

DECLARACIÓN INTERMEDIA DE GESTIÓN ENERO-SEPTIEMBRE 2009

1. Principales parámetros (no auditado)

GRUPO IBERIA	Tercer Trimestre (Jul-Sep)			Acumulado (Ene-Sep)		
	2009	2008	%	2009	2008	%
Indicadores económicos (millones de €)						
Ingresos de explotación (a)	1.166,6	1.450,5	-19,6	3.333,0	4.120,9	-19,1
Gastos de explotación (a)	1.220,6	1.434,3	-14,9	3.663,9	4.137,0	-11,4
BAIIAR (EBITDAR) (a)	74,5	159,6	-53,3	69,7	419,0	-83,4
Resultado de explotación (a)	-54,0	16,2	n.s.	-330,9	-16,1	n.s.
Resultado de explotación ajustado (b)	-26,9	45,3	n.s.	-246,4	72,9	n.s.
Resultado de las operaciones (c) (i)	-56,0	21,3	n.s.	-329,7	30,3	n.s.
Resultado antes de impuestos	-30,4	36,3	n.s.	-281,1	64,4	n.s.
Resultado consolidado	-16,4	30,4	n.s.	-181,9	51,1	n.s.
Activo no corriente (d)	---	---	---	2.400,1	2.450,2	-2,0
Inv. finan. corrientes, efectivo y equiv. (d) (e)	---	---	---	2.034,3	2.271,6	-10,4
Patrimonio neto (d)	---	---	---	1.582,5	1.563,9	1,2
Endeudamiento neto de balance (d) (f)	---	---	---	-1.520,8	-1.803,3	-15,7
Endeudamiento neto ajustado x 8 (d) (g)	---	---	---	1.170,5	1.012,4	15,6
Margen de EBITDAR s/ ingresos (%) (a)	6,4	11,0	-4,6 p.	2,1	10,2	-8,1 p.
Margen de Rdo. explotación s/ ingresos (%) (a)	-4,6	1,1	-5,7 p.	-9,9	-0,4	-9,5 p.
Ingreso de explotación / AKO (cts. €) (a)	7,17	8,49	-15,5	7,04	8,21	-14,1
Coste de explotación / AKO (cts. €) (a)	7,50	8,39	-10,6	7,74	8,24	-6,0
Coste explotación (excl. fuel) / AKO (cts. €) (a)	5,60	5,65	-0,8	5,86	5,85	0,3
Indicadores operativos						
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	16.275	17.093	-4,8	47.312	50.223	-5,8
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	13.369	14.220	-6,0	37.853	40.583	-6,7
Coeficiente de ocupación (%)	82,1	83,2	-1,1 p.	80,0	80,8	-0,8 p.
Ingreso de pasaje / PKT (cts. €) (h)	6,41	7,43	-13,8	6,30	7,28	-13,4
Ingreso de pasaje / AKO (cts. €) (h)	5,26	6,18	-14,8	5,04	5,88	-14,2
Plantilla equivalente	21.113	21.988	-4,0	20.863	21.785	-4,2
AKO / empleado (miles)	771	777	-0,8	2.268	2.305	-1,6
Nº de aviones operativos al final del periodo	---	---	---	114	125	-8,8
Utilización media flota (horas / avión / día)	10,6	10,2	4,7	10,4	10,0	4,2

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) Septiembre 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 oblig. por arrendamientos financ. - 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) (2.699,0 millones en 2009 y 2.841,6 millones en 2008) - Intereses (al 4% desde 2009, al 6% con anterioridad) de los préstamos Iberbus capitalizados (7,6 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 24,1 millones que a 30 de septiembre de 2008 figuraba en "Deterioro del valor de los activos" ha sido reclasificada en "Otros ingresos y gastos financieros".

2. Hechos significativos del periodo

- En el tercer trimestre el resultado consolidado se situó en 16,4 millones de euros de pérdidas, disminuyendo en 47 millones respecto a las pérdidas obtenidas en el trimestre anterior. Esta diferencia supone una mejora con relación a los registrados en los dos trimestres anteriores.
- Los ingresos de explotación disminuyeron un 19,6%, en línea con lo ocurrido en los primeros nueve meses del año y como consecuencia de la caída generalizada del tráfico aéreo, más profunda en el segmento de pasajeros de negocios.
- El coeficiente de ocupación alcanzó el 82,1 %, con una caída de 1,1 p.p. respecto del año anterior, más acusada en el sector intercontinental. El sector europeo y el doméstico, por su parte, registraron subidas significativas del coeficiente de ocupación respecto al tercer trimestre de 2008.
- Los ingresos unitarios por PKT se redujeron un 13,8%, lo que supone una mejora en relación con el comportamiento del segundo trimestre del año (-17,1%), si bien esta caída sigue reflejando una debilidad importante del tráfico. Aunque la reducción en términos de pasajeros parece haber tocado fondo, la demanda se muestra muy sensible a los precios, especialmente en el largo radio.
- Iberia ha continuado aplicando el ajuste de capacidad prevista, reduciendo su oferta en un 4,8 %. En paralelo, la adecuación de la plantilla y la flota a este nuevo escenario ha permitido mantener la productividad por empleado (-0,8%) y mejorar sensiblemente la utilización de la flota (+4,7%).
- Siguiendo este patrón, los costes unitarios ex-fuel se han podido reducir ligeramente (-0,8%) y el coste de combustible ha disminuido sensiblemente, tanto en términos totales (-34,1%), como unitarios (-30,8%). En su conjunto, los costes unitarios por AKO se han reducido un 10,6%, lo que supone la caída más acusada registrada en este ejercicio.
- En julio de 2009 se realizó la fusión de las compañías aéreas Vueling y Clickair, manteniendo Iberia una participación del 45,85% en el capital de la entidad fusionada. La citada fusión ha generado unas plusvalías para Iberia en torno a los 20 millones de euros.
- El grupo Iberia mantiene una sólida posición financiera, aumentando su patrimonio neto a final de septiembre un 1,2 % respecto al cierre de 2008, lo que le permite mantener un apalancamiento del 42,5%, medida en términos de endeudamiento neto ajustado con relación al total del capital empleado.
- Los Consejos de Administración de Iberia y British Airways han aprobado ayer la firma de un acuerdo vinculante que fija las bases para una fusión de las dos compañías, con el fin de crear uno de los mayores grupos aéreos del mundo y que reconoce el principio de paridad en el Consejo de Administración y en los órganos de gestión del nuevo Grupo.

La fusión proyectada resultará en la creación de una nueva compañía holding (TopCo), propietaria de las dos compañías aéreas actuales y cuyos accionistas serán los actuales accionistas de Iberia y British Airways. Bajo los términos del afusión proyectada los accionistas de British recibirán una acción ordinaria de TopCo por cada acción ordinaria que posean en la compañía británica, y los accionistas de Iberia recibirán 1,0205 acciones ordinarias de TopCo por cada acción ordinaria que posean de la aerolínea española. Sobre la base de esta ecuación de canje, y tras la amortización de la autocartera de Iberia y antes de la cancelación de las actuales participaciones cruzadas entre British Airways e Iberia, los accionistas de Iberia tendrán el 45 por ciento de TopCo y los de British Airways el 55 por ciento.

Se prevé que la fusión se complete a finales de 2010.

3. Tráfico e ingresos de pasaje

ESTADÍSTICAS OPERATIVAS (a)	3 ^{er} Trimestre (Jul-Sep)			Acumulado (Ene-Sep)		
	2009	2008	%	2009	2008	%
PASAJE						
AKO (millones)	16.275	17.093	-4,8	47.312	50.223	-5,8
Doméstico	2.233	2.351	-5,0	6.458	7.351	-12,2
Medio Radio	4.122	4.463	-7,6	12.048	13.097	-8,0
Europa	3.584	3.946	-9,2	10.496	11.591	-9,4
África & Oriente Medio (b)	538	517	4,1	1.552	1.506	3,0
Largo Radio	9.919	10.279	-3,5	28.807	29.775	-3,3
PKT (millones)	13.369	14.220	-6,0	37.853	40.583	-6,7
Doméstico	1.689	1.716	-1,6	4.698	5.279	-11,0
Medio Radio	3.356	3.549	-5,5	9.148	9.727	-6,0
Europa	2.940	3.145	-6,5	8.018	8.583	-6,6
África & Oriente Medio (b)	416	404	2,8	1.130	1.143	-1,1
Largo Radio	8.323	8.954	-7,0	24.008	25.577	-6,1
Coeficiente de ocupación (%)	82,1	83,2	-1,1 p.	80,0	80,8	-0,8 p.
Doméstico	75,7	73,0	2,7 p.	72,7	71,8	0,9 p.
Medio Radio	81,4	79,5	1,9 p.	75,9	74,3	1,7 p.
Europa	82,0	79,7	2,3 p.	76,4	74,0	2,3 p.
África & Oriente Medio (b)	77,2	78,2	-1,0 p.	72,8	75,9	-3,1 p.
Largo Radio	83,9	87,1	-3,2 p.	83,3	85,9	-2,6 p.
CARGA						
TKO (millones)	451	445	1,3	1.272	1.301	-2,2
TKT (millones)	258	282	-8,6	695	861	-19,3
Coeficiente de ocupación (%)	57,2	63,4	-6,2 p.	54,7	66,2	-11,6 p.
INGRESOS DE PASAJE (c)						
Ingresos (millones de €)	856,4	1.056,2	-18,9	2.385,2	2.952,7	-19,2
Ingreso medio / AKO (cts. €)	5,26	6,18	-14,8	5,04	5,88	-14,2
Ingreso medio / PKT (cts. €)	6,41	7,43	-13,8	6,30	7,28	-13,4

(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.

Como consecuencia de la crisis económica, la demanda del **sector aéreo mundial** se debilitó durante 2008, acentuando su retroceso en la primera mitad de 2009. El tráfico internacional de pasajeros llegó a registrar caídas interanuales de alrededor del 10% en febrero y marzo. Durante el tercer trimestre, impulsado por la mejora de los indicadores económicos, se invirtió la tendencia y el tráfico registró una recuperación, aunque todavía se mantiene por debajo de los niveles alcanzados en 2008. Esta mejoría también ha sido estimulada por una reducción generalizada de las tarifas aéreas, que disminuyeron en torno a un 20% en el segundo trimestre de 2009, y mantuvieron una caída similar durante el tercer trimestre, de acuerdo a las últimas previsiones de **IATA**. Además, el descenso del tráfico de negocios ha sido proporcionalmente mayor en prácticamente todos los mercados del mundo, agravando la pérdida de ingresos de las compañías aéreas. Según datos de IATA correspondientes a los ocho primeros meses de 2009, el número de pasajeros que viajó en vuelos internacionales en clase Turista se redujo un 4,4%, mientras que en las clases First / Business la caída fue del 18,8% respecto al mismo periodo de 2008.

El tráfico de pasajeros agregado de las compañías de la *Association of European Airlines (AEA)* descendió un 5,5% respecto al acumulado a septiembre de 2008, con caídas en todas las regiones excepto en África y Oriente Medio, frente a una reducción de oferta del 4,3%, empeorando el coeficiente de ocupación en 1,0 puntos porcentuales respecto al año anterior, hasta situarse en el 75,8%.

El **sector aéreo en España** se enfrenta a unas circunstancias excepcionalmente difíciles. El tráfico interno sufre los impactos de la recesión económica (el producto interior bruto español se reducirá un 3,8% en 2009, según las últimas estimaciones del Fondo Monetario Internacional) y de la nueva competencia que supone el desarrollo de las líneas ferroviarias de alta velocidad, en especial en el importante enlace Madrid-Barcelona. Así, según datos de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (**AENA**) los pasajeros en vuelos domésticos descendieron un 10,6% hasta el mes de septiembre de 2009.

El coeficiente de ocupación del **conjunto de la red de Iberia** se situó en el 80,0% (-0,8 puntos) en el periodo enero-septiembre de 2009, y se mantiene por encima del nivel de ocupación medio de las grandes compañías europeas de red. Iberia realizó ajustes en el volumen de oferta de los tres sectores para adaptarse a la desfavorable situación de los mercados, disminuyendo los AKO totales un 5,8%. En los nueve primeros meses el ingreso medio por PKT (*yield*) descendió un 13,4% respecto a 2008 debido a: el significativo deterioro del *mix* de clases, la fuerte presión sobre los precios en la mayoría de los mercados, y el efecto producido por el aumento de la etapa media de pasaje (un 4,7%). Todo ello, unido al mencionado descenso del coeficiente de ocupación, llevó a una reducción del 14,2% en el ingreso medio de pasaje por AKO. El efecto de la variación en los tipos de cambio de monedas sobre el ingreso unitario fue ligeramente favorable (+1,7 puntos en el acumulado a septiembre). En el tercer trimestre el *yield* y el ingreso unitario (por AKO) cayeron un 13,8% y un 14,8% respectivamente, mejorando ligeramente con relación al segundo trimestre.

La menor reducción de oferta, en términos relativos, correspondió al sector de **largo radio** (-3,3% con relación al acumulado a septiembre de 2008), cuya demanda, que representa el 63,4% de los PKT totales, se redujo un 6,1%, mostrando el tráfico en Clase Turista una mayor debilidad en el tercer trimestre. En el acumulado de los nueve meses, los mayores descensos en términos absolutos de oferta y demanda correspondieron a Johannesburgo, Miami, Buenos Aires y, sobre todo, a México. En este último caso, la demanda disminuyó un 36%, parcialmente impactada por la aparición de la gripe A desde finales de abril. No obstante, con una cuota del 20,4% hasta septiembre de 2009 (igual que la de 2008) Iberia mantiene el liderazgo en el mercado Europa-América Latina, que experimentó un descenso del 10,6% (según datos de los sistemas de reservas) para el conjunto de los operadores. El *yield* del sector de largo radio descendió un 10,7%, afectado por el persistente desequilibrio entre oferta y demanda, y por un descenso del 16,1% en los pasajeros de la clase *Business Plus*, si bien durante el verano se ha producido una recuperación en el tráfico de negocios, con un descenso del 9,8% en el tercer trimestre frente a una caída del 19,7% en el primer semestre. El tráfico en clases *Business* en el mercado Europa-América Latina disminuyó un 25,3% hasta septiembre, mejorando la cuota de Iberia 0,5 puntos respecto al año anterior, hasta alcanzar el 23,8%, lo que le permite mantener el liderazgo también en este segmento.

En el sector de **medio radio internacional** el coeficiente de ocupación mejoró 1,7 puntos respecto al año anterior, alcanzando el 75,9%, con una subida de 2,3 puntos en la ocupación de los vuelos europeos, que mejora el comportamiento de las grandes compañías de red europeas. La reducción de oferta en el sector de medio radio (-8,0%) se debió, en parte, al plan de ajustes en rutas punto a punto. Si consideramos los vuelos internacionales de medio radio con origen o destino Madrid, el descenso de capacidad fue del 4,0%, disminuyendo el tráfico un 2,4% respecto al año anterior, y situándose el nivel de ocupación en el 76,2% (+1,3 puntos). El ingreso medio por PKT disminuyó un 15,6% en el conjunto del sector de medio radio, afectado por el crecimiento de la etapa media de pasaje (un 3,3%), por el desplome del tráfico en clases *Business* en el mercado España-Europa (-37,1% para el conjunto de las compañías), y por la fuerte competencia en las rutas europeas, descendiendo el ingreso unitario por AKO un 13,7%.

En el **sector doméstico** el coeficiente de ocupación mejoró 0,9 puntos respecto al ejercicio anterior, situándose en el 72,7% en el acumulado a septiembre, con un descenso del 12,2% en el número de AKO. De acuerdo a la estrategia planificada, los ajustes de oferta han sido decrecientes a lo largo de 2009 (20,9% en el primer trimestre, 9,6% en el segundo y 5,0% en el tercero), en parte debido a que la reestructuración de la oferta en los vuelos entre Barcelona y Madrid se inició en abril de 2008. En términos relativos, los enlaces entre esas dos ciudades registraron los mayores descensos de capacidad y demanda, un 22,5% y un 31,3% respectivamente, aunque también se realizaron ajustes en el resto de enlaces. El ingreso medio por PKT disminuyó un 13,9% con relación al año anterior, y el ingreso unitario por AKO descendió un 12,8%, afectados por el crecimiento de la etapa media de pasaje en este sector (un 4,5%) y por la reducción de los recargos de combustible.

El empeoramiento de la situación económica mundial también afectó al tráfico aéreo de **carga**, de tal modo que, en los nueve primeros meses de 2009, el número de toneladas-kilómetro transportadas por el conjunto de las compañías de la AEA descendió un 19,9% respecto al año anterior. El tráfico de carga de Iberia disminuyó un 19,3% con relación a septiembre de 2008, y el coeficiente de ocupación de carga empeoró 11,6 puntos, situándose en el 54,7%. No obstante, el descenso del tráfico en el tercer trimestre (-8,6% en términos de TKT) fue mucho menos acusado que en la primera mitad del ejercicio (-24,4%), en línea con la recuperación de los mercados.

4. Cuenta de resultados consolidada (no auditada)

GRUPO IBERIA	Tercer Trimestre (Jul-Sep)			Acumulado (Ene-Sep)			
	Millones de €	2009	2008	%	2009	2008	%
Resultado de las operaciones (a) (c)		-56,0	21,3	n.s.	-329,7	30,3	n.s.
Ingresos de las operaciones	1.166,9	1.456,7	-19,9		3.337,2	4.146,9	-19,5
Importe neto cifra de negocios	1.123,7	1.396,2	-19,5		3.197,4	3.963,9	-19,3
Ingresos de pasaje (b)	892,7	1.138,3	-21,6		2.526,1	3.203,1	-21,1
Ingresos de carga	59,9	88,1	-32,0		179,2	259,3	-30,9
Ingresos de handling	82,5	82,2	0,4		204,0	214,1	-4,7
Asistencia técnica a compañías aéreas	69,1	72,8	-5,2		226,5	226,3	0,1
Otros ingresos por servicios y ventas	19,5	14,8	31,5		61,6	61,2	0,6
Otros ingresos de las operaciones	43,2	60,4	-28,4		139,8	183,0	-23,6
Recurrentes	42,9	54,3	-20,9		135,6	157,0	-13,7
No recurrentes	0,3	6,1	-94,9		4,2	26,0	-83,7
Gastos de las operaciones	1.222,6	1.436,6	-14,9		3.666,6	4.140,7	-11,5
Aprovisionamientos	364,7	520,7	-30,0		1.055,5	1.355,4	-22,1
Combustible de aviones	309,5	469,4	-34,1		889,6	1.201,4	-26,0
Repuestos para flota	47,2	41,1	14,9		140,9	125,9	11,9
Material de mayordomía	4,8	6,2	-22,4		14,1	15,6	-9,9
Otros aprovisionamientos	3,2	4,1	-22,1		11,0	12,4	-11,6
Gastos de personal	324,8	334,3	-2,8		975,2	1.010,0	-3,4
Dotación a la amortización	44,0	50,0	-12,0		132,7	147,3	-9,9
Otros gastos de las operaciones	489,1	531,5	-8,0		1.503,1	1.628,1	-7,7
Alquiler de flota	84,5	93,3	-9,4		267,9	287,7	-6,9
Otros alquileres	17,9	17,7	1,5		54,2	55,7	-2,6
Mantenimiento flota (subcontratos)	44,0	56,3	-22,0		154,9	171,6	-9,7
Gastos comerciales	35,5	51,0	-30,4		106,6	161,9	-34,2
Servicios de tráfico	100,5	105,8	-5,0		301,0	311,3	-3,3
Tasas de navegación	65,9	64,8	1,6		191,5	195,5	-2,1
Servicio a bordo	19,5	19,5	-0,1		50,0	54,2	-7,8
Sistemas de reservas	28,8	30,4	-5,1		104,5	107,9	-3,1
Otros gastos	92,4	92,7	-0,2		272,5	282,3	-3,5
De los que: No recurrentes	2,0	2,3	-15,0		2,7	3,7	-27,7
Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes	-0,4	1,3	n.s.		-0,3	24,1	n.s.
Deterioro del valor de los activos (c)	-	-	n.a.		-	-	n.a.

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

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

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

(c) Una dotación para provisiones de inmovilizado financiero por importe de 24,1 millones de euros que a 30 de septiembre de 2008 figuraba en "Deterioro del valor de los activos" fue reclasificada en "Otros ingresos y gastos financieros" en el cierre contable de diciembre de 2008.

GRUPO IBERIA	Tercer Trimestre (Jul-Sep)			Acumulado (Ene-Sep)			
	Millones de €	2009	2008	%	2009	2008	%
Resultados financieros (c)		17,3	3,4	n.s.	40,7	34,1	19,4
Ingresos financieros		9,8	36,6	-73,3	55,5	101,7	-45,4
Gastos financieros		9,6	11,0	-12,6	30,3	35,4	-14,3
Resultados por diferencias de cambio		-3,1	0,0	n.s.	-8,8	-3,1	n.s.
Otros ingresos y gastos (c)		20,3	-22,1	n.s.	24,3	-29,1	n.s.
Participación en rdos. de empresas asociadas		8,3	11,5	-28,1	7,9	0,1	n.s.
Resultado antes de impuestos		-30,4	36,3	n.s.	-281,1	64,4	n.s.
Impuestos		13,9	-5,9	n.s.	99,3	-13,3	n.s.
Resultado consolidado		-16,4	30,4	n.s.	-181,9	51,1	n.s.
Atribuible a accionistas de la Sociedad Dominante		-16,4	30,3	n.s.	-181,7	51,0	n.s.
Atribuible a intereses minoritarios		-0,1	0,0	n.s.	-0,1	0,2	n.s.
Beneficio básico por acción (euros)		-0,018	0,033	n.s.	-0,196	0,055	n.s.
Beneficio diluido por acción (euros)		-0,018	0,033	n.s.	-0,196	0,055	n.s.

n.s.: no significativo

Número medio ponderado de acciones en circulación en el tercer trimestre: 925.204.737 en 2009 y en 2008; y en el periodo enero-septiembre: 925.204.737 en 2009 y 930.729.188 en 2008.

5. Ingresos de las operaciones

En los nueve primeros meses del ejercicio los ingresos de las operaciones se redujeron un 19,5% respecto al año anterior. Si excluimos los "no recurrentes", que registraron un descenso de 21,7 millones de euros (en 2008 se había contabilizado, entre otras partidas, la indemnización del seguro de un avión), el descenso de los **ingresos de explotación** fue del 19,1%, motivado fundamentalmente por la reducción de los ingresos de tráfico aéreo (-21,9%), que continúan muy afectados por la recesión económica.

Los ingresos totales de pasaje descendieron un 21,1% respecto al acumulado a septiembre del año anterior. Los ingresos de **pasaje** por billetes volados en los nueve primeros meses del ejercicio se situaron en 2.385,2 millones de euros, disminuyendo un 19,2% debido al deterioro de los precios (-12,0%) y al descenso del volumen de tráfico (-7,2%). Todos los sectores se vieron afectados por la caída de precios, especialmente el europeo, mientras que la disminución de los PKT se debió a la reducción de oferta, principalmente en las redes doméstica y europea, y a la menor ocupación en el sector de largo radio. La reducción de los ingresos de pasaje vinculados a la actividad fue ligeramente menor en el tercer trimestre (-18,9%) que en la primera mitad del año (-19,4%), debido a los menores descensos registrados en el ingreso unitario del sector de medio radio internacional y, sobre todo, en el volumen de tráfico del sector doméstico.

El resto de los ingresos de pasaje (procedentes, entre otros, de la caducidad de billetes pendientes de utilización, de los programas de fidelización y de regularizaciones contables, que en conjunto representan un 5,6% del total de ingresos de pasaje) disminuyeron un 43,7% con relación a la cifra del acumulado a septiembre de 2008, en parte debido a la aplicación de la norma contable IFRIC 13, que modifica la contabilización de los programas de fidelización a partir del ejercicio actual, y que implica una reducción paralela de los gastos comerciales.

Los ingresos de **carga** se redujeron un 30,9% respecto al año anterior, debido principalmente a la fuerte caída del volumen de tráfico (-19,3%) y al descenso del ingreso medio, en parte afectado por la reducción de las tasas de combustible y seguridad.

Los ingresos de **handling** disminuyeron un 4,7% en los nueve primeros meses debido al descenso del volumen de actividad de rampa para terceras compañías (-8,5%, medida en aviones ponderados atendidos), en parte compensado por el incremento de su ingreso unitario (1,7%) y por el aumento de ingresos procedentes de otros servicios de asistencia en aeropuertos, entre los que destaca la prestación de servicios a pasajeros de movilidad reducida por parte de las UTE en las que participa la compañía. En el tercer trimestre los ingresos de handling aumentaron un 0,4% respecto al año anterior, al quedar limitada la caída de actividad a un 3,0%, gracias a la incorporación de Vueling a la cartera de clientes.

Los ingresos por **mantenimiento** a terceros fueron similares a los alcanzados en los nueve primeros meses del año anterior, a pesar de que la crisis del sector aéreo ha llevado a una reducción de los precios. El aumento de la facturación por revisión de motores (destacando los motores CFM56) y por trabajos de asistencia técnica en línea para otras compañías, fue contrarrestado por un descenso en los ingresos del resto de revisiones y servicios. En el tercer trimestre de 2009 los ingresos por mantenimiento se reducen un 5,2% respecto al mismo periodo del año anterior, debido a diferencias en los calendarios de trabajo de ambos ejercicios. En consecuencia, estos ingresos volverán a incrementarse en el cuarto trimestre.

Los “**Otros ingresos de las operaciones**” recurrentes (comisiones, ingresos diferidos, ingresos por cesión de personal a las UTE y otros ingresos diversos) descendieron un 13,7% hasta septiembre, principalmente por el descenso de las comisiones de pasaje por ventas para otras compañías.

6. Gastos de las operaciones

En el acumulado a septiembre de 2009 los **gastos de las operaciones** disminuyeron un 11,5% respecto a 2008, con un descenso similar en los **gastos de explotación** recurrentes (-11,4%). A este descenso contribuyó notablemente una reducción del 26% en el gasto de combustible. También disminuyó un 5,5% el importe agregado del resto de los costes operativos, como consecuencia de la menor actividad (-5,8% en términos de AKO) y de las diversas actuaciones desarrolladas por la compañía en el marco del Plan de Contingencia. El coste de explotación unitario del Grupo se redujo un 6,0% respecto al año anterior, situándose en 7,74 céntimos de euro por AKO.

En el tercer trimestre de 2009 el ahorro interanual en los gastos de explotación fue del 14,9%, que refleja una evolución muy positiva del control de costes, con un decremento del 10,6% en términos de coste unitario (por AKO), que supera claramente el descenso registrado en el primer semestre del ejercicio (-3,5%).

El gasto de **combustible**, que supone un 24,3% de los costes de explotación del Grupo, disminuyó en 311,9 millones de euros con relación al gasto contabilizado en los nueve primeros meses del año anterior. Este ahorro se debió: en primer lugar, al significativo descenso del precio del combustible en los mercados; al menor consumo (-7,2% medido en litros) derivado de la reducción de actividad y de la mayor eficiencia de la flota, que permitió una reducción del gasto de 81 millones de euros; y al efecto favorable de las coberturas del tipo de cambio euro/dólar.

El precio medio del queroseno de aviación en dólares en el mercado entre enero y septiembre de 2009 fue un 53% inferior a su cotización media en el mismo periodo del año anterior. El precio, que había marcado sus máximos históricos en el verano de 2008, descendió bruscamente en los siguientes meses, llegando a situarse en torno a los 400 dólares por tonelada a mediados de marzo de 2009. Durante el segundo trimestre el precio subió, y osciló alrededor de los 600 dólares por tonelada durante el tercer trimestre del año. La compañía se ha beneficiado parcialmente de ese descenso del precio, debido a las posiciones de cobertura contratadas a mediados de 2008, que aseguraban el 56% de los consumos de los nueve primeros meses. A pesar de ello, la reducción del gasto de combustible alcanzó el 34,1% en el tercer trimestre.

Los gastos de **personal**, que representan un 26,6% de los gastos de explotación, disminuyeron un 3,4% respecto a los nueve primeros meses de 2008, gracias a la reducción de la plantilla media del Grupo Iberia (-4,2% en términos de empleados equivalentes), que afectó a todos los colectivos, y a las medidas de contención salarial. Por segmentos de negocio, el mayor ajuste de plantilla se realizó en Iberia Airport Services, que disminuyó en 713 empleados equivalentes (-9,0%) respecto al acumulado a septiembre del año anterior.

GRUPO IBERIA	Enero-Septiembre		
	2009	2008	%
Plantilla equivalente (a)			
Tierra	15.471	16.189	-4,4
Vuelo	5.392	5.596	-3,7
Total	20.863	21.785	-4,2

(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.

A 30 de septiembre de 2009 la **flota operativa** de Iberia estaba compuesta por 114 aviones Airbus (33 de largo radio y 81 de corto/medio radio), todos ellos operados con tripulación propia (el último A340 que operaba en *wet lease* pasó a ser operado en *dry lease* a finales de agosto).

El descenso registrado en las **dotaciones a la amortización** (-9,9%) en el acumulado de los nueve primeros meses del año (-12,0% en el tercer trimestre) se debió fundamentalmente al menor 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 en 19,9 millones de euros (-6,9%) con relación al gasto acumulado a septiembre de 2008. El coste del *wet lease* descendió en 9,1 millones debido a la reducción del número de horas bloque operadas en un 56,1%. El coste de los arrendamientos operativos de la flota de pasaje descendió 3,2 millones debido, en parte, a la bajada de los tipos de interés. Asimismo, el alquiler de plazas a otras compañías se redujo 4,4 millones respecto a 2008. Y también disminuyó en 3,2 millones de euros el coste del alquiler de aviones de carga, al descender un 33,4% el número de horas bloque alquiladas, como consecuencia de la adecuación de la oferta a la debilidad de la demanda.

El gasto total del **mantenimiento de flota** descendió un 0,6% respecto al acumulado a septiembre de 2008, alcanzando este descenso el 6,4% en el tercer trimestre del año. La disminución del gasto correspondió fundamentalmente a los servicios externos de reparación y conservación de flota, que registraron decrementos del 10,5% en el acumulado del año y del 22,0% en el tercer trimestre, descendiendo también las dotaciones para grandes reparaciones. Por el contrario, el gasto por consumo de repuestos de flota se incrementó un 11,9% respecto al acumulado de los nueve primeros meses de 2008 debido a la apreciación interanual del dólar respecto al euro y al aumento de la actividad realizada en propio.

En el acumulado de los nueve meses los **costes comerciales** disminuyeron un 34,2% respecto a 2008, debido en parte a la mencionada aplicación de la norma IFRIC 13 sobre valoración de los puntos asociados a los programas de fidelización. El importe agregado de las comisiones y de los gastos de promoción y desarrollo descendió un 33,3% respecto a 2008, mientras que los gastos de publicidad se redujeron un 40,1%. La relación de los gastos comerciales netos sobre los ingresos de tráfico mejoró 0,8 puntos porcentuales, reduciéndose al 2,1% en el acumulado a septiembre de 2009.

El coste de los **servicios de tráfico** disminuyó un 3,3% en los nueve primeros meses y un 5,0% en el tercer trimestre con relación a los respectivos períodos del año anterior, debido principalmente al descenso de la actividad, que influye en la evolución del gasto de las principales partidas agrupadas en este concepto: derechos de aterrizaje, pasarelas y estacionamientos en los aeropuertos, despacho de aviones y alojamiento del personal de vuelo, entre otros.

El coste de las **tasas de navegación** disminuyó un 2,1% respecto al acumulado a septiembre de 2008, registrándose mayores descensos en las tasas de aproximación a los aeropuertos (-8,3%) que en las ayudas a la navegación en ruta (-0,6%). El ahorro derivado de la disminución del número de vuelos operados se vio parcialmente contrarrestado por la subida de precios y, en menor medida, por el impacto negativo de la apreciación del dólar respecto al año anterior.

Con relación al gasto devengado hasta septiembre del año anterior, también se reducen los costes de los **otros conceptos** que figuran en la cuenta de resultados: sistemas de reservas (-3,1%), material de mayordomía (-9,9%), otros aprovisionamientos (-11,6%), otros alquileres (-2,6%) y gastos del servicio a bordo (-7,8%). Igualmente, el importe agregado de "**Otros gastos recurrentes**" disminuyó un 3,1% en el acumulado a septiembre de 2009.

En el tercer trimestre el coste de explotación unitario -excluido el combustible- se redujo un 0,8% respecto al mismo periodo del año anterior, lo que refleja la positiva evolución del conjunto de los gastos durante 2009 (la variación interanual fue del +1,7% en el primer trimestre y del +0,1% en el segundo).

7. Resultados financieros y otros no operativos

El "**Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes**" registró un saldo neto negativo de 0,3 millones de euros en los nueve primeros meses de 2009, frente a un saldo positivo de 24,1 millones de euros registrados en el año precedente, que procedían en su mayor parte de plusvalías obtenidas por la venta de dos aviones A-320 y de ocho unidades de la flota MD-87.

El **resultado financiero** se incrementó un 19,4% respecto al año anterior, situándose en 40,7 millones de euros en los nueve primeros meses de 2009, debido a un aumento de 53,5 millones en el saldo neto del epígrafe "**Otros ingresos y gastos**", que en el tercer trimestre de 2009 incluye la plusvalía resultante del canje de acciones de Clickair y Vueling en la operación de fusión de ambas sociedades (20,5 millones). En "Otros ingresos y gastos" también está contabilizada la valoración de los instrumentos financieros para coberturas, en aplicación de la NIC 39, que registró un saldo positivo de 3,7 millones de euros en el acumulado a septiembre de 2009, frente a un efecto negativo de 5,0 millones en el mismo periodo de 2008.

Los ingresos financieros disminuyeron en 46,2 millones debido a la acusada bajada de los tipos de interés y el menor saldo de las inversiones financieras temporales. Los gastos financieros se redujeron en 5,1 millones, y el saldo neto de las diferencias de cambio empeoró en 5,7 millones respecto al registrado en 2008.

En el acumulado a septiembre de 2009 la **participación en los resultados de las empresas asociadas** registró un saldo neto positivo de 7,9 millones de euros (0,1 millones en 2008), que refleja principalmente la participación en los beneficios de Vueling a partir de la operación de fusión con Clickair en el mes de julio.

En los nueve primeros meses, los impuestos recogen el crédito fiscal correspondiente a la base imponible negativa acumulada a septiembre y, además, una regularización de cuotas pagadas en ejercicios anteriores por un importe de 13,9 millones de euros, como consecuencia de la resolución favorable a Iberia de un procedimiento para evitar la doble imposición entre Alemania y España. Esta regularización fiscal ya se contabilizó en el segundo trimestre del año.

8. Situación financiera

El **saldo de disponible** (inversiones financieras corrientes más efectivo y otros medios líquidos equivalentes) se situó en 2.041,5 millones de euros a 30 de septiembre de 2009. Si excluimos el valor de los derivados incluidos en el saldo de las inversiones financieras corrientes, que asciende a 7,2 millones de euros a septiembre de 2009, el saldo de disponible ajustado se sitúa en 2.034,3 millones de euros, disminuyendo un 10,4% con relación al cierre del ejercicio 2008, como consecuencia principalmente del impacto negativo del resultado de explotación durante el periodo.

A 30 de septiembre de 2009, el **endeudamiento neto de balance** del Grupo Iberia continúa siendo de signo negativo, esto es, el saldo de las cuentas financieras del activo corriente (una vez excluida la valoración de las coberturas) supera a la deuda remunerada total en 1.520,8 millones de euros. El importe agregado de las deudas con entidades de crédito y obligaciones por arrendamientos financieros ascendió a 513,4 millones de euros a 30 de septiembre, aumentando un 9,6% respecto al cierre de 2008.

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), se situó en 1.170,5 millones de euros, aumentando un 15,6% respecto a la cifra alcanzada al cierre de 2008.

A pesar de lo anterior, el **apalancamiento** de Iberia, medido como la relación entre la deuda neta ajustada y el capital total empleado (suma de recursos propios y ajenos) se mantiene en el 42,5%, valor que se puede considerar entre los mejores del sector.

El **patrimonio neto** del Grupo Iberia se situó en 1.582,5 millones de euros a 30 de septiembre de 2009, aumentando un 1,2% respecto al cierre de 2008, gracias principalmente a la actualización del valor de los instrumentos financieros para coberturas y del valor de la participación en British Airways.

A 30 de septiembre de 2009 el balance consolidado de la Sociedad dominante mantenía un saldo de 64 millones de euros correspondiente a 27.898.271 acciones propias contabilizadas, representativas del 2,93% del Capital Social, sin que se hayan producido cambios respecto al cierre de 2008.

El saldo del "**Activo no corriente**" disminuyó un 2,0% con relación al cierre del ejercicio anterior debido principalmente al efecto de las amortizaciones de flota y de otro inmovilizado material.

Datos de contacto:

Dirección Relaciones con Inversores
Velázquez 130, Bloque IV, Planta 8

28006 Madrid (España)

Teléfono 34 91 5877334 Fax 34 91 5877043
invesrel@iberia.es