

INFORME DE GESTIÓN INTERMEDIO ENERO-JUNIO 2009

1. Principales parámetros (no auditado)

GRUPO IBERIA	2º Trimestre (Abr-Jun)			1º Semestre (Ene-Jun)		
	2009	2008	%	2009	2008	%
Indicadores económicos (millones de €)						
Ingresos de explotación (a)	1.068,3	1.369,9	-22,0	2.166,4	2.670,4	-18,9
Gastos de explotación (a)	1.197,9	1.373,9	-12,8	2.443,3	2.702,7	-9,6
BAIIAR (EBITDAR) (a)	2,4	135,4	n.s.	-4,8	259,4	n.s.
Resultado de explotación (a)	-129,6	-4,0	n.s.	-276,9	-32,3	n.s.
Resultado de explotación ajustado (b)	-101,9	24,0	n.s.	-219,5	27,6	n.s.
Resultado de las operaciones (c) (i)	-126,4	15,6	n.s.	-273,6	9,0	n.s.
Resultado antes de impuestos	-122,3	29,2	n.s.	-250,7	28,1	n.s.
Resultado consolidado	-72,8	21,2	n.s.	-165,4	20,7	n.s.
Activo no corriente (d)	---	---	---	2.316,4	2.450,2	-5,5
Inv. financ. corrientes, efectivo y equivalentes (d) (e)	---	---	---	2.240,7	2.271,6	-1,4
Patrimonio neto (d)	---	---	---	1.473,7	1.563,9	-5,8
Endeudamiento neto de balance (d) (f)	---	---	---	-1.703,0	-1.803,3	-5,6
Endeudamiento neto ajustado x 8 (d) (g)	---	---	---	1.040,7	1.012,4	2,8
Flujos de efectivo de actividades de explotación (j)	---	---	---	-110,9	183,3	n.s.
Margen de EBITDAR s/ ingresos (%) (a)	0,2%	9,9%	-9,7 p.	-0,2%	9,7%	-9,9 p.
Margen de Rdo. explotación s/ ingresos (%) (a)	-12,1%	-0,3%	-11,8 p.	-12,8%	-1,2%	-11,6 p.
Ingreso de explotación / AKO (cént. €) (a)	6,82	8,17	-16,5	6,98	8,06	-13,4
Coste de explotación / AKO (cént. €) (a)	7,65	8,19	-6,7	7,87	8,16	-3,5
Indicadores operativos						
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	15.668	16.771	-6,6	31.037	33.130	-6,3
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	12.733	13.372	-4,8	24.485	26.362	-7,1
Coeficiente de ocupación (%)	81,3	79,7	1,5 p.	78,9	79,6	-0,7 p.
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €) (h)	6,07	7,32	-17,1	6,24	7,19	-13,2
Ingreso de pasaje / AKO (cént. €) (h)	4,93	5,84	-15,5	4,93	5,72	-14,0
Plantilla equivalente	20.760	21.793	-4,7	20.738	21.684	-4,4
AKO / empleado (miles)	755	770	-1,9	1.497	1.528	-2,0
Nº de aviones operativos al final del periodo	113	128	-11,7	113	128	-11,7
Utilización media flota (horas / avión / día)	10,5	10,0	4,4	10,2	9,9	3,9

n.s.: no significativo.

(a) Incluyen únicamente las partidas recurrentes.

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

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

(d) Junio 2009 vs. Diciembre 2008.

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

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

(g) Endeudamiento neto ajustado: Endeudamiento neto de balance + Alquileres de flota (dry lease al 100% y resto al 50%) anualizados y capitalizados (x8) (2.751,6 millones en 2009 y 2.841,6 millones en 2008) - Intereses (al 4% desde 2009, al 6% con anterioridad) de los préstamos Iberbus capitalizados (7,9 millones en 2009 y 25,9 millones en 2008).

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

(i) Una dotación para provisiones de inmovilizado financiero por importe de 2,7 millones que a 30 de junio de 2008 figuraba en "Deterioro del valor de los activos" ha sido reclasificada en "Otros ingresos y gastos financieros".

(j) Calculado conforme a los criterios utilizados a cierre del ejercicio 2008.

2. Hechos relevantes del periodo

- El Grupo Iberia registró un resultado consolidado de 165,4 millones de euros de pérdidas en el primer semestre de 2009. El fuerte impacto de la crisis económica global en el sector de transporte aéreo se ha mantenido en el segundo trimestre del año, en el que las pérdidas de la compañía se situaron en 72,8 millones de euros.
- Los ingresos de explotación disminuyeron un 18,9% en el primer semestre del ejercicio como consecuencia, en parte, de la reducción de oferta para compensar la caída generalizada del tráfico aéreo en los mercados y, principalmente, por el desplome del tráfico de negocios, que ha intensificado el deterioro del ingreso unitario (-13,4% respecto al año anterior). La caída de los ingresos generados por los pasajeros *business* de Iberia supone alrededor de un 30% del descenso registrado en los ingresos operativos del semestre.
- En el segundo trimestre el tráfico de pasajeros en clase Turista redujo su caída, pero el segmento de negocios y el tráfico de carga se mantuvieron muy deprimidos.
- Con una eficiente actuación sobre la oferta, la compañía detuvo la tendencia negativa del coeficiente de ocupación, que registraba pérdidas crecientes desde el primer trimestre de 2008, consiguiendo una mejora de 1,5 puntos en el segundo trimestre de 2009. El nivel de ocupación se sitúa en el 78,9% en el acumulado a junio, el más elevado entre las principales compañías europeas de red.
- Los gastos de explotación disminuyeron un 9,6% respecto al primer semestre de 2008, con descensos en prácticamente todas las partidas, destacando los registrados en el gasto de combustible, lo que amortiguó el efecto de la caída de los ingresos. El coste de explotación unitario (por AKO) disminuyó un 3,5% en el semestre y un 6,7% en el segundo trimestre.
- La plantilla de personal del Grupo se redujo un 4,4% respecto al año anterior.
- Siguiendo la tendencia de mejora gradual registrada en los últimos ejercicios, la utilización media de la flota se incrementó un 3,9% respecto al primer semestre de 2008, hasta situarse en 10,2 horas por avión y día.
- Para atenuar el profundo impacto de la crisis económica en sus cuentas, Iberia ha puesto en marcha un Plan de Contingencia, que incluye medidas de ajuste de capacidad, de reducción de gastos y un recorte selectivo de las inversiones previstas, cuya realización permitirá aminorar las necesidades de caja en 200 millones de euros. La ejecución de dicho Plan está superando los objetivos establecidos.
- La situación financiera y de liquidez de la compañía continúa siendo sólida, con un saldo de disponible ajustado de 2.240,7 millones de euros, sólo un 1,4% menos que a cierre de 2008, con un leve aumento del 2,8% en el endeudamiento neto ajustado.
- El 20 de abril se firmó el VII Convenio Colectivo de Tripulantes Técnicos que, con una vigencia de 2005 a 2009, establece una tendencia de moderación salarial (con una subida del 0,62% para este año) y contempla diversas medidas para mejorar la flexibilidad y aumentar la productividad, y establece la posibilidad de que los pilotos puedan seguir volando un 50% de su actividad entre los 60 y 65 años.
- Con fecha de 5 de mayo de 2009, las Juntas Generales de Accionistas de Vueling y de Clickair aprobaron la fusión de ambas compañías, mediante la absorción de Clickair por Vueling. Como consecuencia de la fusión -inscrita en el Registro Mercantil el 16 de julio- y de acuerdo con la ecuación de canje de acciones aprobada, Iberia ha pasado a ser el socio mayoritario de Vueling, con una participación del 45,85% en el capital social (ver el capítulo 6 "Hechos significativos posteriores al 30 de junio").

3. Evolución operativa de los negocios

3.1. Transporte

ESTADÍSTICAS OPERATIVAS (a)	2º Trimestre (Abr-Jun)			1º Semestre (Ene-Jun)		
	2009	2008	%	2009	2008	%
PASAJE						
AKO (millones)	15.668	16.771	-6,6	31.037	33.130	-6,3
Doméstico	2.154	2.382	-9,6	4.225	5.000	-15,5
Medio Radio	4.050	4.403	-8,0	7.925	8.635	-8,2
Europa	3.524	3.895	-9,5	6.912	7.646	-9,6
África & Oriente Medio (b)	526	509	3,3	1.013	989	2,5
Largo Radio	9.465	9.985	-5,2	18.887	19.496	-3,1
PKT (millones)	12.733	13.372	-4,8	24.485	26.362	-7,1
Doméstico	1.643	1.750	-6,2	3.008	3.562	-15,5
Medio Radio	3.221	3.299	-2,4	5.792	6.177	-6,2
Europa	2.843	2.919	-2,6	5.077	5.438	-6,6
África & Oriente Medio (b)	378	379	-0,5	715	739	-3,3
Largo Radio	7.869	8.323	-5,5	15.684	16.623	-5,6
Coefficiente de ocupación (%)	81,3	79,7	1,5 p.	78,9	79,6	-0,7 p.
Doméstico	76,3	73,5	2,8 p.	71,2	71,2	-0,0 p.
Medio Radio	79,5	74,9	4,6 p.	73,1	71,5	1,5 p.
Europa	80,7	75,0	5,7 p.	73,5	71,1	2,3 p.
África & Oriente Medio (b)	71,8	74,6	-2,7 p.	70,5	74,7	-4,2 p.
Largo Radio	83,1	83,4	-0,2 p.	83,0	85,3	-2,2 p.
CARGA						
TKO (millones)	421	437	-3,7	821	855	-4,0
TKT (millones)	216	293	-26,3	437	579	-24,4
Coefficiente de ocupación (%)	51,3	67,0	-15,7 p.	53,2	67,7	-14,4 p.
INGRESOS DE PASAJE (c)						
Ingresos (millones de €)	773,1	978,8	-21,0	1.528,8	1.896,5	-19,4
Ingreso medio / AKO (cts. €)	4,93	5,84	-15,5	4,93	5,72	-14,0
Ingreso medio / PKT (cts. €)	6,07	7,32	-17,1	6,24	7,19	-13,2

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

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

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

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

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

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

Debido al impacto de la crisis económica, la demanda mundial en el **sector aéreo** fue debilitándose durante 2008, llegando a registrar descensos interanuales en los últimos meses del año, que se intensificaron en el primer semestre de 2009. El tráfico, medido en pasajeros-kilómetro transportados (PKT), de las compañías de la *Association of European Airlines* (AEA) disminuyó un 7,2% hasta junio de 2009; y el coeficiente de ocupación empeoró en 2,1 puntos porcentuales respecto al primer semestre de 2008, a pesar de la reducción gradual del volumen de capacidad (-4,6%). Además, el descenso del tráfico de negocios fue más pronunciado, registrando las mayores caídas en el segundo trimestre de 2009. Así, según datos de la *International Air Transport Association* (IATA) acumulados a mayo de 2009, el número total de pasajeros que viajó en vuelos internacionales en las clases *First / Business* se redujo un 20,6% respecto al año anterior, frente al 5,6% de descenso en la clase Turista.

El **sector aéreo en España** ha sufrido una caída de la demanda sin precedentes. Según datos de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), hasta junio de 2009 el número de pasajeros en los vuelos comerciales del conjunto de las compañías disminuyó un 13% respecto al año anterior, aunque en junio la caída fue sólo del 8,7%. La desfavorable coyuntura económica internacional ha reducido el importante flujo turístico hacia **España**, con una caída del 11,4% en el primer semestre. Además, España es uno de los países europeos más afectados por la recesión económica (su producto interior bruto disminuyó un 4,0% en el segundo trimestre en tasa interanual). Las compañías aéreas que operan en España también han sufrido el impacto de la importante competencia que supone la operación de trenes de alta velocidad en rutas troncales domésticas: Madrid-Málaga desde diciembre de 2007 y Barcelona-Madrid a partir del 20 febrero de 2008. Así, el número de pasajeros transportados por las compañías aéreas en el conjunto de los vuelos domésticos disminuyó un 15,3% con relación a los seis primeros meses de 2008, cayendo un 27,5% en el importante enlace aéreo Barcelona-Madrid.

En este difícil entorno, el coeficiente de ocupación de **Iberia** para el **conjunto de su red** se situó en el 78,9% en el primer semestre de 2009, disminuyendo sólo 0,7 puntos respecto al año anterior, lo que le consolida como la compañía europea de red, entre las comparables, con el nivel de ocupación más elevado. El volumen de oferta total de Iberia, medido en asientos-kilómetro ofertados (AKO), se redujo un 6,3% en el acumulado a junio, siendo ligeramente mayor la proporción del ajuste en el segundo trimestre (-6,6%). El volumen de tráfico disminuyó un 7,1% con relación al primer semestre de 2008, si bien el descenso registrado en el segundo trimestre (-4,8%) reduce a la mitad la caída sufrida en los tres primeros meses (-9,5%). Esta evolución positiva en las variaciones interanuales de la demanda y del coeficiente de ocupación, con una mejora de 1,5 puntos en el segundo trimestre de 2009 (-2,9 puntos en el primero) estuvo parcialmente influida por las dificultades operativas producidas durante las tres primeras semanas de enero, motivadas por las malas condiciones climatológicas en Madrid-Barajas y por la conflictividad laboral, y por el distinto calendario de Semana Santa (en marzo en 2008 y en abril este año).

En el primer semestre el ingreso medio por PKT (*yield*) de Iberia disminuyó un 13,2% respecto al mismo periodo de 2008, con un descenso del 17,1% en el segundo trimestre, debido principalmente a la significativa caída del tráfico de negocios en todos los mercados, influyendo también la fuerte presión sobre los precios en un escenario de exceso de capacidad, y el aumento de la etapa media de pasaje (7,2%) en el conjunto de la red. El ingreso medio de pasaje por AKO se redujo un 14,0% en el primer semestre y un 15,5% en el segundo trimestre con relación al año anterior.

La participación de los PKT de **largo radio** en el tráfico total alcanzó el 64,1% en el primer semestre de 2009 (1,0 puntos porcentuales por encima del año anterior). Para adecuar la capacidad a la persistente debilidad de la demanda en este sector, con una caída del 5,6% respecto al primer semestre de 2008, la compañía realizó ajustes adicionales en el programa de vuelos, reduciendo del volumen de oferta un 5,2% en el segundo trimestre, resultando un descenso del 3,1% en el acumulado de los seis meses. De esta forma, el coeficiente de ocupación se situó en el 83,0% en el primer semestre de 2009, descendiendo 2,2 puntos respecto al año anterior, tras lograr casi la estabilidad en el segundo trimestre (-0,2 puntos).

En los vuelos del Atlántico, los mayores descensos de actividad en el semestre se registraron en América Centro, con disminuciones del 5,2% en el número de AKO y del 6,9% en el número de PKT, situándose el coeficiente de ocupación en el 85,1% (-1,6 puntos). Desde finales de abril la demanda en este subsector se vio parcialmente impactada por la aparición de la gripe A; en particular, en mayo y junio Iberia tuvo que reducir casi a la mitad la capacidad ofertada en los enlaces con México, debido al desplome del tráfico. En América del Norte, el volumen de oferta fue ajustado un 2,9% con relación al año anterior, disminuyendo el tráfico un 4,7% y situándose el nivel de ocupación en el 81,1% (-1,5 puntos). En las rutas de América del Sur, el número de AKO se incrementó un 0,5% hasta junio, mientras que la demanda disminuyó un 4,0%, situándose el coeficiente de ocupación en el 81,6% (-3,8 puntos respecto a 2008).

En el primer semestre de 2009 el ingreso unitario por PKT del sector de largo radio descendió un 10,2% respecto al año anterior, y el ingreso unitario por AKO se redujo un 12,5%, debido principalmente a la importante caída del tráfico de negocios en el conjunto de la industria aérea. Hasta junio, el mercado *Business* en los vuelos entre Europa y Latinoamérica disminuyó un 26,7% respecto al primer semestre 2008, mientras que el número de pasajeros de pago de la clase *Business Plus* de Iberia descendió un 20,4% en el mismo periodo. El coeficiente de ocupación de la clase *Business Plus* registró una pérdida de 11,1 puntos en el semestre, empeorando sensiblemente el *mix* de clases.

El coeficiente de ocupación del sector de **medio radio** internacional se elevó al 73,1%, mejorando en 1,5 puntos respecto al nivel alcanzado en el primer semestre de 2008. El número de PKT se redujo un 6,2%, con un descenso del 8,2% en el volumen de oferta. Si nos ceñimos al segundo trimestre, el descenso de la demanda fue menor (-2,4%) y el nivel de ocupación mejoró 4,6 puntos. En el caso de los vuelos internacionales de medio radio con origen y destino en Madrid, en los seis primeros meses de 2009 oferta y demanda descienden un 3,9% y un 2,4%, respectivamente, mejorando el nivel de ocupación en 1,2 puntos.

El ingreso medio por AKO de los vuelos internacionales de medio radio disminuyó un 14,3% respecto al primer semestre de 2008, motivado por la fuerte presión de la competencia sobre los precios y por el impacto del profundo deterioro del *mix* de clases. En el mercado España-Europa, el número de pasajeros del segmento *Business* se desplomó un 40,8% para el conjunto de las compañías aéreas.

En el **sector doméstico** el coeficiente de ocupación se situó en el 71,2% en el acumulado a junio, permaneciendo estable respecto al año anterior, pues el deterioro sufrido en el primer trimestre (-3,3 puntos) se vio compensado por la mejora obtenida en el segundo (+2,8 puntos). Siguiendo la estrategia planificada, el número de AKO en el conjunto de los vuelos domésticos operados por Iberia disminuyó un 15,5% respecto al primer semestre de 2008, con una reducción similar en la demanda. El ajuste de oferta fue mayor en el primer trimestre (20,9%) que en el segundo (9,6%), en parte debido a que la reestructuración de la oferta en los enlaces entre Barcelona y Madrid se inició en abril de 2008, como respuesta a la entrada en explotación de la línea ferroviaria de alta velocidad. Los mayores descensos de capacidad y demanda se registraron en los vuelos entre Madrid y Barcelona, un 28,4% y un 37,6%, respectivamente, con relación al primer semestre de 2008.

En el conjunto de los vuelos domésticos el ingreso medio por PKT disminuyó un 11,0% respecto al primer semestre de 2008, y el ingreso por AKO tuvo una variación similar, afectados por el incremento de la etapa media de pasaje en el sector (5,4%).

El transporte aéreo de **carga** ha sido uno de los sectores más castigados por la difícil situación económica, impactado por la fuerte caída del comercio mundial. Según datos de la AEA, el número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) de carga por el conjunto de sus compañías asociadas descendió un 22,1% en el primer semestre de 2009. En el caso de Iberia, las TKT disminuyeron un 24,4% respecto a la primera mitad del año anterior, y el coeficiente de ocupación de carga se situó en el 53,2%, empeorando 14,4 puntos. Un 94,3% del total de TKT fueron transportadas en las bodegas de los aviones de pasaje (frente a un 93,3% el pasado año), correspondiendo un 84% del tráfico a los vuelos de América.

3.2. Mantenimiento e Ingeniería

Iberia Mantenimiento también acusó los efectos de la crisis económica en el sector aéreo. Así, realizó un total de 82 revisiones mayores (C, D) durante el primer semestre de 2009, un 2,7% menos que en el mismo periodo de 2008, correspondiendo cerca de la mitad de las mismas a revisiones efectuadas para terceras compañías. Por lo que respecta a la línea de revisión de motores, la producción total hasta junio de 2009, medida en motores equivalentes, se redujo un 14,6% respecto al año anterior, situándose en 111,6 unidades. El 71,3% de estas revisiones correspondió a motores de terceros, lo que supone un incremento de siete puntos con relación a la participación que tenían los motores de terceros en el mismo periodo de 2008.

Durante el primer semestre se alcanzaron nuevos acuerdos con clientes, entre los que destacan los dos firmados por Iberia para la reparación y el mantenimiento de motores Rolls-Royce, el primero con una vigencia de tres años con la compañía aérea rusa Yakutia Airlines, y el otro con la compañía india Blue Dart Aviation Ltd., para la que realizará el mantenimiento y reparación de tres motores durante este verano. Asimismo, se han firmado significativos contratos con Spanair y Finnair para revisión de componentes.

En junio de 2009, Iberia y ST Aerospace inauguraron las instalaciones de MAeS (Madrid Aerospace Services), la sociedad participada en un 50% por Iberia y encargada del mantenimiento de trenes de aterrizaje de aviones Airbus. Desde el inicio de sus operaciones en septiembre de 2008, MAeS ha reparado ya 10 trenes de aterrizaje, y ha recibido ya el primero de un cliente externo.

3.3. Iberia Airport Services

La actividad de Iberia Airport Services (nueva denominación adoptada recientemente por el negocio de servicios de handling de la compañía) sufrió el impacto de la reducción de actividad realizada por el conjunto de los operadores aéreos y del descenso del número de pasajeros en los aeropuertos españoles. Así, el número total de aviones ponderados atendidos (APA) por Iberia (sin incluir los atendidos en las UTE) se situó en 166.068 en el primer semestre, disminuyendo un 11,4% respecto a 2008. La producción para la propia Iberia registró un descenso del 10,7%, mientras que la producción para terceros, que representó el 54,6% de los APA totales, disminuyó un 11,9% con relación a 2008. Adicionalmente, Iberia atendió a un total de 33,9 millones de pasajeros en la primera mitad del ejercicio 2009 (no se incluyen los pasajeros atendidos por las UTE), cifra que supone un descenso del 13,9% respecto al año anterior.

La plantilla media de Iberia Airport Services se situó en 7.041 empleados equivalentes en el primer semestre de 2009 (incluyendo los 524 cedidos a la UTE de Barcelona), descendiendo un 10,2% respecto al año anterior. La productividad del personal, medida en horas-hombre totales por APA y sin incluir los empleados cedidos ni la producción de las UTE, empeoró ligeramente (1,2%) respecto al primer semestre de 2008, en parte motivado por los refuerzos de personal que fue necesario realizar en el mes de enero para minimizar los efectos de las dificultades operativas producidas.

En mayo se inauguró en la T4 del aeropuerto de Madrid-Barajas el nuevo Hub Control Center de Iberia Airport Services. Este proyecto consiste en la integración en un único espacio de todos los actores que participan en la prestación, gestión y monitorización de la totalidad de procesos de handling en tiempo real. Está previsto que en octubre este centro de control esté a pleno rendimiento, con todos los equipos integrados. El Hub Control Center y la utilización del sistema GAUDI (Gestión de Aeropuertos Unificada Desarrollo Integral) permiten mejorar la productividad y ahorrar recursos.

4. Evolución financiera

4.1. Bases de presentación de las cuentas semestrales consolidadas

Las cuentas resumidas consolidadas del primer semestre de 2009 han sido preparadas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) adoptadas por la Unión Europea. Iberia ha mantenido las mismas normas, interpretaciones y principios contables utilizados en la elaboración de las cuentas anuales del ejercicio 2008, y ha aplicado por primera vez la interpretación **IFRIC 13** (o CINIIF 13) sobre la contabilización de los programas de fidelización de clientes. El contenido de la IFRIC 13 aborda el reconocimiento de las obligaciones que contrae la compañía con sus clientes en dichos programas, estableciendo un criterio contable uniforme. Esta nueva interpretación obliga a la compañía a reconocer parte del desembolso de la venta como un crédito relacionado con el valor de los puntos del programa de fidelización, de tal forma que esa parte del desembolso sólo se reconocerá como ingreso una vez que la compañía haya satisfecho las obligaciones derivadas del programa. La adopción de esta interpretación, que es de aplicación obligatoria para los ejercicios económicos iniciados a partir del 1 de enero de 2009, tuvo un impacto negativo de 25,2 millones de euros en las reservas del balance consolidado, como consecuencia del ajuste del pasivo por la valoración de los puntos anteriores a 2009. Adicionalmente, en la cuenta de resultados del primer semestre de 2009 produjo un incremento de casi cinco millones de euros en los ingresos de pasaje, y la reclasificación en junio de la valoración de los puntos obtenidos por los clientes en el primer semestre (casi 11 millones de euros) de costes comerciales a menores ingresos.

Por otra parte, la **fusión de Vueling Airlines, S.A.** ("Vueling") y **Clickair, S.A.** ("Clickair") se ha realizado con posterioridad al 30 de junio y, por consiguiente, no se ha recogido en las cuentas del primer semestre del Grupo Iberia, aunque la valoración de la participación en Clickair a 30 de junio se ha realizado considerando los impactos derivados de la fusión.

La operación de fusión consiste en la absorción de Clickair (sociedad absorbida) por Vueling (sociedad absorbente) con extinción, mediante la disolución sin liquidación de aquella, y transmisión en bloque de todo su patrimonio a la sociedad absorbente, que adquiere, por sucesión universal, los derechos y obligaciones de la sociedad absorbida. Los balances de Vueling y Clickair cerrados a 31 de diciembre de 2008 son considerados como los balances de fusión, y la ecuación de canje de las acciones de ambas sociedades (uno a uno) se establece sobre la base del valor real de sus respectivos patrimonios. La fusión modifica el perímetro de consolidación del Grupo Iberia a partir de julio, tras la liquidación de la hasta ahora asociada Clickair, y la incorporación de Vueling, también como sociedad puesta en equivalencia.

4.2. Cuenta de resultados consolidada (no auditada)

GRUPO IBERIA Millones de €	2º Trimestre (Abr-Jun)			1º Semestre (Ene-Jun)		
	2009	2008	%	2009	2008	%
Resultado de las operaciones (a) (c)	-126,4	15,6	n.s.	-273,6	9,0	n.s.
Ingresos de las operaciones	1.071,4	1.385,7	-22,7	2.170,3	2.690,2	-19,3
Importe neto cifra de negocios	1.024,2	1.317,6	-22,3	2.073,7	2.567,6	-19,2
Ingresos de pasaje (b) (d)	803,7	1.061,5	-24,3	1.633,5	2.064,7	-20,9
Ingresos de carga	55,5	84,8	-34,6	119,3	171,2	-30,3
Ingresos de handling	67,3	71,9	-6,4	121,5	131,9	-7,9
Asistencia técnica a compañías aéreas	77,9	78,6	-0,9	157,5	153,4	2,6
Otros ingresos por servicios y ventas	19,9	20,8	-4,3	42,1	46,4	-9,3
Otros ingresos de las operaciones	47,2	68,1	-30,6	96,6	122,6	-21,2
Recurrentes	44,1	52,3	-15,7	92,6	102,8	-9,9
No recurrentes	3,1	15,8	-80,2	3,9	19,8	-80,2
Gastos de las operaciones	1.198,3	1.371,2	-12,6	2.444,0	2.704,1	-9,6
Aprovisionamientos	344,9	455,9	-24,3	690,8	834,7	-17,2
Combustible de aviones	291,1	404,6	-28,1	580,1	732,1	-20,8
Repuestos para flota	45,5	42,7	6,6	93,7	84,9	10,4
Material de mayordomía	4,9	4,7	5,3	9,3	9,5	-1,8
Otros aprovisionamientos	3,4	4,0	-14,1	7,8	8,3	-6,3
Gastos de personal	323,7	336,0	-3,6	650,4	675,6	-3,7
Dotación a la amortización	43,9	48,0	-8,5	88,7	97,3	-8,8
Otros gastos de las operaciones	485,8	531,4	-8,6	1.014,0	1.096,5	-7,5
Alquiler de flota	88,2	91,4	-3,5	183,4	194,4	-5,7
Otros alquileres	18,1	18,3	-1,1	36,3	38,0	-4,6
Mantenimiento flota (subcontratos)	53,3	59,3	-10,1	111,0	115,3	-3,7
Gastos comerciales (d)	26,3	56,2	-53,3	71,1	110,9	-35,9
Servicios de tráfico	100,9	100,4	0,5	200,5	205,5	-2,4
Tasas de navegación	64,2	64,0	0,2	125,7	130,7	-3,9
Servicio a bordo	14,2	17,6	-19,4	30,5	34,7	-12,2
Sistemas de reservas	34,8	35,5	-2,0	75,7	77,5	-2,4
Otros gastos	85,9	88,6	-3,1	180,1	189,6	-5,0
De los que: No recurrentes	0,4	-2,6	115,3	0,7	1,4	-48,3
Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes	0,5	1,2	-55,9	0,1	22,9	-99,8
Deterioro del valor de los activos (c)	-	-	n.a.	-	-	n.a.

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

(a) El resultado de las operaciones incluye, además de los resultados de explotación (recurrentes), 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.

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

(c) Siguiendo el criterio adoptado al cierre del ejercicio 2008, una dotación para provisiones de inmovilizado financiero por importe de 2,7 millones de euros que a 30 de junio de 2008 figuraba en "Deterioro del valor de los activos" ha sido reclasificada en "Otros ingresos y gastos financieros".

(d) En el segundo trimestre se recoge la reclasificación de casi 11 millones de euros de costes comerciales a menores ingresos como consecuencia de la aplicación de la IFRIC 13.

GRUPO IBERIA Millones de €	2º Trimestre (Abr-Jun)			1º Semestre (Ene-Jun)		
	2009	2008	%	2009	2008	%
Resultados financieros (c)	4,6	17,6	-74,1	23,4	30,6	-23,8
Ingresos financieros	21,0	32,6	-35,5	45,7	65,1	-29,8
Gastos financieros	9,2	11,4	-19,0	20,7	24,3	-15,1
Resultados por diferencias de cambio	-9,9	-0,6	n.s.	-5,7	-3,1	-82,6
Otros ingresos y gastos (c)	2,7	-3,1	186,7	4,0	-7,0	157,1
Participación en resultados de empresas asociadas	-0,5	-4,0	87,2	-0,4	-11,5	96,2
Resultado antes de impuestos	-122,3	29,2	n.s.	-250,7	28,1	n.s.
Impuestos	49,6	-8,0	n.s.	85,3	-7,4	n.s.
Resultado consolidado	-72,8	21,2	n.s.	-165,4	20,7	n.s.
Atribuible a accionistas de la Sociedad Dominante	-72,8	21,1	n.s.	-165,4	20,6	n.s.
Atribuible a intereses minoritarios	-0,0	0,1	-110,5	-0,0	0,1	-133,5
Beneficio básico por acción (euros)	-0,079	0,023	n.s.	-0,179	0,022	n.s.
Beneficio diluido por acción (euros)	-0,079	0,023	n.s.	-0,179	0,022	n.s.

n.s.: no significativo.

Número medio ponderado de acciones en circulación: en el segundo trimestre y en el primer semestre de 2009, 925.204.737; en el segundo trimestre de 2008, 931.550.211; y en el primer semestre de 2008, 933.491.413

4.3. Ingresos de las operaciones

Los **ingresos de las operaciones** se situaron en 2.170,3 millones de euros en la primera mitad del ejercicio 2009, disminuyendo un 19,3% respecto al año anterior. Los ingresos de explotación (que excluyen las partidas no recurrentes) descendieron un 18,9% debido fundamentalmente a la reducción de los ingresos de tráfico aéreo (-21,6%), muy afectados por la recesión económica.

Los ingresos de **pasaje** totales disminuyeron un 20,9% (431,3 millones de euros) respecto a la cifra del primer semestre de 2008, situándose en 1.633,5 millones de euros. De esta cifra, 1.528,8 millones corresponden a los ingresos por billetes volados en el periodo, que disminuyeron un 19,4% (367,7 millones) con relación al año anterior, debido principalmente al deterioro del ingreso medio, con un impacto de 212,7 millones de euros respecto al año anterior, y al descenso del volumen de tráfico, que explica una disminución de 155 millones de euros. La variación en los tipos de cambio de moneda tuvo un pequeño efecto favorable (31,4 millones) en los ingresos de pasaje del semestre. Los tres sectores registraron pérdidas de ingresos significativas respecto al año anterior:

Ingresos de pasaje (a) Millones de €	1º Semestre (Ene-Jun)		
	2009	2008	%
Largo radio	742,2	875,5	-15,2
Medio radio internacional	431,9	548,9	-21,3
Doméstico	354,7	472,0	-24,9
Total	1.528,8	1.896,5	-19,4
(a) Corresponden a los ingresos generados por los vuelos operados durante el periodo.			

El resto de los ingresos de pasaje (por caducidad de billetes pendientes de utilización, los derivados de los programas de fidelización, y los procedentes de regularizaciones contables, entre otros) disminuyeron en 63,6 millones de euros con relación a la cifra del primer semestre de 2008, en parte debido a la aplicación de la mencionada norma contable IFRIC 13, cuyo impacto semestral fue contabilizado en el segundo trimestre de 2009.

Los ingresos de **carga** se redujeron en 51,9 millones de euros (un 30,3% menos) respecto al año anterior, afectados por la fuerte caída del volumen de tráfico de carga (un 24,4%), por la reducción del ingreso medio por tonelada-kilómetro transportada (un 10,9%) y por los menores ingresos procedentes de la filial CACESA, si bien los ingresos por exceso de equipaje se incrementaron un 30,8%.

Los ingresos de **handling** disminuyeron un 7,9% debido al descenso del 11,9% en el volumen de actividad para terceras compañías (medida en aviones ponderados atendidos), parcialmente compensado por el efecto positivo del incremento del ingreso medio unitario (3,9%).

Los ingresos por **mantenimiento** por servicios a terceros aumentaron un 2,6% en la primera mitad del año, como consecuencia principalmente del incremento en la facturación de las revisiones de motores y componentes.

Los "**Otros ingresos por servicios y ventas**" se redujeron un 9,3% respecto al primer semestre de 2009, debido al descenso de los ingresos por reservas y de los ingresos procedentes de las terminales de carga, estos últimos íntimamente ligados al volumen de carga transportado. Los "**Otros ingresos de las operaciones**" recurrentes (comisiones, ingresos diferidos, ingresos por cesión de personal a las UTE y otros ingresos diversos) empeoraron un 9,9%, principalmente por el descenso de las comisiones de pasaje por ventas para otras compañías. Finalmente, los "**Ingresos no recurrentes**" registraron 3,9 millones de euros en el primer semestre de 2009, frente a 19,8 millones en el año anterior (que correspondían principalmente a la indemnización del seguro de un avión).

4.4. Gastos de las operaciones

En el **primer semestre** de 2009 los **gastos de las operaciones** se situaron en 2.444 millones de euros, descendiendo un 9,6% respecto a 2008, el mismo decremento que el registrado en los **gastos de explotación** (recurrentes), que se situaron en 2.443,3 millones de euros. Gracias al ajuste del volumen de actividad (un 6,3% en términos de AKO) y al conjunto de actuaciones desarrolladas por la compañía, prácticamente todas las partidas de gasto disminuyeron sus cifras respecto al año anterior, destacando el descenso del 20,8% registrado en el combustible. El coste de explotación unitario del Grupo se redujo un 3,5%, situándose en 7,87 céntimos de euro por AKO.

El gasto de **combustible**, que ahora representa un 23,7% de los gastos de explotación totales, se situó en 580,1 millones de euros en el primer semestre de 2009, 152 millones por debajo del gasto registrado en el mismo periodo del año anterior. Esta disminución se debió: (i) al significativo descenso del precio del combustible en los mercados; (ii) al menor consumo (-8,3% medido en litros), derivado de la reducción del volumen de actividad y de la mayor eficiencia de la flota, que llevó a una reducción del gasto de 59,7 millones de euros; y (iii) al efecto favorable de las coberturas del tipo de cambio euro/dólar.

El precio del queroseno de aviación en el mercado continuó volátil durante la primera mitad de 2009: descendió durante los dos primeros meses, hasta situarse en torno a los 400 dólares por tonelada a mediados de marzo de 2009, y desde entonces tuvo una tendencia alcista, moviéndose por encima de los 600 dólares por tonelada durante el mes de junio. No obstante, su cotización media en dólares en el primer semestre fue un 54% inferior a la del mismo periodo del año anterior. La compañía se ha beneficiado sólo parcialmente de esta caída de precio, debido a las posiciones de cobertura contratadas a mediados de 2008, que aseguraban el 55% de los consumos del semestre. El impacto de las coberturas de precio produjo un aumento de 232,8 millones de euros en el gasto de combustible del semestre.

Los gastos de **personal** se situaron en 650,4 millones de euros en la primera mitad del ejercicio (representan un 26,6% de los gastos de explotación), disminuyendo un 3,7% respecto al año anterior, gracias principalmente a la reducción de la plantilla del Grupo en un 4,4%, en términos de empleados equivalentes, y a las medidas de contención salarial. La plantilla media del Personal de Tierra disminuyó un 4,7%, con descensos en todos los segmentos de negocio, destacando el producido en Iberia Airport Services (803 empleados equivalentes menos respecto a la media del primer semestre de 2008). La plantilla media del Personal de Vuelo disminuyó un 3,4%.

GRUPO IBERIA		1 ^{er} Semestre (Ene-Jun)		
Plantilla equivalente (a)	2009	2008	%	
Tierra	15.293	16.045	-4,7	
Vuelo	5.445	5.639	-3,4	
Total	20.738	21.684	-4,4	
(a) Suma de las plantillas medias de Iberia, L.A.E. (incluyendo personal cedido a las UTE) y de sus sociedades dependientes: CACESA, ALAER y Binter Finance.				

La compañía Iberia continúa desarrollando el **Plan de Bajas** de Personal, para adaptar los recursos a la compleja situación del sector. Así, en la primera mitad de 2009 un total de 245 empleados del Colectivo de Tierra de la compañía Iberia se acogieron a alguna de las modalidades contempladas en el Expediente de Regulación de Empleo 72/01 (ERE), que tienen carácter voluntario para el trabajador y la empresa, correspondiendo en su mayor parte a jubilaciones anticipadas y recolocaciones diferidas (106 en cada caso). Adicionalmente, otros 26 empleados del Colectivo de Tierra causaron baja en la compañía (seis en España, que se acogieron al Acuerdo Nacional de Empleo, y el resto en el extranjero).

En abril de 2009 los representantes de la Dirección y de la Sección Sindical del SEPLA en Iberia acordaron solicitar la inclusión del Colectivo de Pilotos en el marco de la ampliación del periodo de aplicación del ERE 72/01, en este caso extendiendo su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2013. Tras la correspondiente autorización, un total de 214 tripulantes técnicos mayores de 60 años, que estaban en situación de reserva, causaron baja en el segundo trimestre de 2009.

Todas estas bajas se añaden a las producidas durante el año 2008, 462 para todos los Colectivos de Iberia, de las cuales 338 se realizaron en el segundo semestre del año, correspondiendo su mayoría a jubilaciones anticipadas en el marco de los ERE.

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

FLOTA OPERATIVA (a)	Jun - 2009	Dic - 2008	Jun - 2008
Largo radio	32	33	33
Propiedad	6	6	7
Arrendamiento financiero	1	1	0
Arrendamiento operativo	24	23	23
Wet lease	1	3	3
Corto y medio radio	81	86	95
Propiedad	5	10	17
Arrendamiento financiero	10	10	10
Arrendamiento operativo	66	66	67
Wet lease	0	0	1
Total	113	119	128
Propiedad	11	16	24
Arrendamiento financiero	11	11	10
Arrendamiento operativo	90	89	90
Wet lease	1	3	4

(a) Refleja el número de unidades de flota de pasaje operativa de Iberia, L.A.E. al final de cada periodo, sin incluir los aviones temporalmente inactivos o bien parados en proceso de reconfiguración para su venta. Adicionalmente, a 30 de junio de 2009 Iberia, L.A.E. tiene un Boeing B-757 subarrendado a otra compañía.

A 30 de junio de 2009, la **flota operativa** de Iberia estaba compuesta por 113 aviones Airbus, de los cuales 32 (12 A340-600 y 20 A340-300) operan rutas de largo radio y el resto (19 A321, 40 A320 y 22 A319) cubren los enlaces de corto y medio radio.

Una de las medidas contempladas en el Plan de Contingencia es el ajuste de la capacidad a la fuerte disminución de la demanda en los mercados. En consecuencia, la compañía ha retirado temporalmente de la operación cinco aviones A320 en régimen de propiedad, cuatro de ellos en el mes de mayo y el otro en junio. Además, actualmente la compañía opera en *wet lease* un solo avión A340, tras haber pasado a operar con tripulación propia los otros dos.

La compañía continuó progresando en los niveles de productividad de su flota. Así, en el segundo trimestre de 2009 la **utilización** media de la flota operativa de corto y medio radio aumentó un 6% respecto al año anterior, y un 4,3% si consideramos el acumulado de los seis meses. Para el conjunto de la flota, la utilización media por avión y día mejoró un 3,9% respecto al primer semestre de 2008.

El importe de las **dotaciones a la amortización** descendió un 8,8% en el primer semestre del año hasta situarse en 88,7 millones de euros. De esta cifra, un 60,4% corresponde a amortizaciones de elementos de flota, cuyas dotaciones disminuyeron un 13,2% debido a la reducción del número de aviones en balance (en octubre de 2008 finalizó el proceso de retirada de operación de la flota MD).

El gasto por **alquiler de flota** disminuyó un 5,7%, situándose en 183,4 millones de euros en el acumulado a junio de 2009. Todas las partidas de gasto contribuyeron a esta reducción de 11 millones con relación al coste del primer semestre del año anterior: el arrendamiento operativo de los aviones de pasaje (-1,7 millones); el alquiler de plazas a otras compañías (-2,8 millones); el wet lease (-4,0 millones), debido a la reducción del número de aviones y de horas bloque operadas, que descendieron un 43,7% respecto a las contratadas en la primera mitad de 2008; y también el alquiler de aviones de carga (-2,6 millones de euros), descendiendo un 29,4% el número de horas bloque alquiladas como consecuencia de la adecuación de la oferta a la fuerte debilidad de la demanda. En términos unitarios, el coste agregado de alquiler de flota y amortizaciones disminuyó un 0,4%, situándose en 0,88 céntimos de euro por AKO.

El gasto total del **mantenimiento de flota** se situó en 204,6 millones de euros, aumentando un 2,3% respecto al primer semestre del año anterior, debido a un incremento del 10,4% en el consumo de repuestos de flota, motivado principalmente por la apreciación del dólar frente al euro y un mayor volumen de trabajos realizados en propio, que fue parcialmente compensado por una disminución del 3,7% en el gasto de los servicios externos. En esta última partida se obtuvo una reducción del 10,1% en el segundo trimestre, lo que permitió un descenso en el gasto total del mantenimiento del 3,1% respecto al segundo trimestre de 2008.

En el primer semestre de 2009 fue notable el descenso experimentado en los **costes comerciales**, que se redujeron en 39,8 millones respecto al primer semestre de 2008 (un 35,9%), correspondiendo casi 30 millones de ese descenso al segundo trimestre del año, en parte por la mencionada aplicación de la norma IFRIC 13, sobre valoración de los puntos asociados a los programas de fidelización, cuyo impacto semestral se ha contabilizado en el segundo trimestre. El importe agregado de las comisiones y de los gastos de promoción y desarrollo descendió en 33,9 millones respecto a 2008 (un 35,3%), mientras que los gastos de publicidad se redujeron en 5,9 millones (un 40,2%). La relación de gastos comerciales netos sobre ingresos de tráfico descendió 0,9 puntos porcentuales, situándose en el 2,1% en el primer semestre de 2009.

El coste de los **servicios de tráfico** disminuyó un 2,4% respecto al primer semestre de 2008. La mayoría de las partidas agrupadas en este concepto registraron descensos del gasto respecto al año anterior: las tasas de aterrizaje, uso de pasarelas y otros servicios aeroportuarios (-2,7 millones); el despacho de aviones, tarifa H y otros servicios de tráfico (-2,7 millones); los servicios de limpieza de aviones y de handling de equipos de mayordomía (-2,8 millones); y el alojamiento del personal de vuelo y otros gastos en las escalas (-1,7 millones). Por el contrario, los gastos por viajes interrumpidos, pérdidas de conexiones y entrega de equipajes aumentaron en 4,9 millones de euros con relación al año anterior, debido fundamentalmente a las dificultades operativas sufridas en las primeras semanas de enero.

El coste de las **tasas de navegación** disminuyó un 3,9% respecto a 2008, registrándose descensos tanto en las ayudas a la navegación en ruta (-2,2%) como en las tasas de aproximación a los aeropuertos (-11,0%), en parte favorecido por la disminución en el número de vuelos operados, pero afectado negativamente por la apreciación del dólar y por el incremento de precios registrado.

El gasto por **otros alquileres** descendió un 4,6% respecto a 2008 (-1,7 millones de euros), destacando la reducción del gasto por alquiler de simuladores en un millón de euros. También se registraron descensos de gasto respecto al primer semestre del año anterior en los **sistemas de reservas** (-2,4%), en los consumos de **material de mayordomía** (-1,8%) y en los costes del **servicio a bordo** (-12,2%), en este último caso debido, sobre todo, a la caída del número de pasajeros en las clases *Business*.

El importe de **otros gastos recurrentes** ascendió a 179,3 millones de euros en el primer semestre de 2009, descendiendo un 4,7% respecto al año anterior, manteniendo su trayectoria positiva gracias a las actuaciones diseñadas en el Plan de Contingencia, al descender un 3,2% en el primer trimestre y un 6,3% en el segundo. Entre las partidas que componen este concepto destacan los descensos registrados en los gastos de transportes (-10,4 millones respecto al primer semestre de 2008), indemnizaciones (-2,0 millones), mantenimiento de equipos tierra (-1,8 millones) y tributos (-1,6 millones), entre otros.

4.5. Otros Resultados

El "**Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes**" registró un saldo positivo de 0,1 millones de euros en el primer semestre de 2009 frente a los 22,9 millones también positivos registrados en 2008, que procedían en su mayor parte de las plusvalías obtenidas por la venta de dos aviones Airbus A-320 y de cinco unidades de la flota MD-87.

El **resultado financiero** se situó en 23,4 millones de euros de beneficios en el primer semestre de 2009, empeorando en 7,3 millones (-23,8%) respecto al resultado alcanzado en 2008. Los ingresos financieros descendieron en 19,4 millones (-29,8%) respecto al año anterior, motivado por el menor saldo medio de las inversiones temporales y la reducción de los tipos de interés. Los gastos financieros descendieron en 3,6 millones (-15,1%) respecto a la cifra del primer semestre de 2008, principalmente por una disminución en los intereses de préstamos. El saldo neto de las diferencias de cambio empeoró en 2,6 millones respecto a 2008.

La valoración de los instrumentos financieros para coberturas, en aplicación de la NIC 39, que se refleja en el epígrafe **"Otros ingresos y gastos"** de la cuenta de resultados, llevó a un aumento del resultado financiero de 4 millones de euros en el primer semestre de 2009, frente a un efecto negativo de 7 millones contabilizado en el mismo periodo de 2008. Siguiendo el criterio adoptado al cierre del ejercicio 2008, una dotación para provisiones de inmovilizado financiero por importe de 2,7 millones de euros que a 30 de junio de 2008 figuraba en "Deterioro del valor de los activos" ha sido reclasificada en "Otros ingresos y gastos financieros".

La **participación en los resultados de las empresas asociadas** registró un saldo neto negativo de 0,4 millones de euros en el primer semestre del año, mejorando en 11,1 millones de euros respecto al saldo también negativo registrado en el mismo periodo de 2008, debido principalmente a la positiva evolución de la compañía Clickair y a la consideración de los efectos que se derivan de la fusión con Vueling, que se registrarán en el mes de julio.

4.6. Plan de Contingencia

Iberia está ejecutando el Plan de Contingencia diseñado en el mes de abril, que permitirá disminuir los gastos de explotación en alrededor de 120 millones de euros, compensando parcialmente la fuerte caída de los ingresos, y reducirá las necesidades de caja en 200 millones. El Plan tiene tres objetivos básicos: proteger la cuenta de resultados, defender la posición competitiva de Iberia en sus mercados estratégicos y mantener la fortaleza financiera. Para conseguirlo, se están articulando un conjunto de medidas y acciones alrededor de cuatro ejes de actuación:

- Revisión del programa comercial a corto plazo, con el necesario **ajuste de la capacidad** a la situación de los mercados. Gracias a su flexibilidad, Iberia ha reducido su oferta antes y más profundamente que sus competidores. Entre las medidas diseñadas se incluyen: la utilización de aviones más pequeños en determinadas rutas y/o franjas horarias; la parada temporal de cinco aviones A320 en la flota de corto y medio radio, y el retraso en la entrega prevista de nuevos aviones, entre ellos un A340-600 que se iba a incorporar en octubre, que permiten una reducción de capacidad de más del 4%; la reestructuración de la operación de largo radio, pasando a ser operados con tripulaciones propias tres aviones que estaban en *wet lease* (uno desde finales de junio, otro en julio y el último de ellos a partir del mes de septiembre). La compañía continuará adaptando su capacidad a la evolución de los mercados.
- **Reducción de los costes laborales**, medida imprescindible para adaptarse a la coyuntura económica. Se han establecido las siguientes acciones: la congelación salarial del equipo directivo y del personal no sujeto a convenio; la reducción de determinadas retribuciones variables; la moderación salarial y las medidas adicionales de productividad acordadas con los Tripulantes Técnicos, que también constituyen los ejes de la negociación de los Convenios de Tierra y de los Tripulantes de Cabina de Pasaje; la congelación de nuevas incorporaciones de plantilla y no renovación de los contratos temporales. Adicionalmente, se ha intensificado la utilización de las fórmulas de novación de contratos y recolocación diferida que contempla el ERE aprobado en 2001.
- Actuaciones radicales en la **reducción del resto de gastos de la compañía**, sin que afecten a la calidad del servicio. Se están revisando todos los contratos con proveedores de bienes y servicios, persiguiendo la renegociación de precios en vigor, la racionalización de los consumos y la revisión de procedimientos. La totalidad de los negocios y áreas de la compañía han puesto en marcha planes para reducir los gastos generales entre un 6 y un 8 por ciento.
- Una profunda **revisión del plan de inversiones** presupuestado por la compañía. Se ha decidido aplazar un número significativo de los proyectos de inversión previstos, pero manteniendo todas aquellas inversiones dirigidas a la mejora del servicio al cliente como, por ejemplo, la renovación de las salas VIP en los principales aeropuertos o la mejora de las cabinas de Largo Radio.

5. Situación financiera

El **saldo de disponible** (inversiones financieras temporales a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes) se situó en 2.284,1 millones de euros a 30 de junio de 2009. Si excluimos la valoración de las operaciones de cobertura incluida en el saldo de las inversiones financieras corrientes, que asciende a 43,4 millones de euros a junio de 2009 y a 78,9 millones a cierre del ejercicio anterior, el saldo de disponible ajustado se sitúa en 2.240,7 millones de euros, disminuyendo un 1,4% respecto a 2008.

El **endeudamiento neto** de balance del Grupo Iberia continúa siendo negativo, esto es, el saldo de las cuentas financieras del activo a corto plazo (una vez excluida la valoración de las coberturas) supera al total de las deudas remuneradas, y se sitúa en -1.703 millones de euros a 30 de junio de 2009, frente a los -1.803,3 millones de euros alcanzados al cierre del ejercicio 2008. Al finalizar el primer semestre, el importe agregado de las deudas con entidades de crédito y obligaciones por arrendamientos financieros ascendió a 537,7 millones de euros.

El **endeudamiento neto ajustado**, que incluye la transformación a deuda equivalente de los costes por arrendamiento de flota (rentas anualizadas y capitalizadas por ocho años, y ajustadas con los intereses capitalizados de los préstamos a las sociedades Iberbus), asciende a 1.040,7 millones de euros, aumentando en 28,4 millones (2,8%) respecto a la cifra alcanzada al cierre de 2008.

El **patrimonio neto** del Grupo Iberia se sitúa en 1.473,7 millones de euros a 30 de junio de 2009, disminuyendo en 90,2 millones respecto a la cifra del cierre del ejercicio anterior, debido principalmente a las pérdidas registradas en el resultado del primer semestre del ejercicio 2009.

A 30 de junio de 2009 el balance consolidado de la Sociedad dominante recoge un saldo de 64 millones de euros correspondiente a 27.898.271 **acciones propias** contabilizadas, representativas del 2,93% del Capital Social, con un valor nominal global de 22 millones de euros y un precio medio de adquisición de 2,31 euros por acción. No se ha producido ningún movimiento respecto al cierre de 2008.

El saldo del "**Activo no corriente**" disminuye en 133,8 millones de euros (-5,5%) con relación al cierre del ejercicio anterior, debido a: la actualización del valor de la participación en el capital de British Airways, en función de su valor razonable a 30 de junio (se mantiene su registro contra reservas, igual que al cierre de 2008); la actualización del valor de instrumentos financieros derivados; la devolución neta de anticipos de flota; y el traspaso a corto plazo de préstamos Iberbus.

6. Hechos significativos posteriores al 30 de junio de 2009

- El Consejo de Administración de Iberia en su reunión del 9 de julio de 2009, aceptó la renuncia voluntaria de su Presidente, Fernando Conte, y acordó el nombramiento de Antonio Vázquez Romero, que había sido miembro del mismo Consejo entre los años 2005 y 2007, como Presidente del Consejo y primer ejecutivo de la compañía. En la misma sesión, el Consejo de Administración también nombró Consejero Delegado a Rafael Sánchez-Lozano, quien desde diciembre de 2007 era miembro del Consejo de Administración de la compañía.
- El 9 de julio se hizo efectiva la integración de las operaciones de Clickair en Vueling, que ahora dispone de una flota de 35 aviones Airbus A320, con la que opera 92 rutas a 45 aeropuertos principales en 17 países de Europa y Norte de África.
- El 16 de julio fue inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona la Escritura Pública de Fusión mediante absorción por Vueling (la sociedad absorbente) de Clickair (la sociedad absorbida). La inscripción de la fusión ha supuesto la extinción formal de Clickair y el traspaso en bloque de su patrimonio a Vueling, que adquiere mediante sucesión universal los derechos y obligaciones de la sociedad absorbida.
- Siguiendo el proyecto de fusión, y tras la excepción autorizada por la CNMV para que Iberia no tuviera que hacer una OPA, Clickair realizó la conversión de las acciones privilegiadas existentes en acciones ordinarias, agrupando todas estas en una única serie, de diez euros de valor nominal cada una de ellas. Posteriormente, Clickair realizó una ampliación de capital de 25 millones de euros, y la compañía Iberia compró las participaciones del resto de socios de Clickair -salvo la de Nefinsa- por su precio de adquisición actualizado. Además, Vueling realizó una ampliación de capital en la cantidad necesaria para hacer frente al canje de acciones, a la que sólo podían acudir los titulares de las acciones de Clickair. Una vez realizado el canje de las acciones de Clickair por las nuevas de Vueling (22 de julio), Iberia ha pasado a ser el titular de un 45,85% del capital social de Vueling, siendo los otros accionistas de referencia Inversiones Hemisferio (14,3%) y Nefinsa (4,15%).

7. Principales riesgos e incertidumbres para el segundo semestre de 2009

Según el último informe de perspectivas del Fondo Monetario Internacional (FMI), la economía mundial está empezando a estabilizarse, gracias a un nivel de apoyo sin precedentes de los gobiernos a través de políticas financieras y macroeconómicas. Sin embargo, la recesión aún no ha terminado y la recuperación será lenta y desigual. El FMI prevé que la actividad mundial se contraerá un 1,4% en el conjunto del año 2009, y que las economías avanzadas no registrarán un crecimiento sostenido de su actividad hasta el segundo semestre de 2010. En el caso de la economía española, distintos organismos coinciden en señalar una salida más tardía de la crisis, y las últimas previsiones de contracción del producto interior bruto (PIB) para el año 2009 oscilan entre el 3,6% y el 4,2%. En particular, el PIB del sector turístico español caerá un 5,6% en 2009 (según datos de Exceltur), moderando ligeramente su retroceso en la segunda mitad del año. En consecuencia, la recesión económica, que ha tenido un impacto dramático en el sector de transporte aéreo mundial desde finales de 2008, va a continuar lastrando el desarrollo de la demanda y la calidad de los ingresos por la reducción del tráfico *Business*, y consecuentemente la rentabilidad de esta industria durante el segundo semestre de 2009.

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) observa signos crecientes de que la caída del tráfico aéreo mundial se está estabilizando, tras haber registrado los mayores retrocesos en el primer trimestre de 2009, pero su recuperación en los próximos meses todavía va a encontrar dificultades. El tráfico de pasaje tendrá que hacer frente al elevado endeudamiento de los consumidores y a las políticas de austeridad implantadas en las empresas, que van a continuar reduciendo el tráfico del segmento de negocios. Así, IATA apunta a un descenso del 8% en el volumen de tráfico de pasaje para todo el año 2009. En cuanto al tráfico de carga, las expectativas para los próximos meses han mejorado, en línea con una cierta recuperación del comercio mundial, y se espera que se produzca una modesta mejoría en los próximos meses. A pesar de esta previsión positiva, IATA estima una caída del tráfico de carga aérea en torno al 17% para el conjunto del año 2009.

IATA prevé que la debilidad en los ingresos continuará siendo más profunda que la del volumen de tráfico, y que persistirá hasta el año 2010. Pese a los esfuerzos de las compañías por ajustar la capacidad ofertada al rápido descenso en la demanda, se han registrado pérdidas generalizadas en los coeficientes de ocupación, que han impulsado un fuerte descenso de las tarifas. Para el conjunto del sector, se prevé que el *yield* de pasaje descienda un 7% en 2009, y que el *yield* de carga disminuya un 11%. Como consecuencia, se estima que los ingresos de las aerolíneas descenderán por encima del 15%. Las pérdidas de las compañías aéreas han sido mayores de lo esperado en el primer semestre del año, y el precio del petróleo también ha comenzado a subir, probablemente debido a que los mercados anticipan una recuperación económica. En consecuencia, IATA estima en su última previsión (realizada en junio) que el conjunto de la industria registrará importantes pérdidas en el año 2009, que pueden llegar a alcanzar los 9.000 millones de dólares.

Otro factor de incertidumbre es el impacto que pueda tener la evolución de la gripe A (H1N1) sobre el tráfico aéreo mundial en los próximos meses, que hasta ahora ha sido limitado. No obstante, si se produjera un empeoramiento en el desarrollo de la enfermedad o un incremento en el índice de mortandad, el virus podría ser un factor significativo de inhibición del movimiento de viajeros.

Ante un entorno tan difícil para el desarrollo de sus negocios, el Grupo Iberia ha puesto en marcha un **Plan de Contingencia** que contempla una serie de actuaciones encaminadas a paliar los efectos negativos de esos factores. Entre otras medidas, Iberia tiene previsto continuar ajustando la capacidad ofertada durante la segunda mitad del ejercicio, ante las expectativas de que continúe la debilidad del tráfico. La revisión del programa de vuelos supondrá una disminución superior al 5% en el número total de AKO respecto al segundo semestre del año anterior; el volumen de oferta se reducirá más del 4% en el largo radio, un 8,4% en el medio radio internacional, y un 4,6% en el doméstico. Estos ajustes se irán adaptando a la evolución de los mercados. Una vez que la revisión de la oferta asegure la estabilización de los coeficientes de ocupación, la compañía centrará sus esfuerzos en intentar detener el grave deterioro de los ingresos unitarios, y en seguir reduciendo todos los gastos.

Los segmentos de negocio de Mantenimiento e Ingeniería y de Handling de Iberia continuarán desarrollando acciones de reducción de gastos, pero garantizando la máxima calidad de sus servicios. Aunque se prevé que sus mercados sigan afectados por la debilidad de la demanda, durante el segundo semestre del año, ambos negocios prestarán sus servicios a la compañía Vueling. Esta compañía, nueva participada de Iberia, tiene buenas perspectivas para el segundo semestre de 2009, cuando podrá desarrollar las potenciales sinergias de ingresos y costes a raíz de su fusión con Clickair. Además, está previsto que Vueling y la propia Iberia comiencen a operar desde la nueva terminal T1 del aeropuerto de Barcelona-El Prat en septiembre, lo que posibilitará el uso de instalaciones y procesos que mejorarán la calidad de los clientes.

Iberia desarrolla actuaciones en el ámbito del control y gestión de riesgos, estableciendo sistemas que permiten identificar, evaluar, gestionar y mitigar los riesgos principales que afectan a sus distintas actividades. En particular, Iberia mantiene un programa de gestión global de sus riesgos no operativos, con el propósito de controlar y disminuir el impacto potencial de las oscilaciones del precio de combustible, de los tipos de cambio y de los tipos de interés en los resultados. La compañía tiene fijadas posiciones de cobertura del precio del queroseno para el 70% de los consumos previstos en la segunda mitad de 2009, que en su mayoría fueron contratadas a mediados del año 2008.

Tras la firma del VII Convenio Colectivo de los Tripulantes Técnicos, la Dirección de la compañía mantiene negociaciones con los representantes de los Colectivos de Tierra y de Tripulantes de Cabina de Pasajeros para acordar los términos de sus nuevos Convenios. En estas negociaciones, la Dirección mantiene como objetivos básicos el aumento de la productividad y una imprescindible moderación salarial.

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