9.001	n.s.
Rdos. enajenación y deterioro valor de activos	27.205	6.225	n.s.	196.213	4.205	n.s.
Resultados de las operaciones	108.533	52.946	105,0	412.510	135.161	205,2
Resultado consolidado	104.602	-9.348	n.s.	327.608	56.969	n.s.
Resultado consolidado (antes de ajustes fiscales)	104.602	49.780	110,1	327.608	116.098	182,2
Patrimonio neto (c)	---	---	---	2.005.870	1.738.596	15,4
Endeudamiento neto de balance (c)	---	---	---	-2.500.382	-1.722.181	45,2
Endeudamiento neto ajustado x 8 (c)	---	---	---	581.678	1.346.628	-56,8
AKO (millones)	16.772	16.458	1,9	66.454	65.802	1,0
PKT (millones)	13.471	13.132	2,6	54.229	52.493	3,3
Coefficiente de ocupación (%)	80,3	79,8	0,5 p.	81,6	79,8	1,8 p.
Ingresos de pasaje	1.005.614	989.110	1,7	4.034.229	3.963.223	1,8
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €)	7,46	7,53	-0,9	7,44	7,55	-1,5
Ingreso de pasaje / AKO (cént. €)	6,00	6,01	-0,2	6,07	6,02	0,8
Ingreso de explotación / AKO (cént. €)	8,33	8,30	0,3	8,31	8,19	1,5
Coste de explotación / AKO (cént. €)	7,88	8,00	-1,5	7,88	8,00	-1,5
Coste explotación (exc. fuel) / AKO (cént. €)	5,99	6,07	-1,4	6,16	6,21	-0,9

n.s.: no significativo.

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

(b) No incluyen ingresos y gastos no recurrentes.

(c) Diciembre 2007 v Diciembre 2006 (ver notas en página 15).

Número de acciones: 952.908.815 a 31-dic-2007 y 948.066.632 a 31-dic-2006.

**Hechos destacables**

- En el ejercicio 2007 el Grupo Iberia mejoró de forma muy significativa todos los niveles de rentabilidad, ascendiendo el resultado consolidado a 327,6 millones de euros, que supone un margen sobre ingresos del 5,9%, mejorando 3,8 puntos porcentuales respecto al año anterior (antes de ajustes fiscales). El margen de EBITDAR se situó en el 16,9%, superando en 2,2 puntos porcentuales al obtenido en 2006.
- El coeficiente de ocupación mejoró 1,8 puntos, hasta alcanzar el 81,6%, que establece un nuevo récord anual y supera los niveles obtenidos por las compañías europeas de red en 2007. El tráfico aumentó un 3,3%, elevándose este incremento hasta el 8,7% en el sector de largo radio, con un moderado crecimiento de la oferta, derivado de la amplia reestructuración del programa de vuelos. Gracias a la optimización de la operación de red, el ingreso de pasaje unitario aumentó un 3,1% (con tipos de cambio constantes) a pesar del crecimiento de la etapa media (un 6,9%).
- El eficaz desarrollo de la mayor parte de las acciones diseñadas en el Plan Director 2006/08, permitió compatibilizar el incremento de los ingresos operativos, un 2,5% respecto a 2006 pese al impacto del dólar, con una significativa reducción de los recursos: 11,5 aviones menos en la media anual de la flota operativa, y 1.538 empleados menos en la plantilla equivalente. La utilización de la flota se incrementó un 5,3%, aumentando la productividad económica del personal un 9,5%.
- El coste de explotación unitario disminuyó un 1,5% respecto al ejercicio 2006, con reducciones crecientes a lo largo de los cuatro trimestres del año (considerando el coste unitario sin combustible).
- El endeudamiento neto ajustado disminuye un 56,8% con relación al cierre del ejercicio 2006, habiendo generado Iberia un flujo de efectivo de 1.179 millones de euros durante 2007.
- En el cuarto trimestre el resultado de las operaciones superó en un 105% al registrado en el año anterior, y el resultado consolidado se elevó a 104,6 millones de euros de beneficios.

## Estadísticas operativas

GRUPO IBERIA (a)	Cuarto Trimestre (Oct – Dic)			Acumulado (Ene – Dic)		
	2007	2006	%	2007	2006	%
<b>PASAJE</b>						
<b>Pasajeros (miles)</b>	<b>6.459</b>	<b>6.684</b>	<b>-3,4</b>	<b>26.856</b>	<b>27.799</b>	<b>-3,4</b>
Doméstico	3.302	3.548	-6,9	13.732	14.680	-6,5
Medio Radio	2.106	2.136	-1,4	8.935	9.242	-3,3
Europa	1.954	1.992	-1,9	8.302	8.668	-4,2
África & Oriente Medio (b)	152	144	5,8	633	574	10,4
Largo Radio	1.050	1.000	5,1	4.189	3.876	8,1
<b>AKO (millones)</b>	<b>16.772</b>	<b>16.458</b>	<b>1,9</b>	<b>66.454</b>	<b>65.802</b>	<b>1,0</b>
Doméstico	2.735	3.079	-11,2	11.516	13.232	-13,0
Medio Radio	4.227	4.163	1,5	16.738	16.787	-0,3
Europa	3.739	3.685	1,5	14.762	14.945	-1,2
África & Oriente Medio (b)	488	478	2,0	1.975	1.842	7,2
Largo Radio	9.811	9.215	6,5	38.201	35.783	6,8
<b>PKT (millones)</b>	<b>13.471</b>	<b>13.132</b>	<b>2,6</b>	<b>54.229</b>	<b>52.493</b>	<b>3,3</b>
Doméstico	2.111	2.298	-8,2	8.738	9.633	-9,3
Medio Radio	2.925	2.851	2,6	12.172	12.220	-0,4
Europa	2.568	2.513	2,2	10.693	10.891	-1,8
África & Oriente Medio (b)	357	338	5,8	1.478	1.329	11,2
Largo Radio	8.436	7.983	5,7	33.319	30.641	8,7
<b>Coefficiente de ocupación (%)</b>	<b>80,3</b>	<b>79,8</b>	<b>0,5 p.</b>	<b>81,6</b>	<b>79,8</b>	<b>1,8 p.</b>
Doméstico	77,2	74,6	2,5 p.	75,9	72,8	3,1 p.
Medio Radio	69,2	68,5	0,7 p.	72,7	72,8	-0,1 p.
Europa	68,7	68,2	0,5 p.	72,4	72,9	-0,4 p.
África & Oriente Medio (b)	73,3	70,6	2,7 p.	74,8	72,1	2,7 p.
Largo Radio	86,0	86,6	-0,6 p.	87,2	85,6	1,6 p.
<b>CARGA (c)</b>						
Toneladas de carga	72.366	73.223	-1,2	260.601	250.835	3,9
TKO (millones)	438	426	2,8	1.702	1.644	3,6
TKT (millones)	353	340	3,8	1.225	1.119	9,5
Coefficiente de ocupación (%)	80,7	79,9	0,8 p.	71,9	68,1	3,9 p.
<b>INGRESOS DE PASAJE</b>						
Ingresos (miles de €)	1.005.614	989.110	1,7	4.034.229	3.963.223	1,8
Ingreso medio / AKO (cént. €)	6,00	6,01	-0,2	6,07	6,02	0,8
Ingreso medio / PKT (cént. €)	7,46	7,53	-0,9	7,44	7,55	-1,5

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

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

(c) Desde enero de 2007 las estadísticas de transporte de carga se agrupan en base al criterio de sector (que responde a la agrupación geográfica de tramos individuales), en lugar de red (que agrupa líneas de tráfico, que están constituidas por uno o varios tramos vinculados por el código de vuelo). Para hacer homogénea la comparación, los datos de 2006 han sido actualizados de acuerdo a este nuevo criterio.

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

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

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

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

---

## Tráfico e ingresos de pasaje

---

### Enero – Diciembre

En el **conjunto de la red**, el coeficiente de ocupación de pasaje mejoró 1,8 puntos porcentuales respecto al ejercicio 2006, alcanzando el 81,6%, que establece un nuevo récord anual en el nivel de ocupación de la compañía. El número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) aumentó un 3,3%, frente a un incremento del 1,0% en el volumen de oferta. Tanto el coeficiente de ocupación como la subida respecto al año anterior se sitúan por encima de la media obtenida por las compañías integradas en la Asociación de Aerolíneas Europeas (cuyo coeficiente de ocupación subió 0,7 puntos, situándose en el 77,1%), y supera también los niveles alcanzados por las principales compañías europeas de red en el año 2007.

De acuerdo a la estrategia de optimización del programa diseñada en el Plan Director 2006/2008, que tiene por objetivo consolidar la operación de red y mejorar la rentabilidad, durante el año 2007 la compañía continuó aumentando la oferta en el sector de largo (un 6,8%) y desarrolló una amplia reestructuración del programa de corto y medio radio, ya iniciada en 2006, que potencia las conexiones en su principal centro de distribución de vuelos (*hub*) en Madrid-Barajas, y ajusta la capacidad en enlaces punto a punto desde otros aeropuertos. En consecuencia, la participación del tráfico de largo radio en el conjunto de la red se situó en el 61,4% en 2007, tres puntos por encima del año anterior, incremento que impulsó el crecimiento de la etapa media de pasaje en un 6,9%.

El ingreso medio por PKT descendió un 1,5% respecto al año anterior, afectado por el mencionado crecimiento de la etapa media, la fuerte presión competitiva, especialmente en el mercado europeo, y el impacto de la depreciación del dólar frente al euro. No obstante, el ingreso medio por AKO subió un 0,8%, apoyado en la mejora significativa del coeficiente de ocupación en los vuelos domésticos y de largo radio. Sin el efecto del tipo de cambio, el ingreso unitario por AKO habría crecido un 3,1%. Los ingresos por tráfico de pasaje ascendieron a 4.034,2 millones de euros, tras aumentar un 1,8% respecto a 2006, destacando la progresión de los ingresos del sector de largo radio (un 13,6% respecto al año anterior) que en 2007 representaron el 44,7% de los ingresos de pasaje, frente al 40% en 2006.

En la operación de **largo radio** la compañía transportó 4,2 millones de pasajeros en el ejercicio 2007, con un incremento interanual del 8,1%, siendo el primer año en la historia de la compañía en que se supera la cifra de cuatro millones de clientes en los vuelos transatlánticos. El coeficiente de ocupación mejoró 1,6 puntos, alcanzando el 87,2%, que constituye el nivel más alto de este sector en la historia de Iberia. La demanda se incrementó un 8,7% respecto al año anterior, hasta alcanzar los 33.319 millones de PKT, superando al crecimiento de la oferta, que respondió al aumento del número de frecuencias semanales a varios destinos (Sao Paulo, Montevideo y Chicago), la apertura de dos nuevos destinos (Boston y Washington) en la primavera de 2007, a los enlaces directos con Costa Rica, y a la utilización de aviones de mayor capacidad.

En términos absolutos, el mayor aumento de tráfico correspondió a los vuelos de América del Sur, con un incremento del 14%, y cuyo coeficiente de ocupación se elevó al 88,2%, mejorando en 0,8 puntos. En términos relativos, la mayor progresión de la demanda se registró en América del Norte, un 19,4%, debido principalmente a la ya mencionada apertura de dos nuevas rutas desde Madrid (Boston y Washington), manteniéndose estable su coeficiente de ocupación. En Centroamérica el tráfico se incrementó un 3,7% y el coeficiente de ocupación subió 2,4 puntos, situándose en el 87,6%.

En 2007 Iberia ha continuado afianzado su liderazgo en el mercado Europa-Latinoamérica, alcanzando una cuota del 19,9%, que representa una subida de 0,9 puntos porcentuales respecto al año anterior. La mejora de la cuota de la compañía aún fue mayor en el segmento de negocios en este mercado, en el que mejoró 3,6 puntos con relación a 2006, alcanzando un 22,6%.

La *Clase Business Plus* continuó mostrando una buena evolución en 2007, manteniéndose la alta valoración por los clientes. El número de pasajeros se incrementó un 18,8% respecto al año anterior en esta Clase.

Los ingresos de pasaje de la operación de largo radio se incrementaron un 13,6% respecto al año anterior, gracias al aumento del tráfico y a la progresión del ingreso medio por PKT, que subió un 4,4% respecto al año anterior, apoyado en el dinamismo de la demanda y en la mejora del *mix* de clases. La *Business Plus* no sólo incrementó en mayor proporción sus pasajeros que la Clase Turista, sino que también aumentó el ingreso medio por pasajero, creciendo el volumen de sus ingresos anuales un 23,8% respecto a 2006. El ingreso medio por AKO subió un 6,4% respecto a 2006, a pesar del efecto negativo de la depreciación del dólar (con tipos de cambio constantes la subida habría sido del 10,2%).

Iberia continuó reestructurando el programa de vuelos internacionales de **medio radio** durante 2007. Por un lado, potenció las conexiones en Madrid-Barajas para consolidar su posición como compañía de red, aumentando el número de frecuencias en rutas troncales y abriendo cinco nuevos destinos (Argel, Bucarest, San Petersburgo, Praga y Varsovia). De forma simultánea, ajustó selectivamente la capacidad ofertada en vuelos punto a punto entre aeropuertos diferentes a Madrid, con el objetivo de mejorar la rentabilidad. Así, aunque el volumen total de oferta disminuyó ligeramente (un 0,3%) en el sector de medio radio, el número de AKO en los vuelos con origen o destino Madrid aumentó un 19% respecto al año anterior.

La demanda descendió en proporción similar a la reducción de oferta en la operación de medio radio (un 0,4%), pues su significativa progresión en los destinos europeos no pertenecientes a la Unión Europea (UE), un 32,3%, junto a su sostenido crecimiento en África y Oriente Medio (un 11,2%), prácticamente compensaron el descenso experimentado en los vuelos de la UE (5,0%), un mercado caracterizado por la intensa competencia y el acelerado crecimiento de los operadores de bajo coste. Debido principalmente a la presión de estas condiciones sobre el yield, el ingreso medio por AKO descendió un 4,1% en el sector de medio radio, estando también afectado por el crecimiento de la etapa media de pasaje (un 3%) y por la depreciación del dólar.

La compañía mantuvo su estrategia enfocada a la mejora de la rentabilidad en el sector **doméstico**, y durante 2007 siguió realizando una reordenación selectiva de su programa de vuelos, frente al fuerte crecimiento de oferta por parte de los competidores. Así, el número de AKO disminuyó un 13% con relación al año anterior y el número de PKT un 9,3%, si bien la capacidad ofertada y la demanda en los vuelos con origen o destino Madrid aumentaron un 1,0% y un 5,0%, respectivamente. El coeficiente de ocupación se situó en el 75,9% para el conjunto del sector, 3,1 puntos más que en 2006. Dicha mejora, junto con el incremento del yield (un 1,7%), impulsaron al ingreso medio por AKO, que registró una subida del 6,0% en el conjunto del ejercicio.

El transporte de **carga** mantuvo un buen comportamiento en 2007, aumentando el número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) de mercancía y correo un 9,5% respecto a 2006. El 94% del total de toneladas-kilómetro fue transportado en las bodegas de los aviones de pasaje de la compañía, porcentaje que se ha mantenido estable con relación al año anterior. El coeficiente de ocupación mejoró 3,9 puntos porcentuales, situándose en el 71,9%, con un incremento del 3,6% en el número total de toneladas-kilómetro ofertadas.

#### **Octubre – Diciembre**

En el **conjunto de la red**, el coeficiente de ocupación de pasaje se elevó al 80,3% en el cuarto trimestre de 2007, mejorando 0,5 puntos con relación al año anterior, y la demanda aumentó un 2,6%. La mayor parte de este incremento correspondió a los vuelos intercontinentales, lo que llevó a un crecimiento de la etapa media de pasaje del 6,2%. Este incremento de la etapa media y la creciente depreciación del dólar frente al euro tuvieron un efecto negativo en el yield y en el ingreso unitario por AKO del conjunto de la red, que registraron ligeros descensos respecto al último trimestre de 2006 (del 0,9% y del 0,2% respectivamente). Con tipos de cambio de moneda constantes, el ingreso medio por PKT se habría incrementado un 2,1%, y el ingreso unitario un 2,8%. La cifra de ingresos por billetes volados en octubre-diciembre de 2007 aumentó un 1,7% respecto al mismo periodo del año anterior.

En el sector de **largo radio** el tráfico se incrementó un 5,7% respecto a 2006, con un aumento del 6,5% en el volumen de oferta, destacando el fuerte crecimiento de América del Norte (casi un 26% en número de PKT). El coeficiente de ocupación se situó en el 86%, tras disminuir 0,6 puntos porcentuales debido, en parte, al efecto que produjo la suspensión de operaciones de Air Madrid en diciembre de 2006, afectando especialmente a algunos destinos de Latinoamérica. Sobresalió el comportamiento de la *Clase Business Plus*, que aumentó el número de pasajeros un 12,5% respecto al año anterior y mejoró su coeficiente de ocupación en 3,2 puntos porcentuales. Este hecho contribuyó a lograr un aumento del 0,8% en el *yield* del sector, mientras que el ingreso unitario por AKO fue similar al obtenido en el último trimestre de 2006. Descontando el efecto negativo de la depreciación del dólar, el *yield* hubiera subido un 5,5% y el ingreso por AKO un 4,7%. Los ingresos de pasaje se incrementaron un 6,5% respecto a 2006.

En los vuelos de **medio radio** internacional, el coeficiente de ocupación se elevó al 69,2%, mejorando en 0,7 puntos respecto al cuarto trimestre de 2006. Destaca la subida de 2,5 puntos en la ocupación de los vuelos a África y Oriente Medio. El tráfico aumentó un 2,6% en el conjunto del sector, con un incremento del 1,5% en la capacidad ofertada, si bien, siguiendo el proceso de reestructuración de la red, el número de AKO de los vuelos a/desde el *hub* de Madrid aumentó un 24,7%. El ingreso medio por AKO disminuyó un 4,6%, motivado por la fuerte competencia existente, la depreciación del dólar y el crecimiento de la etapa media en el sector (un 4,1%).

Iberia continuó desarrollando ajustes de oferta en el sector **doméstico** en los tres últimos meses de 2007, disminuyendo el número de AKO un 11,2% con relación a 2006. El ingreso unitario por AKO aumentó un 11,6% respecto al último trimestre del año anterior, gracias a la mejora del coeficiente de ocupación (2,5 puntos) y del ingreso medio por PKT (un 7,9%), favorecidos por la optimización del programa.

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

Miles de €	Cuarto Trimestre (Oct – Dic)			Acumulado (Ene – Dic)		
	2007	2006	%	2007	2006	%
<b>Resultados de las operaciones (b)</b>	<b>108.533</b>	<b>52.946</b>	<b>105,0</b>	<b>412.510</b>	<b>135.161</b>	<b>205,2</b>
<b>Ingresos de las operaciones</b>	<b>1.408.799</b>	<b>1.371.976</b>	<b>2,7</b>	<b>5.535.780</b>	<b>5.464.546</b>	<b>1,3</b>
<b>Importe neto cifra de negocios</b>	<b>1.341.683</b>	<b>1.313.682</b>	<b>2,1</b>	<b>5.304.475</b>	<b>5.187.953</b>	<b>2,2</b>
Ingresos de pasaje (c)	1.074.937	1.053.136	2,1	4.324.916	4.222.904	2,4
Ingresos de carga	96.266	95.164	1,2	343.115	329.738	4,1
Ingresos de handling	73.066	78.640	-7,1	279.978	331.154	-15,5
Asistencia técnica a compañías aéreas	77.498	64.054	21,0	273.567	219.038	24,9
Otros ingresos por servicios y ventas	19.917	22.688	-12,2	82.899	85.119	-2,6
<b>Otros ingresos de las operaciones</b>	<b>67.116</b>	<b>58.293</b>	<b>15,1</b>	<b>231.305</b>	<b>276.593</b>	<b>-16,4</b>
Recurrentes	54.635	51.678	5,7	217.275	199.828	8,7
No recurrentes	12.482	6.616	88,7	14.030	76.765	-81,7
<b>Gastos de las operaciones</b>	<b>1.327.471</b>	<b>1.325.255</b>	<b>0,2</b>	<b>5.319.484</b>	<b>5.333.590</b>	<b>-0,3</b>
<b>Aprovisionamientos</b>	<b>370.897</b>	<b>365.197</b>	<b>1,6</b>	<b>1.358.331</b>	<b>1.405.109</b>	<b>-3,3</b>
Combustible de aviones	317.942	317.797	0,0	1.145.202	1.177.516	-2,7
Repuestos para flota	42.492	37.264	14,0	172.987	184.368	-6,2
De los que: No recurrentes	-	-	n.a.	-	26.415	n.a.
Material de mayordomía	5.843	6.259	-6,6	23.236	24.073	-3,5
Otros aprovisionamientos	4.620	3.878	19,1	16.906	19.152	-11,7
<b>Gastos de personal</b>	<b>357.851</b>	<b>343.868</b>	<b>4,1</b>	<b>1.444.565</b>	<b>1.421.002</b>	<b>1,7</b>
De los que: No recurrentes	3.000	-	n.a.	64.000	25.800	148,1
<b>Dotación a la amortización</b>	<b>52.828</b>	<b>58.014</b>	<b>-8,9</b>	<b>215.208</b>	<b>219.371</b>	<b>-1,9</b>
<b>Otros gastos de las operaciones</b>	<b>545.896</b>	<b>558.176</b>	<b>-2,2</b>	<b>2.301.380</b>	<b>2.288.108</b>	<b>0,6</b>
Alquiler de flota	104.947	108.101	-2,9	433.274	449.150	-3,5
Dry lease	92.016	90.536	1,6	372.165	385.309	-3,4
Wet lease	8.698	14.241	-38,9	45.953	51.245	-10,3
Alquiler de aviones de carga	4.233	3.324	27,4	15.156	12.597	20,3
Otros alquileres	19.972	21.142	-5,5	75.579	76.376	-1,0
Mantenimiento flota (subcontratos)	62.117	52.785	17,7	246.437	181.942	35,4
De los que: No recurrentes	2.000	1.136	76,1	10.398	2.136	n.s.
Gastos comerciales	63.292	59.697	6,0	242.589	246.054	-1,4
Servicios de tráfico	100.087	105.669	-5,3	446.898	451.756	-1,1
Tasas de navegación	65.072	69.998	-7,0	274.103	285.758	-4,1
Servicio a bordo	15.908	17.567	-9,4	72.570	67.957	6,8
Sistemas de reservas	29.533	29.947	-1,4	144.519	147.767	-2,2
Seguros	4.356	6.418	-32,1	18.441	29.750	-38,0
Otros gastos	80.614	86.851	-7,2	346.970	351.598	-1,3
De los que: No recurrentes	478	7.229	-93,4	6.879	13.412	-48,7
<b>Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes</b>	<b>27.305</b>	<b>-330</b>	<b>n.s.</b>	<b>196.339</b>	<b>-2.350</b>	<b>n.s.</b>
<b>Deterioro del valor de los activos (d)</b>	<b>100</b>	<b>-6.555</b>	<b>n.s.</b>	<b>126</b>	<b>-6.555</b>	<b>101,9</b>

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

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

(b) Los resultados de las operaciones incluyen, además de los resultados de explotación, los ingresos y gastos no recurrentes, así como el resultado neto de la enajenación de activos no corrientes y el deterioro del valor de los activos.

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

(d) Unas dotaciones para provisiones por importe de 9.149 miles de euros, que a 30 de septiembre figuraban en "Deterioro del valor de los activos", han sido reclasificadas al cierre del ejercicio 2007, quedando integradas en "Participación en resultados de empresas asociadas".

Miles de €	Cuarto Trimestre (Oct – Dic)			Acumulado (Ene – Dic)		
	2007	2006	%	2007	2006	%
<b>Resultados financieros</b>	<b>34.043</b>	<b>19.756</b>	<b>72,3</b>	<b>63.465</b>	<b>25.515</b>	<b>148,7</b>
Ingresos financieros	46.536	34.494	34,9	126.244	88.050	43,4
Gastos financieros	11.382	15.653	-27,3	59.885	60.625	-1,2
Resultados por diferencias de cambio	-1.041	629	-265,4	-3.044	-1.112	-173,7
Otros ingresos y gastos	-69	286	-124,3	151	-799	118,9
<b>Participación en resultados de empresas asociadas</b>	<b>-22.474</b>	<b>892</b>	<b>n.s.</b>	<b>-29.531</b>	<b>4.518</b>	<b>n.s.</b>
<b>Resultados antes de impuestos</b>	<b>120.103</b>	<b>73.594</b>	<b>63,2</b>	<b>446.444</b>	<b>165.193</b>	<b>170,3</b>
Impuestos	-15.501	-82.942	81,3	-118.836	-108.224	-9,8
<b>Resultado consolidado</b>	<b>104.602</b>	<b>-9.348</b>	<b>n.s.</b>	<b>327.608</b>	<b>56.969</b>	<b>n.s.</b>
Atribuible a accionistas de la Sociedad Dominante	104.491	-9.454	n.s.	327.340	56.725	n.s.
Atribuible a intereses minoritarios	111	106	5,1	268	244	9,7
Beneficio básico por acción (euros)	0,111	-0,010	n.s.	0,346	0,061	n.s.
Beneficio diluido por acción (euros)	0,111	-0,010	n.s.	0,346	0,060	n.s.

n.s.: no significativo

Número medio ponderado de acciones en circulación en el cuarto trimestre: 944.858.815 en 2007 y 938.664.264 en 2006; y en el acumulado a diciembre: 945.467.107 en 2007 y 932.048.965 en 2006.

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

GRUPO IBERIA	Cuarto trimestre (Oct - Dic)			Acumulado (Ene - Dic)		
	2007	2006	%	2007	2006	%
<b>Ratios unitarios (céntimos de € / AKO) (Recurrentes)</b>						
INGRESO DE EXPLOTACIÓN	8,33	8,30	0,3	8,31	8,19	1,5
COSTE DE EXPLOTACIÓN	7,88	8,00	-1,5	7,88	8,00	-1,5
Combustible	1,90	1,93	-1,8	1,72	1,79	-3,7
Mantenimiento de flota	0,61	0,54	13,2	0,62	0,51	19,9
Repuestos de flota	0,25	0,23	11,9	0,26	0,24	8,4
Mantenimiento (subcontratos)	0,36	0,31	14,2	0,36	0,27	30,0
Personal	2,12	2,09	1,3	2,08	2,12	-2,0
Alquiler de flota	0,63	0,66	-4,7	0,65	0,68	-4,5
Gastos comerciales	0,38	0,36	4,0	0,37	0,37	-2,4
Servicios de tráfico	0,60	0,64	-7,1	0,67	0,69	-2,0
Tasas de navegación	0,39	0,43	-8,8	0,41	0,43	-5,0
Servicio a bordo y mayordomía	0,13	0,14	-10,4	0,14	0,14	3,1
Resto (b)	1,14	1,21	-5,6	1,22	1,26	-3,3
Mantenimiento de la flota de Iberia (c)	0,66	0,61	7,6	0,69	0,63	9,9
Gasto comercial neto s/ ingresos de tráfico (%) (d)	3,3	3,5	-0,2 p.	3,4	3,6	-0,2 p.
<b>Productividad</b>						
Utilización media flota (horas / avión / día)	9,6	9,1	5,9	9,6	9,1	5,3
Plantilla equivalente (e)	22.168	23.437	-5,4	22.515	24.053	-6,4
AKO / empleado	757	702	7,7	2.952	2.736	7,9
Tierra	1.017	926	9,8	3.938	3.618	8,8
Tierra (excluido personal de handling)	2.021	1.906	6,0	7.926	7.417	6,9
Horas bloque / tripulante técnico (f)	68,7	68,1	0,9	275,1	273,3	0,7
Horas bloque / tripulante auxiliar (f)	30,5	30,2	1,1	121,4	120,2	1,0
Ingresos de explotación por empleado (miles €) (f)	63,0	58,3	8,1	245,2	224,0	9,5
Margen de EBITDAR (%)	16,6%	15,7%	0,9 p.	16,9%	14,7%	2,2 p.

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

(b) Incluye gastos por sistemas de reservas, otros alquileres, otros aprovisionamientos, seguros, dotación a la amortización y otros gastos recurrentes.

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

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

(e) A partir de enero de 2007 se han modificado algunos criterios utilizados en el cálculo de la plantilla equivalente con la finalidad de obtener unos datos más ajustados. Las plantillas del año 2006 han sido recalculadas de acuerdo a los nuevos criterios.

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

---

## Ingresos de las operaciones

### Enero - Diciembre

En el ejercicio 2007 los ingresos de explotación (recurrentes) se situaron en 5.521,8 millones de euros, aumentando un 2,5% con relación al año anterior. Este mismo incremento se registró en los ingresos por transporte de pasajeros y carga, cuyo importe (4.668 millones) representó el 84,5% de la cifra total de los ingresos operativos. El crecimiento de los ingresos también fue impulsado por el destacado incremento, un 24,9%, de la facturación por servicios de mantenimiento aeronáutico a terceros. Los ingresos de handling disminuyeron un 15,5% como consecuencia del nuevo entorno competitivo en los aeropuertos españoles, mientras que el importe agregado del resto de los ingresos de explotación aumentó un 5,3% respecto a 2006. Los ingresos de las operaciones, que incorporan las partidas no recurrentes, se incrementaron un 1,3%, ascendiendo a 5.535, 8 millones de euros.

Los ingresos de **pasaje** alcanzaron los 4.324,9 millones de euros, superando en 102 millones a la cifra del año anterior, lo que supone un incremento del 2,4%. El importe de los ingresos por billetes volados en el periodo aumentó en 71 millones (un 1,8%), alcanzando los 4.034,2 millones de euros, y el importe agregado del resto de los ingresos de pasaje (que incluyen, entre otros, la cancelación de anticipos de clientes por billetes no volados, ingresos de programas de fidelización, alquiler de plazas y acuerdos con otras compañías) aumentó en 31 millones de euros, situándose en 290,7 millones de euros.

Los ingresos de **carga** se incrementaron un 4,1% respecto al ejercicio 2006, gracias al aumento del volumen de tráfico (un 9,5% medido en TKT). El ingreso medio unitario, que se vio perjudicado por el aumento de la etapa media de carga (un 5,4%) y por la depreciación del dólar.

Los ingresos generados por los servicios de **handling** a terceras compañías se situaron en 280 millones de euros, disminuyendo en 51,2 millones con relación a la cifra de 2006. La incorporación de un mayor número de operadores de handling de rampa a principios de 2007, tras la adjudicación de nuevas licencias en julio de 2006, y el aumento de los permisos para realizar el auto handling, motivaron una reducción en el volumen de actividad. Además, la presión de los nuevos operadores para captar clientes provocó un descenso en los ingresos unitarios de los servicios. Iberia mantuvo su presencia en 36 aeropuertos (más el helipuerto de Ceuta) y se incorporó a las Uniones Temporales de Empresas (UTE) ganadoras en Barcelona, Fuerteventura y Lanzarote, aeropuertos en los que no resultó adjudicataria.

Los ingresos por servicios de **mantenimiento** a terceros alcanzaron los 273,6 millones de euros, superando en 54,5 millones a la cifra del año anterior, gracias principalmente al incremento del volumen de trabajos de asistencia técnica en talleres. Destacó el aumento de ingresos por revisiones de motor, especialmente de los RB211 y CFM56.

El importe de los "**Otros ingresos de las operaciones**" recurrentes se incrementó un 8,7% (17,5 millones de euros) con relación al ejercicio 2006, motivado principalmente por el aumento de las comisiones (4,6 millones), imputación de ingresos diferidos (5,7 millones) y, sobre todo, por la contabilización de un nuevo concepto de ingresos por recuperación de los gastos correspondientes a la cesión de personal de Iberia a la UTE de Barcelona (13,4 millones de euros).

Los "**Otros ingresos de las operaciones**" **no recurrentes** totalizaron 14 millones de euros en 2007, que responden en su mayor parte a la recuperación de diversas provisiones, frente a 76,8 millones en 2006. Esta última cifra 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.

### Octubre - Diciembre

En el **cuarto trimestre** de 2007, los ingresos de las operaciones se situaron en 1.408,8 millones de euros, aumentando un 2,7% con relación al mismo periodo del año anterior. Los ingresos de explotación (recurrentes) lo hicieron en un 2,3%, alcanzando la cifra de 1.396,3 millones, gracias principalmente a los incrementos registrados en los ingresos de pasaje (2,1%) y en los ingresos de mantenimiento a terceros (21%).

Los **ingresos de pasaje** superaron en 21,8 millones a la cifra del año anterior, ascendiendo a 1.074,9 millones de euros en el cuarto trimestre de 2007. El importe de los ingresos por billetes volados en el periodo aumentó en 16,5 millones de euros, gracias al crecimiento del sector de largo radio, mejorando el resto de los ingresos de pasaje en 5,3 millones.



Los ingresos de **carga** se incrementaron un 1,2% con relación al último trimestre de 2006, gracias al aumento del número de TKT en un 3,8%, viéndose perjudicado el ingreso unitario por la depreciación del dólar.

Los ingresos de **handling** disminuyeron en 5,6 millones de euros (un 7,1%) debido al descenso del volumen de actividad para terceras compañías y a la reducción del ingreso unitario. En el cuarto trimestre fueron contabilizados los ingresos anuales correspondientes a los servicios de handling de las tres UTE, en proporción a la participación de Iberia, debido a que hasta este trimestre no se disponía de información fiable sobre las mismas. Este volumen de ingresos fue de 16,4 millones de euros.

Los ingresos por **mantenimiento** a terceros aumentaron en 13,4 millones de euros, como consecuencia del mayor número y valor de los trabajos de motores para otras compañías aéreas.

Los **"Otros ingresos de las operaciones"** recurrentes aumentaron en 3,0 millones de euros (un 5,7%), y los no recurrentes superaron en 5,9 millones a la cifra del año anterior, situándose en 12,5 millones de euros en el periodo octubre-diciembre de 2007, cifra que incluye 7,0 millones correspondientes a la recuperación de provisiones por billetes no utilizados.

---

## **Gastos de las operaciones**

---

### **Enero - Diciembre**

En el año 2007 disminuyeron los gastos operativos en la mayoría de los conceptos, debido principalmente al cumplimiento eficaz de las medidas establecidas en el Plan Director 2006/2008, destacando los ahorros derivados de la reducción de la plantilla y de la reestructuración de la red de vuelos. La depreciación del dólar frente al euro también contribuyó al descenso de los costes operativos. El efecto positivo de estos factores fue parcialmente contrarrestado por el incremento de los precios (y su impacto en los gastos de personal del Colectivo de Tierra) y por la repercusión en costes del importante aumento de la actividad de mantenimiento a terceros.

Los costes de explotación disminuyeron un 0,5% respecto al año anterior, situándose en 5.238,2 millones de euros en 2007. El coste de explotación unitario descendió un 1,5% con relación a 2006, situándose en 7,88 céntimos de euro por AKO, tras mantenerse en los cuatro trimestres de 2007 en niveles inferiores a los registrados durante el ejercicio anterior.

El gasto de combustible disminuyó un 2,7% respecto al año anterior, elevándose a 1.145,2 millones de euros en el ejercicio 2007, importe que representa un 21,9% de los costes de explotación del Grupo Iberia, y casi un 25% de los costes de explotación del negocio de transporte. Los elementos que generaron este ahorro de 32,3 millones de euros respecto al gasto contabilizado en 2006 fueron: la depreciación del dólar frente al euro, que supuso 75,7 millones de menor gasto; el menor consumo unitario de la flota, cuya mayor eficiencia permitió reducir el coste en 25,6 millones de euros; además, la valoración de las coberturas de precio de combustible "no eficaces" (en terminología de las NIIF) disminuyó el gasto de combustible en 5,4 millones de euros en 2007 (frente a un mayor gasto de 3,7 millones en 2006). El efecto favorable de esos elementos fue parcialmente contrarrestados por el impacto de la subida del precio del queroseno de aviación después de coberturas (68,6 millones) y, en menor medida, por el incremento de actividad (9,5 millones).

El precio del barril de crudo Brent, que comenzó el año en el entorno de los 55 dólares, fue ascendiendo paulatinamente durante el primer semestre de 2007, se mostró más volátil en el verano y aceleró su escalada en los últimos meses del ejercicio, batiendo los máximos históricos que había alcanzado en 2006. El precio medio anual del crudo valorado en dólares se incrementó en más de un 10% respecto a su cotización media en 2006. Las coberturas del precio del combustible también amortiguaron parcialmente el impacto de esa subida del precio, permitiendo reducir el gasto en 17,8 millones de euros en el acumulado de los doce meses de 2007. Con todo ello, en el ejercicio 2007 el coste unitario del combustible se situó en 1,72 céntimos de euro por AKO, descendiendo un 3,7% respecto al año anterior.

Los gastos de personal recurrentes del Grupo Iberia, que representan un 26,4% del total de gastos de explotación, se situaron en 1.380,6 millones de euros, descendiendo un 1,0% respecto al mismo periodo de 2006, como consecuencia de una reducción del 6,4% en la plantilla media equivalente del Grupo. El ahorro derivado de la reducción de plantilla fue parcialmente contrarrestado por el impacto de las medidas contempladas en los Convenios Colectivos y otros acuerdos con el Personal: revisión salarial según Índice de Precios al Consumo para el colectivo de Tierra (que supuso un incremento del 2,1% del total de gastos de personal), paga por consecución de resultados no consolidable (2,5%) y deslizamientos (antigüedad, etc.). El coste unitario de personal (por AKO) descendió un 2,0% hasta situarse en 2,08 céntimos de euro.

Durante 2007 el número total de bajas realizadas en el marco de las iniciativas contempladas por el Plan Director 2006/08 ascendió a 1.461 empleados, 1.201 del Colectivo de Tierra y 260 del Colectivo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP), tratándose en su mayoría de jubilaciones anticipadas, una de las modalidades contempladas en los Expedientes de Regulación de Empleo (ERE) de Iberia.

La plantilla media del Personal de Tierra del Grupo disminuyó un 7,2% respecto al ejercicio 2006, incrementándose su productividad –medida en AKO por empleado– un 8,8%. Destacó la reducción de personal registrada en el área de Handling (822 empleados equivalentes, que representan un 8,8% con relación al año anterior), debido a jubilaciones anticipadas producidas en el marco de los ERE, y al proceso de subrogación de personal en varios aeropuertos, tras la entrada de nuevos operadores de handling. Si descontamos los empleados cedidos a la UTE de Barcelona, el descenso de la plantilla media en el área de Handling de Iberia alcanza un 14,5% respecto al año anterior.

La plantilla media del Colectivo de Tripulantes Técnicos disminuyó un 3,2% respecto al año anterior, aumentando su productividad (en términos de horas bloque por tripulante) un 0,7%. También descendió la plantilla media del Colectivo de los TCP un 4,2%, mejorando su productividad en un 1%, a pesar de la mayor participación de los vuelos de largo radio en el conjunto de la operación, que requieren una dotación de tripulantes superior a la correspondiente a las rutas de corto y medio radio, y que reduce la productividad en el entorno de dos puntos porcentuales.

En 2007 la productividad económica del conjunto de la plantilla del Grupo -medida en ingresos de explotación por empleado- se incrementó un 9,5% respecto al año anterior, manteniendo un significativo crecimiento.

El gasto de alquiler de flota se situó en 433,3 millones de euros, disminuyendo un 3,5% con relación al gasto contabilizado en 2006. El coste por alquiler de la flota de pasaje descendió en 18,4 millones (un 4,2%) debido a la disminución del coste del *dry lease* en un 3,4%, a su vez motivado por el menor impacto que tuvo la aplicación de la NIC 39 en este concepto, que originó un aumento del gasto de 12,8 millones de euros en 2007 (24,6 millones en 2006), y por la reducción del número de aeronaves arrendadas. Además, el coste del *wet lease* descendió en 5,3 millones (un 10,3%) respecto al año anterior, como consecuencia de la reducción del número de horas bloque operadas (un 3,9%) y de la reestructuración de la operación contratada en *wet*. Aquel descenso en el coste de la flota de pasaje se vio parcialmente contrarrestado por el aumento de 2,6 millones de euros en el gasto por alquiler de aviones de carga, que representa un incremento del 20,3% respecto a 2006, debido a un aumento del 3,0% en el número de horas bloque arrendadas y por haber sustituido el tipo de avión carguero alquilado (los antiguos DC8 por B-757 cargueros más eficientes). El coste unitario del alquiler de flota se situó en 0,65 céntimos de euro por AKO, descendiendo un 4,5% respecto al año precedente.

El gasto agregado del mantenimiento de flota recurrente ascendió a 409 millones de euros en el ejercicio 2007, aumentando en 71,3 millones (un 21,1%) respecto a 2006, debido principalmente a los mayores trabajos realizados para flotas de terceros, cuya facturación subió un 24,9%. El desglose por naturalezas de este aumento del gasto es el siguiente: los repuestos de flota superaron en 15 millones de euros a la cifra contabilizada en 2006; los servicios externos de reparación y conservación de flota se incrementaron en 55,1 millones de euros; y la dotación a la provisión para grandes reparaciones subió 1,2 millones de euros. Si hacemos referencia al coste de mantenimiento unitario de la flota propia, se incrementó un 9,9% con relación a 2006, debido en buena medida al aumento de trabajos relacionados con la devolución de aviones en la primera parte del año, que coincidió con la realización de un elevado número de revisiones de aviones y motores, lo que motivó un fuerte incremento temporal de la contratación de servicios externos.

En el ejercicio 2007 los costes comerciales se situaron en 242,6 millones de euros, disminuyendo un 1,4% respecto al ejercicio anterior, gracias al descenso del 10,7% alcanzado en el gasto de las comisiones, debido principalmente a la reducción de la comisión fija a las agencias nacionales al 0,4% a partir de enero de 2007 (frente al 1% en el año anterior), y a la extensión a la mayoría de los mercados internacionales del modelo de comisión cero. El importe agregado del resto de los costes comerciales (gastos de publicidad, promoción y desarrollo de acuerdos), se incrementó un 6,2% respecto a 2006, debido fundamentalmente a un fuerte aumento del coste de publicidad en medios en el último trimestre de 2007. La relación de los gastos comerciales netos sobre los ingresos de tráfico se situó en el 3,4%, descendiendo 0,2 puntos porcentuales respecto al ejercicio 2006.

En el año 2007, el gasto de los servicios de tráfico se situó en 446,9 millones de euros, descendiendo ligeramente respecto al año anterior (1,1%). El gasto por despacho de aviones se incrementó un 4,5% (5 millones de euros) debido, en parte, a la prestación del servicio por terceros en los aeropuertos de Barcelona, Lanzarote y Fuerteventura a partir de febrero de este año, como consecuencia de las nuevas concesiones, mientras que en 2006 el coste de esos servicios, al realizarse en propio, quedaba recogido en más del 80% en los gastos de personal. Las tasas de aterrizaje descendieron un 5,7%, debido a un menor número de vuelos (un 6,7%). Y entre los otros costes operativos destacó la reducción obtenida en los gastos derivados de incidencias (viajes interrumpidos, pérdidas de conexión y entrega de equipajes) cuyo importe disminuyó un 20,4% con relación al registrado en 2006. El coste unitario de los servicios de tráfico se situó en 0,67 céntimos de euro por AKO, descendiendo un 2,0% respecto al año anterior.

El gasto agregado de las tasas de navegación disminuyó en 11,7 millones de euros con relación a 2006, lo que supone una reducción del 4,1% respecto al año anterior, hasta situarse en 274,1 millones de euros en el ejercicio 2007. El coste de los servicios de ayuda a la navegación en ruta descendió un 3,2%, y el coste de las tasas de aproximación se redujo un 7,5%, en este caso favorecido por el menor número de vuelos operados en territorio nacional, cuyos aeropuertos presentan un mayor precio unitario por este concepto. El coste unitario por AKO descendió un 5,0%, situándose en 0,41 céntimos de euro.

El gasto agregado de los conceptos "Servicio a bordo" y "Material de Mayordomía" aumentó en 3,8 millones de euros respecto a 2006, lo que supone un incremento del 4,1%, motivado por el aumento del número de pasajeros de las rutas de largo radio (un 8,1%) y, en particular, por el aumento del número de pasajeros en la *Clase Business Plus* (un 18,8%).

El gasto de los seguros descendió un 38,0% respecto al año anterior, situándose en 18,4 millones, gracias a la reducción del número de aviones en operación, a la disminución del volumen en las variables que determinan el riesgo y, en menor medida, a la depreciación del dólar. La tendencia del mercado en cuanto a primas y capacidad, y la estrategia de colocación de riesgos permitieron conseguir una mejora en los costes y coberturas de las pólizas de aviación.

Los gastos no recurrentes se situaron en 81,3 millones de euros en 2007, superando en un 19,9% a los costes registrados en el ejercicio anterior. De aquel importe, 64 millones corresponden a la dotación destinada a cubrir la previsión de eventuales gastos relacionados con la prórroga de los Expedientes de Regulación de Empleo (ERE) de Iberia, junto con la actualización de los compromisos adquiridos. La cifra del ejercicio anterior (67,8 millones de euros) recogía unas dotaciones extraordinarias de 25,8 millones por actualización de los costes de los ERE, y de 26,4 millones por obsolescencia de existencias (reparables de motor).

### **Octubre - Diciembre**

En el cuarto trimestre de 2007 los gastos de las operaciones se mantuvieron prácticamente estables respecto a la cifra del año anterior, aumentando tan solo un 0,2%. Los gastos no recurrentes registrados en los tres últimos meses de ambos ejercicios totalizaron importes poco relevantes (5,5 millones en 2007 y 8,4 millones en 2006). Los gastos de explotación (recurrentes) subieron un 0,4%, alcanzando los 1.322 millones de euros.

En términos unitarios, el coste de explotación disminuyó en un 1,5%, situándose en 7,88 céntimos de euro por AKO, gracias principalmente a los ahorros derivados del desarrollo del Plan Director 2006/08, junto al efecto positivo de la fuerte depreciación del dólar frente al euro. Los gastos devengados durante el año 2007 en las UTE (que prestan servicios de handling en los aeropuertos de Barcelona, Fuerteventura y Lanzarote desde finales de febrero) fueron contabilizados, en proporción a la participación de Iberia, en el último trimestre del ejercicio, dado que hasta este periodo no se ha dispuesto de información suficientemente fiable. Si reperiodificamos esos gastos desde el inicio de su devengo, el coste unitario del cuarto trimestre se sitúa en 7,83 céntimos de euro, descendiendo un 2,1% respecto al registrado en el mismo periodo de 2006.

El gasto de combustible se situó en 317,9 millones de euros en el periodo octubre-diciembre de 2007, el mismo nivel que el registrado en el año anterior. Los precios del crudo de referencia en los mercados internacionales experimentaron un fuerte incremento interanual en el último trimestre del año, llegando a superar los 96 dólares por barril en noviembre y diciembre. No obstante, las operaciones de cobertura de precio realizadas por la compañía consiguieron amortiguar el impacto de esa subida sobre el gasto del periodo en 8,3 millones de euros. Con relación al gasto contabilizado en el último trimestre de 2006, la subida del precio (después de coberturas) y el incremento de actividad (un 1,9% en términos de AKO) llevaron a un aumento de 38 millones de euros en el coste de 2007, que fueron compensados principalmente por la depreciación del dólar y por la mayor eficiencia en el consumo de combustible. El coste unitario de combustible (por AKO) disminuyó un 1,8%, situándose en 1,90 céntimos de euro.

En el cuarto trimestre de 2007 la plantilla media del Grupo Iberia disminuyó un 5,4% respecto al año anterior, aumentando los ingresos de explotación por empleado un 8,1%. La plantilla media del Colectivo de Tierra disminuyó un 7,2%, y su productividad -medida en AKO por empleado- aumentó un 9,8%. La plantilla media se incrementó ligeramente (un 0,3%) en el agregado de los Colectivos de Vuelo, con mejoras de la productividad -medida en horas bloque por tripulante- del 0,9% en los Tripulantes Técnicos y del 1,1% en el caso de los TCP.

Los gastos de personal recurrentes del Grupo Iberia se situaron en 354,9 millones de euros, aumentando un 3,2% respecto al mismo periodo de 2006, debido principalmente a la mencionada contabilización de los costes de personal anuales de las tres UTE en el cuarto trimestre de 2007, y a la acelerada subida del IPC, que obligó a la compañía a aumentar las dotaciones para su aplicación al personal de Tierra.

El importe de las dotaciones a la amortización descendió un 8,9% (5,2 millones de euros) y el gasto de alquiler de flota lo hizo en 3,2 millones de euros (un 2,9%) como consecuencia del menor número de aviones y por la disminución del coste del *wet lease* en 5,5 millones (un 38,9%), debido a la reducción del número de horas bloque operadas (un 23,7%) y a la reestructuración de la operación bajo este tipo de contratos. El coste unitario del alquiler de flota se situó en 0,63 céntimos de euro por AKO, descendiendo un 4,7% respecto al año precedente.

El gasto agregado del mantenimiento de flota recurrente ascendió a 102,6 millones de euros en el cuarto trimestre de 2007, aumentando un 15,4% respecto al mismo periodo del año anterior, debido a los mayores trabajos realizados para flotas de terceros. El coste de mantenimiento unitario de la flota propia se incrementó un 7,6% con relación a 2006, situándose en 0,66 céntimos de euro por AKO.

Los costes comerciales ascendieron a 63,3 millones de euros, superando en un 6,0% al gasto del cuarto trimestre de 2006, debido al aumento registrado en los costes de publicidad para las campañas especiales desarrolladas en los últimos tres meses. Este aumento fue parcialmente compensado por la significativa reducción registrada en las comisiones (un 17,8%). La relación de los gastos comerciales netos sobre los ingresos de tráfico se situó en el 3,3%, descendiendo 0,2 puntos porcentuales respecto al cuarto trimestre del ejercicio 2006.

El gasto de los servicios de tráfico se situó en 100,1 millones de euros, descendiendo un 5,3% respecto al año anterior, motivado en parte por el descenso en el número de despegues registrado durante el periodo (un 8,8%). El coste unitario de los servicios de tráfico se situó en 0,60 céntimos de euro por AKO, descendiendo un 7,1% respecto al año anterior.

El gasto en concepto de tasas de navegación disminuyó en 4,9 millones de euros con relación a 2006 (un 7,0%) hasta situarse en 65,1 millones de euros en el cuarto trimestre de 2007. El menor número de vuelos operados durante el periodo, principalmente en el sector doméstico, y la depreciación del dólar fueron los principales motivos de este descenso, que en términos unitarios (por AKO) fue del 8,8%.

---

## Resultados financieros y otros no operativos

---

El “**Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes**” registró un saldo positivo de 196,3 millones de euros en el ejercicio 2007, de los que 27,3 millones fueron contabilizados en el último trimestre del año. Esa cifra anual incluye beneficios por enajenación de activos no corrientes por un importe de 204 millones de euros. Cerca de la mitad de ese importe (94,4 millones de euros) corresponde a la plusvalía obtenida por la devolución de aportaciones a los socios y venta de una parte de la participación de Iberia en Wam Acquisition S.A., consecuencia de la operación de recapitalización en esta última compañía. El resto de los beneficios procede en su mayor parte (alrededor de 70 millones) de distintas operaciones relacionadas con la flota: plusvalías por operaciones de *sale and lease back* de seis A-320; la venta de las primeras unidades MD-87 (de acuerdo con el contrato firmado en febrero de 2007, que contempla la venta escalonada de la totalidad de la flota MD a lo largo de 30 meses); y los beneficios por enajenación de varios motores de las flotas en *phase-out* (B-757 y B-747). Adicionalmente, en el mes de noviembre se contabilizó un beneficio por enajenación de activos de 25,4 millones de euros, correspondiente a la liquidación final por la expropiación en 1999 por parte de AENA de unos terrenos en la Muñozza, cuyo precio ha estado en pleito por la compañía hasta octubre de 2007. Otra partida de cuantía relevante fue una plusvalía de 5,5 millones de euros por el cierre, de acuerdo con lo pactado, de la venta de la marca SAVIA producida dos años antes.

El “**Deterioro del valor de los activos**” registró un saldo de 0,1 millones de euros en el acumulado de los doce meses de 2007, frente a un menor gasto de 6,6 millones de euros (por exceso de provisiones) registrado en el año anterior.

En el ejercicio 2007 el **resultado financiero** se situó en 63,5 millones de euros de beneficios, frente a los 25,5 millones registrados en el año anterior, debido al aumento de los ingresos financieros, que superaron en 38,2 millones de euros a los obtenidos en 2006, situándose en 126,2 millones. Este incremento de los ingresos financieros estuvo motivado por el aumento de los intereses de las imposiciones a corto plazo, derivado del mayor volumen del saldo medio disponible y del alza de los tipos de interés. En el cuarto trimestre del año, el resultado financiero se situó en 34 millones de euros de beneficios, frente a los 19,8 millones contabilizados en el año anterior, superando los ingresos financieros en 12 millones a los alcanzados en 2006, impulsados por el alza de los tipos de interés y el mayor saldo disponible.

La valoración de los instrumentos financieros para coberturas, en aplicación de la NIC 39, recogida en el epígrafe “**Otros ingresos y gastos**” de la cuenta de pérdidas y ganancias, llevó a un aumento del resultado financiero de 0,2 millones de euros en el año 2007, frente a un impacto negativo de 0,8 millones contabilizado en el año anterior.

La compañía logró un beneficio consolidado antes de impuestos de 446,4 millones de euros en el ejercicio 2007, aumentando en 281,2 millones respecto a los beneficios registrados en 2006, lo que supone un incremento del 170,3%. El 28 de noviembre de 2006 fue aprobada la Ley 35/2006, que incluye una modificación parcial del **Impuesto de 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 de 2008. La compañía registró un gasto correspondiente al Impuesto de Sociedades por un importe de 118,8 millones de euros en 2007, frente a los 108,2 millones registrados en 2006, que incluían 59,1 millones de euros derivados de un ajuste fiscal por regularización de los créditos fiscales. El resultado consolidado después de impuestos se situó en 327,6 millones de euros en 2007, aumentando en 270,6 millones respecto al año 2006.

## Flota Operativa

GRUPO IBERIA (a)	Diciembre	Septiembre	Diciembre
	2007	2007	2006
<b>Largo radio</b>	<b>31</b>	<b>32</b>	<b>31</b>
Propiedad	5	5	5
Arrendamiento financiero	0	0	0
Arrendamiento operativo	23	24	24
Wet lease	3	3	2
<b>Corto y medio radio</b>	<b>105</b>	<b>107</b>	<b>119</b>
Propiedad	30	33	40
Arrendamiento financiero	9	15	14
Arrendamiento operativo	64	57	58
Wet lease	2	2	7
<b>Total</b>	<b>136</b>	<b>139</b>	<b>150</b>
Propiedad	35	38	45
Arrendamiento financiero	9	15	14
Arrendamiento operativo	87	81	82
Wet lease	5	5	9

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

## Flota operativa, incorporaciones y bajas

Al finalizar el ejercicio 2007, el Grupo Iberia tenía un total de 136 aviones de pasaje operativos, de los que 35 estaban en propiedad y nueve en régimen de arrendamiento financiero.

La **flota de largo radio** estaba compuesta por 31 aeronaves, el mismo número que en diciembre de 2006, todas ellas pertenecientes a una única familia, el Airbus A-340. En abril fue incorporado un A-340/300 en régimen de *wet lease*, mientras que un A-340/600 que se encontraba en arrendamiento operativo ha estado provisionalmente retirado de operación en el cuarto trimestre.

La **flota de corto y medio radio** contaba con un total de 105 aeronaves a 31 de diciembre de 2007, de las que 83 unidades pertenecían a la familia Airbus A-320. De acuerdo con el plan de renovación de la flota, la compañía incorporó a lo largo de 2007 nueve aviones procedentes de la fábrica Airbus, todos ellos en arrendamiento operativo: un A-321 (en enero) y ocho A-319 (dos de ellos en el último trimestre). Además, en julio se incorporó a la flota operativa un A-320 en arrendamiento financiero, que había estado alquilado a otra compañía. Durante el ejercicio fueron retirados de la operación un total de veinticuatro aviones: cinco B-757 que se encontraban en régimen de *wet lease*; nueve A-320 que estaban en arrendamiento operativo (uno en el cuarto trimestre del año); un MD-88 en propiedad (en el mes de septiembre); y nueve MD-87 que estaban en propiedad (tres de ellos en el último trimestre).

Adicionalmente, se han producido modificaciones en el régimen de seis A-320, que a principios de año se encontraban en arrendamiento financiero y fueron adquiridos en propiedad, pasando a operar en régimen de arrendamiento operativo a partir de diciembre de 2007.

La homogeneización de la flota es uno de los objetivos del plan de renovación. La compañía opera en propio sólo dos tipos de flota (familias A-320 y MD-87/88) en los vuelos internacionales de medio radio y domésticos, mientras que la flota B-757 (únicamente dos aeronaves en el cuarto trimestre) opera bajo la modalidad de *wet lease*. La retirada de la flota MD finalizará a mediados de 2009. Además, gracias al desarrollo del plan, la edad media del conjunto de la flota operativa de Iberia ha disminuido, situándose en 7,7 años al finalizar el ejercicio 2007.

Durante el año 2007 la mejora en la utilización de la flota, uno de los objetivos más importantes del Plan Director, fue notable al pasar de 9,1 horas a 9,6 por avión y día, con una mejora creciente a lo largo del ejercicio, hasta el 5,3% acumulado al finalizar el año.

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

Miles de €	Diciembre 2007	Diciembre 2006
<b>ACTIVO</b>	<b>6.016.834</b>	<b>5.751.250</b>
<b>Activo no corriente</b>	<b>2.086.515</b>	<b>2.491.336</b>
Activos Intangibles	50.347	48.853
Inmovilizaciones materiales	1.133.666	1.350.909
Participaciones en entidades asociadas	15.693	16.750
Activos financieros no corrientes	405.093	623.394
<i>Préstamos Iberbus</i>	78.244	150.380
<i>Otros</i>	326.849	473.014
Activos por impuestos anticipados	481.307	445.355
Otros activos no corrientes	409	6.075
<b>Activos no corrientes mantenidos para la venta</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Activo corriente</b>	<b>3.930.319</b>	<b>3.259.914</b>
Existencias	197.230	187.594
Deudores	720.123	607.292
Inversiones financieras corrientes	859.769	1.489.334
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	2.142.931	963.731
Otros activos corrientes	10.266	11.963
<b>PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>6.016.834</b>	<b>5.751.250</b>
<b>Patrimonio Neto</b>	<b>2.005.870</b>	<b>1.738.596</b>
Capital suscrito	743.269	739.492
Prima de emisión	119.472	115.405
Reservas	813.792	824.955
Diferencias de conversión y por ajuste de capital a euros	667	840
Resultados atribuibles a la sociedad dominante	327.340	56.725
Intereses minoritarios	1.330	1.179
<b>Pasivo no corriente</b>	<b>1.798.974</b>	<b>1.893.950</b>
Deudas con entidades de crédito y por arrendamientos financieros	304.209	481.269
Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo	1.376.997	1.359.057
Otros pasivos	117.768	53.624
<b>Pasivo corriente</b>	<b>2.211.990</b>	<b>2.118.704</b>
Emisión de obligaciones convertibles	315	10.362
Deudas con entidades de crédito y por arrendamientos financieros	162.536	227.982
Ingresos diferidos	97.101	62.468
Otros pasivos	1.952.038	1.817.892

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

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

Endeudamiento neto de balance + Alquileres de flota capitalizados - Intereses capitalizados de préstamos Iberbus.

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

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

Se excluye el valor de los instrumentos financieros para coberturas de riesgos incluido en el epígrafe de las inversiones financieras corrientes (NIC 39), que era de 35.258 miles de euros a 31 de diciembre de 2007 y de 11.271 miles de euros a 31 de diciembre de 2006.

**Alquiler de flota capitalizado:** Este concepto es utilizado para calcular el Endeudamiento neto ajustado. Del concepto "Alquiler de flota" se toma el importe de los gastos de arrendamiento operativo (*dry lease*), excluyendo el valor de las coberturas "no eficaces", el 50% de los gastos de *wet lease*, y el 50% de los gastos de alquiler de aviones cargueros. El importe correspondiente al gasto anual por alquiler de flota asciende a 392.624 miles de euros en 2006 y 389.952 miles de euros en 2007. Ambas cifras anuales se capitalizan multiplicando por 8.

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

A 31 de diciembre de 2007 el cálculo es el siguiente: 6% de 78.244 miles de € x 8 = 37.557 miles de €

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

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

Miles de €	Ene-Dic	Ene-Dic
	2007	2006
Resultado consolidado antes de impuestos	<b>446.443</b>	<b>165.193</b>
Dotaciones a la amortización y pérdidas por deterioro de activos	215.334	219.329
Dotaciones a provisiones (neto) (+/-)	156.788	107.437
Aplicaciones provisiones (-) (b)	-146.740	-129.657
Ganancias/Pérdidas por venta de activo material e intangible (+/-)	-101.952	-24.334
Ganancias/Pérdidas por venta de participaciones (+/-)	-94.386	-
Resultados de las asociadas contabilizadas por el método de participación (+/-)	29.531	-4.518
Resultados derivados de operaciones de cobertura (+/-)	7.175	28.889
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio que no generan cash-flow	-1.556	-2.920
Otros ajustes al cash-flow (+/-)	-5.998	-42.837
Variación neta en los activos / pasivos que no generan cash-flow	-54.557	128.760
Pagos de impuestos	-137.446	101.105
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>312.636</b>	<b>546.447</b>
Inversión neta en empresas del grupo, multigrupo y asociadas	-8.835	-15.683
Inversión neta en activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias	182.730	-115.979
Inversión neta en inversiones financieras no corrientes	148.717	-
Inversión neta en inversiones financieras y otros activos financieros corrientes (c)	734.910	-294.148
Inversión neta en otros activos	-19.889	39.290
Dividendos e intereses cobrados	101.735	55.460
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>	<b>1.139.368</b>	<b>-331.060</b>
Dividendos pagados (-)	-33.262	-18.727
Variación de deudas con entidades de crédito (+/-)	-208.276	-35.538
Intereses pagados por deudas (-)	-33.925	-41.661
Otras deudas	-9	435
Aumento de capital	7.847	7.946
Inversión neta en acciones propias (+/-) (d)	-5.179	14.450
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación</b>	<b>-272.804</b>	<b>-73.095</b>
<b>AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES</b>	<b>1.179.200</b>	<b>142.292</b>
Saldo de efectivo y equivalentes al inicio del periodo	963.731	821.439
Saldo de efectivo y equivalentes al final del periodo	2.142.931	963.731
<b>VARIACIÓN TOTAL ACTIVOS LIQUIDOS (e)</b>	<b>444.290</b>	<b>436.440</b>

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

(b) En ambos ejercicios, corresponde principalmente a pagos asociados al ERE

(c) La colocación de parte del efectivo de la Compañía a un plazo superior a tres meses e inferior a un año, no tiene la consideración de efectivo bajo NIIF. La cifra de inversiones financieras corrientes asciende a 860 millones de euros, 630 millones menos que a 31 de diciembre de 2006, tal y como figura en el balance.

(d) El criterio de clasificación de la "Inversión neta en acciones propias" ha sido modificado en 2007, pasando a formar parte de las actividades de financiación (antes agrupado en las de inversión). El importe correspondiente al año 2006 ha sido reclasificado de acuerdo al nuevo criterio.

(e) Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes - Inversión neta en inversiones financieras y otros activos financieros corrientes



---

## Endeudamiento neto / Capital / Flujos de Efectivo

---

El **endeudamiento neto** de balance del Grupo Iberia se sitúa en -2.500,4 millones de euros a 31 de diciembre de 2007, frente a los -1.722,2 millones de euros al cierre del año precedente, con una importante mejora de 778,2 millones de euros (un 45,2%). El **endeudamiento neto ajustado**, que incluye la transformación a deuda equivalente de las cuotas del arrendamiento operativo (sin incluir el efecto de la valoración de las coberturas a cierre de ambos periodos) y otros ajustes de balance, asciende a 581,7 millones de euros, descendiendo un 56,8% respecto a la cifra del año anterior.

El **patrimonio neto** asciende a 2.005,9 millones de euros a 31 de diciembre de 2007, aumentando en 267,3 millones respecto a la cifra alcanzada en 2006, debido fundamentalmente al significativo aumento de los beneficios consolidados del ejercicio.

Las desinversiones efectuadas en elementos de flota, que incluyen operaciones de *sale and lease back* de seis A-320, son el motivo principal de la disminución registrada en el saldo de las **inmovilizaciones materiales** a 31 de diciembre de 2007 (-217,2 millones de euros respecto al cierre de 2006). El saldo de los "**Activos financieros no corrientes**" disminuye en 218,3 millones de euros con relación al cierre del ejercicio anterior, debido principalmente a los siguientes hechos: la desinversión correspondiente a los préstamos Iberbus que vencen en 2008 y financian cuatro A340/300 (en parte, traspasados al corto plazo); la actualización por tipo de cambio del saldo de los citados préstamos; la cancelación del préstamo otorgado por Iberia a Wam Acquisition, S.A. por valor de 47,5 millones de euros, y la venta de un 0,5% de su participación.

Las **provisiones para riesgos y gastos a largo plazo** se sitúan en 1.377 millones de euros al cierre del ejercicio 2007, aumentado un 1,3% respecto al año anterior. En el ejercicio 2007 se dotaron 64 millones de euros destinados a cubrir la previsión de eventuales gastos correspondientes a la prórroga de los ERE.

En el año 2007 Iberia generó un **flujo de efectivo** de las actividades de explotación positivo, que ascendió a 312,6 millones de euros, mientras que el saldo total de efectivo y equivalentes aumentó en 1.179,2 millones de euros durante este periodo.

---

## Principales efectos de la aplicación de las NIIF

---

Iberia utiliza distintos instrumentos derivados para desarrollar su política de cobertura de riesgos. En el caso de las coberturas aplicadas a los arrendamientos operativos de flota, el objeto de los derivados es la cobertura de los riesgos de divisa (dólar) y de tipo de interés. Igualmente, la compañía realiza coberturas de precio y tipo de cambio en las compras de combustible. De acuerdo a lo dispuesto por las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), en particular la NIC 39, la compañía valora estos instrumentos financieros al cierre de cada trimestre, contabilizándose los cambios de valor de los mismos. La mayor parte de los derivados utilizados por Iberia 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. Pero aquellos derivados que se consideran "inefectivos" sí generan impactos en las partidas de la cuenta de resultados.

En el **ejercicio 2007** la valoración de los derivados tuvo un efecto negativo de 7,2 millones de euros en los resultados antes de impuestos, que se desglosa del siguiente modo: 12,8 millones de euros como mayor gasto correspondiente a la valoración de los instrumentos financieros vinculados a los arrendamientos operativos de flota; 5,4 millones de euros de menor gasto de combustible derivado de coberturas consideradas contablemente inefectivas; y 0,2 millones de euros como menor gasto en la valoración de otros instrumentos financieros. En el año 2006, la aplicación de la NIC 39 tuvo un efecto neto negativo (mayor gasto) de 29,1 millones de euros en los resultados antes de impuestos.

Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2007, la actualización del valor de los derivados ha disminuido el saldo de la cuenta de reservas del balance en 41 millones de euros con relación al cierre del año anterior, debido principalmente a la depreciación del tipo de cambio del dólar.

En el **cuarto trimestre** de 2007, la variación del valor de los derivados tuvo un efecto negativo de 3,9 millones de euros en los resultados del trimestre, localizado fundamentalmente en un aumento del gasto del *dry lease* (4,2 millones de euros). En el último trimestre de 2006, la variación en el valor de los derivados llevó a un descenso de 4,9 millones de euros en el resultado antes de impuestos.

**Contacto:**  
Subdirección Relaciones con los Accionistas  
Velázquez, 130. Bloque IV. Planta 8  
28006 Madrid (España)  
Teléfono 34 91 5877334 Fax 34 91 5877043  
[invesrel@iberia.es](mailto:invesrel@iberia.es)