

Informe Anual 2006



Estimado accionista:

Un año más, aprovecho la ocasión que me ofrece esta carta de presentación del Informe Anual para reflexionar sobre algunos de los hechos más relevantes del ejercicio 2006 y para adelantarle algunas de las prioridades que tenemos para 2007 y años sucesivos.

De lo mucho que ha sucedido en nuestra empresa este año, lo que probablemente entre a formar parte de un capítulo de la historia de la compañía, por lo que supone de salto de calidad y capacidad, es la ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas, con una nueva Terminal, la T4, y dos nuevas pistas, que nos permite mirar al futuro con la confianza de que nuestros planes de crecimiento y mejora del servicio no se van a ver frustrados por la falta de capacidad, como ocurría anteriormente.

2006 ha sido también el primer año del vigente Plan Director, un plan a tres años del que ya hemos empezado a ver sus frutos, en especial en aspectos como la racionalización de la red, la mejora de los ingresos y de la calidad.

Como usted sin duda conoce, desde hace unos años Iberia lleva adaptando su red a la nueva realidad, dando mayor protagonismo al largo radio y sus conexiones. En 2006 hemos avanzado en esa misma línea, y los resultados no pueden ser más alentadores, como muestran algunos ejemplos que voy a señalar relativos a la ocupación, cuota de mercado e ingresos.

La ocupación global de nuestros vuelos ha alcanzado cifras históricas, tanto la media general, un 79,8 por ciento, como la red de largo radio, un 85,6 por ciento.

En las rutas Europa-América Latina, nuestra gran apuesta estratégica, hemos alcanzado un 19 por ciento de cuota de mercado, 1,4 puntos porcentuales más que el año anterior, lo que refuerza nuestra posición de líderes en ese mercado. En el tráfico de negocios, este aumento ha sido aún mayor, 2,9 puntos porcentuales, gracias al impacto y la excelente valoración de los clientes de nuestra clase Business Plus.

Estos niveles de ocupación general y de las clases de negocios en particular nos han permitido mejorar los ingresos unitarios, cuando venimos de años de reducción de los mismos. Ese incremento ha sido especialmente significativo, de nuevo, en el largo radio, con un crecimiento del ingreso por asiento kilómetro ofertado de un 16,6 por ciento.

Sobresalientes han sido también algunos resultados relacionados con la generación de ingresos y calidad. En ambos casos, la estrella ha sido la clase Business Plus en nuestros aviones de largo radio, que ha logrado una excelente aceptación entre nuestros clientes. El número de pasajeros que han viajado en esta clase ha aumentado un 25 por ciento, una cifra muy significativa. La ocupación ha mejorado en 10 puntos porcentuales, por encima incluso que los objetivos que teníamos para 2008, y los ingresos han aumentado un 36 por ciento.

Además de las acciones orientadas al largo radio, en la flota de corto y medio radio, en 2006 pusimos en marcha una inversión de 30 millones de euros para modificar todos los interiores e incorporar nuevas butacas, las más avanzadas del mercado, que nos permitan obtener la máxima rentabilidad del espacio y al mismo tiempo ofrecer más confort a nuestros clientes.

Además de la optimización de la red, la mejora de los ingresos y de la calidad, el Plan Director 2006-2008 hace especial hincapié en la inevitable reducción de costes y el imprescindible incremento de la productividad de los recursos. En este terreno, se han realizado importantes progresos, pero también han quedado tareas pendientes que seguiremos abordando en 2007 y 2008.

Entre lo más positivo, quiero señalar el incremento de los ingresos de explotación por empleado, que han crecido más de un 11 por ciento, o la mayor productividad del personal de tierra, gracias a las medidas acordadas en su Convenio Colectivo, que ha permitido aumentar en un 5,5 por ciento el número de AKO por empleado.

En el lado negativo de la balanza se encuentra la productividad del personal de vuelo, con cuyos colectivos no fue posible alcanzar acuerdos. Sin embargo, 2007 comenzó con la firma del convenio de tripulantes de cabina de pasajeros un acuerdo sin duda necesario para la empresa, pero que será especialmente bueno también para los propios empleados.

Adicionalmente, y como venimos actuando en los últimos años, seguiremos gestionando la compañía aprovechando las oportunidades que el mercado nos ofrece. Un ejemplo de ello es el uso del wet lease (alquiler de avión con tripulaciones), que en 2007 se va a destinar íntegramente a las rutas de largo radio, para aprovechar el ímpetu de ese mercado y reforzar todavía más nuestro liderazgo.

En 2006 hemos seguido implantando los planes de renovación y homogeneización de flota. En el largo radio, por ejemplo, desde julio operamos un único modelo de avión, el Airbus A340, en sus

versiones 300 y 600, con una edad media de 5,2 años, una de las más bajas del mundo. En el corto y medio radio, el año pasado retiramos 13 aviones e incorporamos 8 nuevos de la familia A320. Todo ello nos ha permitido mejorar en eficiencia, y reducir nuestros gastos operativos, de mantenimiento y de combustible. Y también, reducir las emisiones de CO2 aumentando la productividad y la calidad del servicio a nuestros clientes.

Con el fin de reducir costes, hemos puesto en marcha fórmulas más eficientes de compras, utilizando por ejemplo subastas electrónicas, hemos continuado con la política de reducción de gastos de distribución, y hemos iniciado la externalización de ciertas labores que nos permiten reducir costes manteniendo, o incluso mejorando la calidad y eficiencia del servicio.

Lo que no hemos podido evitar, pese a las políticas de cobertura que venimos desarrollando, ha sido una nueva escalada del precio del combustible, que ha rebasado todas las cifras históricas, y por el que hemos pagado 312 millones de euros más que el año anterior, lo que equivale a un 36 por ciento de incremento.

En este repaso de lo más significativo del ejercicio, no quiero pasar por alto los otros dos grandes negocios integrados en Iberia, junto con el Transporte aéreo de pasajeros y carga. Me refiero al Mantenimiento y al Handling. Para ambos, 2006 ha sido un año importante, en muchos sentidos.

El área de Mantenimiento tuvo un excelente comportamiento, con una facturación a terceros que ascendió a 230 millones de euros, un 36 por ciento más que el año anterior gracias a una acertada política comercial que nos ha permitido captar nuevos clientes. De seguir así, y confío en ello, podremos obtener los objetivos del Plan Director un año antes de lo previsto.

Para el área de Aeropuertos, 2006 ha sido un año agridulce. Este año se han resuelto los concursos relativos a las licencias de handling de rampa de todos los aeropuertos españoles, y en todas nos presentamos con ofertas para conseguir su renovación. El resultado ha sido positivo en todos excepto en cinco, aunque en tres de ellos nos hemos incorporado a uniones temporales de empresa adjudicatarias de algunas de las licencias para seguir prestando dicha actividad. Ante esta situación, y la entrada de nuevos competidores en la mayoría de los aeropuertos, tenemos por delante grandes retos para seguir siendo la mejor alternativa en el mercado.

Los resultados del año, pese a la enorme competencia, al precio récord que de nuevo ha alcanzado el petróleo, y a que todavía estamos en los inicios del Plan Director, han sido satisfactorios. Me voy a referir a las cifras que de verdad reflejan la marcha del negocio, como el Ebitdar o los beneficios de explotación, al estar los resultados finales distorsionados este año por hechos extraordinarios, como el impacto de las nuevas normas internacionales de contabilidad (NIC39), los cambios en el Impuesto de Sociedades, o la obligada comparación con 2005, año en que pusimos en valor nuestra participación en Amadeus con importantes plusvalías.

En 2006 hemos alcanzado unos beneficios de explotación de 122 millones de euros, un 4,6 por ciento más que el año anterior. Eliminando el efecto de la NIC 39 en ambos años (que fue positivo en 2005 y negativo en 2006), el beneficio operativo habría sido un 67,6 por ciento superior al año anterior. El Ebitdar ascendió a 790,5 millones de euros, un 12,9 por ciento más que en 2005. Y todo ello al tiempo que seguimos mejorando la solidez financiera del Grupo.

En 2007, vamos a seguir con nuestro Plan Director y con los objetivos estratégicos que contempla en sus cuatro áreas: ingresos y calidad, gastos, productividad y red. Un año más, el mayor crecimiento se va a centrar en el largo radio, con nuevas rutas a Boston y Washington, e incremento de frecuencias en Centroamérica, Chicago, Miami y Brasil, entre otros. En el corto y medio radio, y con el fin de atender nuevos mercados y reforzar la red, estamos abriendo nuevas rutas a Argel, Bucarest y, previsiblemente, también a San Petesburgo, incrementando la oferta a otros muchos destinos como Moscú, Dublín, Casablanca, Roma, Munich, Estambul, Bilbao, Málaga o Sevilla; y examinando detenidamente todas las alternativas que nos ofrece el mercado.

Otra de nuestras prioridades será gestionar las relaciones laborales, para alcanzar acuerdos de productividad donde no los hay e implantar las medidas acordadas con el personal de tierra y de cabina de pasajeros.

En el área de Handling, tenemos que gestionar la nueva situación de los aeropuertos de España, con nuevos competidores, pero con la confianza de nuestra gran experiencia en este negocio.

En Mantenimiento tenemos claro nuestro objetivo de crecimiento. Somos la empresa de referencia en el sur de Europa, nos hemos especializado en productos de valor añadido que casi ninguna otra empresa es capaz de desarrollar, y estamos ya con las tareas previas para la construcción de un nuevo hangar en Barcelona.

Como saben, me gusta terminar esta carta cada año haciendo referencia a nuestro compromiso con la sociedad en todos sus aspectos, transparencia para con ustedes, accionistas, actuaciones

honestas y responsables para con el medio ambiente, con los empleados, proveedores y con el conjunto de la sociedad en la que actuamos.

Reflejo y reconocimiento de que ese compromiso es real, no sólo un deseo voluntarioso, ha sido nuestra selección para entrar en el Índice Dow Jones Mundial de Sostenibilidad, que reconoce las mejores prácticas en esta materia. Sólo tres compañías aéreas del mundo han merecido dicho reconocimiento, y entre ellas está Iberia. En el análisis minucioso a que ha sido sometida nuestra compañía, las puntuaciones más elevadas las han merecido la gestión del riesgo y de la crisis, el informe medioambiental, la edad media de la flota, los procedimientos para proveedores y suministradores, la actuaciones sobre el cambio climático y la calidad del aire.

En esta época de profundos cambios, me congratula compartir con usted, estimado accionista, que la compañía donde ha invertido su dinero ha tomado medidas concretas y proactivas a favor de su solidez y futuro.

Un cordial saludo,

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of fluid, connected strokes that form a stylized representation of the name 'Fernando Conte'.

Fernando Conte
Presidente de IBERIA

Cuentas Anuales
e Informes de Gestión

9



Memoria de
Responsabilidad
Corporativa

205



Informe Anual de
Gobierno Corporativo

285





Cuentas Anuales e Informes de Gestión

Cuentas Anuales e Informe de Gestión **Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.**

15	Informe de Auditoría
17	Cuentas Anuales
18	Balances de situación a 31 de diciembre de 2006 y 2005
20	Cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2006 y 2005
22	Memoria
22	Actividad de la Sociedad
22	Bases de presentación de las cuentas anuales
22	Distribución de resultados
22	Normas de valoración
27	Inmovilizaciones inmateriales
28	Inmovilizaciones materiales
33	Inmovilizaciones financieras
37	Acciones propias
38	Existencias
38	Deudores
38	Inversiones financieras temporales
39	Fondos propios
40	Provisiones para riesgos y gastos
41	Deudas con entidades de crédito
41	Emisión de obligaciones convertibles
41	Gestión de riesgos financieros
43	Saldos y transacciones con empresas del Grupo y asociadas
44	Situación fiscal
47	Ingresos y gastos
50	Retribuciones y otras prestaciones a los Administradores
50	Detalle de participaciones en sociedades con actividades similares y realización por cuenta propia o ajena de actividades similares por parte de Administradores
51	Información sobre medio ambiente
52	Cuadros de financiación de los ejercicios 2006 y 2005
55	Informe de Gestión
56	Principales parámetros
57	Hechos relevantes
63	Evolución económica y operativa
77	Gestión de riesgos no operativos
79	Responsabilidad medioambiental
79	Adquisición de acciones propias
81	Órganos de Gobierno

Cuentas Anuales e Informe de Gestión

Grupo Iberia

87	Informe de Auditoría
89	Cuentas Anuales Consolidadas
90	Balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2006 y 2005
92	Cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2006 y 2005
93	Estados de flujos de efectivo consolidados en los ejercicios 2006 y 2005
94	Estados de cambios en el patrimonio neto consolidado de los ejercicios 2006 y 2005
97	Memoria de la Cuentas Anuales Consolidadas
98	Actividad de la Sociedad dominante y del Grupo
98	Sociedades del Grupo
102	Bases de presentación de las Cuentas Anuales y principios de consolidación
104	Distribución del resultado de la Sociedad dominante
104	Principios y políticas contables y criterios de valoración aplicados
112	Activos intangibles
113	Inmovilizado material
120	Participaciones en empresas asociadas consolidadas por puesta en equivalencia
121	Inversiones financieras
125	Existencias
126	Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar
126	Efectivo y otros medios líquidos equivalentes
126	Patrimonio neto
130	Emisión de obligaciones convertibles
131	Deudas con entidades de crédito
131	Acreedores por arrendamientos financieros
132	Provisiones a largo plazo
133	Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar
133	Instrumentos financieros derivados
135	Situación fiscal
139	Ingresos
140	Gastos
143	Aportación de las sociedades del Grupo y asociadas a los resultados consolidados
143	Segmentos de negocio y geográficos
146	Operaciones con partes vinculadas
147	Retribuciones a los Administradores y la Alta Dirección
148	Detalle de participaciones en sociedades con actividades similares y realización por cuenta propia o ajena de actividades similares por parte de los Administradores
149	Información sobre medio ambiente
151	Informe de Gestión Consolidado
152	Principales parámetros
153	Hechos relevantes
163	Evolución operativa de las áreas de gestión
180	Recursos
184	Evolución financiera
199	Evolución de las compañías participadas
202	La acción de IBERIA



Cuentas Anuales e Informe de Gestión
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES

A los Accionistas de
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.:

Hemos auditado las cuentas anuales de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 2006 y la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

Los Administradores de la Sociedad presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación, de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación, además de las cifras del ejercicio 2006, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2006. Con fecha 29 de marzo de 2006 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 2005 en el que expresamos una opinión favorable.

De acuerdo con la legislación vigente, la Sociedad, como cabecera de Grupo, está obligada, al cumplir determinados requisitos, a formular separadamente cuentas anuales consolidadas, preparadas de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea, sobre las que, en esta misma fecha, hemos emitido nuestro informe de auditoría en el que expresamos una opinión favorable. El efecto de la consolidación aplicando Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea en comparación con las cuentas individuales adjuntas se detalla en la nota 4-c de la memoria adjunta.

En nuestra opinión las cuentas anuales del ejercicio 2006 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. al 31 de diciembre de 2006 y de los resultados de sus operaciones y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuadas, de conformidad con principios y normas contables generalmente aceptados, que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.

El informe de gestión adjunto del ejercicio 2006 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación de la Sociedad, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2006. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la Sociedad.

DELOITTE, S.L.
Inscrita en el R.O.A.C. N° S0692



Luis de la Mora
29 de marzo de 2007



Cuentas Anuales
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Balances de situación a 31 de diciembre de 2006 y 2005

Miles de euros

ACTIVO	Ejercicio 2006	Ejercicio 2005
INMOVILIZADO:		
Gastos de establecimiento	292	296
Inmovilizaciones inmateriales (Nota 5)	492.156	519.847
Inmovilizaciones materiales (Nota 6)	927.158	1.019.391
Flota aérea		
Coste	1.822.251	1.850.387
Amortizaciones y provisiones	(1.244.243)	(1.206.925)
	578.008	643.462
Otro inmovilizado material		
Coste	1.009.996	1.070.458
Amortizaciones y provisiones	(660.846)	(694.529)
	349.150	375.929
Inmovilizaciones financieras (Nota 7)	619.547	716.075
Participaciones en empresas del Grupo y asociadas	120.971	105.288
Créditos a empresas del Grupo y asociadas	25.623	25.623
Cartera de valores a largo plazo	98.559	129.369
Otros créditos	276.421	303.839
Depósitos y fianzas a largo plazo	306.333	367.406
Provisiones	(208.360)	(215.450)
Administraciones Públicas deudoras a largo plazo (Nota 18)	276.220	325.680
Total inmovilizado	2.315.373	2.581.289
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 5)	85.230	113.273
ACTIVO CIRCULANTE:		
Acciones propias (Nota 8)	12.694	23.696
Existencias (Nota 9)	187.594	114.660
Empresas del Grupo, deudores (Nota 17)	29.746	21.276
Deudores (Nota 10)	621.719	661.571
Inversiones financieras temporales (Nota 11)	2.403.941	1.923.849
Tesorería	7.982	15.868
Ajustes por periodificación	11.964	23.526
Total activo circulante	3.275.640	2.784.446
TOTAL ACTIVO	5.676.243	5.479.008

Las Notas 1 a 23 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación a 31 de diciembre de 2006.

Miles de euros

PASIVO	Ejercicio 2006	Ejercicio 2005
FONDOS PROPIOS (Nota 12):		
Capital social	739.492	735.666
Prima de emisión	115.405	111.285
Reserva de revalorización	38	38
Reserva legal	147.133	104.757
Reservas voluntarias	581.762	396.335
Reserva para acciones propias (Nota 8)	12.694	23.696
Reserva de fusión	165	165
Diferencias por ajuste del capital a euros	1.201	1.201
Beneficios del ejercicio	85.203	512.997
Dividendo a cuenta entregado en el ejercicio	–	(281.026)
Total fondos propios	1.683.093	1.605.114
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	59.082	28.042
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (Nota 13):		
Provisiones para obligaciones con el personal	618.331	573.221
Provisión para grandes reparaciones	62.194	60.985
Provisión para responsabilidades	707.862	776.050
Total provisiones para riesgos y gastos	1.388.387	1.410.256
ACREEDORES A LARGO PLAZO:		
Emisión de obligaciones convertibles (Nota 15)	–	9.153
Deudas con entidades de crédito (Nota 14)	544.930	782.707
Otras deudas	4.393	4.998
Total acreedores a largo plazo	549.323	796.858
ACREEDORES A CORTO PLAZO:		
Emisión de obligaciones convertibles (Nota 15)	10.362	9.153
Deudas con entidades de crédito (Nota 14)	241.610	127.583
Deudas con empresas del Grupo y asociadas (Nota 17)	29.492	15.702
Acreedores comerciales	1.340.308	1.173.929
Anticipos de clientes (Nota 4-g)	435.535	359.723
Deudas por compras o prestación de servicios	904.773	814.206
Remuneraciones pendientes de pago	158.561	165.038
Otras deudas no comerciales	215.031	146.386
Administraciones Públicas (Nota 18)	167.645	107.978
Otras deudas	47.386	38.408
Ajustes por periodificación	994	947
Total acreedores a corto plazo	1.996.358	1.638.738
TOTAL PASIVO	5.676.243	5.479.008

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Cuentas de pérdidas y ganancias correspondientes a los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2006 y 2005

Miles de euros

DEBE	Ejercicio 2006	Ejercicio 2005
GASTOS:		
Aprovisionamientos (Nota 19)	1.374.704	1.060.396
Gastos de personal (Nota 19)	1.388.879	1.434.163
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado (Notas 5 y 6)	224.374	184.409
Variación de las provisiones de tráfico	4.409	2.084
Otros gastos de explotación (Nota 19)	2.225.952	2.142.168
	5.218.318	4.823.220
Beneficios de explotación	141.132	80.633
Gastos financieros y asimilados (Notas 13 y 14)	60.995	46.252
Variación de las provisiones de inversiones financieras	(6.557)	(51)
Diferencias negativas de cambio	79.138	88.324
	133.576	134.525
Resultados financieros positivos	33.009	10.618
Beneficios de las actividades ordinarias	174.141	91.251
Variación de las provisiones de inmovilizado	(688)	1.327
Pérdidas procedentes del inmovilizado inmaterial, material y cartera de control (Nota 6)	4.604	17.008
Gastos extraordinarios (Nota 19)	66.221	410.223
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	242	686
	70.379	429.244
Resultados extraordinarios positivos	10.974	422.956
Beneficios antes de impuestos	185.115	514.207
Impuesto sobre Sociedades (Nota 18)	59.484	1.210
Ajustes negativos en la imposición sobre beneficios (Nota 18)	40.428	–
Beneficios del ejercicio	85.203	512.997

Las Notas 1 a 23 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2006.

Miles de euros

HABER	Ejercicio 2006	Ejercicio 2005
INGRESOS:		
Importe neto de la cifra de negocios (Nota 19)	5.159.846	4.729.950
Otros ingresos de explotación (Nota 19)	199.604	173.903
	5.359.450	4.903.853
Ingresos de participaciones en capital (Nota 7)	11.707	751
Otros intereses e ingresos asimilados (Notas 7 y 11)	76.811	56.196
Diferencias positivas de cambio	78.067	88.196
	166.585	145.143
Beneficios en enajenación de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control	853	827.384
Beneficios por operaciones con acciones propias (Nota 8)	4.098	4.056
Ingresos extraordinarios (Nota 19)	55.098	15.013
Ingresos y beneficios de otros ejercicios (Nota 19)	21.304	5.747
	81.353	852.200



Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2006

1. Actividad de la Sociedad

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es una sociedad dedicada principalmente al transporte aéreo de pasajeros y mercancías y que desarrolla, adicionalmente, otras actividades complementarias, entre las que destacan por su importancia las de asistencia a pasajeros y aviones en aeropuertos y de mantenimiento de aeronaves.

Como transportista de pasajeros y mercancías es un operador con una amplia red, atendiendo a tres mercados fundamentales: España, Europa y América.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es miembro de pleno derecho de la alianza **oneworld**, uno de los grupos aéreos más importantes del mundo, que permite la globalización de su actividad de transporte aéreo.

El domicilio social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está situado en Madrid, y desde abril de 2001 las acciones de la Sociedad cotizan en el mercado de valores.

2. Bases de presentación de las cuentas anuales

Imagen fiel

Las cuentas anuales del ejercicio 2006 han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad, y se presentan de acuerdo con el Plan General de Contabilidad y demás normativa aplicable, de forma que muestran la imagen fiel de su patrimonio y de su situación financiera a 31 de diciembre de 2006 así como de los resultados y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha. Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por los Administradores de la Sociedad, se someterán a la aprobación de la Junta General Ordinaria de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.



3. Distribución de resultados

La propuesta de distribución de los beneficios del ejercicio 2006 formulada por los Administradores de la Sociedad para ser sometida a la aprobación de la Junta General de Accionistas, consiste en destinar 0,035 euros por acción a dividendos, 765 miles de euros a reserva legal y el resto a reservas voluntarias.

4. Normas de valoración

Las principales normas de valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de las cuentas anuales del ejercicio 2006, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad, son las siguientes:

a) Inmovilizado inmaterial

Los bienes adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se incorporan al inmovilizado inmaterial por el coste de adquisición del bien, reflejándose en el pasivo la deuda total por las cuotas de arrendamiento más el importe de la opción de compra. Los gastos financieros de la operación se incluyen en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación y se imputan a los resultados de cada ejercicio de acuerdo con un criterio financiero.

Los bienes adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se amortizan aplicando idénticos criterios que los empleados para elementos de similar naturaleza del inmovilizado material.

Hasta el ejercicio 2003, la Sociedad venía aplicando lo dispuesto en la Orden Ministerial de 18 de diciembre de 2001, en virtud de la cual corregía el coste de adquisición y la amortización acumulada de la flota adquirida, en el ejercicio y durante los cuatro anteriores, tanto en régimen de arrendamiento financiero como en propiedad, en las diferencias producidas al aplicar a la financiación específica de estas aeronaves nominada en moneda diferente al euro los tipos oficiales de cambio vigentes al cierre del ejercicio.

En los últimos tres ejercicios, estas diferencias de valoración se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias dado que su impacto no es relevante.



El coste de adquisición de la flota en arrendamiento financiero que figura en el balance de situación a 31 de diciembre de 2006 adjunto está minorado en 6.597 miles de euros por el efecto de la activación de las diferencias de valoración acumuladas.

Las aplicaciones informáticas se valoran a precio de adquisición o coste de producción y se amortizan a partir de su entrada en explotación siguiendo el método lineal considerando una vida útil estimada de cinco años.

La propiedad industrial, materializada en los derechos de uso de marcas varias, se valora a precio de adquisición y se amortiza siguiendo el método lineal en un período de diez años.

b) Inmovilizado material

El inmovilizado material se valora a su coste de adquisición actualizado al amparo de diversas disposiciones legales entre las que se encuentra el Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio.

a 31 de diciembre de 2006 el coste de adquisición de la flota aérea en propiedad incluye diferencias de cambio acumuladas por un importe total de 75.166 miles de euros, aproximadamente (véase Nota 4-a).

La Sociedad amortiza su inmovilizado material siguiendo el método lineal, distribuyendo el coste amortizable entre los años de vida útil estimada.

Los años de vida útil estimada para los distintos elementos del inmovilizado material son los siguientes:

	Años
Flota aérea:	
Célula y motores ^(a)	18 – 22
Componentes	4 – 7
Edificios y otras construcciones	20 – 50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	10 – 15
Elementos de transporte terrestre	7 – 10
Mobiliario y enseres	10
Equipos para proceso de información	4 – 7
Repuestos rotables	18
Repuestos reparables de célula	8 – 10
Simuladores de vuelo	12 – 14

^(a) Excepto para los aviones adquiridos a Aviación y Comercio, S.A. que, por tratarse de elementos usados, son amortizados en 12 años (MD-88) y 10 años (MD-87).

Para los aviones en propiedad y en régimen de arrendamiento financiero, excepto para la flota MD, la Sociedad separa del coste de las aeronaves aquel correspondiente a los elementos que son reemplazados en las paradas programadas que se realizan transcurridos períodos temporales que oscilan entre 4 y 7 años.

En aquellos bienes sujetos al régimen de concesión administrativa temporal en que los años de vida útil exceden el período por el que la Sociedad tiene otorgada la concesión, el bien correspondiente se amortiza en el período concesional.

El valor residual de los repuestos rotables (aquellos asignados de forma específica a tipos o familias de aeronaves) se estima en un porcentaje de entre el 10% y el 20% del coste de adquisición, dependiendo del tipo de flota a la que están asignados. En el caso de los reparables de célula, el valor residual se estima en un 10% del coste de adquisición. La Sociedad amortiza íntegramente el coste de adquisición del resto de los elementos del inmovilizado material.

La Sociedad constituye provisiones de carácter reversible con objeto de adecuar el valor neto contable de la flota en posición de venta a su valor estimado de realización en función de las cotizaciones actuales del mercado de aeronaves usadas.

Las mejoras de la flota aérea que representan un aumento de su capacidad o eficiencia o un alargamiento de su vida útil se incorporan al coste de adquisición del avión.

Los costes de reparación y mantenimiento tanto de motores como de célula y demás componentes del avión se imputan, en general, a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurrin. No obstante lo anterior, y en función de lo establecido en los contratos de arrendamiento

operativo de flota, la Sociedad sigue el procedimiento de constituir una provisión para cada avión operado bajo esta modalidad de la estimación del coste total a incurrir en las revisiones programadas, imputando dicho coste a la cuenta de pérdidas y ganancias linealmente en el período que transcurre entre dos grandes reparaciones sucesivas (Nota 13).

c) Inmovilizaciones financieras e inversiones financieras temporales

Las participaciones en el capital de otras sociedades, ya sean empresas del Grupo, asociadas u otras participaciones en títulos de renta variable, generalmente acciones sin cotización oficial, se presentan en el balance de situación valoradas a coste de adquisición o a valor de mercado si éste fuera menor. El valor de mercado se determina como el valor teórico contable de la participación a la fecha de cierre del ejercicio corregido, en su caso, por el importe de las plusvalías tácitas existentes en el momento de la compra de la participada que subsisten en el de la valoración posterior.

El valor teórico contable de las participaciones cuyo capital está nominado en moneda diferente al euro se calcula mediante la conversión al tipo oficial de cambio a la fecha de cierre del ejercicio del patrimonio de la participada.

Con objeto de reconocer las minusvalías producidas por la diferencia entre el coste de adquisición y el valor de mercado de las participaciones se dotan las correspondientes provisiones.

No obstante lo anterior, el coste de adquisición de las participaciones en el capital social de las sociedades Iberbus (véase Nota 7) no se corrige en función de su valor de mercado debido a que en virtud de los acuerdos adoptados, el otro socio participe en las mismas, Airbus, garantiza a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. la recuperación íntegra de la inversión realizada.

Asimismo, la inversión en el capital de Clickair, S.A. se presenta valorada por su coste de adquisición según las condiciones del acuerdo suscrito entre todos los accionistas de la citada participada.

El efecto de la aplicación de criterios de consolidación de acuerdo con normas internacionales de información financiera adoptadas por la Unión Europea a las participaciones en las que la Sociedad posee mayoría o tiene influencia significativa en comparación con estas cuentas anuales supondría un aumento de los activos y las reservas de 75.007 y 82.802 miles de euros, respectivamente y una disminución de los resultados de 28.478 miles de euros.

Los créditos a empresas del Grupo y asociadas y otros préstamos y créditos concedidos figuran registrados por los importes entregados pendientes de cobro. La Sociedad tiene constituidas provisiones, calculadas atendiendo a la probabilidad de recuperación de la deuda en función de su antigüedad y de la solvencia del deudor, para hacer frente a los riesgos de incobrabilidad.

Los depósitos y fianzas constituidos se registran por los importes entregados. Dichos depósitos incluyen los importes entregados de acuerdo con lo previsto en los contratos de adquisición de nuevos aviones, que son susceptibles de reembolso en el momento de entrega del avión (véase Nota 7).

La Sociedad coloca sus excedentes temporales de tesorería, generalmente, en activos financieros a corto plazo que figuran registrados por los importes efectivamente desembolsados. Los intereses asociados a estas operaciones se registran como ingreso a medida que se devengan, y aquellos que al cierre del ejercicio están pendientes de vencimiento se presentan en el balance de situación incrementando el saldo del epígrafe "Inversiones financieras temporales".

d) Acciones propias

Las acciones propias se valoran a su precio de adquisición, que es inferior al de la cotización media del último trimestre del ejercicio y a la de cierre del mismo. Si el valor teórico contable de las acciones es inferior al precio de adquisición, la Sociedad dota las oportunas provisiones, que se imputan contra la cuenta de reservas voluntarias.

e) Transacciones y saldos en moneda diferente al euro

Las transacciones en moneda diferente al euro y los créditos y débitos resultantes de las mismas se registran por su contravalor en euros a la fecha en que se realiza la operación.

A 31 de diciembre de cada año, los saldos de las cuentas a cobrar o a pagar en moneda diferente al euro se valoran al tipo de cambio en vigor a dicha fecha, excepto el saldo correspondiente al pasivo por documentos de tráfico pendientes de utilizar que, de acuerdo con la práctica habitual de las compañías aéreas, se refleja en el balance de situación al tipo de cambio del mes de la venta, fijado por la International Air Transport Association (IATA). El tipo de cambio IATA de cada mes corresponde al tipo de cambio medio de los últimos cinco días hábiles previos al día 20 del mes anterior.





Las diferencias de valoración resultantes de la comparación entre el tipo oficial de cambio al cierre del ejercicio y el tipo al que figuran registradas las cuentas a cobrar o a pagar en moneda diferente al euro se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias, si son en contra de la Sociedad, en el epígrafe “Diferencias negativas de cambio” o bien, si son a favor se difieren hasta el vencimiento del crédito o débito correspondiente, imputándose al epígrafe “Ingresos a distribuir en varios ejercicios” del balance de situación, salvo que durante el ejercicio o ejercicios anteriores se hayan imputado diferencias negativas de cambio originadas por la misma divisa en, al menos, el mismo importe.

Las diferencias de cambio que se producen en el momento del cobro o pago de los créditos y de las deudas en moneda diferente al euro se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias en los epígrafes “Diferencias positivas de cambio” o “Diferencias negativas de cambio”, dependiendo de si son a favor o en contra de la Sociedad, respectivamente.

f) Existencias

Las existencias se valoran al coste de adquisición, calculado de acuerdo con el método del precio medio ponderado o a valor de mercado si éste fuera menor.

Con objeto de reconocer las minusvalías originadas por la obsolescencia y lenta rotación de determinados materiales almacenados, la Sociedad tiene constituidas las provisiones correspondientes.

En el ejercicio 2006, la Sociedad ha procedido a reclasificar los repuestos reparables de motor del epígrafe de “Inmovilizado Material-Repuestos para Inmovilizado” al de “Existencias” al haberse situado la rotación de estas piezas utilizadas para la reparación de motores en períodos inferiores al año.



g) Ingresos y gastos

Los ingresos y gastos se imputan en función del criterio del devengo, es decir cuando se produce la corriente real de bienes y servicios que los mismos representan, con independencia del momento en que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

La venta de billetes, así como la de los documentos de tráfico por carga y otros servicios, se registran, inicialmente, con abono al epígrafe “Anticipos de clientes” del balance de situación. El saldo de este epígrafe representa la estimación del pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad a 31 de diciembre de 2006 y que están pendientes de utilizar a dicha fecha. Los correspondientes ingresos por estos conceptos se reconocen en el momento de realizarse el transporte o servicio.

La Sociedad tiene en vigor la tarjeta Iberia Plus, cuyo objetivo es fidelizar clientes a través de la obtención de puntos cada vez que los titulares de la misma fundamentalmente realizan determinados vuelos, utilizan ciertos servicios hoteleros y de alquiler de automóviles o realizan compras con una tarjeta de crédito adscrita al programa. Los puntos obtenidos pueden ser canjeados por billetes gratuitos u otros servicios de las compañías adscritas al programa. El balance de situación a 31 de diciembre de 2006 adjunto incluye una provisión de 91.809 miles de euros por este concepto en el epígrafe “Deudas por compras o prestación de servicios”, de acuerdo con la estimación de la valoración, al precio de redención establecido, de los puntos acumulados pendientes de utilizar a dicha fecha.

En general, la política de la Sociedad en cuanto al tratamiento de eventuales incentivos, premios o bonificaciones, recibidos en efectivo o en especie por la adquisición de aeronaves posteriormente operadas en régimen de arrendamiento operativo, consiste en distribuir tales ingresos, imputándolos a la cuenta de pérdidas y ganancias durante el período de duración del contrato de arrendamiento o cuando se producen los consumos bonificados.

h) Obligaciones con el personal

De acuerdo con los convenios colectivos vigentes, en el momento en que el personal de vuelo cumple los 60 años de edad cesa en su actividad pasando a situación de reserva y manteniendo su relación laboral hasta la edad de jubilación reglamentaria. La Sociedad sigue la práctica de reconocer los costes del personal en situación de reserva a lo largo de la vida activa del trabajador de acuerdo con los estudios actuariales correspondientes.

Por otra parte, los convenios colectivos vigentes prevén la posibilidad de que el personal de vuelo, que cumpla determinadas condiciones, se retire anticipadamente quedando obligada la Sociedad a retribuir en determinadas cantidades a este personal hasta la edad de jubilación regla-

mentaria. La Sociedad dota con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en el que se produce esta eventualidad el importe necesario, calculado actuarialmente, para complementar el fondo ya constituido por reserva, con el fin de hacer frente a los compromisos de pago futuros con los trabajadores correspondientes. En la actualidad están acogidos a este beneficio 153 trabajadores en régimen de excedencia especial, así como 384 trabajadores en concepto de cese operativo.

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos-Provisiones para obligaciones con el personal" incluye los pasivos por estos conceptos (véase Nota 13).

Los estudios actuariales empleados en los cálculos de los pasivos antes señalados se han realizado por expertos independientes siguiendo el método de la unidad de crédito proyectado y empleando un tipo de interés técnico del 3,5% y tasas de supervivencia PERM/F-2000 P, asumiendo una evolución del índice de precios al consumo del 2% anual, entre otras hipótesis.

i) Montepío de Previsión Social Loreto

El Montepío de Previsión Social Loreto tiene por objeto fundamental el pago de pensiones de jubilación a sus afiliados (entre los que se encuentran los empleados de la Sociedad), así como otras prestaciones sociales en determinadas circunstancias (fallecimiento e incapacidad laboral permanente).

En virtud de los convenios colectivos vigentes, la Sociedad aporta junto con sus empleados las cuotas reglamentarias que en los mismos se establecen (aportaciones definidas). De acuerdo con los estatutos del Montepío, la responsabilidad económica de la Sociedad se limita al pago de las cuotas que reglamentariamente se establezcan.

En el ejercicio 2006, las aportaciones de la Sociedad por este concepto han ascendido a 23.066 miles de euros, y se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2006 adjunta.

j) Provisión para responsabilidades

En el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación, la Sociedad registra el importe estimado para hacer frente a responsabilidades probables o ciertas, nacidas de acciones judiciales y litigios en curso y a indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada, así como a avales u otras garantías similares otorgadas por la Sociedad. La dotación a estas provisiones se efectúa en el momento en que se origina la responsabilidad o se tiene conocimiento de la misma. En este epígrafe se incluyen, adicionalmente, las provisiones por los costes estimados de acuerdo con estudios actuariales realizados por expertos independientes con las mismas hipótesis señaladas en la Nota 4-h, del plan de bajas puesto en marcha en 1999 y desarrollado en 2000 y 2001 y del Expediente de Regulación de Empleo autorizado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales el 26 de diciembre de 2001 y desarrollado a partir del ejercicio 2002. Dicho Expediente de Regulación de Empleo, que inicialmente finalizaba a 31 de diciembre de 2002, fue ampliado con la autorización del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales inicialmente hasta el 31 de diciembre de 2004 y, posteriormente, con fecha 16 de diciembre de 2004, hasta el 31 de diciembre de 2007 para los colectivos de tierra, tripulantes de cabina de pasajeros y oficiales técnicos de a bordo hasta el límite de la plantilla objetivo estructural de cada colectivo.

k) Impuesto sobre Sociedades

El Impuesto sobre Sociedades del ejercicio se calcula en función del resultado económico antes de impuestos, aumentado o disminuido, según corresponda, por las diferencias permanentes con el resultado fiscal, entendiéndose éste como la base imponible del citado impuesto, y minorado por las bonificaciones y deducciones en la cuota, sin considerar las retenciones y los pagos a cuenta.

Desde el 1 de enero de 2002, la Sociedad y parte de sus sociedades dependientes tributan bajo el régimen de consolidación fiscal recogido en el Capítulo VII del Título VII del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades.

l) Futuros y otros instrumentos similares

La Sociedad utiliza estos instrumentos en las operaciones de cobertura de sus posiciones patrimoniales así como de sus flujos de cobros y pagos futuros. Únicamente realiza operaciones "no genuinas" de cobertura, que son aquellas que se contratan entre dos partes que fijan en cada caso los términos contractuales de las operaciones convenidas entre ellas (véase Nota 16).

Las diferencias de cotización de futuros e instrumentos similares que se pongan de manifiesto a lo largo de la vida de los mismos se contabilizan del siguiente modo:

1. En las operaciones de cobertura de tipos de cambio relacionados con posiciones patrimoniales, éstas se actualizan a la fecha de cierre de cada ejercicio considerando los beneficios o quebrantos generados que se registran en los epígrafes "Diferencias positivas de cambio" o "Diferencias negativas de cambio" de la cuenta de pérdidas y ganancias.
2. En el resto de operaciones de tipo de cambio y las correspondientes a tipo de interés y precios de combustible, el registro de las diferencias de cotización se realiza en la cuenta de pérdidas y ganancias cuando se produce la cancelación o liquidación final de las operaciones de futuro o de instrumentos similares.

m) Actividades con incidencia en el medio ambiente

En general, se consideran actividades medioambientales aquellas cuyo propósito sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales son valoradas a su coste de adquisición y activadas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren siguiendo los criterios descritos en el apartado b) de esta misma Nota.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen, en su caso, en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago.

Por otro lado, el Consejo de Ministros, en su reunión de fecha 21 de enero de 2005 acordó asignar gratuitamente a la Sociedad derechos de emisión de gases de efecto invernadero (15.583, 15.583 y 23.374 derechos para los ejercicios 2005, 2006 y 2007, respectivamente). Las toneladas de gases efecto invernadero emitidas por la Sociedad en 2006 han sido inferiores a los derechos asignados.

5. Inmovilizaciones inmateriales

El movimiento durante el ejercicio 2006 de las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial y de su correspondiente amortización acumulada ha sido el siguiente:

Miles de euros

	31-12-05	Adiciones y dotaciones	Bajas	Trasposos	31-12-06
Coste:					
Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero	587.516	3.712	(3.511)	(10.722)	576.995
Aplicaciones informáticas	122.307	21.082	(1.146)	(574)	141.669
Propiedad industrial	551	–	–	–	551
Derechos de traspaso y otros	394	103	–	–	497
	710.768	24.897	(4.657)	(11.296)	719.712
Amortizaciones:					
Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero	(110.005)	(28.840)	438	6.630	(131.777)
Aplicaciones informáticas	(75.421)	(19.027)	1.146	–	(93.302)
Propiedad industrial	(247)	(55)	–	–	(302)
Derechos de traspaso y otros	(394)	–	–	–	(394)
	(186.067)	(47.922)	1.584	6.630	(225.775)
Provisiones	(4.854)	–	3.073	–	(1.781)
Valor neto	519.847	(23.025)	–	(4.666)	492.156

A 31 de diciembre de 2006, el coste de los bienes totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado inmaterial asciende a 50.285 miles de euros, según el siguiente detalle:

Miles de euros

Aplicaciones informáticas	49.891
Derechos de traspaso	394
Total	50.285

Las adiciones al epígrafe “Aplicaciones informáticas” del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a inversiones en proyectos de integración de sistemas y nuevos desarrollos.

Las características generales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes a 31 de diciembre de 2006, cuyos costes financieros están en algunos casos referenciados a tipos de interés variable, y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:

Miles de euros

Precio de contado del inmovilizado adquirido	576.995
Importe de las cuotas pagadas:	
En años anteriores	209.204
En el ejercicio	47.968
Importe de las cuotas pendientes a 31 de diciembre (Nota 14) ^(a)	209.124
Importe de las opciones de compra (Nota 14)	302.411

^(a) Estos importes incluyen 79.036 miles de euros correspondientes a intereses pendientes de devengo cuya contrapartida se incluye en el capítulo “Gastos a distribuir en varios ejercicios” del balance de situación a 31 de diciembre de 2006 adjunto.

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago a 31 de diciembre de 2006 correspondientes a los contratos de arrendamiento financiero es el siguiente:

Miles de euros

Cuotas con vencimiento en	
2007	171.854
2008	48.444
2009	54.247
2010	23.148
2011 y siguientes	213.842
	511.535

6. Inmovilizaciones materiales

El movimiento durante el ejercicio 2006 de las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada y provisiones ha sido el siguiente:

Miles de euros

Coste	31-12-05	Adiciones	Retiros	Traspasos	31-12-06
Flota aérea	1.850.387	56.715	(97.270)	12.419	1.822.251
Otro inmovilizado material:					
Terrenos	2.518	–	–	–	2.518
Edificios y otras construcciones	156.377	–	(4.660)	–	151.717
Maquinaria, instalaciones y utillaje	429.788	31.887	(18.582)	12.657	455.750
Elementos de transporte terrestre	32.422	6.644	(390)	567	39.243
Mobiliario y enseres	18.651	3.679	(2.513)	(30)	19.787
Equipos para proceso de información	108.711	11.027	(3.989)	2.719	118.468
Repuestos para inmovilizado	279.315	14.081	(5.628)	(86.867) ^(a)	200.901
Simuladores de vuelo	11.101	–	(8.402)	–	2.699
Inmovilizado en curso	31.575	22.196	(19.180)	(15.678)	18.913
	1.070.458	89.514	(63.344)	(86.632)	1.009.996

Miles de euros

	31-12-05	Dotaciones	Retiros	Trasposos	31-12-06
Amortizaciones y provisiones:					
Flota aérea	1.013.257	122.673	(67.402)	–	1.068.528
Otro inmovilizado material:					
Edificios y otras construcciones	113.702	3.589	(3.741)	–	113.550
Maquinaria, instalaciones y utillaje	312.481	22.436	(16.982)	4.716	322.651
Elementos de transporte terrestre	21.478	3.325	(361)	283	24.725
Mobiliario y enseres	13.514	1.459	(2.312)	–	12.661
Equipos para proceso de información	75.828	13.286	(3.951)	1.631	86.794
Repuestos para inmovilizado	144.554	9.384	(56.849) ^(a)	–	97.089
Simuladores de vuelo	8.962	206	(8.402)	–	766
	690.519	53.685	(92.598)	6.630	658.236
Provisiones:					
Flota aérea					
Fondo para grandes reparaciones	15.992	–	(7.068)	–	8.924
Otras provisiones de flota aérea	177.676	–	(10.885)	–	166.791
Otro inmovilizado material	4.010	–	(1.400)	–	2.610

^(a) Corresponde a repuestos reparables de motor, traspasados al epígrafe de “Existencias” al haberse situado su rotación en períodos inferiores al año (Nota 4-f).

Flota aérea

Adiciones y retiros del período

Las principales adiciones del período quedan resumidas a continuación:

Miles de euros

Adiciones de flota aérea	14.464
Adiciones de motores	8.854
Remodelaciones	33.397
	56.715

Por otra parte, los retiros del ejercicio corresponden a:

Miles de euros

	Coste	Amortización acumulada	Provisiones
Avión MD-87	16.441	(13.375)	(3.066)
Avión B-757	34.678	(19.641)	(4.692)
Otros retiros	46.151	(34.386)	(10.195)
	97.270	(67.402)	(17.953)

La Sociedad ha procedido a dar de baja un avión MD-87 cuyo valor neto contable era cero, así como a la venta de un avión B-757 por su valor neto contable (10.345 miles de euros).

La línea “Otros retiros” del cuadro anterior incluye ventas de motores así como bajas de remodelaciones realizadas en aviones en régimen de arrendamiento operativo que se han dejado de operar durante el ejercicio.

Otras provisiones de flota aérea

Con objeto de reconocer las posibles minusvalías derivadas de las bajas de flota aérea previstas en un futuro próximo, la Sociedad dota las correspondientes provisiones por depreciación para adecuar el valor neto contable de estos aviones a su valor estimado de realización. El movimiento habido en el ejercicio 2006 ha sido el siguiente:

Miles de euros

	Saldo a 31-12-05	Aplicaciones	Saldo a 31-12-06
Flota (célula y motores):			
B-747	71.306	(1.525)	69.781
B-757	8.000	(4.692)	3.308
MD	94.493	(3.066)	91.427
Otras flotas no operativas	3.877	(1.602)	2.275
	177.676	(10.885)	166.791

La flota MD está registrada a su valor estimado de realización teniendo en cuenta que el retiro de estos aviones tendrá lugar entre los ejercicios 2007 y 2009.

Compromisos y otras garantías sobre flota

La Sociedad viene utilizando tres aviones en régimen de arrendamiento financiero y 7 aviones en régimen de arrendamiento operativo, cuyas rentas garantizan, junto con los propios aviones, el reembolso de una emisión de bonos en el mercado europeo realizada por el arrendador en el ejercicio 2000, de los cuales quedan pendientes de amortizar 192.016 miles de euros.

Asimismo, la Sociedad garantiza la utilización de veinte aviones en régimen de alquiler operativo o arrendamiento financiero durante un período de entre 9 y 14 años, frente a los suscriptores de una emisión de bonos de los cuales quedan pendientes de amortizar 128.713 miles de dólares y 120.300 miles de euros.

La Sociedad está inmersa en un plan de renovación de su flota estructurado bajo diversos contratos firmados con Airbus para las familias A-320 y A-340. Los aviones pendientes de entregar a 31 de diciembre de 2006 y el año previsto de incorporación de los mismos según los acuerdos alcanzados se detallan a continuación:

Tipo de Avión	2007	2008	Total
A-319	8	5	13
A-320	6	4	10
A-321	1	—	1
	15	9	24

De acuerdo con los precios básicos establecidos en los contratos, el coste total de los aviones comprometidos en firme pendientes de entrega a 31 de diciembre de 2006 asciende aproximadamente a 909 millones de euros.

Adicionalmente, la Sociedad tiene opciones en relación con 2 aviones A-340-600 y 49 aviones de la familia A-320.

Flota operativa

A continuación se resume la flota operativa de la Sociedad a 31 de diciembre de 2006:

Tipo de Avión	En propiedad	En arrendamiento financiero	En arrendamiento operativo	En <i>wet lease</i> ^(d)	Total
B-747	— ^(a)	—	—	—	—
B-757	—	—	—	7	7
A-319	—	—	11	—	11
A-320	10	10 ^(b)	33 ^(c)	—	53
A-321	—	4	14	—	18
A-340-300	5	—	11	2	18
A-340-600	—	—	13	—	13
MD-87	18	—	—	—	18
MD-88	12	—	—	—	12
	45	14	82	9	150

^(a) No incluye cinco aviones que se encuentran parados a 31 de diciembre de 2006 a la espera de proceder a su venta o achatarramiento. El valor neto contable de estos aviones, una vez deducidas las provisiones dotadas es cero.

^(b) No incluye dos aviones que se encuentran alquilados a la Compañía Mexicana de Aviación.

^(c) No incluye un avión que se encuentra alquilado a la Compañía Mexicana de Aviación; tampoco incluye dos aviones en proceso de reconfiguración previa a su devolución.

^(d) Modalidad de alquiler que incluye flota, tripulación, mantenimiento y seguro.

Flota en arrendamiento operativo y *wet lease*

En el ejercicio 2006 se han incorporado en régimen de arrendamiento operativo cuatro aviones A-319, tres aviones A-340-600, dos aviones A-320 y dos A-321. Asimismo, como consecuencia del vencimiento de los contratos de arrendamiento operativo correspondientes y por acuerdos de devoluciones anticipadas, se ha procedido a la devolución de seis aviones A-320 y dos aviones B-757. A su vez se ha procedido a la transformación en *wet lease* de cinco aviones B-757 que durante el ejercicio 2005 operaban en régimen de arrendamiento operativo.

A continuación se resumen los vencimientos de los contratos de arrendamiento operativo de flota mantenidos por la Sociedad:

Flota	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Nº de aviones
A-319	—	2	2	—	—	4	—	—	—	—	—	—	3	11
A-320	10	2	1	1	1	1	5	2	1	—	—	—	9	33
A-321	—	—	—	—	—	—	1	—	2	2	2	1	6	14
A-340-300	—	1	2	3	1	3	—	1	—	—	—	—	—	11
A-340-600	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	3	4	1	13
Total	10	5	5	4	2	8	6	3	6	4	5	5	19	82

El cuadro anterior incluye once aviones A-320 y cuatro aviones A-319 que están siendo arrendados a Internacional Lease Finance Corporation. Como consecuencia de la firma de este contrato la Sociedad ha realizado depósitos en garantía del buen fin de la operación por importe de 10.118 miles de euros que se encuentran registrados en el epígrafe "Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo" del balance de situación a 31 de diciembre de 2006 (véase Nota 7).

Algunos de los contratos de arrendamiento operativo incluyen opciones de compra de las aeronaves que pueden ser ejercidas durante el período de alquiler y la posibilidad de proceder a la prórroga de los mismos por períodos comprendidos entre uno y nueve años.

Durante el ejercicio 2006, la Sociedad ha formalizado siete contratos de *wet lease* para aviones de la flota B-757 así como para dos aviones de la flota A 340-300, que en el ejercicio anterior operaban en régimen de arrendamiento operativo.

En 2006 se ha producido el vencimiento de los contratos de dos aviones B-747 y un avión B-757, este último propiedad de la compañía, que en el ejercicio 2005, operaban en régimen de *wet lease*.

Las rentas devengadas durante 2006 por los contratos de arrendamiento operativo de aeronaves han ascendido a 406.458 miles de euros, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias (véase Nota 19-g). El importe total aproximado de las cuotas futuras a pagar derivadas de los contratos de arrendamiento operativo de estos aviones, clasificado por años de vencimiento, se detalla a continuación:

Millones de euros

Ejercicio	
2007	373
2008	335
2009	311
2010	275
2011 y siguientes	1.363
	2.657^(*)

(*) Equivalen a 3.499 millones de dólares a tipo de cambio de cierre del ejercicio. La fluctuación de los tipos de cambio sobre estas rentas está parcialmente cubierta con productos derivados (véase Nota 16).

No es voluntad de los Administradores de la Sociedad, en el momento de formulación de estas cuentas anuales, ejercitar las opciones de compra que existen sobre los elementos de flota que a 31 de diciembre de 2006 están siendo operados en régimen de arrendamiento operativo, ni solicitar o acogerse a las extensiones contempladas en los citados contratos que impliquen la utilización de los aviones correspondientes por períodos superiores a 16 años.



Otro inmovilizado material

Las adiciones al epígrafe "Maquinaria, instalaciones y utillaje" corresponden fundamentalmente a las adquisiciones de equipos de aeropuerto.

El movimiento de la cuenta "Inmovilizado en curso" del detalle anterior incluye retiros por importe de 19.180 miles de euros correspondientes a acondicionamiento de interiores de aeronaves operadas en régimen de arrendamiento operativo que han sido recuperados del arrendador.

Los edificios e instalaciones construidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en aeropuertos nacionales, presentan un valor neto contable a 31 de diciembre de 2006 de 26.297 miles de euros. Los Administradores de la Sociedad no esperan quebrantos significativos como consecuencia del proceso de reversión toda vez que los programas de mantenimiento de la Sociedad aseguran un permanente buen estado de uso.

Ley de Actualización Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio

A 31 de diciembre de 1996, la Sociedad actualizó su inmovilizado material al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, con pago de un gravamen único del 3%. Los elementos actualizados presentan un valor neto contable de 11.968 miles de euros a 31 de diciembre de 2006 y los efectos sobre las amortizaciones son de 430 y 417 miles de euros en 2006 y 2007, respectivamente.

La plusvalía resultante de la actualización, neta del gravamen único del 3%, fue abonada a la cuenta "Reserva de revalorización". Como contrapartida de la plusvalía se utilizaron las cuentas correspondientes a los elementos patrimoniales actualizados, sin variar el importe de la amortización acumulada contabilizada. Con fecha 22 de enero de 1998 la Administración tributaria comprobó y aceptó el saldo de la reserva de revalorización por lo que, de acuerdo con la legislación vigente, se acordó la aplicación de la mencionada reserva a la compensación de pérdidas de ejercicios anteriores.

Elementos totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2006, el coste de los bienes totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado material asciende a 345.874 miles de euros, según el siguiente detalle:

Miles de euros

Construcciones	57.927
Maquinaria, instalaciones y utillaje	189.018
Mobiliario y enseres	6.880
Equipos para proceso de información	54.191
Simuladores de vuelo	146
Elementos de transporte y otro inmovilizado	12.777
Flota aérea	24.935
Total	345.874

Cobertura de seguros

La Sociedad mantiene suscritas diferentes pólizas de seguro sobre los elementos del inmovilizado material e inmaterial, que cubren suficientemente el valor neto contable de los mismos a 31 de diciembre de 2006. Asimismo, la Sociedad mantiene suscritas diferentes pólizas de seguro sobre la flota aérea arrendada a terceros, de acuerdo con las condiciones establecidas en los respectivos contratos de arrendamiento.

7. Inmovilizaciones financieras

Participaciones en empresas del Grupo y asociadas

Los movimientos habidos durante el ejercicio 2006 en el epígrafe "Participaciones en empresas del Grupo y asociadas", así como en su correspondiente provisión, han sido los siguientes:

Miles de euros

Empresas del Grupo y asociadas	Coste	Provisión
Saldo a 31-12-05	105.288	(92.120)
Adiciones o dotaciones	15.683	(786)
Salidas o recuperaciones	—	74
Saldo a 31-12-06	120.971	(92.832)

Las adiciones del ejercicio 2006 corresponden fundamentalmente a la adquisición de una participación en el 20% del capital social de Clickair, S.A.

Dicha inversión se ha materializado en la adquisición de 37.920 acciones ordinarias de diez euros de valor nominal emitidas con una prima de emisión total de 379 miles de euros. Asimismo, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha suscrito y desembolsado 9.480 acciones privilegiadas de igual valor nominal y una prima de emisión 1.510 euros cada una.

Las acciones privilegiadas devengan un dividendo fijo y acumulativo del 6% del nominal más su correspondiente prima de emisión y adicionalmente otorgan el derecho a percibir un dividendo variable en caso de que haya beneficios, cuyo importe se determina como el menor entre el 6% de la inversión total realizada en acciones privilegiadas y el 50% del beneficio del ejercicio de la participación una vez compensadas las pérdidas de ejercicios anteriores y cubiertas las reservas legales y estatutarias. Adicionalmente, las acciones privilegiadas otorgan el derecho a una participación en el dividendo ordinario del 76%.

El pacto de accionistas prevé que a partir del inicio de las operaciones de Clickair, S.A., Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. participe en el 80% del patrimonio de la sociedad con el límite del importe efectivamente invertido en la misma. Considerando lo anterior no es previsible que la valoración en mercado de Clickair, S.A. suponga un impacto patrimonial significativo.

La información relacionada con las empresas del Grupo y asociadas más representativas a 31 de diciembre de 2006 es la siguiente:

Miles de euros

Razón Social Dirección Objeto Social	Participación directa e indirecta	Coste	Provisión	Capital	Reservas	Beneficios/ (Pérdidas) Totales	Extraord.	Dividendos percibidos
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.:	75,00	670	–	192	3.401	928	(167)	325
Centro de Carga Aérea Parcela 2 p.5 nave 6, Madrid. Transporte de mercancías								
Cargosur, S.A.:^(a)	100,00	8.685	(3.492)	6.058	(938)	73	37	–
Velázquez, 130; Madrid Transporte aéreo de mercancías								
Iber-America Aerospace, LLC:	49,00	577	(70)	1.178	(311)	169	–	87
Miami, Florida Compra-venta de piezas y motores de aeronaves								
Serpista, S.A.:	39,00	456	–	1.170	2.317	849	–	–
Velázquez, 130, Madrid Mantenimiento de equipos aeroportuarios								
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.:	43,50	4.484	–	6.000	6.032	2.955	332	–
(IBERIA-CARDS). Velázquez, 94, Madrid Emisión y gestión de medios de pago								

^(a) La información financiera relacionada hace referencia a sus cuentas anuales individuales, puesto que esta sociedad, que participa a 31 de diciembre de 2006 en Campos Velázquez, S.A. y Viva, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A., no presenta cuentas anuales consolidadas por estar dispensada al consolidar las tres sociedades en Grupo Iberia.

El saldo del epígrafe “Participaciones en empresas del Grupo y asociadas” incluye el coste de la participación en Venezolana Internacional de Aviación, S.A., 88.446 miles de euros, que está totalmente provisionado, al igual que los préstamos concedidos en su día a esta participada (25.623 miles de euros) recogidos en el epígrafe “Créditos a empresas del Grupo y asociadas”, dado que la citada sociedad está en proceso de liquidación.

Cartera de valores a largo plazo

Los movimientos registrados en este epígrafe del balance de situación durante 2006, junto con los de sus correspondientes provisiones se detallan a continuación:

	Participación a 31-12-06	Saldo a 31-12-05	Adiciones	Retiros	Trasposos	Saldo a 31-12-06
Títulos de renta fija:						
Iberbond PLC 1999		30.810	–	–	(30.810)	–
Deuda Pública		244	–	–	–	244
Títulos de renta variable:						
Interinvest, S.A.	0,1438	30.244	–	–	–	30.244
Sociedades Iberbus	^(a)	24.930	–	–	–	24.930
Opodo, Ltd.	2,38	19.246	–	–	–	19.246
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,90	8.853	–	–	–	8.853
Wam Acquisition, S.A.	11,68	8.638	–	–	–	8.638
Otros	–	6.404	–	–	–	6.404
Total coste		129.369	–	–	(30.810)	98.559
Provisiones		(54.284)	(37)	81	–	(54.240)

^(a) Los porcentajes de participación en estas sociedades oscilan entre un 40% y un 45,45%.

Títulos de renta fija

Los bonos Iberbond PLC 1999 financian parcialmente la adquisición por terceros de seis aviones A-320 que están operados en régimen de arrendamiento financiero por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Devengan un tipo de interés del 5,90% anual que se liquida semestralmente. El principal se amortiza anualmente a razón de un 3% del principal, hasta el 1 de marzo de 2007. El vencimiento del 76% del principal restante tendrá lugar en septiembre de 2007. La Sociedad, en función de las condiciones descritas, ha procedido a reclasificar el importe pendiente de cobro al corto plazo en el epígrafe “Inversiones financieras temporales” (Nota 11).

Títulos de renta variable

La participación de la Sociedad en el capital social de Interinvest, S.A. (accionista mayoritario de Aerolíneas Argentinas, S.A.) está totalmente provisionada.

La información relacionada con las sociedades Iberbus, sociedades propietarias de diversos aviones A-340-300 operados por la Sociedad a 31 de diciembre de 2006, obtenida de sus estados financieros provisionales, es la siguiente:

Miles de euros

Empresas del Grupo y asociadas	Dirección	Participación directa	Coste	Capital	Reservas	Beneficios (Pérdidas) ordinarios
Iberbus Concha, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.029	5.206	(4.545)	356
Iberbus Rosalía, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.056	5.166	(3.860)	211
Iberbus Chacel, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.283	5.723	(5.303)	414
Iberbus Arenal, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.362	5.854	(10.436)	(368)
Iberbus Teresa, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.504	5.293	(2.280)	666
Iberbus Emilia, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.497	5.317	(2.405)	688
Iberbus Agustina, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.587	5.319	(3.556)	762
Iberbus Beatriz, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	40,00	2.556	5.336	(3.420)	765
Iberbus Juana Inés, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublín	45,45	1.896	3.182	(5.444)	(95)
Iberbus María de Molina, Ltd	George's Dock House, IFSC; Dublín	45,45	1.983	3.346	(5.950)	(63)
Iberbus María Pita, Ltd	George's Dock House, IFSC; Dublín	45,45	2.177	3.523	(5.865)	(77)
			24.930			

El accionista mayoritario de estas sociedades, Airbus, garantiza a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. la recuperación de la totalidad de su inversión financiera y crediticia en las sociedades Iberbus, motivo por el cual no se dotan provisiones en relación con las participaciones de las mencionadas sociedades.

La participación en Wam Acquisition, S.A. fue adquirida como contraprestación parcial de la venta de Amadeus, S.A. y está instrumentada en acciones ordinarias y privilegiadas. Estas últimas otorgan exclusivamente el derecho a percibir un dividendo fijo y acumulativo del 13,75% sobre el nominal. El epígrafe "Ingresos financieros" de la cuenta de resultados del ejercicio 2006 adjunta incluye 10.987 miles de euros por este concepto. Estas acciones son convertibles en ordinarias en caso de salida a Bolsa de la participada.

Otros créditos

El movimiento de este epígrafe del balance de situación es el siguiente:

Miles de euros

	Saldo a 31-12-05	Altas	Diferencias de cambio	Bajas	Traspasos	Saldo a 31-12-06
Créditos a sociedades Iberbus	167.879	–	(17.502)	–	–	150.377
Créditos a Aerolíneas Argentinas, S.A.	35.665	–	–	–	–	35.665
Préstamos a Wam Acquisition, S.A.	40.388	5.660	–	–	–	46.048
Créditos a Iberlease 2004 Ltd.	45.365	–	(4.729)	–	–	40.636
Otros créditos	14.542	79	–	(9.094)	(1.832)	3.695
Total coste	303.839	5.739	(22.231)	(9.094)	(1.832)	276.421
Provisiones	(43.423)	–	–	7.758	–	(35.665)

La Sociedad tiene concedido un préstamo a cada una de las sociedades Iberbus en las que participa. El principal oscila, según el caso, entre 11.049 y 22.101 miles de dólares USA. Estos préstamos están concedidos a un plazo igual al de la duración del contrato de arrendamiento operativo del correspondiente avión A-340-300, y a tipos de interés que oscilan entre el 4% y el 6% anual, produciéndose su amortización de una sola vez al vencimiento, que, según el caso, se sitúa entre 2008 y 2012.

El importe pendiente de reembolso por este concepto clasificado por años de vencimiento se detalla a continuación:

Miles de euros

Vencimiento en	
2008	62.920
2009	15.240
2010	30.544
2011	8.390
2012	33.283
Total	150.377

El saldo mantenido con Aerolíneas Argentinas, S.A. por importe de 35.665 miles de euros corresponde a la subrogación en un préstamo con garantía hipotecaria sobre dos aviones B-747 otorgado por Banesto, S.A., por un importe de 43 millones de dólares USA y cuya devolución estaba garantizada por la Sociedad. Adicionalmente, la Sociedad tiene otorgadas garantías a Aerolíneas Argentinas, S.A. por importe de 6 millones de dólares. La totalidad de los riesgos mantenidos con esta compañía están provisionados.

La cuenta "Préstamos a Wam Acquisition, S.A." corresponde a un préstamo subordinado otorgado a la citada participada con vencimiento de una sola vez en 2020, salvo en determinadas circunstancias, y está concertado a un tipo de interés anual del 13,75%. Los intereses devengados se acumulan al principal y son pagaderos igualmente al vencimiento del principal.

Iberlease 2004 Ltd, sociedad arrendadora de cuatro aviones adquiridos por la Sociedad en régimen de arrendamiento financiero es a su vez la beneficiaria de cuatro préstamos otorgados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a un plazo idéntico al establecido en los contratos de arrendamiento financiero produciéndose su amortización de una sola vez en diciembre de 2014. El principal de estos préstamos asciende a 53.518 miles de dólares USA y su tipo de interés está comprendido entre el 6% y el 6,5% anual pagaderos trimestralmente.

Depósitos y fianzas a largo plazo

En el ejercicio 2006, el movimiento de las partidas que componen este epígrafe del balance de situación es el siguiente:

Miles de euros

Concepto	Saldo a 31-12-05	Adiciones	Retiros	Traspasos	Diferencias de cambio	Saldo a 31-12-06
Depósitos por adquisición de flota	351.660	160.507	(191.060)	(1.358)	(30.751)	288.998
Depósito Obligaciones Convertibles (Nota 15)	9.153	–	–	(9.153)	–	–
Valoración de las operaciones de cobertura	(19.321)	2.714	(5.376)	–	15.086	(6.897)
Depósitos y fianzas operación de aviones en dry y wet lease (Nota 6)	10.669	1.615	(510)	–	(1.161)	10.613
Depósitos y fianzas operación aviones ILFC (Nota 6)	11.295	–	–	–	(1.177)	10.118
Otros	3.950	361	(612)	–	(198)	3.501
	367.406	165.197	(197.558)	(10.511)	(18.201)	306.333

Las cantidades incluidas en “Depósitos por adquisición de flota” corresponden a los importes entregados a cuenta de la adquisición de aviones y de motores que son susceptibles de reembolso, según el siguiente detalle:

Miles de euros

	En firme	En opción
A-319	135.069	
A-320	112.319	3.721 ^(a)
A-321	16.158	
A-340	–	1.519
Motores	20.212	–
	283.758	5.240

(a) Depósitos entregados para toda la familia A-320.

De acuerdo con las entradas previstas de flota la Sociedad estima que en 2007 se aplicarán depósitos por importe de 204 millones de euros.

8. Acciones propias

El movimiento del ejercicio en el epígrafe “Acciones propias” del balance de situación a 31 de diciembre de 2006 adjunto es el siguiente:

Miles de euros

Saldo a 31 de diciembre de 2005	23.696
Altas	8.981
Bajas	(23.431)
Variación de la provisión para acciones propias (Nota 12)	3.448
Saldo a 31 de diciembre de 2006	12.694



Las acciones propias en poder de la Sociedad a 31 de diciembre de 2006 representan el 0,71 % del capital social y totalizan 6.702.368 acciones, con un valor nominal global de 5.228 miles de euros, y un precio medio de adquisición de 2,0772 euros por acción. La variación de la provisión para acciones propias ha supuesto en 2006 un abono a la cuenta de reservas voluntarias de 3.448 miles de euros. El saldo de la cuenta “Reserva para acciones propias” a 31 de diciembre de 2006 cubre en su totalidad el valor neto contable de aquéllas, por importe de 12.694 miles de euros.

La venta de acciones propias durante 2006, único concepto incluido en el capítulo de bajas del cuadro anterior, ha originado beneficios por importe de 4.098 miles de euros, que han sido registrados en el epígrafe “Beneficios en operaciones con acciones propias” de la cuenta de pérdidas y ganancias.

9. Existencias

El detalle de este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2006 es el siguiente:

	Miles de euros
Reparables de motor ^(a)	111.847
Repuestos de flota	63.025
Combustible	37.707
Otros	19.077
Provisiones	(44.062)
Total	187.594

^(a) Ver Nota 4.f y Nota 6.

10. Deudores

La composición del epígrafe “Deudores” del balance de situación a 31 de diciembre de 2006 adjunto es la siguiente:

	Miles de euros
Agencias de pasaje y carga	204.955
Otros clientes por venta y prestación de servicios	185.020
Hacienda Pública deudora (Nota 18)	52.113
Organismos públicos	38.936
Deudores varios	51.683
Compañías aéreas	52.997
Clientes en delegaciones	19.724
Tarjetas de crédito	19.870
Deudores de dudoso cobro	22.588
Provisiones	(26.167)
	621.719

11. Inversiones financieras temporales

El desglose de este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2006 adjunto es como sigue:

	Miles de euros
Activos financieros a corto plazo	2.310.675
Intereses a cobrar no vencidos	25.373
Depósitos indisponibles por obligaciones convertibles (Nota 15)	10.362
Bonos Iberbond (Nota 7)	30.810
Otros depósitos y fianzas a corto plazo	11.887
Dividendos devengados no cobrados (Nota 7)	10.987
Otras inversiones financieras temporales	3.847
	2.403.941

La rentabilidad media de las cantidades colocadas en activos financieros a corto plazo, fundamentalmente en Depósitos, Eurodepósitos, Pagarés y Europagarés se ha situado, durante el ejercicio 2006, en el 2,92%.

12. Fondos propios

El movimiento de los fondos propios de la Sociedad durante el ejercicio 2006 ha sido el siguiente:

Miles de euros

Concepto	Capital suscrito	Prima de emisión	Reserva legal	Reservas voluntarias	Reservas acciones propias	Otras reservas	Beneficios del ejercicio	Dividendo a cuenta	Dividendos
Saldo a 31 de diciembre de 2005	735.666	111.285	104.757	396.335	23.696	1.404	512.997	(281.026)	–
Distribución del resultado de 2005	–	–	42.376	170.977	–	–	(512.997)	281.026	18.618
Ampliaciones de capital	3.826	4.120	–	–	–	–	–	–	–
Acciones propias	–	–	–	14.450	(11.002)	–	–	–	–
Resultado del ejercicio 2006	–	–	–	–	–	–	85.203	–	–
Saldo a 31 de diciembre de 2006	739.492	115.405	147.133	581.762	12.694	1.404	85.203	–	–

En cualquier evaluación del patrimonio de la Sociedad a 31 de diciembre de 2006, el saldo del epígrafe “Acciones propias” debería deducirse de la cifra de fondos propios mostrada en el balance de situación adjunto.

Capital social

Durante 2006, la Sociedad ha ampliado su capital social en 3.826 miles de euros, mediante la emisión de 4.904.693 acciones ordinarias de 0,78 euros de valor nominal cada una, con una prima de emisión de 0,84 euros por acción. Dicha ampliación fue realizada para atender la conversión en acciones de un número igual de obligaciones convertibles emitidas para hacer frente al plan de opciones sobre acciones aprobado por la Junta General de Accionistas en 2002 y dirigido a determinados Administradores Ejecutivos, Directivos y otro personal.

A 31 de diciembre de 2006 el número de opciones suscritas que están pendientes de ejercicio asciende a 6.396.236. Dichas opciones podrán ser canjeadas por acciones a un precio de 1,62 euros por acción en las siguientes fechas: 10 de marzo de 2007, 10 de septiembre de 2007, 25 de abril de 2008.

A 31 de diciembre de 2006, el capital social estaba compuesto por 948.066.632 acciones de 0,78 euros de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas representadas mediante anotaciones en cuenta.

A 31 de diciembre de 2006, los accionistas de la Sociedad eran los siguientes:

	Número de Acciones	Porcentaje
British Airways	94.309.090	9,95
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	91.290.716	9,63
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	69.492.448	7,33
Compañía de Distribución Integral Logista, S.A.	61.164.780	6,45
Sociedad Estatal de Participaciones Industriales	49.212.526	5,19
El Corte Inglés, S.A.	27.387.215	2,89
Otros, incluido personal	555.209.857	58,56
Total	948.066.632	100,00

Prima de emisión

El texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas permite expresamente la utilización del saldo de la prima de emisión para ampliar el capital y no establece restricción específica alguna en cuanto a la disponibilidad de dicho saldo.

Reserva legal

De acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas debe destinarse una cifra igual al 10% del beneficio del ejercicio a la reserva legal, hasta que ésta alcance, al menos, el 20% del capital social.

La reserva legal podrá utilizarse para aumentar el capital en la parte de su saldo que exceda el 10% del capital ya aumentado. Salvo para la finalidad mencionada anteriormente, y mientras no supere el 20% del capital social, esta reserva sólo podrá destinarse a la compensación de pérdidas y siempre que no existan otras reservas disponibles suficientes para este fin.

13. Provisiones para riesgos y gastos

El movimiento registrado en el ejercicio 2006 en este epígrafe del balance de situación adjunto ha sido el siguiente:

Miles de euros

	Saldo a 31-12-05	Adiciones o dotaciones	Aplicaciones	Otros	Saldo a 31-12-06
Provisiones para obligaciones con el personal (Nota 4-h)	573.221	65.648	(20.538)	–	618.331
Provisión para grandes reparaciones (Nota 4-b)	60.985	21.570	(20.361)	–	62.194
Provisión para responsabilidades (Nota 4-j)	776.050	37.008	(104.646)	(550)	707.862
	1.410.256	124.226	(145.545)	(550)	1.388.387

Las adiciones al epígrafe “Provisiones para obligaciones con el personal” incluyen la dotación anual del coste normal así como la correspondiente a los rendimientos financieros de la provisión ya constituida, y que se recogen en la cuenta de pérdidas y ganancias en los epígrafes “Gastos de personal” por importe de 45.584 miles de euros y “Gastos financieros y asimilados” por importe de 20.064 miles de euros, respectivamente.

El saldo a 31 de diciembre de 2006 del epígrafe “Provisión para responsabilidades” incluye 539.767 miles de euros para cubrir los pasivos derivados del Expediente de Regulación de Empleo (Nota 4-j). De este importe, 348.889 miles de euros corresponden al importe estimado de acuerdo con los estudios actuariales realizados por expertos independientes de los pagos futuros para atender los compromisos asumidos con el personal jubilado anticipadamente de acuerdo con las condiciones previstas en el plan de rejuvenecimiento de plantilla puesto en marcha en 2000 (341 personas a 31 de diciembre de 2006) y en el expediente de regulación de empleo voluntario aprobado en 2001 y prorrogado hasta 2007 (3.307 empleados a 31 de diciembre de 2006). Adicionalmente, la Sociedad tiene constituida una provisión de 190.878 miles de euros por el coste estimado para el colectivo de trabajadores que prevé que se acojan a estas medidas. Durante 2006 se han acogido al Expediente de Regulación de Empleo 1.034 empleados y las dotaciones a la provisión por responsabilidades por este concepto han ascendido a 25.800 miles de euros (Nota 19-h).

El importe restante de las dotaciones a la provisión para responsabilidades del ejercicio 2006, que también se han registrado con cargo al epígrafe “Gastos extraordinarios” de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta (véase Nota 19-h), corresponde al importe previsto para hacer frente a otras responsabilidades probables de diversa naturaleza.

Por su parte, las aplicaciones corresponden, fundamentalmente, a pagos derivados de los planes de bajas de personal descritos anteriormente.

14. Deudas con entidades de crédito

La composición de las deudas con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2006, correspondientes a préstamos, líneas de crédito y operaciones de arrendamiento financiero (véase Nota 5), clasificadas de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

Miles de euros

		Deudas con vencimiento en					Años siguientes
Deuda	Divisa	2007	2008	2009	2010	2011	
En euros:							
Principal		190.295	32.936	41.966	8.391	8.824	69.705
Intereses		15.229	6.683	4.642	3.423	3.128	5.193
En divisa:							
Principal	Dólar USA	29.919	130.815	17.576	62.663	8.582	99.812
Intereses	Dólar USA	6.167	5.789	5.389	4.966	4.520	19.927
		241.610	176.223	69.573	79.443	25.054	194.637

A 31 de diciembre de 2006 la Sociedad tiene contratadas líneas de crédito con un límite de 267 millones de euros de los que están disponibles 224 millones de euros.

Durante 2006, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 4,50% para los préstamos en euros y del 5,49% para los préstamos en moneda diferente al euro, estando la mayor parte de ellos referenciados al euribor o libor, respectivamente.

15. Emisión de obligaciones convertibles

La Sociedad procedió en el ejercicio 2003 a la emisión de obligaciones convertibles en acciones, en la proporción de una por una, de 1,62 euros de valor nominal cada una. Esta emisión está destinada a hacer frente al Plan de Opciones sobre Acciones descrito en la Nota 12 y su tipo de interés está referenciado al Euribor a tres meses; las fechas de vencimiento pendientes coinciden con las de ejercicio del plan de opciones y su reembolso está garantizado por un depósito indisponible (Nota 11).

16. Gestión de riesgos financieros

Con la finalidad de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio de combustible en sus resultados, la Sociedad mantiene un programa de gestión de estos riesgos a medio plazo, de acuerdo con las directrices marcadas y el horizonte temporal previsto en el Plan Director.

Riesgo tipo de cambio

Coberturas de posiciones de balance a 31 de diciembre de 2006

Subyacente	Divisa	Importe (MM Divisa)	Tipo de Cobertura	Nominal (MM Divisa)
Préstamo a Sociedades IBERBUS	USD	198	Cross Currency Swaps	147
Anticipos Flota y Motores	USD	381	Cross Currency Swaps	(65)
Fianzas	USD	31	Fx forward	121
Equitys A-320	USD	53		
Deuda 4 A-320/321	USD	(182)		
Deuda 5 A-340	USD	(278)		
Total		203		203

Coberturas de flujos a 31 de diciembre de 2006

Subyacente	Divisa	Importe (MM divisa)	Tipo de cobertura	Flujos previstos (MM divisa)				
				2007	2008	2009	2010	2011
Gastos en divisa	USD	(1.317)	Cross Currency Swaps	240	231	230	128	60
			Opciones:					
			USD "Four Ways"	511	430	–	–	–
			USD "Túneles"	40				
			Fx Forwards	329	47	–	–	–
Ingresos en divisa	GBP	91	Fx Forwards	28	–	–	–	–
	CHF	124	Fx Forwards	7	–	–	–	–
Entrada Flota	USD	(147)	Opciones:					
			USD "Four Ways"	92	–	–	–	–
			USD "Túneles"	9				
			Fx Forwards	38	–	–	–	–

Los Fx Forwards de compra de USD están contratados a un tipo de cambio medio de 1,2692 USD/EUR, los de venta de GBP a un tipo medio de 0,6782 GBP/EUR y los de venta de CHF a un tipo de medio de 1,5977 CHF/EUR.

Los precios medios de las estructuras flexibles de opciones (four ways) de gastos en divisas son los siguientes: USD put vendida 1,2855 USD/EUR, USD put compradas 1,5988 USD/EUR, USD call vendidos 1,1464 USD/EUR y USD call compradas 1,2302 USD/EUR. En cuanto a las estructuras flexibles de opciones (túneles) los precios medios son los siguientes: USD call comprados 1,2737, USD put vendidos 1,3355.

Asimismo, los precios medios de las estructuras flexibles de opciones (four ways) de cobertura de entrada de flota son los siguientes: USD call comprado 1,2333 USD/EUR y USD call vendidas 1,1512 USD/EUR, USD put compradas 1,60 USD/EUR y USD put vendido 1,2924 USD/EUR. Los precios de las estructuras flexibles de opciones (túneles) son: USD call comprado 1,25, USD put vendido 1,2903.

El valor de mercado a 31 de diciembre de 2006 de todos los derivados de tipo de cambio asciende a 36,8 millones de euros negativos.

Riesgo de tipo de interés

Coberturas posiciones de balance a 31 de diciembre de 2006

Importe (M divisa)			Nominal a	Nominal a	Nominal a
Instrumento	IBERIA	IBERIA	31-12-06 ^(*)	31-12-07 ^(*)	31-12-08 ^(*)
Cross Currency Swaps					
De flotante a flotante	Recibe EUR	Paga USD	146.774	122.922	40.056

(*) Los importes figuran en la divisa en la que la Sociedad paga.

Importe (M divisa)			Nominal a
Instrumento	Divisa		31-12-06
Interest Rate Swaps			
De fijo a flotante ⁽¹⁾	EUR		49.141

(1) IBERIA paga t/i flotante y recibe t/i fijo.

Coberturas de flujos a 31 de diciembre de 2006

Importe (M Divisa) ^(*) Instrumento	IBERIA	IBERIA	Nominal a 31-12-06	Nominal a 31-12-07	Nominal a 31-12-08	Nominal a 31-12-09	Nominal a 31-12-10
Cross Currency Swaps:							
De flotante a fijo	Recibe USD	Paga EUR	470.809	261.820	201.244	–	–
De flotante a flotante	Recibe USD	Paga EUR	883.710	762.005	608.799	412.013	190.476
De flotante a flotante	Recibe EUR	Paga USD	824.084	698.676	538.240	386.173	76.723
De fijo a fijo	Recibe USD	Paga EUR	723.122	543.031	470.096	290.317	123.013

(*) Los importes figuran en la divisa en la que la Sociedad paga.

Importe (M Divisa) Instrumento	Divisa	Nominal a 31-12-06	Nominal a 31-12-07
Interest Rate Swaps De flotante a fijo ⁽¹⁾	USD	137.981	

(1) IBERIA paga t/i fijo y recibe t/i flotante.

Los tipos de interés fijos medios a pagar de las coberturas de tipo de interés son: EUR 4,15%, USD 3,74%.

El valor de mercado de todos los derivados de tipo de interés (IRS y CCS) asciende a 44,8 millones de euros negativos.

Por otro lado, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene concertadas operaciones de intercambio de tipo de interés realizadas en el marco interno de las estructuras de Leasing Operativo Japonés (JOL) por un importe nominal de 678 millones de USD a 31 de diciembre de 2006.

Riesgo de combustible

Subyacente	Commodity	Volumen (Tm)	Cobertura	Nominal (Tm)
Consumo de combustible de aviación	JET Kero CIF-NWE	2 millones aprox.	Combinación de opciones	935.000

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha mantenido hasta la fecha la política de cubrir directamente el precio del queroseno, y emplea para ello swaps y estructuras con opciones.

Las coberturas vivas a 31 de diciembre de 2006 permiten a la Sociedad proteger parcialmente el precio del combustible a un precio de 61,5 \$/bbl equivalente para el 50% del volumen de consumo de queroseno previsto para todo el año 2007.

El valor de mercado de los derivados asciende a 6,7 millones de euros negativos a 31 de diciembre de 2006.

17. Saldos y transacciones con empresas del Grupo y asociadas

La composición de los saldos deudores y acreedores con empresas del Grupo Iberia y asociadas a 31 de diciembre de 2006 así como las principales transacciones realizadas durante el ejercicio con dichas sociedades se detallan en el cuadro adjunto:

Sociedad	Saldos deudores a corto plazo	Saldos acreedores a corto plazo	Servicios prestados	Ingresos financieros y dividendos	Servicios recibidos	Gastos financieros
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	–	3.445	–	–	–	92
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	5.102	108	21.311	325	1.764	–
Iberia Tecnología, S.A.	–	1.082	–	–	–	–
Iberia México	244	1.863	–	–	–	–
Cargosur, S.A.	–	2.672	–	–	–	76
Binter Finance, B.V.	12.179	–	–	–	280	–
Venezolana Internacional de Aviación, S.A. ^(a)	–	2.473	–	–	–	–
Iberamérica Aerospace LLC	2.847	25	564	87	715	–
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	36	5.629	538	303	38.814	–
Handling Guinea Ecuatorial, S.A.	68	73	226	–	479	–
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	126	505	168	–	6.599	–
Clickair, S.A.	9.144	9.800	7.141	–	–	–
Serpista, S.A.	–	979	3	–	7.442	–
Internacional Supply Management, S.L.	–	405	–	–	2.192	–
Otros	–	433	150	–	531	13
	29.746	29.492	30.101	715	58.816	181

^(a) La Sociedad tiene registrado un saldo deudor a corto plazo por un importe de 29.302 miles de euros con Venezolana Internacional de Aviación, S.A. que se encuentra totalmente provisionado.

Las transacciones más significativas realizadas con empresas del Grupo y asociadas corresponden a la facturación emitida por servicios de transporte de carga a Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. y a la facturación recibida de Multiservicios Aeroportuarios, S.A. por limpieza de aeronaves.

Adicionalmente Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. vende billetes por cuenta de Clickair, S.A., y realiza los servicios de handling y el mantenimiento de las aeronaves de esta sociedad.

18. Situación fiscal

Los epígrafes “Deudores” y “Otras deudas no comerciales” del balance de situación a 31 de diciembre de 2006 adjunto, incluyen saldos con Administraciones Públicas, cuya composición es la siguiente:

Miles de euros

Saldos deudores (Nota 10):	
Impuesto anticipado	46.800
Haciendas Públicas extranjeras deudoras	4.075
Por el Impuesto sobre el Valor Añadido	818
Por retenciones y pagos a cuenta	420
	52.113
Saldos acreedores:	
Retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	30.433
Por tasas de salida y seguridad de aeropuertos	30.486
Haciendas Públicas extranjeras acreedoras	48.278
Seguridad Social acreedora	42.014
Impuesto sobre sociedades	15.243
Otros saldos acreedores	1.191
	167.645

El Impuesto sobre Sociedades se calcula en función del resultado económico o contable, que no necesariamente ha de coincidir con el resultado fiscal, entendido éste como la base imponible del impuesto.

Desde el 1 de enero de 2002, la Sociedad tributa bajo el régimen de consolidación fiscal recogido en el Capítulo VII del Título VII del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D. Legislativo 4/2004 de 5 de marzo), integrado en el grupo fiscal 148/02 del que es sociedad dominante.

La conciliación del resultado contable del ejercicio 2006 con la base imponible del Impuesto de Sociedades es como sigue:

Miles de euros

	Aumento	Disminución	Importe
Beneficio contable del ejercicio (antes de impuestos)			185.115
Diferencias permanentes	2.407	(127)	2.280
Diferencias temporales:			
Con origen en el ejercicio	171.116 ^(a)	—	171.116
Con origen en ejercicios anteriores	1.426	(149.355) ^(b)	(147.929)
Base imponible (resultado fiscal)			210.582

^(a) Este importe corresponde, en su mayor parte, a dotaciones de provisiones para obligaciones con el personal así como a los ingresos recibidos durante el ejercicio por créditos memorándum y otros incentivos cuyo reconocimiento contable se difiere.

^(b) Este importe corresponde, fundamentalmente, a aplicaciones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores para obligaciones con el personal, así como de otras provisiones para riesgos y gastos y a los ingresos por créditos memorándum recibidos en ejercicios anteriores e imputados a la cuenta de pérdidas y ganancias en 2006.

El importe registrado en el epígrafe “Impuesto sobre Sociedades” de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2006 adjunta corresponde a:

Miles de euros

	Gasto (Ingreso)
Aplicación del tipo impositivo del 35% a los beneficios contables ajustados por las diferencias permanentes	65.588
Más/(Menos):	
Deducciones en la cuota	(13.959)
Regularización Impuesto sobre Sociedades 2005	(5.702)
Otros	13.557
Impuesto sobre Sociedades	59.484

La cifra recogida en el detalle anterior bajo el concepto “Otros” incluye, fundamentalmente, la regularización, de acuerdo con las normas contables españolas, de los impuestos anticipados cuyo período de recuperación estimado excede los 10 años.

La Ley 35/2006 de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, establece, entre otros aspectos, la reducción a lo largo de dos años del tipo de gravamen general del Impuesto sobre Sociedades, que hasta 31 de diciembre de 2006 se situaba en el 35%, de forma que dicho tipo queda establecido en el 32,5% para el ejercicio 2007 y el 30% en adelante.

Por este motivo, en el ejercicio 2006 la Sociedad ha procedido a reestimar, teniendo en cuenta el ejercicio en el que previsiblemente se producirá la reversión correspondiente, el importe de los impuestos anticipados y diferidos. Consecuentemente, se ha registrado un ajuste por importe de 40.428 miles de euros que se encuentra registrado en el epígrafe “Ajustes negativos en la imposición sobre beneficios” de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2006 adjunta.

Los activos y pasivos fiscales por impuestos anticipados y diferidos se han registrado en el balance de situación en función de su fecha de recuperación, en los epígrafes “Deudores”, “Deudores a largo plazo” y “Acreedores a largo plazo- Otras deudas” de acuerdo con el siguiente detalle:

Miles de euros

	Deudores			Otras deudas a largo plazo
	A corto plazo	A largo plazo	Total	
Diferencias temporales originadas en el ejercicio	–	46.334	46.334	–
Diferencias temporales pendientes de aplicar originadas en ejercicios anteriores	46.800	229.886	276.686	1.915
Total	46.800	276.220^(*)	323.020	1.915

(*) Corresponde fundamentalmente a impuestos anticipados derivados de las provisiones dotadas para atender a las obligaciones con el personal y otras provisiones.

El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a largo plazo a 31 de diciembre de 2006 es el siguiente:

Miles de euros

Año de recuperación	
2008	40.000
2009	40.000
2010 y siguientes	196.220
	276.220

Los Administradores de la Sociedad estiman que la totalidad de estos créditos se recuperarán en un plazo no superior a diez años.

La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar las inversiones y las aportaciones a mutualidades. La Sociedad se ha acogido a determinados beneficios fiscales por dichos conceptos, teniendo previsto aplicar deducciones por importe de 7.400 miles de euros en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2006. Asimismo, la Sociedad ha previsto aplicar en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2006 deducciones por doble imposición interna e internacional por importe de 6.472 miles de euros. Por último, durante el ejercicio 2006, la Sociedad ha reinvertido 569 miles de euros correspondientes al importe obtenido en la venta de activos generando una deducción de 87 miles de euros. En los últimos ejercicios, los importes reinvertidos y las deducciones correspondientes son los siguientes:

Miles de euros

Año	Reinversión	Deducción
2002	72.794	4.423
2003	31.516	4.822
2004	124.869	16.980
2005	824.576	128.710
2006	569	87

Como consecuencia de sucesivas inspecciones, las autoridades tributarias incoaron determinadas actas, firmadas en disconformidad y recurridas por la Sociedad, correspondientes a los ejercicios 1993 a 1997 (principalmente retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas).

Asimismo, la Sociedad ha recurrido las actas incoadas en relación con el Arancel de Aduanas correspondiente a 1998 (segundo semestre), 1999 y 2000 (cinco primeros meses).

Los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que de la resolución de los distintos recursos antes mencionados se deriven pasivos adicionales a los registrados en la cuenta "Provisión para responsabilidades".



Asimismo, en relación con los ejercicios sujetos a una eventual inspección, 2002 a 2006 para el Impuesto sobre Sociedades y 2003 a 2006 para el resto de impuestos aplicables a la Sociedad, los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que se materialicen pasivos adicionales a los contabilizados que pudieran tener un impacto significativo en las cuentas anuales.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 93 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D. Legislativo 4/2004 de 5 de marzo), se hace constar que la información relativa a la fusión de la Sociedad con Aviación y Comercio, S.A. se incluyó en la Nota 19 de la Memoria correspondiente al ejercicio 2000. Asimismo, en 2004 se realizó una aportación no dineraria a Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L., respecto de la cual, y conforme al artículo 84 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, se ha renunciado a parte de los beneficios fiscales. La información relativa a esta transacción se incluyó en la Nota 18 de la Memoria correspondiente al ejercicio 2004.

19. Ingresos y gastos

a) Importe neto de la cifra de negocios

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a la actividad de la Sociedad en el ejercicio 2006 es como sigue:

Miles de euros

Por actividades	
Ingresos de pasaje ^(a)	4.222.904
Ingresos de carga	296.563
Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuerto)	331.154
Asistencia técnica a compañías aéreas	219.038
Otros ingresos	90.187
	5.159.846

^(a) Incluye otros ingresos (recuperación de billetes pendientes de utilización, acuerdos comerciales, etc.) por importe de 259.904 miles de euros en 2006.

La distribución por redes de los ingresos de pasaje es la siguiente:

Millones de euros

Red	
Doméstico	1.206
Medio radio	1.170
Largo radio	1.587
	3.963

b) Otros ingresos de explotación

El desglose por conceptos de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2006 adjunta es como sigue:

Miles de euros

Conceptos	
Ingresos por comisiones	80.149
Ingresos por cánones	8.943
Ingresos por alquileres	22.142
Otros ingresos diversos	88.370
	199.604

Los ingresos por comisiones recogen fundamentalmente las comisiones cobradas por la venta de billetes volados por otras compañías aéreas así como las comisiones resultantes del acuerdo de franquicia con Air Nostrum.

c) Ingresos extraordinarios e ingresos y beneficios de otros ejercicios

La composición del saldo del epígrafe "Ingresos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2006 adjunta, es la siguiente:

Miles de euros

Recuperación provisión reparables	53.279
Otros ingresos extraordinarios	1.819
	55.098

Tal y como se indica en la Nota 4-f, debido, entre otras causas, a la mejora sustancial de los sistemas de información y gestión de almacenes, durante 2006 se ha podido constatar un aumento muy significativo de la rotación de los reparables de motor que ha dado lugar a que el valor de dichas piezas, que hasta el ejercicio 2005 se clasificaban en el inmovilizado y para las cuales se estimaba una depreciación anual constante por lento movimiento, se hayan reclasificado al epígrafe "Existencias" revaluando la provisión por depreciación necesaria a 31 de diciembre de 2006, lo que ha dado lugar a un ingreso neto en la cuenta de pérdidas y ganancias de 26.864 miles de euros (Ver Nota 19h).

En el epígrafe "Ingresos y Beneficios de otros ejercicios" se incluye una plusvalía de 14.738 miles de euros procedente de la liquidación final por la venta en 1997 de la participación en Musini, antigua compañía aseguradora de SEPI participada por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

d) Aprovisionamientos

El epígrafe "Aprovisionamientos" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2006 adjunta, presenta la siguiente composición:

Miles de euros

Combustible de aviones	1.173.812
Repuestos para la flota aérea	157.952
Material de mayordomía	24.069
Otros aprovisionamientos	18.871
	1.374.704

El gasto por combustible en el ejercicio 2006 ha ascendido a 1.179.332 miles de euros. Las operaciones de cobertura (tanto de precio como de tipo de cambio) concertadas sobre este concepto han reducido el coste en 5.520 miles de euros.

e) Plantilla y gastos de personal

La composición del saldo del epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2006 adjunta, es la siguiente:

Miles de euros

Sueldos, salarios y asimilados	1.044.729
Seguridad Social	244.154
Otros gastos sociales	99.996
	1.388.879

El número de empleados, medido en términos de plantilla media, por categoría profesional durante el ejercicio 2006, ha sido el siguiente:

Número de empleados

Tierra:

Grupo Superior de Gestores y Técnicos	1.185
Cuerpo General Administrativo	6.276
Otros	10.089
	17.550

Vuelo:

Pilotos	1.826
Tripulantes de cabina de pasajeros	4.337
	6.163
	23.713

g) Otros gastos de explotación

La composición de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2006 adjunta es la siguiente:

Miles de euros

Gastos comerciales	247.729
Alquiler flota aérea (Nota 6):	
<i>Dry lease</i> ^(a)	351.864
<i>Wet lease</i> ^(a)	51.245
Carga	12.597
Otros	8.839
Servicios de tráfico aéreo	388.034
Gastos de escala	41.899
Gastos de incidencias	24.373
Tasas de navegación	285.758
Mantenimiento de flota aérea ^(b)	179.806
Otro mantenimiento	41.315
Gastos sistema de reservas	147.767
Servicios a bordo	67.957
Otros alquileres	75.512
Indemnizaciones de pasajeros, equipajes y carga	51.638
Otros ^(c)	249.619
	2.225.952

^(a) El gasto por alquiler de la flota ha ascendido en el ejercicio 2006 a 406.458 miles de euros. Las operaciones por coberturas de tipo de interés y de tipo de cambio han dado lugar a una disminución de este gasto por importe de 3.349 miles de euros.

^(b) Incluye los gastos de mantenimiento subcontratados y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones de aviones en arrendamiento operativo.

^(c) Los honorarios relativos a servicios de auditoría de cuentas prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades del Grupo por el auditor principal, así como por otras entidades vinculadas al mismo durante el ejercicio 2006, han ascendido a 501 miles de euros.

Por otra parte, los honorarios relativos a otros servicios profesionales prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades del grupo por el auditor principal y por otras entidades vinculadas al mismo ascendieron en el ejercicio 2006 a 145 miles de euros.

h) Gastos extraordinarios

La composición del saldo del epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2006 adjunta es la siguiente:

Miles de euros

Dotaciones por ampliación del Expediente de Regulación de Empleo (Nota 13)	25.800
Provisión reparables motor (Nota 19-c)	26.415
Dotaciones otras provisiones	10.861
Otros gastos extraordinarios	3.145
	66.221

20. Retribuciones y otras prestaciones a los Administradores

El importe de las retribuciones devengadas durante 2006 por los Administradores en su calidad de consejeros de la Sociedad se desglosa a continuación:

Miles de euros

Retribuciones Consejo	
Asignación fija	628
Compensación económica por asistencia a sesiones	578
Retribuciones en especie	85
Total retribuciones	1.291

Por otra parte, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha incurrido en gastos relacionados con el desempeño de las funciones de sus Administradores no ejecutivos por importe de 9 miles de euros.

Adicionalmente, determinados Administradores ocupan puestos ejecutivos en la Sociedad, por cuyo desempeño han percibido en 2006 las siguientes retribuciones:

Miles de euros

Retribuciones fijas	838
Retribuciones variables (Devengo 2005)	755
Retribuciones en especie	21
Opciones	350
	1.964

Asimismo, la Sociedad ha incurrido en gastos asociados al cese de un Administrador ejecutivo por importe de 1.849 miles de euros en concepto de pacto de no concurrencia, retribución variable y rescate de la póliza de seguro.

El importe correspondiente a Seguridad Social, seguros y otros gastos registrados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. derivados de las actividades desarrolladas por los Administradores Ejecutivos ha ascendido a 571 miles de euros.

Durante el ejercicio 2006 no se ha concedido anticipo o crédito alguno a los Administradores, no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.

21. Detalle de participaciones en sociedades con actividades similares y realización por cuenta propia o ajena de actividades similares por parte de Administradores

De conformidad con lo establecido en el artículo 127 ter.4 de la Ley de Sociedades Anónimas, introducido por la Ley 26/2003, de 17 de julio, por la que se modifica la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, y el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, con el fin de reforzar la transparencia de las sociedades anónimas cotizadas, se indica a continuación la realización por cuenta propia o ajena, de actividades realizadas por los distintos Administradores, del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.:

Nombre	Actividad	Tipo de régimen	Sociedad	Cargo/Función
Roger Maynard	Transporte aéreo	Cuenta ajena	British Airways	Director de Alianzas e Inversiones
	Transporte aéreo	Cuenta ajena	British Airways Citiexpress	Chairman
Lord Garel-Jones	Handling	Cuenta ajena	Acciona	Consejero independiente



A su vez, Fernando Conte es miembro del Consejo y Presidente de la Comisión de Auditoría de IATA.

Asimismo, y de acuerdo con el texto mencionado anteriormente, se indica que ningún Administrador participa en el capital de sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Por último, los Administradores (o personas que actúen por su cuenta) no han realizado, ni con Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ni con otras sociedades del Grupo Iberia, operaciones ajenas al tráfico ordinario de las sociedades ni operaciones en condiciones distintas a las habituales del mercado.

22. Información sobre medio ambiente

En el marco de su política ambiental, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha continuado desarrollando durante 2006 diversas actividades y proyectos con el fin de garantizar una correcta gestión de sus principales impactos sobre el entorno derivados del conjunto de la actividad de transporte aéreo.

Miles de euros

Reparaciones y conservación medioambientales	1.676
Servicios técnicos ambientales	919
Gastos de personal asociados a gestión ambiental	1.009
Tributos medioambientales y otros	338
Total	3.942

A lo largo del ejercicio 2006, la Sociedad ha incurrido en gastos de naturaleza medioambiental por importe de 3.926 miles de euros, según el siguiente detalle:

Por otra parte, los activos de naturaleza medioambiental, que incluyen depuradoras, almacenes de residuos peligrosos, sistemas de filtros y recarga de gases, infraestructuras para la recirculación de aguas, entre otros, presentan un coste de adquisición de 60.285 miles de euros y una amortización acumulada de 29.633 miles de euros a 31 de diciembre de 2006.

En lo referente a la flota, la compañía mantiene una política de renovación de flota, en la que el medio ambiente es un aspecto relevante a tener en cuenta (minimización del impacto acústico y atmosférico). En este sentido, la Sociedad continúa incorporando nuevos modelos que reducen el consumo de combustible en torno al 20% frente a aviones de generaciones anteriores. En este sentido, en 2006 se incorporaron tres aviones de la flota A340-600 para el largo radio y se han retirado dos B-747; asimismo se adquirieron ocho aviones de la familia A-320, retirando también tres B-757, seis A-320 y un avión de la flota MD.

En cuanto a las operaciones en tierra, se ha renovado la certificación del Sistema de Gestión Ambiental ISO 14001: 2004 en la actividad de mantenimiento de aeronaves llevada a cabo en las instalaciones de Madrid, así como en la actividad de handling en las 39 escalas nacionales.

Por lo que respecta a las posibles contingencias que en materia medioambiental pudieran producirse, la Sociedad considera que éstas se encuentran suficientemente cubiertas con las pólizas de seguro de responsabilidad civil que tiene suscritas, así como con las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada.



23. Cuadros de financiación de los ejercicios 2006 y 2005

A continuación, se presentan los cuadros de financiación de la Sociedad correspondientes a los ejercicios 2006 y 2005:

Miles de euros

Aplicaciones	2006	2005	Orígenes	2006	2005
Gastos de establecimiento	91	93	Recursos procedentes de las operaciones	449.122	298.983
Adquisiciones de inmovilizado					
Inmovilizaciones inmateriales	21.107	24.197	Ampliación de capital	7.946	9.225
Inmovilizaciones materiales	126.571	285.176	Deudas a largo plazo		
Inmovilizaciones financieras en empresas del Grupo y asociadas	15.683	446	De otras empresas	3.890	5.219
Otras inversiones financieras	162.915	350.474	Enajenación de inmovilizaciones materiales e inmateriales	64.378	332.256
Gastos a distribuir en varios ejercicios	5.366	8.906	Enajenación de inmovilizaciones financieras	–	830.122
Dividendos efectivos	18.619	327.282	Cancelación anticipada o traspaso a corto plazo de inversiones financieras	236.973	155.295
Cancelación o traspaso a corto plazo de deudas a largo plazo					
Préstamos	202.886	45.747	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	51.560	10.667
De otras deudas	–	59			
Provisión para grandes reparaciones	4.474	7.849			
Provisión para pensiones	8.515	–			
Provisiones para obligaciones con el personal	12.022	22.002			
Provisión para responsabilidades	104.646	160.136			
Impuesto diferido a largo plazo	848	–	Impuesto diferido a largo plazo	–	80
Total aplicaciones	683.743	1.232.367	Total orígenes	813.869	1.641.847
Exceso de orígenes sobre aplicaciones (aumento del capital circulante)	130.126	409.480	Exceso de aplicaciones sobre orígenes (Disminución del capital circulante)	–	–

Miles de euros

Variación del capital circulante	2006		2005	
	Aumento	Disminución	Aumento	Disminución
Acciones propias	–	14.450	–	3.589
Existencias	72.934	–	27.722	–
Deudores	–	31.382	97.481	–
Acreedores a corto plazo	–	357.620	–	129.809
Inversiones financieras temporales	480.092	–	414.200	–
Tesorería	–	7.886	867	–
Ajustes por periodificación activos	–	11.562	2.608	–
Total	553.026	422.900	542.878	133.398



La conciliación entre los resultados contables y los recursos procedentes de las operaciones es la siguiente:

Miles de euros

	2006	2005
Beneficio contable	85.203	512.997
Más/(Menos)		
Dotaciones a las amortizaciones y provisiones de inmovilizado	217.286	289.139
Dotaciones a las provisiones para riesgos y gastos	124.226	391.591
Gastos derivados de intereses diferidos y de gastos amortizables	32.135	21.238
Crédito impositivo recuperable a largo plazo	9.033	(45.930)
Ajustes negativos a la imposición sobre beneficios	40.428	–
Diferencias de cambio netas, procedentes del largo plazo	3.172	(11.550)
Trabajos realizados para el inmovilizado	3.751	(16.881)
Ingresos derivados de ingresos diferidos	(20.623)	(6.248)
Resultados netos en la enajenación de inmovilizado	(16.439)	(810.376)
Intereses inmovilizado financiero	(23.344)	(2.627)
Recuperación de excesos de provisiones y amortizaciones	(5.706)	(22.370)
	449.122	298.983



Informe de Gestión
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Principales parámetros

IBERIA	2006	2005	% s/ a.a.
Resultados (millones €)			
Ingresos de explotación	5.359,4	4.903,9	9,3
BAIIAR (EBITDAR)	790,1	700,3	12,8
Resultados de explotación	141,1	80,6	75,0
Resultados antes de impuestos	185,1	514,2	(64,0)
Resultados del ejercicio	85,2	513,0	(83,4)
Resultados netos (sin ajustes créditos fiscales)	125,6	513,0	(75,5)
Beneficio básico por acción (cént. €) ⁽¹⁾	9,1	55,4	(83,5)
Dividendos por acción (cént. €)	3,5	32,2	(89,1)
Tráfico de pasajeros: producción e ingresos			
AKO (millones)	65.802	63.628	3,4
PKT (millones)	52.493	49.060	7,0
Coeficiente de ocupación (%)	79,8	77,1	2,7 p.
Ingresos de pasaje (millones €)	3.963,2	3.610,0	9,8
Ingreso medio pasaje por PKT (cént. €)	7,55	7,36	2,6
Ingreso medio pasaje por AKO (cént. €)	6,02	5,67	6,2
Magnitudes y ratios financieros			
Fondos propios (millones €)	1.683,1	1.605,1	4,9
Endeudamiento neto de balance (millones €) ⁽²⁾	(1.700,1)	(1.119,3)	51,9
Endeudamiento neto ajustado (millones €) ⁽³⁾	1.368,7	1.762,2	(22,3)
Margen resultado de explotación (%)	2,6	1,6	1,0 p.
Margen resultado neto del ejercicio (%)	1,6	10,5	(8,9 p.)
Ingreso explotación por AKO (cént. €)	8,14	7,71	5,7
Coste explotación por AKO (cént. €)	7,93	7,58	4,6
Coste explotación ex-fuel por AKO (cént. €)	6,15	6,22	(1,2)
Recursos			
Plantilla media equivalente	23.713	24.160	(1,8)
Ingresos de explotación por empleado (miles €) ⁽⁴⁾	226,0	203,0	11,4
Productividad (miles de AKO por empleado) ⁽⁴⁾	2.775	2.634	5,4
Flota operativa a 31 de diciembre	150	154	(2,6)
Utilización de la flota (H.B. por avión y día)	9,1	9,1	(0,6)

GRUPO IBERIA	2006	2005	% s/ a.a.
Resultados (millones €)			
Ingresos de explotación	5.387,8	4.929,1	9,3
BAIIAR (EBITDAR)	790,5	699,9	12,9
Resultados de explotación	122,0	116,6	4,6
Resultado de explotación (excluida NIC 39)	150,3	89,6	67,6
Resultados antes de impuestos	165,2	393,5	(58,0)
Resultados consolidados del ejercicio	57,0	396,0	(85,6)
Rdos. consolidados (sin ajustes créditos fiscales)	116,1	396,0	(70,7)
Magnitudes y ratios financieros			
Fondos propios (millones €)	1.738,6	1.738,2	0,0
Endeudamiento neto ajustado (millones €) ⁽³⁾	1.346,6	1.739,1	(22,6)
Margen EBITDAR (%)	14,7	14,2	0,5 p.
Margen Resultados de Explotación (%)	2,3	2,4	(0,1 p.)
Margen Resultados Consolidados (%)	1,1	8,0	(7,0 p.)

⁽¹⁾ Número medio ponderado de acciones en circulación (en miles): 932.049 en 2006; 925.434 en 2005.

⁽²⁾ Importe en negativo significa disponibilidades líquidas superiores a la deuda remunerada (sin incluir los intereses del arrendamiento financiero).

⁽³⁾ Endeudamiento neto de balance + Arrendamientos de flota capitalizados (en 2005 excluye las rentas de cinco A340 incorporados al balance en diciembre) – (Bonos Iberbond + Intereses capitalizados de préstamos Iberbus).

⁽⁴⁾ Productividad de la plantilla total de IBERIA.

1. Hechos relevantes



En el conjunto del sector aéreo, el tráfico de pasajeros en vuelos regulares internacionales, medido en pasajeros-kilómetro transportados (PKT), creció un 5,9% en el año 2006, según datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, sus siglas en inglés). Este incremento está en línea con la tasa media de crecimiento histórico de la industria, aunque supone una ralentización respecto al avance registrado en el año 2005 (7,6%). El incremento de la oferta, a nivel mundial, fue algo más moderado, un 4,6% en 2006, mejorando el coeficiente de ocupación de pasaje 0,9 puntos porcentuales con relación al ejercicio anterior.

Las compañías de Oriente Medio, como ya sucedió en 2005, continúan conformando la región que experimentó el crecimiento de tráfico más elevado, un 15,4%. Mientras que las compañías de Latinoamérica lograron un incremento del 11,5% (una vez excluida la compañía Varig, inmersa en un severo plan de reestructuración). Las compañías aéreas norteamericanas fueron las que alcanzaron los coeficientes de ocupación más altos, con una media anual del 80,2% en 2006.

El incremento del tráfico internacional de las compañías europeas de red fue del 5,5% respecto a 2005, según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA). Si consideramos el tráfico total de la AEA, incluyendo los vuelos domésticos, el número de PKT aumentó un 5,2%, siendo más moderado el crecimiento del número de asientos-kilómetro ofertados (AKO), un 4,4% en el acumulado de 2006; así, el coeficiente de ocupación mejoró en 0,6 puntos con relación al año anterior.

Durante 2006 el precio del combustible volvió a superar los máximos históricos que ya había alcanzado en el año anterior. Durante el mes de agosto se llegaron a rozar los 80 dólares por barril, para poco después producirse una caída en los precios, que llevó a situar el precio del barril de crudo Brent en el entorno de los 60 dólares a final de año. No obstante esta corrección, el precio medio anual del crudo se incrementó en casi un 20% respecto a su cotización media en 2005.

En el año 2006 los resultados netos del sector aéreo han mejorado respecto al año anterior, a pesar del alza en el precio del combustible, y según las últimas estimaciones publicadas por IATA las pérdidas se reducirán a 500 millones de dólares, frente a 3.200 millones de dólares en 2005. Esta mejora en los resultados se ha visto propiciada por el crecimiento de las economías, que ha permitido aumentar los ingresos, unido a los planes de ajustes de gastos de las compañías y al moderado crecimiento de la capacidad ofertada. La mejora de resultados más acusada se ha registrado este año en Estados Unidos, donde la mayoría de las compañías aéreas lograron retornar a los beneficios, después de cinco años de elevadas pérdidas.

En este escenario, el Grupo Iberia afrontó el primer año de ejecución del Plan Director 2006/08, consiguiendo la mayor parte de los objetivos establecidos para este ejercicio y mejorando los resultados operativos del año 2005.



Así, cumpliendo con una de las líneas estratégicas del Plan, la compañía comenzó a realizar una amplia reestructuración y revisión de su programa de vuelos, potenciando el crecimiento de la oferta en el sector de largo radio. Para el desarrollo de esta estrategia, el Grupo Iberia cuenta con su nueva ubicación en la Terminal T4 de Madrid-Barajas, que entró en servicio en febrero de 2006 y ofrece las mejores condiciones para que la compañía continúe fortaleciendo su centro de distribución de vuelos (en adelante, hub) y mejorando la calidad del servicio.

En 2006, el número de PKT de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante, IBERIA) aumentó un 7,0% con relación al año anterior, frente a un incremento de oferta del 3,4%, y el coeficiente de ocupación de pasaje mejoró 2,7 puntos porcentuales, elevándose al 79,8%, que establece -por segundo año consecutivo- un nuevo récord histórico en el nivel de ocupación medio de la compañía, situándose también como uno de los valores más altos entre las compañías de red europeas.

IBERIA focalizó el crecimiento de su actividad de transporte aéreo en los vuelos de largo radio, especialmente en las rutas a Centroamérica y América del Sur, obteniendo una excelente respuesta de la demanda, que le permitió seguir consolidando su liderazgo en el mercado Europa-Latinoamérica, al elevar su cuota hasta el 19% en 2006, ampliando la ventaja respecto a sus principales competidores. Simultáneamente, realizó los ajustes en los sectores de medio radio y doméstico para garantizar una adecuada rentabilidad.

A pesar del crecimiento (un 6,5%) experimentado por la etapa media de pasaje en 2006, el ingreso medio por PKT aumentó un 2,6% respecto al año anterior, después de tres años de descensos. El ingreso medio de pasaje unitario (por AKO) mejoró en todos los sectores respecto a 2005, incrementándose un 6,2% en el conjunto de la red, debido principalmente a la fuerte subida del ingreso unitario del sector de largo radio (un 16,6%), que estuvo, en parte, impulsada por la sig-



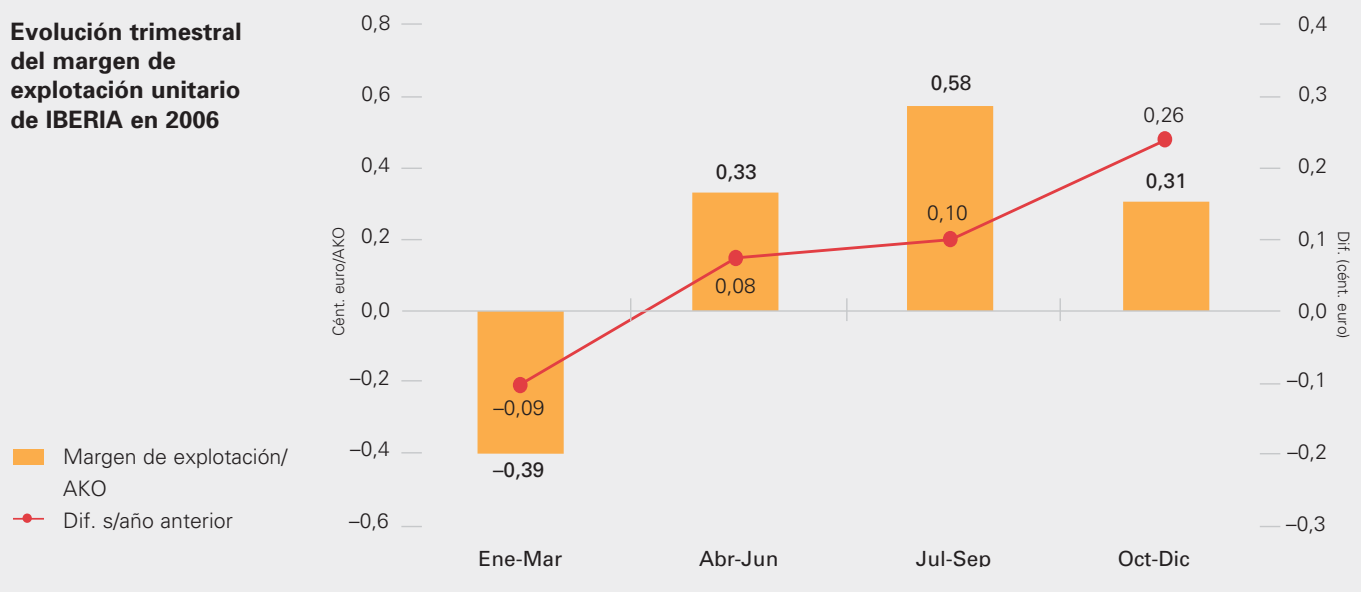
nificativa mejora de la mezcla (en adelante, *mix*) de clases, aumentando un 25% respecto al año anterior el número de clientes de la Business Plus, la nueva clase de negocios que la compañía ha consolidado durante 2006 con una excelente acogida de los clientes, que la valoran como uno de los mejores productos para volar a América ofrecidos por las compañías europeas.

Los ingresos de pasaje correspondientes a los vuelos realizados en el ejercicio 2006 se incrementaron un 9,8% respecto al año anterior. El resto de los ingresos operativos también aumentaron respecto al año anterior, destacando la fuerte progresión de los ingresos por servicios de mantenimiento aeronáutico (un 40,7% con relación a la cifra de 2005), un área de negocio que está superando los exigentes objetivos definidos en el Plan Director 2006/08, y que desarrolla su actividad en un mercado de servicios con un gran potencial de crecimiento, en el que IBERIA se está situando como uno de los principales proveedores en Europa. El importe agregado de los ingresos de explotación de IBERIA alcanzó los 5.359,4 millones de euros, superando en un 9,3% al registrado en el año anterior.

Los gastos de explotación de la compañía se incrementaron un 8,2% con relación al año anterior, debido fundamentalmente al aumento de 310,7 millones de euros (un 36%) en el gasto de combustible, impulsado por la mencionada escalada del precio del queroseno. Estos incrementos fueron parcialmente compensados con el desarrollo de las diversas medidas de reducción de gastos contempladas en el Plan Director 2006/08. Así, en el ejercicio 2006 el coste de explotación unitario (por AKO) de IBERIA aumentó un 4,6% respecto al ejercicio anterior. Si excluimos el coste de combustible, el coste de explotación unitario disminuyó en un 1,2% respecto al año precedente. Dentro de las reducciones de costes destacó la registrada en los gastos de personal (un 3,2%), basada en las mejoras de productividad y en la moderación salarial.

El favorable efecto de las medidas del Plan Director 2006/08 que se fueron implantando a lo largo del ejercicio 2006, unido al gradual estrechamiento en la diferencia interanual de los precios de combustible, permitieron que la evolución de la variación del margen operativo unitario (por AKO) fuera muy positiva durante el año, tal como refleja el siguiente gráfico.

Evolución trimestral del margen de explotación unitario de IBERIA en 2006

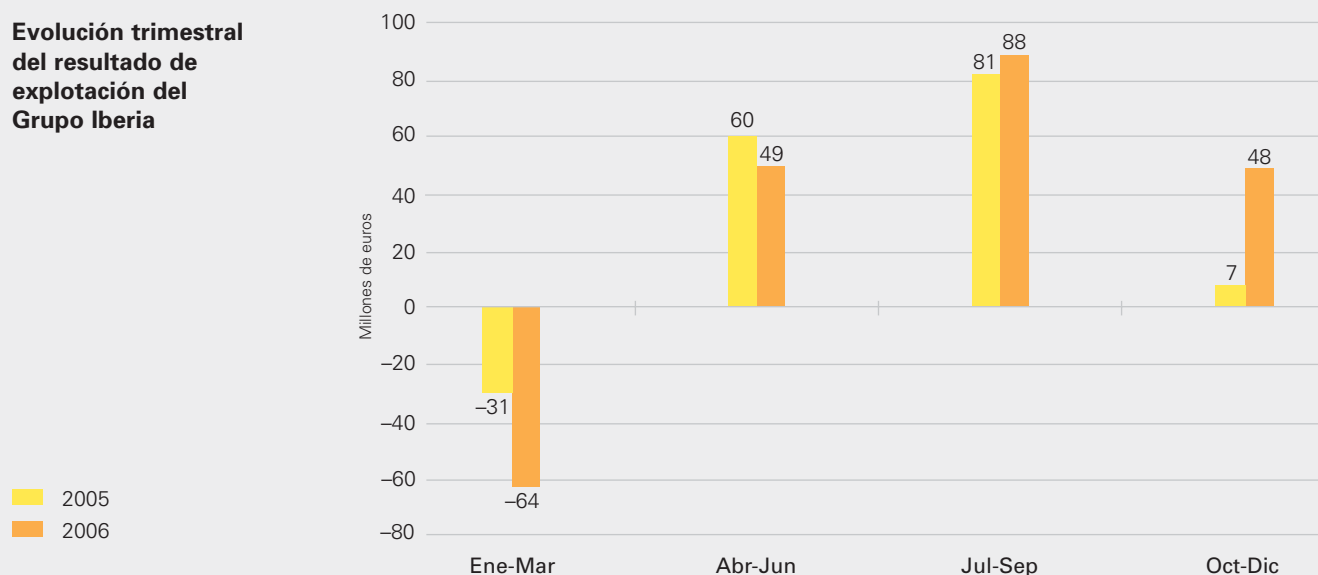


El beneficio de explotación de IBERIA ascendió a 141,1 millones de euros en el ejercicio 2006, aumentando un 75,0% respecto al del año precedente. El resultado antes de impuestos de la Sociedad individual, de acuerdo con el Plan General de Contabilidad y demás normativa aplicable, se situó en 185,1 millones de euros en 2006, con una aportación positiva de los resultados financieros (33 millones de euros) y de las partidas extraordinarias (11 millones de euros).

En las cuentas del Grupo Iberia, consolidadas en base a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), los beneficios de explotación, que no incluyen los ingresos y gastos no recurrentes, se situaron en 122 millones de euros en el ejercicio 2006, aumentando un 4,6% con relación a 2005. La aplicación de la NIC 39 en la valoración de las coberturas tuvo un efecto de signo

contrario en ambos ejercicios (negativo en 2006 y positivo en 2005), con un impacto de 55,3 millones de euros al establecer la comparación de los costes de 2006 con relación al año anterior. Si excluimos en ambos ejercicios los efectos que tuvo la aplicación de la NIC 39 (comparando así de forma homogénea la evolución operativa de la compañía) el resultado operativo consolidado obtenido en 2006 superó en un 67,6% al del año anterior.

Evolución trimestral del resultado de explotación del Grupo Iberia



De acuerdo a la normativa aplicable, la rebaja del tipo de gravamen general del Impuesto de Sociedades a partir de 2007 supone la reducción proporcional del valor de los créditos fiscales por impuestos anticipados que tiene la compañía en su balance al cierre del ejercicio, teniendo un impacto de 59,1 millones de euros en los resultados netos consolidados del ejercicio 2006, que se situaron en 57 millones de euros. El beneficio neto consolidado obtenido por la compañía en su actividad ordinaria, excluyendo ese ajuste fiscal excepcional, fue de 116,1 millones de euros en 2006. Los beneficios consolidados habían ascendido a 396 millones en el año anterior, cuando fue contabilizada la plusvalía obtenida por la puesta en valor de las participaciones en Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (Amadeus) y en SAVIA.

El año 2006 no ha estado exento de tensiones laborales, principalmente con los colectivos de vuelo. La sección del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) de IBERIA convocó siete días consecutivos de huelga, entre el 10 y el 16 de julio de 2006, al oponerse a la participación de IBERIA, junto a otros cuatro socios, en el lanzamiento de Clickair, compañía de nueva generación que comenzó a operar en octubre; finalmente, sólo se llevaron a cabo los paros durante los días 10, 11 y 12, a pesar de lo cual la compañía se vio obligada a cancelar 1.032 salidas entre el lunes 10 y el domingo 16, con un impacto estimado de alrededor de 15 millones de euros. También en verano, el colectivo de Tripulantes de Cabina convocó una huelga, con una menor repercusión en la actividad.

El 25 de julio se hizo pública la adjudicación de las nuevas concesiones para realizar los servicios de handling de rampa a terceros en la totalidad de la red estatal de aeropuertos, según el acuerdo adoptado por el Consejo de Administración de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), resolviendo los concursos públicos que han profundizado en la liberalización del sector. IBERIA es el operador que más licencias ha obtenido, un total de 21, manteniendo su presencia en 36 aeropuertos (más el helipuerto de Ceuta). Las nuevas licencias tendrán una duración de siete años.

La mencionada resolución de los concursos ha supuesto la pérdida de la licencia que tenía IBERIA en el aeropuerto de El Prat. En protesta por dicha decisión el día 28 de julio los trabajadores de asistencia en tierra de Barcelona efectuaron una jornada de paro ilegal que obligó a cancelar 300 vuelos de IBERIA, afectando a unos 30.000 pasajeros y ocasionando pérdidas a la compañía por más de 6 millones de euros.



Producto y Calidad

De acuerdo a la estrategia establecida en el Plan Director 2006/08 de mejorar la calidad, la compañía ha continuado potenciando los productos que aportan un mayor valor añadido para el cliente y para la compañía, ofreciendo servicios diferenciados que han sido bien valorados por los pasajeros. Entre los proyectos desarrollados destaca, por la inversión realizada y su significativo efecto en los ingresos, la ya comentada implantación de la nueva clase de negocios en los vuelos de largo radio, denominada Business Plus, que IBERIA comenzó a comercializar desde mediados de 2005.

La clase Business Plus incorpora unos asientos amplios y ergonómicos, que pueden reclinarsse hasta convertirse en una cama. También ofrece a los pasajeros los más avanzados sistemas de comunicación (teléfono, SMS y correo electrónico) y entretenimiento a bordo (juegos interactivos y canales de audio y video a la demanda). Todos los aviones de la flota de largo radio operan desde julio de 2006 con esta nueva clase.

En paralelo, la compañía también ha cambiado los elementos de mayordomía y rediseñado el desarrollo del servicio a bordo, renovando los menús y los vinos, cuya elevada calidad ha sido reconocida con diversos premios internacionales.

La clase Business Plus ha sido muy bien valorada por los clientes. Desde enero de 2006, el número de billetes y el volumen de facturación en esta clase de servicio han tenido incrementos mensuales crecientes respecto al año anterior. En el acumulado de los doce meses, los ingresos de pasaje obtenidos en la clase Business Plus aumentaron un 36% con relación a 2005, habiendo aumentado en tan sólo un 2,5% el volumen de asientos ofrecido al mercado.

En el año 2006 IBERIA ha iniciado un programa de reconfiguración de la cabina de pasajeros de toda la flota Airbus (modelos A319, A320 y A321) con la que opera sus conexiones domésticas y europeas. Esta renovación del interior de los aviones incluye la incorporación de butacas de última generación, tapizadas en material de alta calidad, con un diseño estructural que otorga más comodidad y espacio, especialmente a la altura de las rodillas.

Adicionalmente, con el fin de mejorar también el servicio a los clientes de la Business Class en los vuelos de medio radio, IBERIA dejó de comercializar las butacas centrales de las filas de su clase de negocios.

Iberia Plus, el programa de fidelización de la compañía, representa una de las fortalezas del Grupo Iberia y es uno de los elementos más atractivos para nuestros clientes. El número de titulares de Iberia Plus ha registrado un crecimiento medio anual del 22% en los últimos cuatro años, alcanzando casi tres millones de titulares a finales de 2006.



Innovación y tecnología

El Grupo Iberia ha centrado su interés en aprovechar las nuevas tecnologías para simplificar todos los procesos, facilitar la accesibilidad de los clientes y reducir gastos.

A lo largo de 2006, IBERIA ha seguido mejorando la funcionalidad de su página web, ha introducido nuevos productos para los clientes, como la emisión de facturas automáticas (en adelante, online) o la garantía de precio mínimo, entre otros, ha continuado su expansión internacional lanzando nuevas versiones específicas en trece países, principalmente de Centroamérica y África, y ha establecido nuevos acuerdos con distintos socios para ofrecer otras compras online a sus clientes. El número de billetes aéreos que la compañía vendió a través de Iberia.com en el ejercicio 2006 se incrementó un 41,6% respecto al año anterior, aumentando el volumen de ventas de vuelos en un 56%, hasta superar los 447,1 millones de euros.

Desde hace varios años, IBERIA viene fomentando el uso del llamado billete electrónico (sus cupones de vuelo son un registro electrónico residente en una base de datos), en sustitución del clásico billete de papel. Esta nueva modalidad de billete aporta mayor comodidad y seguridad al cliente, y a la vez es un elemento que contribuye a reducir los costes de las compañías aéreas.

A finales de 2006, el billete electrónico tenía validez en todos los destinos (excepto Nápoles y Pisa) de la red del Grupo Iberia, siendo el formato utilizado por la gran mayoría de sus clientes. En 2006, los billetes electrónicos representaron el 90% de todos los billetes emitidos, estableciendo un claro liderazgo de IBERIA en este capítulo frente al resto de compañías europeas de red; en el caso de los emitidos por las agencias de viajes, el incremento alcanzó el 81,3%. También destacó el crecimiento de la utilización del billete electrónico en los vuelos del Puente Aéreo, tras su implantación a mediados del año 2005, llegando a superar el 87% en el último trimestre de 2006.

Asimismo, IBERIA ha continuado extendiendo el uso del billete electrónico interlínea, para los viajes que combinen vuelos de IBERIA y de otras compañías.

El Grupo Iberia ofrece también a sus clientes el servicio de auto facturación, al que pueden acceder a través de Iberia.com (*auto check-in online*) o utilizando las máquinas situadas en los aeropuertos. La facturación automática, en ambas modalidades, permite al cliente obtener directamente su tarjeta de embarque y seleccionar su asiento de forma sencilla, sin necesidad de pasar por los mostradores de facturación, con el correspondiente ahorro de tiempo y mayor comodidad. El servicio de *auto check-in* puede ser utilizado por todos los pasajeros que viajen a destinos para los cuales no se requiera la comprobación del pasaporte o cualquier otro requisito de seguridad o inmigración.

El *auto check-in online* ha tenido una excelente aceptación desde mayo de 2005, cuando IBERIA puso a disposición de sus clientes la posibilidad de realizar la auto facturación online desde su propio domicilio u oficina, tanto si llevan equipaje como si viajan sin él, hasta dos horas antes de la salida del vuelo, desplazándose con billete electrónico o con billete de papel. El porcentaje de usuarios de este servicio ha mantenido un sólido crecimiento, situándose en el último trimestre de 2006 en el 9,8% del total de pasajeros en vuelos nacionales y destinos Schengen. Y se ha alcanzado una media diaria de 9.500 tarjetas de embarque emitidas a través de la web.

Durante 2006, la compañía continuó aumentando el número de máquinas de auto facturación instaladas en los aeropuertos, extendiendo el servicio a nuevos destinos tanto españoles como europeos. Así, a lo largo del año, IBERIA implantó esta facilidad en los aeropuertos de Ámsterdam, Atenas, Bruselas, Copenhague, Londres, Munich, Roma y Venecia, que se sumaron a Frankfurt y París, donde la compañía ya ofrecía el servicio. En el caso de España, a finales de diciembre había instaladas un total de 137 máquinas en 19 escalas, incluyendo 20 máquinas específicas del Puente Aéreo en Madrid y Barcelona. En abril la compañía habilitó el uso de estas últimas máquinas, hasta entonces limitado a los titulares del programa Iberia Plus, a todos sus clientes del Puente Aéreo que utilicen el billete electrónico (cerca del 90%). En 2006, el número de pasajeros auto facturados en las máquinas se incrementó un 22% respecto al año anterior, destacando el crecimiento registrado en las máquinas del Puente Aéreo, que se ha duplicado.

El conjunto de la auto facturación (en máquinas convencionales, del Puente Aéreo y online) ha tenido una evolución muy satisfactoria, correspondiendo el mayor crecimiento al *auto check-in online*. El número total de pasajeros auto facturados en el último trimestre de 2006 representa el 19,1% de todos los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales con destino a países Schengen.

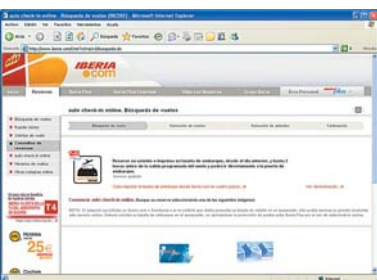
Renovación de flota

IBERIA ha continuado desarrollando el proceso de renovación de sus flotas de largo radio y de corto/medio radio, con la finalidad de disponer de aviones más cómodos para los clientes, más eficientes en el consumo de combustible y más respetuosos con el medio ambiente. La incorporación de once nuevas aeronaves en el pasado ejercicio, que han sustituido a algunos de los aviones más antiguos, ha disminuido la edad media del conjunto de la flota, que se situó en 7,92 años en 2006.

El plan de renovación también apunta a una total homogeneidad de las aeronaves en ambas flotas, hecho que potencia la reducción de los costes de mantenimiento y de tripulaciones técnicas, al tiempo que ofrece ventajas en la gestión operativa del programa comercial y facilita el aumento de la productividad de los recursos.

Desde el mes de julio de 2006, la compañía realiza todos sus vuelos de largo radio con un único tipo de flota, el Airbus A340, una vez finalizada la operación con los dos últimos aviones B747. Con la incorporación de tres nuevas aeronaves A340/600 en los cuatro primeros meses del ejercicio, la flota de largo radio se componía de 31 aviones A340 (18 de la versión 300 y 13 de la versión 600) a finales de 2006, cuya edad media se situaba en 5,2 años. Así, IBERIA se ha posicionado como una de las compañías con la flota de largo radio más moderna del sector aéreo mundial.

En julio de 2005, la Sociedad formalizó con Airbus un importante contrato para la renovación de la flota de corto y medio radio, que contempla la incorporación de hasta 79 aviones (30 unidades en firme y 49 en opción) de los modelos A319, A320 y A321 a partir de 2006. Las nuevas aeronaves van a reemplazar a los Airbus A320 más antiguos, así como a todos los aviones McDonnell Douglas MD87 y MD88, y a los Boeing B757. Así, cuando en el año 2009 concluya el proceso de retirada de los MD87/88, la flota de corto y medio radio de IBERIA estará compuesta por aviones pertenecientes a una misma familia del fabricante Airbus.



De acuerdo a lo planificado, la compañía incorporó ocho nuevas aeronaves (dos A321, dos A320 y cuatro A319) en 2006, y salieron un total de trece aviones, de modo que a finales de año la flota operativa destinada a las rutas domésticas y de medio radio internacional estaba compuesta por 119 aviones, de los que 82 eran del fabricante Airbus. Además, otros cinco aviones B757 que se encontraban en arrendamiento operativo pasaron a operar en régimen de *wet lease* (alquiler con tripulaciones) para la compañía, completando el proceso de retirada de esta flota en operación propia. Las tripulaciones de IBERIA ya sólo operan dos familias de flota (A320 y MD87/88) en el corto/medio radio.

Terminal T4



Desde el 5 de febrero de 2006, IBERIA opera en la nueva Terminal T4 de Madrid-Barajas, junto a sus socios de la alianza **oneworld** y su franquiciada de vuelos regionales Air Nostrum.

Coincidiendo con la entrada en servicio de la Terminal T4 en la mencionada fecha, IBERIA abandonó las terminales T1, T2 y T3, tras operar en ellas durante 72 años, concentrando todos sus vuelos en las nuevas instalaciones. Esta migración de las operaciones de la compañía ha supuesto un proceso muy complejo y unas inversiones de 43 millones de euros, a las que hay que sumar un coste de 17 millones de euros más relacionados con el traslado físico de toda la operativa.

La Terminal T4 destaca por su amplitud y un diseño arquitectónico innovador, habiendo recibido varios premios (entre otros, el "Riba European Awards 2006" otorgado por el Royal Institute of British Architects, y el de "Mejor Proyecto de Ingeniería 2005", otorgado por el Instituto de Ingeniería de España). Está formada por un edificio principal, denominado Nuevo Edificio Terminal (T4), y un edificio satélite (T4S), que suman una superficie total de 743.000 metros cuadrados. Completa sus instalaciones con un edificio de aparcamiento y una Terminal destinada a pabellón de Estado. En el Nuevo Edificio Terminal operan la mayoría de los vuelos nacionales (incluido el Puente Aéreo) y del espacio aéreo Schengen (conformado por un total de 15 países europeos que han eliminado los controles fronterizos entre ellos). Mientras que el edificio satélite está destinado principalmente a los vuelos internacionales no Schengen. El edificio principal y el satélite tienen una conexión subterránea entre ambos, que alberga los sistemas para trasladar a los pasajeros y los equipajes, así como un túnel de servicios aeroportuarios (TSA).

Con el funcionamiento simultáneo de sus cuatro terminales y sus cuatro pistas, el aeropuerto de Madrid-Barajas se afianza entre los cinco aeropuertos europeos de mayor tráfico. En el año 2006, Madrid-Barajas movió más de 45 millones de pasajeros, creciendo un 8,7% respecto al año anterior, el mayor incremento entre los cinco grandes aeropuertos europeos. Se prevé que seguirá aumentando progresivamente su actividad, hasta alcanzar su capacidad potencial de 120 operaciones de aeronaves por hora.

Durante los primeros meses de funcionamiento se fueron ajustando los procesos y tanto los clientes como el personal de la compañía fueron adaptándose a la nueva operativa en la Terminal T4. Una vez superados los problemas de ajuste operacional de las instalaciones, y con el paréntesis de las huelgas de tripulantes técnicos y tripulantes de cabina de pasajeros realizadas en el verano, los índices de puntualidad han ido mejorando progresivamente. Actualmente la compañía mantiene unos ratios de puntualidad mejores a los obtenidos en las antiguas terminales.

En la Terminal 4, IBERIA ofrece una atención preferente a los clientes de alto valor. Así, disponen de tres salas VIP con una superficie total de 4.500 metros cuadrados, en donde encuentran numerosas facilidades; existen nuevos espacios para servicios de limusinas y parking VIP, así como áreas exclusivas de facturación.

Otra de las claras mejoras del servicio al cliente que ha supuesto la ampliación del aeropuerto de Madrid es que el 93% de los vuelos son atendidos con pasarelas.

En la Terminal T4 se ha producido también un crecimiento del *auto check-in*, y se estima que el 19% de los pasajeros lo utiliza. De este porcentaje, un 50% lo hace a través de máquinas de *auto check-in* que IBERIA tiene instaladas y que reducen los tiempos de espera.

Encuestas realizadas entre clientes para valorar la operación en las nuevas instalaciones, dan una valoración altamente positiva a la Terminal T4, considerada globalmente y en comparación con las terminales de otros aeropuertos. Además, se prevé que el suburbano llegue a la Terminal T4 antes de finalizar el primer semestre de 2007, lo que supondrá un salto cualitativo importante en los medios de acceso a la nueva Terminal.



Cambios en los Órganos de Gobierno

El 18 de abril de 2006, Ángel Mullor presentó su renuncia voluntaria como Consejero Delegado de IBERIA ante la Comisión de Retribuciones y Nombramientos de la compañía, que se hizo efectiva el 30 de mayo.

En el mes de junio, el Consejo de Administración de IBERIA aprobó la reorganización de su cúpula directiva y un nuevo organigrama que responde a dos de los objetivos estratégicos del Plan Director: reducir el número de posiciones directivas de primer nivel y otorgar más responsabilidad a los miembros del Comité Ejecutivo. En el nuevo organigrama, el Presidente Ejecutivo de la compañía mantiene todos los poderes delegados del Consejo de Administración. Por otro lado, se potencian los negocios de Mantenimiento y Aeropuertos (handling), elevándolos al rango de Dirección General. De esta forma, la compañía contará con tres direcciones generales, las antes mencionadas y la Dirección General de la Línea Aérea, ya existente.

2. Evolución económica y operativa

2.1. Actividad

En el Informe de Gestión Consolidado del ejercicio 2006 se ofrece una descripción mas detallada de la evolución operativa de IBERIA, tanto en transporte como en el resto de negocios. Este informe de la sociedad matriz contiene únicamente un breve resumen.

2.1.1. Transporte



Transporte de pasajeros

En el conjunto de su red, IBERIA mejoró el coeficiente de ocupación de pasaje en 2,7 puntos porcentuales respecto al ejercicio anterior, alcanzando el 79,8% en 2006, que establece un nuevo récord en el nivel de ocupación medio anual de la compañía. El número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) aumentó un 7,0%, frente a un incremento del 3,4% en el volumen de oferta. Tanto el crecimiento del tráfico como la mejora del coeficiente de ocupación de IBERIA se situaron por encima de la media registrada por las principales compañías de red europeas. El tráfico del conjunto de las compañías de la AEA aumentó un 5,2% con relación a 2005, y el coeficiente de ocupación medio subió 0,6 puntos porcentuales.

A pesar de la fuerte competencia y del crecimiento de la etapa media de pasaje de IBERIA (un 6,5%), el ingreso medio por PKT (yield) aumentó un 2,6% respecto al año anterior, ayudando a elevar el incremento de los ingresos de pasaje hasta el 9,8%.

El siguiente cuadro refleja la evolución de los principales parámetros de la actividad de transporte de pasajeros de IBERIA para el conjunto de su red:

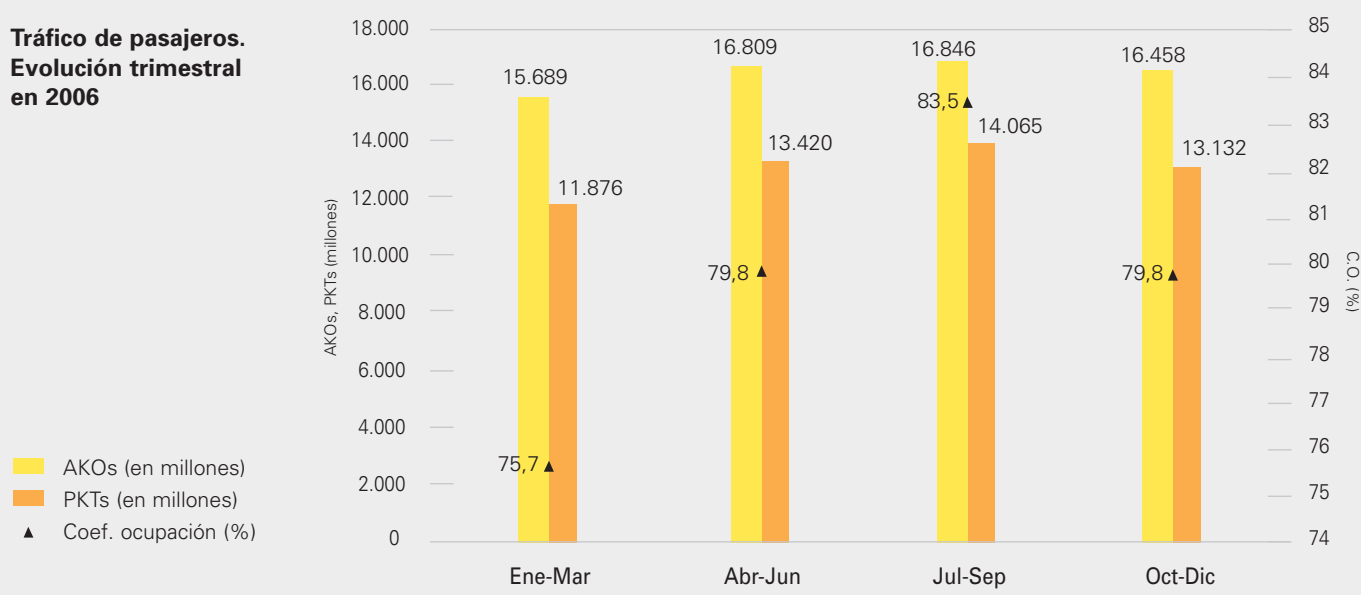
Transporte de pasajeros	2006	2005	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
AKO (millones)	65.802	63.628	2.174	3,4
PKT (millones)	52.493	49.060	3.433	7,0
Coeficiente de ocupación (%)	79,8	77,1	2,7	n.a.
Pasajeros (miles)	27.799	27.675	123	0,4
Horas bloque	506.747	509.309	(2.562)	(0,5)
Ingresos de pasaje / PKT (cént. €)	7,55	7,36	0,19	2,6
Ingresos de pasaje / AKO (cént. €)	6,02	5,67	0,35	6,2
Ingresos de pasaje (millones de €)	3.963,2	3.610,0	353,2	9,8

n.a.: no aplicable.

Si analizamos la evolución a lo largo del ejercicio, la demanda aumentó respecto al año anterior en los cuatro trimestres de 2006, con incrementos superiores a los registrados en el volumen de oferta, batiéndose también el récord de número de PKT de la compañía. Por consiguiente, el coeficiente de ocupación mejoró de forma significativa y continuada, destacando las subidas registradas

en el cuarto trimestre (3,6 puntos porcentuales) y en el segundo (4,5 puntos, si bien en este caso la comparación interanual se ve parcialmente beneficiada por el distinto calendario de la Semana Santa, en abril en 2006 y en marzo en 2005).

Tráfico de pasajeros. Evolución trimestral en 2006



En el acumulado de los doce meses de 2006, la compañía alcanzó los 65.802 millones de asientos-kilómetro ofertados (AKO) en el agregado de sus vuelos. De acuerdo a la estrategia de reestructuración de la red que establece el Plan Director 2006/08, IBERIA aumentó su oferta de forma selectiva, efectuando la mayor parte del crecimiento en el sector de largo radio (un 8,6%), aumentando un 0,7% en el medio radio y disminuyendo un 5,7% en el sector doméstico. Parte del incremento de la capacidad ofertada responde a la reconfiguración y optimización de espacio en las cabinas de pasaje de las flotas de largo y corto/medio radio, que llevó a un aumento del número de AKO del 3,7% respecto al año anterior para el conjunto de la red.

La producción de la flota de pasaje de IBERIA, medida en términos de horas bloque, disminuyó un 0,5% respecto a la del año 2005, debido a los mencionados ajustes en el programa. Destacó el aumento de las horas operadas en régimen de *wet lease*, un instrumento que aporta flexibilidad para adaptar la producción a los ciclos de la demanda, que representaron el 4,9% del total de las producidas en el año 2006.

IBERIA transportó 27,8 millones de pasajeros en 2006 (un 0,4% más que en el ejercicio anterior), con crecimientos del 5,7% en el medio radio internacional (donde destaca el 11,6% de incremento en África y Oriente Medio) y del 10,3% en el largo radio, descendiendo un 4,8% en el sector doméstico. Además, la compañía continuó afianzando su liderazgo en el mercado Europa-Latinoamérica, alcanzando una cuota del 19,0%, que representa una subida de 1,4 puntos respecto al año anterior.

El número de PKT se situó en 52.493 millones en el conjunto de la red, gracias al aumento del tráfico en los vuelos internacionales (un 10,3%) respecto a 2005. El sector de largo radio fue donde más creció el tráfico (un 11,9%), gracias principalmente al notable desarrollo de la demanda en América del Sur, con un incremento del 26,1% respecto a 2005.

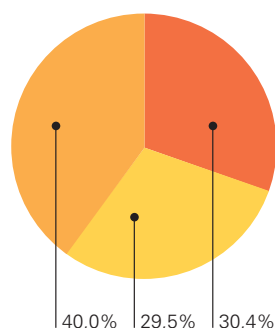
Con relación al ejercicio anterior, el coeficiente de ocupación se mantuvo estable en el sector doméstico, mejorando significativamente en las redes internacionales: 2,5 puntos porcentuales en el sector de largo radio, y 4,0 puntos en el medio radio.

El importante crecimiento del tráfico de negocios en la operación de largo radio y, en menor medida, en Europa, influyó positivamente en el aumento del ingreso medio por PKT (yield).

El ingreso medio de pasaje por AKO subió un 6,2% respecto a 2005 debido a la importante mejora del coeficiente de ocupación y al positivo efecto del incremento del yield. El ingreso unitario aumentó en los tres sectores con relación al año anterior, destacando el incremento del 16,6% obtenido en el conjunto de la operación de largo radio.

Los ingresos por tráfico de pasaje de IBERIA ascendieron a 3.963 millones de euros en el conjunto de la red, debido a la generalizada progresión del ingreso unitario (por AKO) y al aumento del

Distribución de Ingresos en 2006



Total: 3.963 millones €

- Largo Radio
- Doméstico
- Medio Radio

volumen de tráfico en los vuelos internacionales. Los ingresos del sector de largo radio aumentaron un 26,7% respecto al ejercicio anterior, y representan el 40% de la cifra total en 2006 (frente a un 34,7% en 2005).



Transporte de carga

El número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) por IBERIA ascendió a 1.118,5 millones en 2006, aumentando un 8,3% respecto al volumen alcanzado en el ejercicio anterior. El 94% del total de TKT fue transportado en las bodegas de los aviones de pasaje de la compañía, un porcentaje que se ha mantenido estable respecto a 2005. El número total de toneladas-kilómetro ofertadas (TKO) aumentó un 3,4% con relación al año anterior, mejorando el coeficiente de ocupación 3,1 puntos porcentuales. Las variaciones de la actividad respecto al año anterior tuvieron una evolución ascendente a lo largo de 2006. Los ingresos por transporte de mercancía y correo se situaron en 288,2 millones de euros, incluyendo los ingresos por tasas de combustible y seguridad, lo que supone un incremento del 7,2% respecto a los obtenidos en el ejercicio anterior.

Los principales parámetros del transporte de carga son los siguientes:

Transporte de carga	2006	2005	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
TKO (millones)	1.643,6	1.589,3	54,3	3,4
TKT (millones)	1.118,5	1.033,1	85,4	8,3
Coeficiente de ocupación (%)	68,1	65,0	3,1	n.a.
Ingresos de carga / TKT (cént. €) ^(a)	25,76	26,03	(0,26)	(1,0)
Ingresos de carga (millones €) ^(a)	288,2	268,9	19,3	7,2

^(a) Incluyen tasas de combustible y seguridad; n.a.: no aplicable.

2.1.2. Handling

En el ejercicio 2006, la producción de la Dirección General de Aeropuertos (Iberia Handling), medida en aviones ponderados atendidos (APA), disminuyó un 4,2% respecto a 2005, registrándose descensos de proporción similar tanto en los servicios a terceros, tras el cese de atención a Binter Canarias a partir de octubre de 2005, como en los servicios a la propia IBERIA, debido al menor número de vuelos programados en España y a las cancelaciones por las huelgas del personal de vuelo y de handling en julio.

Los ingresos de explotación (incluida la facturación a Iberia Transporte) ascendieron a 641,2 millones de euros en 2006, aumentando en 28,1 millones respecto al año anterior. Esto representa un incremento del 4,6%.

El 25 de julio se hizo pública la adjudicación de las nuevas concesiones para realizar los servicios de handling de rampa a terceros en la totalidad de la red estatal de aeropuertos, según el acuerdo adoptado por el Consejo de Administración de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), resolviendo los concursos públicos que han profundizado en la liberalización del sector. IBERIA es el operador que más licencias ha obtenido, un total de 21, manteniendo su presencia en 36 aeropuertos (más el helipuerto de Ceuta). La compañía no ha renovado las licencias de handling de rampa que tenía en Almería, Jerez de la Frontera, Fuerteventura, Lanzarote y Barcelona. En estos tres últimos aeropuertos, IBERIA ha alcanzado acuerdos con otras empresas concesionarias para incorporarse a Uniones Temporales de Empresas (UTE) poseedoras de licencia de handling. Las nuevas licencias tendrán una duración de siete años, y los nuevos agentes comenzaron a operar a partir de febrero de 2007.

El siguiente cuadro refleja los principales parámetros de actividad de Iberia Handling:

Iberia Handling	2006	2005	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Aviones ponderados atendidos (miles)	468,4	489,1	(20,7)	(4,2)
Ingresos de explotación (millones €)	641,2	613,2	28,1	4,6
Ingresos explotación / avión pond. (€)	1.369,0	1.253,6	115,4	9,2





2.1.3. Mantenimiento

En el año 2006, la Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería de IBERIA (en adelante, Iberia Mantenimiento) realizó un total de 116 revisiones mayores (C, D, E, IL), el mismo número que en el año anterior. Un 20,3% de esas revisiones correspondió a los trabajos realizados a otras compañías aéreas, aumentando en 3,4 puntos porcentuales respecto al porcentaje del año anterior.

En el Taller de Motores la producción total, medida en motores equivalentes, ascendió a 142,3 unidades en 2006. Hubo una menor necesidad de revisión de motores de los aviones propios, como consecuencia del proceso de renovación de flota. Así, los trabajos para motores de terceros pasaron a representar el 54,5% del total de trabajos realizados en 2006, frente al 53,1% del año anterior.

La plantilla media equivalente gestionada por la Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería se situó en 3.864 empleados en 2006, descendiendo en medio punto porcentual respecto al año anterior.

Iberia Mantenimiento ha seguido fortaleciendo su posicionamiento como proveedor de servicios integrales de mantenimiento aeronáutico fiable y de reconocido prestigio internacional. Actualmente es la segunda empresa aeronáutica española en recursos y facturación (por detrás del fabricante CASA/Airbus), y a nivel mundial ocupa el puesto doce por volumen de facturación, excluidos los fabricantes aeronáuticos mundiales.

Los ingresos externos totales de Iberia Mantenimiento (por servicios de asistencia técnica a terceros y otras ventas, alquileres y servicios diversos) ascendieron a 229,9 millones de euros en 2006, aumentando un 36,3% respecto al año anterior.

La amplia cartera de Iberia Mantenimiento está conformada por operadores aéreos nacionales e internacionales, fabricantes de células y motores, así como arrendadores de aviones, totalizando aproximadamente 150 clientes. Además, continúa prestando asistencia técnica al Ministerio de Defensa español.

Durante el ejercicio 2006, Iberia Mantenimiento firmó y renovó cerca de 100 contratos, destacando especialmente la consolidación de la línea de producción de los motores Rolls Royce RB211 535 E4, siendo IBERIA la única compañía aérea de Europa certificada para la revisión y reparación de estos motores. Así, en el último año Iberia Mantenimiento firmó dos importantes contratos en exclusiva, uno con Continental Airlines y otro con British Airways, para dar servicio a ese tipo de motores. También en 2006, Iberia Mantenimiento alcanzó un acuerdo con el fabricante norteamericano General Electric, por el que ha obtenido la licencia de reparación del motor CF34.

Iberia Mantenimiento ha recibido la renovación del certificado ISO 9001:2000 de la Asociación Española de Normalización (AENOR) en 2006. Igualmente, ha obtenido el certificado de Organización de Diseño que otorga la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA).

2.2. Recursos

2.2.1. Flota

Al finalizar el ejercicio 2006, IBERIA tenía un total de 150 aviones de pasaje disponibles, 31 aviones operativos en la flota de largo radio y 119 en la de corto y medio radio. El siguiente cuadro muestra su composición por tipo de avión:

Tipo de flota ^(a)	Propiedad	Arrendamiento financiero	Arrendamiento operativo	Wet lease	Total operada
A340 / 300	5		11	2	18
A340 / 600			13		13
Largo radio	5		24	2	31
A319			11		11
A320 ^(b)	10	10	33		53
A321		4	14		18
B757				7	7
MD87	18				18
MD88	12				12
Corto/ medio radio	40	14	58	7	119
TOTAL	45	14	82	9	150

^(a) No se incluye la flota inactiva.

^(b) Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2006, IBERIA tiene tres Airbus A320 alquilados a otra compañía.

A 31 de diciembre del año anterior la compañía tenía un total de 154 aviones disponibles. La siguiente relación muestra el detalle de las incorporaciones y bajas sucedidas durante 2006:

Incorporaciones

- 2 A320 en arrendamiento operativo.
- 2 A321 en arrendamiento operativo.
- 4 A319 en arrendamiento operativo.
- 3 A340 / 600 en arrendamiento operativo.

Retiros

- 9 A320 en arrendamiento operativo, uno de los cuales ha sido alquilado a Mexicana de Aviación.
- 3 B757: 2 en arrendamiento operativo y 1 que operaba en *wet lease*.
- 2 B747/400 en *wet lease*.
- 1 MD87 en propiedad.



Adicionalmente, se han producido modificaciones en el régimen de algunos aviones durante 2006, destacando las siguientes operaciones:

- Dos A340/300 que se encontraban en arrendamiento operativo pasaron a ser operados en régimen de *wet lease* (avión y tripulación) desde mediados de 2006.
- Cinco unidades de la flota B757 en régimen de arrendamiento operativo han pasado a ser operadas en régimen de *wet lease* para IBERIA.

Desde el mes de julio de 2006, tras la retirada de los dos últimos B-747 que operaban en *wet lease*, todos los vuelos de largo radio de IBERIA son operados con una única familia de aviones, el Airbus A340, en sus dos versiones: la 300, que cuenta con 260 asientos, y la 600, que dispone de 352 plazas. En febrero, marzo y abril de 2006 se incorporaron los tres últimos A340/600, que llegaron de fábrica con la nueva configuración de cabina, que incluye la Business Plus, la clase de negocios de IBERIA para los vuelos de largo recorrido.

De acuerdo con el plan de renovación y homogeneización de la flota de corto y medio radio, que fue aprobado en 2005, la compañía incorporó a partir del segundo trimestre de 2006 ocho nuevos aviones Airbus en arrendamiento operativo (dos A321, dos A320 y cuatro A319).

Desde el mes de septiembre de 2006, la compañía dejó de operar en propio los aviones B757, finalizando el proceso de retirada de esta flota, que se había iniciado a mediados del año anterior. Así, a finales de 2006, IBERIA operaba en propio sólo dos tipos de flota (familias A320 y MD87/88) en los vuelos internacionales de medio radio y domésticos, mientras que la flota B757 operaba únicamente en régimen de *wet lease*, con un total de siete aviones bajo contratos de distinta duración (desde tres meses a tres años). La modalidad de *wet lease* le otorga a la compañía una mayor flexibilidad para ajustar su capacidad a la evolución del mercado.

En 2006 IBERIA inició el segundo programa de reconfiguración y optimización de espacio de las cabinas de toda su flota Airbus de corto y medio radio, que finalizará a principios de 2008. Se van a sustituir las butacas actuales por otras de última generación, cuyo diseño estructural ofrece una mayor comodidad a nuestros pasajeros y, a la vez, permite aumentar el número de asientos por avión en los distintos modelos de la flota: A319 (pasan de 132 asientos actuales a 141), A320 (de 162 a 171) y A321 (de 194 a 200). Los ocho aviones de esta familia que recibió IBERIA en 2006 ya incorporan de fábrica esta nueva configuración.

La utilización media del conjunto de la flota de pasaje, medida en horas bloque por avión y día, se situó en 9,1 horas en 2006. La utilización de la flota operada en propio mejoró un 0,7% en el caso de los aviones de largo radio, disminuyendo un 2,2% en el caso del corto y medio radio.

HB / avión/ día	2006	2005
Utilización media flota de corto y medio radio	7,9	8,1
Utilización media flota de largo radio	13,5	13,4
Utilización media flota propia	9,1	9,1
Utilización media flota en <i>wet lease</i> ^(a)	9,4	10,3
Utilización media flota total	9,1	9,1

^(a) Durante 2006 operaron en régimen de *wet lease* para IBERIA: dos B747/400, uno hasta junio y otro hasta julio; dos A340/300 en el segundo semestre; y ocho B-757: uno hasta julio, dos todo el año, dos desde marzo, uno desde mayo, y dos desde octubre.

2.2.2. Personal

La plantilla media de IBERIA en el año 2006 disminuyó en un 1,8% respecto al ejercicio anterior, situándose en 23.713 empleados equivalentes. Su distribución por áreas de gestión fue la siguiente:

	Tierra		Vuelo		Total	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005
TRANSPORTE ^(*)	4.246	4.568	6.163	6.263	10.409	10.831
HANDLING	8.988	8.972			8.988	8.972
MANTENIMIENTO	3.864	3.885			3.864	3.885
SISTEMAS	452	472			452	472
TOTAL IBERIA	17.550	17.897	6.163	6.263	23.713	24.160
Variación 2006 / 2005 (%)		(1,9)		(1,6)		(1,8)

(*) Incluye Corporativa.

La plantilla media del personal de vuelo, que representa cerca de un 26% del total, registró descensos del 4,0% en el conjunto de los tripulantes técnicos y del 0,5% en el colectivo de tripulantes de cabina de pasajeros (TCPs). En 2006 ya no existían en la plantilla de vuelo Oficiales Técnicos de a Bordo (los últimos habían causado baja en mayo de 2005, como consecuencia de la progresiva retirada de la flota Boeing B747).

La plantilla media del personal de tierra disminuyó en un 1,9%. El número de empleados disminuyó en todas las áreas de gestión, tanto en España como en el extranjero, a excepción del Área de Aeropuertos que aumentó ligeramente hasta 8.988 empleados equivalentes, debido a los mayores recursos necesarios para la transición al Terminal T4 en Madrid. Destacó el descenso de 322 empleados equivalentes en el Área de Transporte, lo que significa una reducción del 7% respecto al año 2005.

Con fecha 16 de diciembre de 2004, la Dirección General de Trabajo autorizó la prórroga del Expediente de Regulación de Empleo (ERE) de IBERIA hasta el 31 de Diciembre de 2007, para los Colectivos de Tierra, Tripulantes de Cabina Pasajeros y Oficiales Técnicos de a Bordo, con cuyos representantes la Dirección había alcanzado un acuerdo previo. A diciembre de 2006, un total de 1.160 empleados del Colectivo de Tierra de IBERIA se habían acogido a alguna de las modalidades contempladas en dicha prórroga del ERE, tratándose casi en su totalidad de jubilaciones anticipadas. Otros 48 empleados de Tierra en España causaron baja en 2006, por factores distintos al ERE.

Adicionalmente, en el año 2006 se produjeron 111 bajas de empleados de la compañía en el extranjero, totalizando 1.319 el número de bajas de empleados del Colectivo de Tierra.

Productividad

En términos de AKO producidos, la productividad de la plantilla aumentó en un 5,4%, ascendiendo a 2,8 millones de AKO por empleado en el ejercicio 2006. En el caso del personal de Tierra, la productividad se incrementó un 5,5%, si bien se eleva hasta un 7,8% si excluimos la plantilla de Aeropuertos, dedicada a realizar servicios de asistencia en tierra para IBERIA y terceras compañías, y cuya producción para terceros supuso más de la mitad de la total en 2006. La productividad, en términos de horas bloque por tripulante, aumentó un 2,2% en el caso de los pilotos y descendió ligeramente (0,1%) en el colectivo de tripulantes de cabina de pasajeros.

El siguiente cuadro desglosa la evolución de la productividad por colectivos:

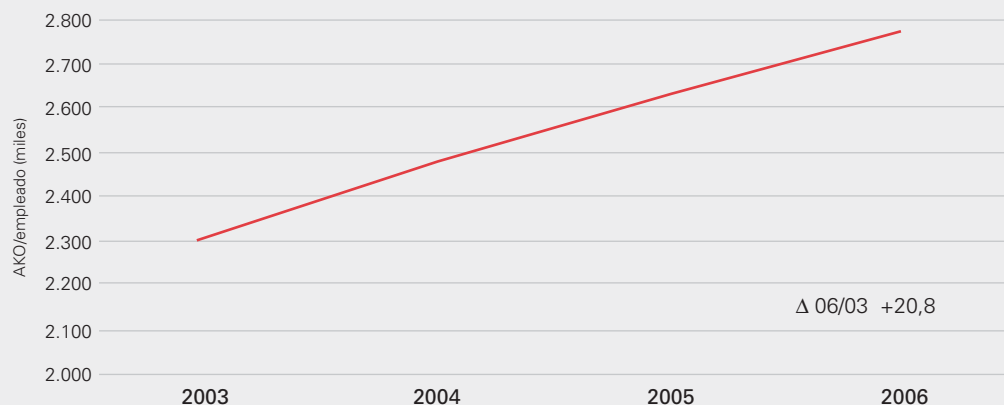
Productividad del personal de IBERIA	2006	2005	% s/ a.a.
Total Plantilla (miles de AKO por empleado)	2.775	2.634	5,4
Plantilla Tierra (miles de AKO por empleado)	3.749	3.555	5,5
Plantilla Tierra sin Handling (miles de AKO por empleado)	7.685	7.129	7,8
Plantilla Handling (horas hombre por avión ponderado) ^(a)	32,85	31,41	4,6
Tripulación Técnica (HB por tripulante) ^(b)	273,3	267,5	2,2
Tripulación Auxiliar (HB por tripulante) ^(b)	120,3	120,4	(0,1)

^(a) Horas totales de mano de obra por avión ponderado. Variación positiva significa descenso de la productividad.

^(b) Productividad calculada en base a plantilla equivalente ponderada de Producción.

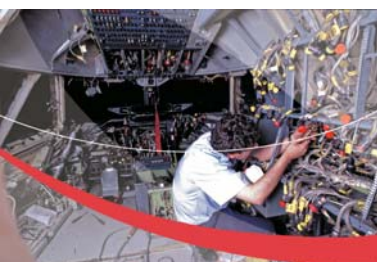
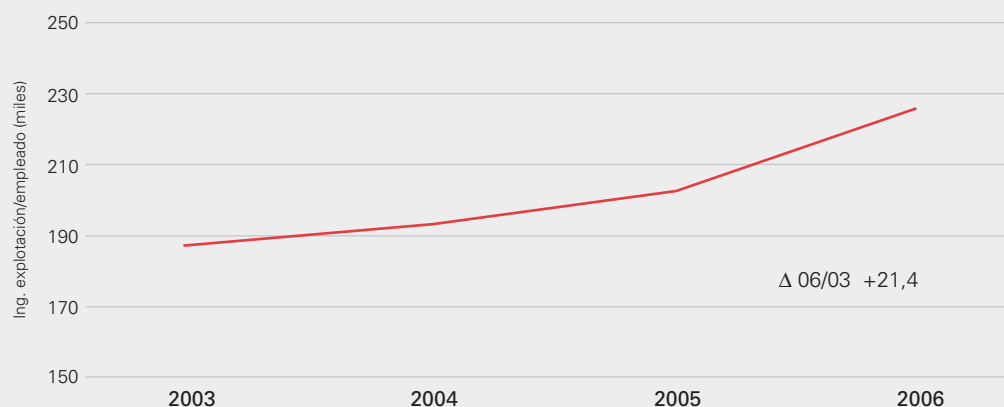
La productividad -medida en términos de AKO por empleado- registró un incremento acumulado del 20,8% en los últimos tres años.

Evolución de la Productividad de IBERIA en términos de AKO por empleado



La productividad económica del conjunto de la plantilla de IBERIA -medida en ingresos de explotación por empleado- se incrementó un 11,4% en 2006 respecto al año anterior. A continuación se presenta un gráfico que muestra su evolución en los tres últimos años:

Evolución de la Productividad económica de IBERIA en términos de ingresos de explotación por empleado



2.3. Resultados de la Sociedad

2.3.1. Resultados de explotación

A continuación se presentan las cifras comparadas de los ejercicios 2006 y 2005, de acuerdo a la cuenta de explotación de gestión de IBERIA, que difiere de la cuenta de pérdidas y ganancias de la Memoria debido a que se agregan los diferentes conceptos de ingresos y gastos con criterios de gestión:

Millones de euros

IBERIA	2006	2005	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN				
Pasaje	4.174,9	3.820,7	354,2	9,3
Carga	301,8	281,7	20,1	7,1
Handling	331,2	322,1	9,1	2,8
Mantenimiento	219,0	155,7	63,3	40,7
Comerciales	80,1	79,7	0,5	0,6
Otros ingresos de explotación	252,4	243,9	8,5	3,5
INGRESOS EXPLOTACIÓN	5.359,4	4.903,9	455,6	9,3
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				
Personal	1.388,9	1.434,2	(45,3)	(3,2)
Combustible	1.173,8	863,1	310,7	36,0
Servicios de tráfico	454,3	430,2	24,1	5,6
Alquiler de flota	424,5	435,2	(10,7)	(2,5)
Mantenimiento de flota aérea	337,8	294,9	42,8	14,5
Tasas de navegación	285,8	276,4	9,3	3,4
Comerciales	247,7	265,0	(17,3)	(6,5)
Amortizaciones	224,4	184,4	40,0	21,7
Sistemas de reservas	147,8	139,7	8,0	5,7
Servicio a bordo	87,4	81,5	5,8	7,2
Indemnizaciones pasajeros y equipajes	51,6	35,5	16,1	45,5
Seguros	29,6	32,7	(3,1)	(9,5)
Otros gastos de explotación	364,8	350,3	14,5	4,1
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	5.218,3	4.823,2	395,1	8,2
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	141,1	80,6	60,5	75,0
EBITDAR	790,1	700,3	89,8	12,8
EBITDA	365,5	265,0	100,5	37,9

El beneficio de explotación de IBERIA ascendió a 141,1 millones de euros en el ejercicio 2006, aumentando un 75,0% respecto al del año precedente. Dicha cifra de beneficios representa el 2,6% de los ingresos de explotación, mejorando en un punto porcentual respecto al margen registrado en 2005.

El beneficio de explotación excluidas las dotaciones a la amortización (EBITDA) se situó en 365,5 millones de euros en 2006, más de 100 millones por encima del año anterior. Si adicionalmente excluimos el gasto por alquiler de flota obtenemos el EBITDAR generado por la compañía durante el ejercicio 2006, que se situó en 790,1 millones de euros, superando en un 12,8% al importe de 2005. El margen de EBITDAR sobre ingresos se alcanzó el 14,7%, mejorando 0,5 puntos porcentuales respecto al ejercicio anterior.

Ingresos de explotación

Los ingresos de explotación de IBERIA aumentaron un 9,3% con relación a la cifra del ejercicio anterior, situándose en 5.359,4 millones de euros en 2006. Los ingresos por transporte de pasajeros y carga, que representan el 83,5% de aquella cifra, se incrementaron un 9,1%, ascendiendo a 4.476,7 millones de euros. El importe agregado del resto de los ingresos de explotación alcanzó los

882,8 millones de euros, subiendo un 10,1% respecto a 2005. Todas las partidas experimentaron una variación positiva, destacando el fuerte incremento de los ingresos por servicios de mantenimiento a terceros, un 40,7% con relación al año anterior.

Los ingresos por tráfico de pasajeros ascendieron a 4.174,9 millones de euros, aumentando en 354,2 millones respecto a 2005, debido principalmente al crecimiento de los ingresos en el sector de largo radio, que superaron en 334,8 millones de euros a la cifra del año anterior.

La diferencia entre la cifra de ingresos de pasaje que figura en la cuenta de explotación y la reflejada en los cuadros de "Principales Parámetros" y de "Transporte" (apartado 2.1.1.) proviene de la vinculación de ésta última a la producción real de cada ejercicio, sin incluir ajustes y regularizaciones de carácter contable, ni tampoco los ingresos derivados del proceso de recuperación de BPU (billetes pendientes de utilizar), que sí están incluidos en la cifra que aparece en la cuenta de explotación.

Los ingresos de pasaje procedentes de los billetes efectivamente volados en el año 2006 ascendieron a 3.963,2 millones de euros en el conjunto de la red, superando en un 9,8% a la cifra obtenida en 2005. De este aumento de 353,2 millones de euros, 155,4 millones se debieron al crecimiento del tráfico (un 7,0% en términos de PKT), que estuvo apoyado en el incremento del volumen de oferta (un 3,4%) y en la mejora significativa del coeficiente de ocupación (2,7 puntos). La subida del ingreso medio por PKT (un 2,6% con relación al año anterior), propiciada principalmente en el buen comportamiento del sector de largo radio, dio lugar a un aumento de 198,5 millones de euros (excluido el efecto paridad) en los ingresos de pasaje. Finalmente, la variación de los tipos de cambio de las distintas monedas frente al euro generó una pequeña disminución (0,7 millones de euros) respecto al año anterior. Así, el ingreso unitario de pasaje se situó en 6,02 céntimos de euro por AKO, un 6,2% por encima del registrado en 2005, pese a resultar significativamente afectado por el crecimiento de la etapa media de pasaje (un 6,5%).

El importe agregado de los otros ingresos de pasaje (no vinculados a la actividad) se situó en 211,7 millones de euros en 2006, un millón por encima del importe obtenido en 2005.

Los ingresos de carga de IBERIA (que incluyen la facturación por transporte de mercancía y correo, tasas o sobrecargos de combustible y de seguridad, así como los ingresos por exceso de equipaje) se situaron en 301,8 millones de euros en el ejercicio 2006, aumentando un 7,1% respecto al año anterior. El número de toneladas-kilómetro transportadas por IBERIA se incrementó un 8,3%, creciendo principalmente en las rutas entre España y Latinoamérica, y el ingreso medio (por TKT) disminuyó un 1,0% en el conjunto de la red, perjudicado por el crecimiento de la etapa media de carga (un 4,6%).

Los ingresos generados por los servicios de asistencia en tierra a pasajeros y aviones de terceras compañías crecieron un 2,8% con relación a 2005, situándose en 331,2 millones de euros.

Los ingresos por servicios de mantenimiento a terceros alcanzaron los 219 millones de euros, superando en 63,3 millones a la cifra del año anterior, lo que significa una subida del 40,7%. El aumento de los ingresos correspondió principalmente a los trabajos por asistencia técnica en talleres, debido a un mayor volumen de actividad para terceras compañías y a la especialización en trabajos y servicios que aportan más valor. Destacó el aumento de ingresos por revisiones de motor, especialmente motores RB211, revisión de componentes de aviónica y revisiones D.

Los ingresos por comisiones de pasaje y carga, junto a otras comisiones diversas, se incrementaron ligeramente respecto al año anterior (un 0,6%), situándose en 80,1 millones de euros en el ejercicio 2006, estabilizándose así este epígrafe de ingresos después de una reducción continuada (paralela, en parte, a la de costes comerciales) registrada en los últimos años.

El importe agregado del resto de los ingresos de explotación ascendió a 252,4 millones de euros en 2006, aumentando en 8,5 millones respecto al año anterior, lo que representa un incremento del 3,5%. Entre las partidas incluidas destacaron las siguientes: los ingresos por utilización del sistema de reservas Amadeus, que alcanzaron los 44,5 millones de euros en 2006, tras aumentar en 5,5 millones con relación al año anterior, en parte por el incremento de las ventas a través de Iberia.com; ingresos derivados del programa Iberia Plus y de acuerdos comerciales firmados con otras compañías aéreas, en su mayoría pertenecientes a la alianza **oneworld**, cuyo importe agregado se situó en 41,3 millones de euros, aumentando en 1,6 millones; los ingresos por trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, que ascendieron a 23,3 millones de euros, 6,5 millones más que en 2005; y los ingresos por alquileres (aviones y motores, principalmente) que ascendieron a 22,1 millones de euros en 2006, superando en 6,3 millones a la cifra del ejercicio anterior.

En el epígrafe "Otros ingresos de explotación" están incluidas las cuentas "Regularización de ingresos de tráfico no imputables a líneas" (RITNIL) y "Otros ingresos de tráfico", que figuran como



“Ingresos por pasaje” en las notas de la Memoria. Igualmente, en este epígrafe está incluida la cuenta RITNIL de carga, que figura como “Ingresos por carga” en las notas de la Memoria.

Gastos de explotación

Los gastos de explotación de IBERIA ascendieron a 5.218,3 millones de euros en 2006, un 8,2% por encima de la cifra alcanzada en el año anterior, motivado principalmente por la fuerte subida del precio del queroseno de aviación y, en menor medida, por el crecimiento de la actividad de mantenimiento a terceros. Estos incrementos de gastos se han visto parcialmente compensados por el desarrollo de las iniciativas de reducción de costes diseñadas en el Plan Director 2006/08.

El coste de explotación unitario se situó en 7,93 céntimos de euro por AKO en 2006, aumentando un 4,6% respecto al registrado en el año anterior. Si excluimos el gasto de combustible en ambos ejercicios, el coste de explotación unitario de IBERIA se reduciría un 1,2% respecto a 2005, hasta situarse en 6,15 céntimos de euro por AKO.

Los gastos de personal de IBERIA descendieron un 3,2% respecto al mismo periodo de 2005, situándose en 1.388,9 millones de euros, debido fundamentalmente a las actuaciones diseñadas para mejorar la productividad, que han permitido una disminución de la plantilla. De esa cantidad, 1.044,7 millones corresponden a sueldos, salarios y asimilados; y los restantes 344,2 millones a Seguridad Social, dotaciones a los fondos para el personal y otras cargas sociales. La plantilla media de IBERIA fue de 23.713 empleados equivalentes en 2006, descendiendo en un 1,8% respecto al ejercicio precedente. El coste unitario de personal (por AKO) disminuyó un 6,4%, gracias principalmente al incremento de la productividad media de la plantilla en un 5,4% (en términos de AKO por empleado) y al mejor *mix* salarial derivado del proceso de prejubilaciones.

El gasto por combustible se elevó a 1.173,8 millones de euros en el ejercicio 2006, lo que representa un 22,5% de los gastos totales, superando en 310,7 millones al importe del año anterior. El siguiente cuadro ofrece un desglose de los elementos que intervinieron en este aumento del gasto:

Millones de euros

	Precio ^(*)	Causas de la variación del gasto Volumen	Tipo de cambio ^(*)	Eficiencia	Variación total s/ 2005
IBERIA	293,7	34,8	20,3	(38,1)	310,7

(*) Las variaciones por precio y tipo de cambio incluyen los efectos de las coberturas.



El gasto de combustible se incrementó un 36% con relación a 2005, debido principalmente a la subida del precio del queroseno. El crecimiento de la producción y la apreciación media del dólar frente al euro en el conjunto del ejercicio también influyeron, aunque en menor medida, en ese fuerte aumento del coste. Estos incrementos fueron parcialmente contrarrestados por la mejora en la eficiencia del consumo de la flota, que llevó a una reducción del gasto de 38,1 millones de euros en 2006. En el acumulado de los tres últimos ejercicios, el menor consumo por eficiencia de la flota supera los 80 millones de euros.

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

IBERIA gestiona el coste de combustible de aviación mediante políticas activas de control de riesgos, que se concretan en coberturas de los precios del combustible. Estas coberturas amortiguaron una parte del impacto de la subida del precio en los mercados internacionales, permitiendo reducir el gasto en 4,2 millones de euros en el acumulado de los doce meses de 2006. La compañía también realizó coberturas sobre el tipo de cambio del dólar, que permitieron aminorar el gasto anual de combustible en 1,3 millones de euros.

En el ejercicio 2006 el mayor incremento del gasto con relación al año anterior se produjo durante el primer semestre, cuando se registraron las mayores diferencias interanuales en los precios del crudo de referencia en los mercados internacionales, que también habían seguido una trayectoria ascendente hasta el mes de agosto de 2005.



Con todo ello, en el ejercicio 2006 el coste unitario del combustible se situó en 1,78 céntimos de euro por AKO, subiendo un 31,5% respecto al año anterior.

El gasto de los servicios de tráfico se situó en 454,3 millones de euros en 2006, aumentando en 24,1 millones de euros con relación al año anterior, lo que representa un incremento del 5,6%, en parte motivado por el crecimiento de la actividad aérea (un 3,4% en términos de AKO) y por el importante incremento del gasto por uso de pasarelas, estacionamientos en las pistas y otros servicios de los aeropuertos (un 29,7%). Destacó el fuerte aumento del uso de pasarelas en Madrid debido a la mayor disponibilidad de las mismas después de la ampliación del aeropuerto. El coste unitario de los servicios de tráfico se situó en 0,69 céntimos de euro por AKO, aumentando un 2,1% respecto al año 2005.

El gasto por alquiler de aviones descendió en 10,7 millones de euros (un 2,5%) respecto a 2005, situándose en 424,5 millones. El gasto por alquiler de aviones de pasaje ascendió a 411,9 millones de euros, descendiendo en 8,5 millones con relación al año anterior, mientras que el gasto por arrendamiento de aviones de carga se situó en 12,6 millones de euros en 2006, disminuyendo en 2,2 millones respecto al año anterior. El coste unitario de alquiler de flota descendió en un 5,7% respecto al correspondiente a 2005. Una parte de esta disminución se debe al ejercicio de la opción de compra sobre cinco aviones A340/300 que se encontraban en alquiler operativo, realizado en diciembre de 2005, que traslada el coste al epígrafe de amortizaciones.

El gasto de mantenimiento de flota ascendió a 337,8 millones de euros en el ejercicio 2006, aumentando un 14,5% respecto a 2005, consecuencia del mayor volumen de trabajos para terceros. Los consumos de repuestos (incluyendo las piezas de vida limitada) se situaron en 158 millones de euros, aumentando un 3,7% con relación al año anterior; los gastos por servicios externos de reparación y conservación de flota ascendieron a 158,2 millones de euros, aumentando un 28,6% respecto a 2005; finalmente, la dotación a las provisiones para grandes reparaciones de flota se incrementó un 10,4%, situándose en 21,6 millones de euros. El coste unitario del mantenimiento de flota exclusivamente del negocio de transporte disminuyó un 10,1%, hasta situarse en 0,63 céntimos de euro por AKO.

El gasto agregado de los servicios de control de tráfico aéreo aumentó en 9,3 millones de euros con relación al año anterior, lo que supone un incremento del 3,4%, situándose en 285,8 millones de euros en el ejercicio 2006, motivado principalmente por el crecimiento de la producción de la compañía y el incremento de alrededor del 2% en el precio medio unitario. El coste de los servicios de ayuda a la navegación en ruta aumentó en 8,3 millones de euros, situándose en 228,4 millones de euros. El coste de las tasas de aproximación aumentó en un millón de euros, que representa un incremento del 1,9% con relación al año 2005, debido al incremento de las tasas unitarias en 2006, que en el caso de los aeropuertos españoles fue del 5%. El incremento medio de las tasas de navegación de Eurocontrol para el conjunto de países que sobrevuela IBERIA fue del 0,1% respecto al año anterior.

En el ejercicio 2006, los costes comerciales (comisiones, gastos de publicidad y de promoción y desarrollo) se situaron en 247,7 millones de euros, descendiendo un 6,5% respecto al año anterior. El coste comercial unitario disminuyó en un 9,6% respecto al acumulado a diciembre de 2005 situándose en 0,38 céntimos de euro por AKO, debido al desarrollo del nuevo modelo de retribución a las agencias de viaje en España y su extensión al resto de mercados. La relación de los gastos comerciales netos, es decir, deducidos los ingresos por comisiones, sobre los ingresos de tráfico se situó en el 3,7% descendiendo 0,8 puntos porcentuales respecto al año anterior.

El gasto por sistemas de reservas ascendió a 147,8 millones de euros en 2006, aumentando en un 5,7% respecto al año precedente, manteniéndose el volumen de reservas efectuadas prácticamente en el mismo nivel que el año anterior (se incrementó un 0,1%). Si se tiene en cuenta el aumento de los ingresos correspondientes a las bonificaciones acordadas con algunos de los sistemas de reservas, el coste neto unitario (por reserva) aumentó un 2,8% respecto a 2005.

El gasto del servicio a bordo aumentó en 5,8 millones de euros respecto a 2005, lo que significa un incremento del 7,2%, debido al mayor aumento del número de pasajeros en las rutas de largo radio y, especialmente, al incremento significativo de los pasajeros en la clase Business.

El importe de las dotaciones a la amortización se incrementó un 21,7% (o un 17,7% en términos unitarios por AKO) con relación al ejercicio anterior, motivado principalmente por la incorporación al balance de cinco aviones A340/300 en diciembre de 2005, que hasta entonces operaban en arrendamiento operativo. Descontado este efecto, el incremento del gasto de amortización hubiera sido del 9%, que se debe al aumento de los activos por inversiones realizadas (T4, nueva clase Business Plus, entre otros).



El gasto por indemnizaciones a pasajeros y equipajes tuvo un aumento excepcional de 16,1 millones de euros respecto a 2005, motivado por las ineficiencias operativas del periodo inicial de funcionamiento de la Terminal T4, y por los efectos del paro ilegal del personal de asistencia en tierra del aeropuerto de Barcelona. También influyó la entrada en vigor del Reglamento de la Unión Europea 261/2005 el 17 de febrero de 2005, que amplió las indemnizaciones y asistencias al viajero en los supuestos de denegación del embarque por sobreventa de billetes, y que ha extendido las compensaciones por retrasos, cancelaciones de vuelos y pérdidas de equipajes.

El importe agregado de "Otros gastos de explotación" ascendió a 364,8 millones de euros en 2006, aumentando en 14,5 millones (un 4,1%) respecto al año precedente.

2.3.2. Otros resultados

IBERIA obtuvo unos beneficios antes de impuestos de 185,1 millones de euros en el ejercicio 2006, reduciéndose en 329,1 millones respecto al año anterior, motivado por el descenso registrado en los resultados extraordinarios, tal como se refleja en el siguiente cuadro:

Millones de euros

IBERIA	2006	2005	Dif. s/ a.a.	% s/ a.a.
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	141,1	80,6	60,5	75,0
Ingresos financieros	88,5	56,9	31,6	55,4
Gastos financieros	54,4	46,2	8,2	17,8
Resultados por diferencias de cambio	(1,1)	(0,1)	(0,9)	n.s.
RESULTADOS FINANCIEROS	33,0	10,6	22,4	210,8
Ingresos extraordinarios	81,4	852,2	(770,8)	(90,5)
Gastos extraordinarios	70,4	429,2	(358,9)	(83,6)
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	11,0	423,0	(412,0)	(97,4)
R.N.A.I.	185,1	514,2	(329,1)	(64,0)
IMPUESTOS	(99,9)	(1,2)	(98,7)	n.s.
RESULTADOS DEL EJERCICIO	85,2	513,0	(427,8)	(83,4)
RESULTADOS NETOS (sin ajustes créditos fiscales)	125,6	513,0	(387,4)	(75,5)

n.s.: no significativo.

El resultado financiero se situó en 33 millones de euros de beneficios en el ejercicio 2006, aumentando en 22,4 millones respecto al resultado del año anterior. Los ingresos financieros ascendieron a 88,5 millones de euros, incrementándose un 55,4% respecto al ejercicio 2005, debido en parte al alza de los tipos de interés y al aumento en el saldo medio de las imposiciones a corto y largo plazo de la compañía. Los ingresos financieros también incluyen 11 millones de euros, que corresponden a los dividendos de 2005 y 2006 de la participación de IBERIA en el capital de WAM, sociedad de la que posee un 11,68% del capital. Los gastos financieros, que aumentaron un 17,8% respecto a 2005, también se vieron afectados por la subida de los tipos de interés.

Los ingresos extraordinarios ascendieron a 81,4 millones de euros en el ejercicio 2006, descendiendo en 770,8 millones respecto al año anterior, al estar recogida en el ejercicio 2005 una plusvalía de 820 millones de euros, obtenida por la puesta en valor de las participaciones en Amadeus GTD y SAVIA. En el año 2006 los ingresos extraordinarios incluyen una plusvalía de 14,7 millones de euros procedente de la liquidación final por la venta de la participación en Musini, antigua compañía aseguradora de la SEPI participada por IBERIA. Por otra parte, debido a la reclasificación de los reparables de motor, que a partir del segundo trimestre de 2006 pasaron a ser considerados existencias en vez de elementos amortizables, se produjo la recuperación de 53,3 millones de euros del fondo de amortización constituido para estos elementos.

Los gastos extraordinarios se situaron en 70,4 millones de euros en 2006. Se dotaron 25,8 millones de euros para cubrir los pagos futuros del Expediente de Regulación de Empleo, debido al aumento del número de empleados del Colectivo de Tierra que causaron baja en la compañía durante el año 2006, principalmente por el adelantamiento de las salidas inicialmente previstas para 2007. Además, se realizó una dotación de 26,4 millones por obsolescencia de existencias, tras la reclasificación de los reparables de motor, ya mencionada, y para adecuar el valor de dichos repuestos. En el ejercicio 2005 los gastos extraordinarios ascendieron a 429,2 millones de euros, importe que incluye una dotación de 280 millones de euros destinada a cubrir los costes asociados a los planes

de reestructuración contemplados en el Plan Director 2006/2008, y también una dotación extraordinaria de casi 105 millones de euros destinada a la amortización acelerada de la flota MD87/88, que va a ser reemplazada por nuevos aviones Airbus.

El 28 de noviembre fue aprobada la Ley 35/2006, que incluye una modificación parcial del Impuesto de Sociedades, en la cual se establece la reducción del tipo de gravamen general de dicho impuesto del 35% al 32,5% en 2007, y al 30% a partir de 2008. La normativa contable establece que los créditos fiscales por impuestos anticipados deberán reconocerse al tipo impositivo efectivo del ejercicio en el que sea previsible su recuperación. La mencionada rebaja del tipo impositivo supone una reducción proporcional de los créditos fiscales por impuestos anticipados que la Sociedad tenía recogidos (al tipo impositivo del 35%) en su balance a 31 de diciembre de 2006, debiendo realizarse este ajuste del valor de los activos en las cuentas del ejercicio 2006.

Aunque dicha reducción del tipo de gravamen tendrá un efecto beneficioso para IBERIA a partir del año 2007, desde el punto de vista contable ha tenido un impacto de 40,4 millones de euros en la imposición sobre los beneficios netos del ejercicio 2006, que se situaron en 85,2 millones de euros.

En línea con el acuerdo adoptado por el Consejo de la CNMV, la compañía ha decidido reflejar en el presente informe el beneficio neto obtenido de su actividad ordinaria (125,6 millones de euros en el ejercicio 2006) antes del ajuste fiscal excepcional mencionado anteriormente. Con ello, se pretende dar una información adecuada a los inversores, que así pueden valorar el normal desempeño de las operaciones del ejercicio y la evolución de los negocios.

2.4. Balance de situación

Los fondos propios de IBERIA se situaron en 1.683,1 millones de euros a 31 de diciembre de 2006, aumentando en 78 millones respecto a la cifra del cierre del ejercicio anterior, como consecuencia principalmente del incremento de las reservas.

Las provisiones para riesgos y gastos a largo plazo se situaron en 1.388,4 millones de euros al cierre del ejercicio 2006, descendiendo en un 1,6% respecto al año precedente. El desglose del saldo a 31 de diciembre de 2006 es el siguiente: 62,2 millones de euros de provisiones para grandes reparaciones de flota; 618,3 millones de provisiones para pensiones y obligaciones con el personal, entre las que se incluyen los fondos dotados para el personal de vuelo en situación de reserva; y 707,9 millones de euros de provisiones para responsabilidades, que incluyen casi 540 millones correspondientes a los fondos dotados para la reestructuración de la plantilla.

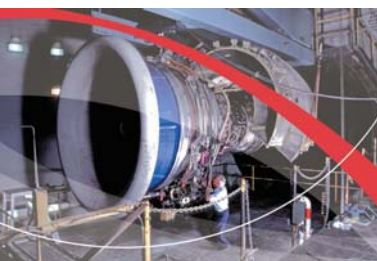
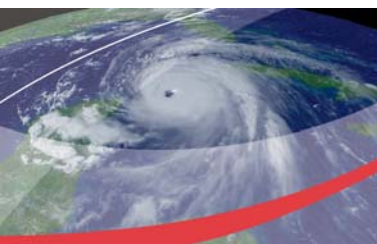
La deuda remunerada a corto y largo plazo (emisión de obligaciones convertibles y deudas con entidades de crédito, incluyendo los intereses de los arrendamientos financieros) se sitúa en 796,9 millones de euros al cierre de 2006, descendiendo en 131,7 millones de euros (un 14,2%) con relación a la deuda remunerada del año anterior.

El saldo de disponible (inversiones financieras temporales y tesorería) aumenta en 472,2 millones de euros respecto al cierre de 2005, situándose en 2.411,9 millones al finalizar el ejercicio 2006.

El endeudamiento neto de balance de IBERIA continúa mejorando y siendo claramente negativo, esto es, el saldo de las cuentas financieras del activo circulante supera a la deuda remunerada, excluidos los intereses de los arrendamientos financieros (cuyo importe asciende a 85,1 millones de euros a 31 de diciembre de 2006). Así, el endeudamiento neto se sitúa en -1.700,1 millones de euros al cierre del ejercicio 2006, frente a los -1.119,3 millones de euros registrados a 31 de diciembre del año precedente. La deuda neta ajustada, que incluye la transformación a deuda de las cuotas del arrendamiento operativo (sin incluir en 2005 las rentas de cinco aviones A340/300 que estaban en arrendamiento operativo y se incorporaron al activo en diciembre) y otros ajustes de balance, asciende a 1.368,7 millones de euros, descendiendo en un 22,3% respecto a la cifra del año anterior.

IBERIA ha reclasificado contablemente los repuestos de reparables de motor de forma voluntaria, debido a que su nuevo tratamiento como existencias refleja mejor la realidad económica, dado que su rotación ha ido incrementándose a lo largo de los años, hasta llegar a situarse por debajo de los doce meses. Este hecho es el motivo principal de la disminución registrada en el saldo del "Inmovilizado material neto" a 31 de diciembre de 2006 (-92,2 millones de euros respecto al cierre de 2005) y del aumento de las existencias (72,9 millones de euros) durante el mismo periodo.

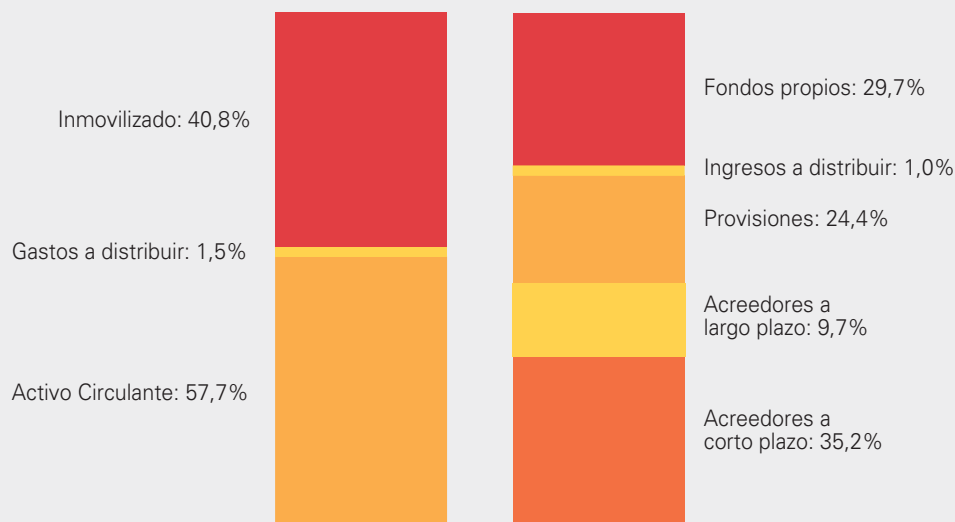
El saldo de las "Inmovilizaciones financieras" asciende a 619,5 millones de euros a 31 de diciembre de 2006, disminuyendo en 96,5 millones con relación al cierre del ejercicio anterior. Las



desinversiones corresponden principalmente a la devolución de anticipos de flota, recogidos en "Fianzas y depósitos a largo plazo" y a la actualización por diferencias de cambio del saldo de los préstamos a sociedades Iberbus. Por otro lado, el saldo de los Bonos Iberbond PLC 1999 se clasifica dentro de las inversiones financieras temporales, por tener un vencimiento inferior a los doce meses.

Balance de IBERIA a 31/12/2006 (en %)

**TOTAL
ACTIVO/PASIVO:**
5.676 millones
de euros



2.5. Perspectivas

Las últimas previsiones publicadas por IATA para el año 2007 señalan que el tráfico aéreo internacional continuará creciendo, aunque a un ritmo algo inferior al registrado en el año 2006; IATA estima un incremento medio del orden del 5% en 2007, impulsado principalmente por los mercados asiático y norteamericano. En referencia al tráfico de carga, IATA prevé un crecimiento medio que se situará en el intervalo del 4,5%-5%, en línea con el incremento registrado en 2006, que fue del 4,6%.

En referencia al comportamiento de los ingresos en 2007, IATA prevé que el sector aéreo inicie una etapa de moderado crecimiento, esperando un incremento del 4,5% para 2007, frente al 8% registrado en el año 2006. Respecto a los resultados, se espera que el conjunto de la industria retorne a los beneficios en 2007, que IATA estima en 2.500 millones de dólares. No obstante, los resultados financieros de la industria podrían verse afectados por una desaceleración en el crecimiento de la economía de Estados Unidos en 2007, así como por el incremento de la inflación y de los tipos de interés. Todos estos factores podrían llevar a un menor incremento de los ingresos de tráfico, lo que dificultaría aumentar la rentabilidad si no se desarrollan nuevos programas de reducción de costes y de mejoras en la eficiencia, todo ello suponiendo que los precios del combustible se mantengan estables.

En ese escenario global previsto para el sector, el Grupo Iberia también deberá hacer frente a sus propios retos, a los que dan respuesta las medidas establecidas en el Plan Director 2006/08.

En los próximos años se va a producir un crecimiento significativo de las infraestructuras de transporte en España: en la temporada de invierno 2006/07 el aeropuerto de Madrid-Barajas ha aumentado el número de operaciones de aeronaves (de 78 a 90 a la hora), y continuará incrementando progresivamente su capacidad operativa hasta alcanzar en un tiempo no determinado las 120 operaciones; en octubre de 2007 se prevé que entrará en servicio el nuevo aeropuerto de Ciudad Real; la ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat concluirá previsiblemente a finales de 2008. A lo anterior hay que añadir el desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad en España, donde destaca la finalización de los corredores que unirán Madrid con Barcelona, Málaga y Valladolid a finales de 2007. Todas estas nuevas infraestructuras suponen una oportunidad para el desarrollo del negocio de transporte del Grupo Iberia, pero también significan una intensificación de la competencia por parte de otras compañías aéreas y de otros medios de transporte.

De acuerdo a la estrategia que establece el Plan Director 2006/2008, en el ejercicio 2007 IBERIA continuará la reestructuración de la red de corto y medio radio, aumentando su oferta de forma



selectiva. La compañía centrará su crecimiento en las rutas de largo radio y en los enlaces de alimentación a las mismas. Así, en 2007 el número total de AKO se incrementará ligeramente respecto al año anterior, pero el crecimiento de oferta en el sector de largo radio se situará en torno a un 3% con relación a 2006, y en la operación de medio radio internacional el incremento será de un 2% aproximadamente.

IBERIA, de acuerdo al plan de renovación de su flota de corto y medio radio, tiene previsto seguir incorporando nuevos aviones Airbus de la familia A320 a lo largo de los dos próximos años, dando continuidad al proceso de sustitución de los A320 más antiguos y facilitando la retirada de la flota MD. La compañía estima que tendrá un total de 132 aviones operativos al finalizar el año 2008, frente a las 150 unidades existentes al cierre del ejercicio 2006. En todo caso, IBERIA mantiene distintas opciones en el acuerdo firmado con Airbus, que junto a los aviones contratados en *wet lease*, le otorgan una amplia flexibilidad para ajustar su capacidad a la evolución del mercado. El proceso de renovación y homogeneización de la flota de corto y medio radio llevará a una disminución del 7,3% en el coste operativo por asiento, debido a menores gastos de combustible, mantenimiento, tripulaciones técnicas y arrendamientos.

El precio del combustible continuará siendo un factor condicionante de la rentabilidad de las compañías aéreas. IBERIA ha mantenido la política de cubrir el precio del combustible, empleando para ello una combinación de herramientas financieras. Las coberturas vivas a 31 de diciembre de 2006 permiten asegurar el precio a 61 dólares por barril para el 50% del volumen de queroseno a consumir en 2007.

En diciembre de 2006 finalizó la vigencia del XVI Convenio Laboral del personal de tierra de IBERIA, el colectivo más numeroso de la compañía (más de 19.000 empleados a finales de 2006). En enero de 2007 se iniciaron las reuniones de la Mesa Negociadora, con la finalidad de alcanzar un nuevo acuerdo de renovación de este Convenio para los próximos años. La Dirección de la compañía ha comunicado a los representantes sindicales del Colectivo de Tierra una propuesta inicial en la que les plantea que una parte del salario quede sujeta a la obtención de objetivos.

La Dirección de IBERIA y los representantes de los Colectivos de Vuelo continúan negociando sus nuevos Convenios en el momento de concluir la redacción de este informe. Los objetivos prioritarios de la Dirección en estas negociaciones son lograr un aumento significativo de la productividad y la reducción de los costes unitarios mediante la aplicación de diversas medidas, de acuerdo a las líneas estratégicas establecidas en el Plan Director.

3. Gestión de riesgos no operativos

IBERIA mantiene un programa de gestión global de sus Riesgos no Operativos, con el fin de controlar y disminuir el potencial impacto de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio de combustible en los resultados de la compañía.

Con este objetivo y dentro del marco establecido para la contratación de coberturas de acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC), IBERIA utiliza un modelo VAR (*Value at Risk*) con el fin de evaluar probabilísticamente el posible impacto de las variables de mercado en sus resultados, y define los objetivos máximos de volatilidad y el Programa de Coberturas necesario para alcanzarlo.

Programa de Coberturas

1) Riesgo de tipo de cambio

Debido a la naturaleza de sus actividades, IBERIA está expuesta a un riesgo de tipo de cambio, tanto a nivel operativo (flujos) como de balance. A continuación se detallan las principales operaciones de cobertura en dólares.

Flujos

La compañía registró una posición corta en dólares de alrededor de 900 millones en el ejercicio 2006, al ser los ingresos en esa divisa (20,6% del total) inferiores a los gastos (34,5% del total).

De acuerdo con el Programa de Coberturas, esta posición se cubre:

- Hasta un 50% con coberturas estratégicas de hasta cinco años de plazo, mediante *swaps* de rentas de alquileres de flota a otras divisas, principalmente euro. Asimismo, se realizan estructuras de opciones con plazos e importes asociados a las rentas objeto de cobertura.

- El porcentaje restante se gestiona en operaciones tácticas de horizonte temporal entre uno y tres años, que permiten adaptarse a la tendencia del mercado, y que también están asociadas a movimientos reales de pagos en dólares de la compañía.

A 31 de diciembre de 2006, IBERIA mantenía cubierto el 87% de su posición de flujos en dólares del ejercicio 2007 y el 59% de la posición del 2008.



Balance

La compañía mantiene activos en dólares por importe de 663 millones, debido a los préstamos concedidos a las sociedades Iberbus y a los pagos anticipados a los proveedores de flota y motores. Asimismo, mantiene una posición de pasivo en dólares por importe de 460 millones que, junto a coberturas swap contratadas, permiten neutralizar el efecto de las diferencias de cambio por traslación.

Entrada de flota

Con el fin de acotar la volatilidad de los mercados de cambios y su impacto en la financiación o adquisición de nuevos aviones, la compañía cubre el cambio de entrada adquisición/financiación de los aviones, mediante la contratación de operaciones de compra a plazo y estructuras de opciones que permiten asegurar un nivel o rango determinado. Al cierre del ejercicio 2006 la posición por entrada de nueva flota prevista en el 2007 es de 147 millones de dólares corta y se encuentra cubierta en un 95%.

II) Riesgo de tipo de interés

Aunque IBERIA tiene una deuda neta de balance negativa, si incorporamos la deuda notional correspondiente a los arrendamientos operativos (multiplicando por ocho las cifras de rentas por alquiler de aviones y realizando los ajustes correspondientes), la deuda neta total ajustada asciende a 1.368,7 millones de euros. De este importe, a 31 de diciembre de 2006, el 83% está a tipo fijo y el 17% restante a tipo variable. La compañía prevé continuar manteniendo, al menos, un 70% a tipo fijo o protegido para evitar el impacto negativo de una posible subida de los tipos de interés.

Durante el año 2006 la compañía mantuvo el porcentaje de su deuda neta total ajustada cubierta a tipo fijo entre el 85% a finales de 2005 y el 83% a finales de 2006. La sensibilidad a un incremento de un punto porcentual en los tipos de interés es de 2,1 millones de euros.

Riesgo de liquidez

IBERIA mantiene una política de posición de caja equivalente, aproximadamente, a tres meses de ingresos. A 31 de diciembre de 2006, dicha posición asciende a 2.411,9 millones de euros (tesorería más inversiones financieras temporales), y está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo, repos de deuda, eurodepósitos, papel comercial y titulizaciones a través de entidades financieras de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo vigente. La cartera tiene un vencimiento máximo de un año.

Además de las inversiones a corto plazo y de la posición de caja, la compañía dispone de pólizas de crédito por importe de 203 millones de euros que garantizan sus necesidades de liquidez.

III) Riesgo de combustible

IBERIA controla el coste del combustible de aviación, que está directamente ligado a la variación de los precios del petróleo, mediante políticas activas de gestión de riesgos, con el fin de mitigar el efecto de las oscilaciones que sufre la cotización del precio del queroseno en el mercado internacional y reducir las desviaciones sobre el presupuesto de la compañía en este concepto.

La compañía ha mantenido la política de cubrir directamente el precio del queroseno, y emplea para ello una combinación de herramientas financieras como *swaps* y opciones como *caps* y *collar*, entre otras.

Durante 2006, el precio del combustible volvió a superar los máximos históricos ya alcanzados en el año 2005. Durante el mes de agosto se llegaron a rozar los 80 dólares por barril, para poco después producirse una fuerte caída en los precios, que llevó a final de año a situar el precio del crudo de referencia Brent en el entorno de los 60 dólares por barril. No obstante esta caída, el precio medio del crudo se incrementó en casi un 20% respecto al precio del año anterior.

Las coberturas que aseguran el precio del combustible estuvieron en el entorno del 85% del volumen consumido a lo largo del año. En el conjunto del ejercicio, el precio medio final para IBERIA, después de coberturas, fue del orden de 64 dólares por barril equivalente.



IBERIA consume algo más de dos millones de toneladas métricas anuales con la producción actual. Ese volumen, valorado al precio medio del año 2006, significó un gasto de 1.173,8 millones de euros en las cuentas de la compañía. Las coberturas de precios realizadas permitieron aminorar el gasto de combustible en 4,2 millones de euros en 2006, dejando el coste por AKO en 1,78 céntimos de euro.

4. Responsabilidad medioambiental

Durante 2006 IBERIA siguió impulsando la mejora continua en el ámbito de la responsabilidad corporativa, en línea con las conclusiones del Libro Blanco presentado en diciembre por el Congreso de los Diputados.

En relación con las operaciones de vuelo, IBERIA ha continuado desarrollando una serie de medidas encaminadas a reducir los impactos derivados de las emisiones acústicas y atmosféricas. Entre otras, la progresiva sustitución de las aeronaves menos eficientes, la optimización de la asignación de flotas a las diferentes rutas en programación de vuelos, la mejora del coeficiente de ocupación y el crecimiento de la etapa media han contribuido a que mejore la eficiencia en el consumo de combustible. De este modo, el consumo específico (litros de combustible por tonelada-kilómetro transportada) volvió a descender en 2006 respecto al año anterior.

IBERIA ha participado activamente en los grupos de trabajo de las asociaciones de líneas aéreas (IATA y AEA) relativos a la futura Directiva europea para la reducción de las emisiones de CO₂ (principal gas de efecto invernadero según el Protocolo de Kyoto) procedentes de la aviación. En estos grupos la compañía ha promovido un enfoque normativo orientado a la reducción de las emisiones en el transporte aéreo y a la protección del medio ambiente.

Respecto a las operaciones en tierra, en 2006 se inició la ampliación del Sistema de Gestión Medioambiental ISO 14001, que actualmente cubre las actividades desarrolladas en la zona industrial de Madrid (La Muñeza), para extenderlo también a la zona industrial de IBERIA en el Aeropuerto de Barajas. Esta próxima certificación, junto a las ya existentes, supone que la totalidad de los aspectos ambientales significativos de la compañía quedan cubiertos por sistemas de gestión anualmente auditados.

En 2006 IBERIA ha sido admitida en el selectivo índice bursátil de sostenibilidad Dow Jones Sustainability Index, que valora el comportamiento de la compañía en los ámbitos económico, social y ambiental, y cuya selección la sitúa entre las 250 mejores empresas mundiales en esta materia, pudiendo formar parte de este índice sólo tres líneas aéreas de todo el mundo.

Una información más detallada sobre nuestra gestión de la sostenibilidad, que incluye la gestión ambiental, se recoge en la Memoria de Responsabilidad Corporativa, que complementa a este Informe Anual, y que se elabora siguiendo los criterios establecidos por GRI (Global Reporting Initiative), estándar reconocido internacionalmente.

5. Adquisición de acciones propias

Las acciones propias en poder de la Sociedad dominante a 31 de diciembre de 2006 representan el 0,707% del capital social y totalizaron 6.702.368 acciones, con un valor nominal global de 5.228 miles de euros y un precio medio de adquisición de 2,0772 euros por acción.

IBERIA tenía constituida la correspondiente reserva por acciones propias en su Balance de cierre de ejercicio.





Órganos de Gobierno

**Composición del Consejo de Administración de Iberia, L.A.E., S.A.
a 31 de diciembre de 2006**

PRESIDENTE

D. Fernando Conte García

VICEPRESIDENTE

D. Miguel Blesa de la Parra

CONSEJEROS

D. José Manuel Fernández Norniella

Lord Garel-Jones

D. Antonio Masa Godoy

Mr. Roger Paul Maynard

D. José Pedro Pérez-Llorca Rodrigo

D. Jorge Pont Sánchez

D. José Terceiro Lomba

D. Antonio Vázquez Romero

D. Gregorio Villalabeitia Galarraga

SECRETARIA DEL CONSEJO

Dña. Lourdes Máiz Carro

**Composición de las Comisiones del Consejo de Administración
a 31 de diciembre de 2006**

COMISIÓN EJECUTIVA

D. Fernando Conte García (Presidente de la Comisión)

D. Miguel Blesa de la Parra

Mr. Roger Paul Maynard

D. José B. Terceiro Lomba

D. Gregorio Villalabeitia Galarraga

Dña. Lourdes Máiz Carro (Secretaria de la Comisión)

COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES

D. Jorge Pont Sánchez (Presidente de la Comisión)

D. José Manuel Fernández Norniella

Lord Garel-Jones

D. Antonio Masa Godoy

Dña. Lourdes Máiz Carro (Secretaria de la Comisión)

COMISIÓN DE AUDITORÍA Y CUMPLIMIENTO

D. Gregorio Villalabeitia Galarraga (Presidente de la Comisión)

D. Antonio Masa Godoy

D. José Pedro Pérez-Llorca

D. Antonio Vázquez Romero

Dña. Lourdes Máiz Carro (Secretaria de la Comisión)

COMISIÓN DE SEGURIDAD

Mr. Roger Paul Maynard (Presidente de la Comisión)

D. José Pedro Pérez-Llorca

D. Jorge Pont Sánchez

Dña. Lourdes Máiz Carro (Secretaria de la Comisión)

Equipo Directivo de Iberia, L.A.E., S.A.

Presidente

D. Fernando Conte García

Director General de la Línea Aérea

D. Enrique Donaire Rodríguez

Director General de Mantenimiento e Ingeniería

D. Manuel López Aguilar

Director General de Aeropuertos

D. Jose Luis Freire Santos

Dtra. As. Jurídica y Secretaria Consejo Admón.

D^a Lourdes Máiz Carro

Director Auditoría Int. y Calidad

D. Martín Cuesta Vivar

Director Comunicación

D. Luis Díaz Güell

Director Financiero y de Estrategia Corporativa

D. Enrique Dupuy de Lôme Chávarri

Dtra. Relaciones Internacionales

D^a Elvira Herrero Mateo

Director Control y Administración

D. José M^a Fariza Batanero

Director Recursos Humanos

D. Sergio Turrión Barbado

Director Centro Servicios Compartidos

D. Juan Losa Montañés

Director Sistemas

D. Antonio Bugallo Siegel

Director Gestión Producción

D. Juan Bujía Lorenzo

Director Comercial

D. Manuel López Colmenarejo

Director Relación Cliente

D. Félix García Viejobueno

Director Carga

D. Alfonso Fuertes Suárez

Director Operaciones

D. Ricardo Génova Galván

Director Servicio a Bordo

D. Víctor Sánchez García

Director Seguridad

D. Jesús de la Morena Bustillo



Cuentas Anuales e Informe de Gestión
Grupo Iberia

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A los Accionistas de
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.:

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES, que comprenden el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2006, la cuenta de resultados consolidada, el estado de flujos de efectivo consolidado, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad dominante. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales consolidadas en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en España, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

De acuerdo con la legislación mercantil, los Administradores de la Sociedad dominante presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación, de la cuenta de resultados, del estado de flujos de efectivo y del estado de cambios en el patrimonio neto, además de las cifras del ejercicio 2006, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2006. Con fecha 29 de marzo de 2006 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2005 en el que expresamos una opinión con una salvedad por falta de uniformidad al haberse acogido el Grupo a la excepción contenida en la NIIF 1, la cual permitía aplicar las Normas Internacionales de Contabilidad números 32 y 39 relativas a instrumentos financieros a partir de 1 de enero de 2005, sin exigir la adaptación de las cifras comparativas del ejercicio anterior.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2006 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Sociedades Dependientes al 31 de diciembre de 2006 y de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea que guardan uniformidad con las aplicadas en el ejercicio anterior.

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2006 contiene las explicaciones que los Administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre la situación del Grupo, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2006. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Sociedades Dependientes.

DELOITTE, S.L.
Inscrita en el R.O.A.C. Nº S0692

Luis de la Mora
29 de marzo de 2007



Cuentas Anuales Consolidadas
Grupo Iberia

GRUPO IBERIA

Balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2006 y 2005

Miles de euros

ACTIVO	Notas	Ejercicio 2006	Ejercicio 2005
ACTIVO NO CORRIENTE:			
Activos Intangibles	6	48.853	47.417
Inmovilizaciones materiales	7	1.350.909	1.463.584
Flota Aérea		998.336	1.079.430
Otro inmovilizado material		352.573	384.154
Participaciones en entidades asociadas	8	16.750	12.126
Activos financieros no corrientes		623.394	731.711
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	9.1.1	25.174	55.984
Préstamos y partidas a cobrar	9.1.2	255.166	260.417
Otros activos financieros no corrientes	9.1.3	331.017	392.035
Instrumentos financieros derivados	19	12.037	23.275
Activos por impuestos diferidos	20	445.355	484.513
Otros activos no corrientes		6.075	7.855
Total activo no corriente		2.491.336	2.747.206
ACTIVOS NO CORRIENTES MANTENIDOS PARA LA VENTA	7.8	—	3.013
ACTIVO CORRIENTE:			
Existencias	10	187.594	114.682
Deudores	11	607.292	643.380
Inversiones financieras corrientes	9.2	1.489.334	1.190.673
Otros activos corrientes		11.963	23.525
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	12	963.731	821.439
Total activo corriente		3.259.914	2.793.699
TOTAL ACTIVO		5.751.250	5.543.918

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de los balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2006 y 2005.

Miles de euros

PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Notas	Ejercicio 2006	Ejercicio 2005
PATRIMONIO NETO:			
Capital suscrito	13.1	739.492	735.666
Prima de emisión	13.4	115.405	111.285
Diferencias por el ajuste de capital a euros	13.5	1.201	1.201
Reservas de la Sociedad dominante		835.444	631.417
Reserva legal	13.6	147.133	104.757
Reserva de fusión		165	165
Reserva de revalorización		38	38
Reservas generadas por IFRS		164.913	126.543
Acciones propias	13.2	(13.922)	(28.372)
Reservas voluntarias		595.684	424.707
Ajustes en patrimonio por valoración	13.9	(58.567)	3.579
Reservas en sociedades consolidadas por integración global	13.7	(16.749)	(12.842)
Reservas en sociedades puestas en equivalencia	13.8	6.260	155.876
Diferencias de conversión	13.8	(361)	(176)
Beneficios atribuibles a la Sociedad dominante	23	56.725	395.789
Beneficios consolidados del ejercicio		56.969	396.019
Beneficios atribuidos a socios externos		(244)	(230)
Dividendo a cuenta		–	(281.026)
Patrimonio neto atribuible a los accionistas de la sociedad dominante		1.737.417	1.737.190
Intereses minoritarios	13.11	1.179	1.043
Total patrimonio neto		1.738.596	1.738.233
PASIVO NO CORRIENTE:			
Emisión de obligaciones convertibles	14	–	9.153
Deudas con entidades de crédito	15	205.248	254.008
Obligaciones por arrendamientos financieros a largo plazo	16	276.021	442.946
Provisiones a largo plazo	17	1.359.057	1.381.179
Otros pasivos no corrientes		51.709	17.138
Pasivos por impuestos diferidos	20	1.915	17.357
Total pasivo no corriente		1.893.950	2.121.781
PASIVO CORRIENTE:			
Emisión de obligaciones convertibles	14	10.362	9.153
Deudas con entidades de crédito	15	69.756	78.365
Obligaciones por arrendamientos financieros a corto plazo	16	158.226	33.331
Anticipos de clientes	5.18	435.541	359.723
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	18	1.382.351	1.171.482
Administraciones Públicas	20	169.141	108.476
Otras deudas		1.213.210	1.063.006
Ingresos diferidos		62.468	31.850
Total pasivo corriente		2.118.704	1.683.904
TOTAL PASIVO		5.751.250	5.543.918

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de los balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2006 y 2005.

GRUPO IBERIA

Cuentas de resultados consolidadas correspondientes a los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2006 y 2005

Miles de euros

	Notas	(Debe) 2006	Haber 2005
Importe neto de la cifra de negocios	21.1	5.187.953	4.759.417
Otros ingresos de explotación	21.2	276.593	186.898
Recurrentes		199.828	169.714
No recurrentes		76.765	17.184
Aprovisionamientos	22.1	(1.405.109)	(1.063.514)
Recurrentes		(1.378.694)	(1.063.514)
No recurrentes		(26.415)	–
Gastos de personal	22.2	(1.421.002)	(1.733.209)
Recurrentes		(1.395.202)	(1.442.336)
No recurrentes		(25.800)	(290.873)
Dotación a la amortización		(219.371)	(177.730)
Otros gastos de explotación	22.3	(2.288.108)	(2.146.198)
Recurrentes		(2.272.560)	(2.128.961)
No recurrentes		(15.548)	(17.237)
Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes	21.3	(2.350)	656.749
Deterioro del valor de activos	7.1.1	6.555	(104.548)
RESULTADO ORDINARIO RECURRENTE		121.954	116.590
RESULTADO DE LAS OPERACIONES		135.161	377.865
Ingresos financieros	22.5	88.050	58.904
Gastos financieros	22.4	(60.625)	(46.128)
Diferencias de cambio (ingresos y gastos)		(1.112)	(139)
Participación en el resultado del ejercicio de las empresas asociadas	8	4.518	2.508
Otros ingresos y gastos		(799)	492
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		165.193	393.502
Impuesto sobre sociedades	20	(49.095)	2.517
Ajustes negativos en la imposición sobre beneficios		(59.129)	
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		56.969	396.019
RESULTADO DEL EJERCICIO ANTES DE AJUSTES FISCALES		116.098	396.019
Atribuible a:			
Accionistas de la Sociedad dominante	23	56.725	395.789
Intereses minoritarios	14.12	244	230
BENEFICIO BÁSICO POR ACCIÓN (en euros)	13.3.1	0,061	0,428
BENEFICIO DILUIDO POR ACCIÓN (en euros)	13.3.2	0,060	0,422

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria forman parte integrante de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2006 y 2005.

GRUPO IBERIA

Estados de flujos de efectivo consolidados en los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2006 y 2005

Miles de euros

	2006	2005
1. ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN		
Resultado consolidado antes de impuestos	165.193	393.502
Ajustes al resultado:		
Dotaciones a la amortización y pérdidas por deterioro de activos	219.329	282.278
Dotaciones a provisiones (neto) (+/-)	107.437	370.658
Aplicaciones provisiones (-)	(129.657)	(189.986)
Ganancias/Pérdidas por venta de activo material e intangible (+/-)	(24.334)	6.530
Ganancias/Pérdidas por venta de participaciones (+/-)	–	(663.278)
Resultado de las asociadas contabilizadas por el método de participación (+/-)	(4.518)	(2.508)
Resultados derivados de operaciones de cobertura (+/-)	28.889	(27.442)
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio que no generan <i>cash-flow</i>	(2.920)	5.218
Otros ajustes al <i>cash-flow</i> (+/-)	(42.837)	74.373
Resultado ajustado	316.582	249.345
 Variación neta en los activos / pasivos que no generan <i>cash-flow</i>	 128.760	 49.016
Pagos de impuestos	101.105	(164.091)
Total flujos de efectivo netos de las actividades de explotación (I)	546.447	134.270
2. ACTIVIDADES DE INVERSIÓN		
Inversión neta		
Inversión neta en empresas del grupo, multigrupo y asociadas	(15.683)	821.484
Inversión neta en activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias	(115.979)	35.924
Inversión neta en inversiones financieras no corrientes	–	(79.272)
Inversión neta en inversiones financieras y otros activos financieros corrientes	(294.148)	(219.052)
Inversión neta en otros activos	39.290	(168.001)
	(386.520)	391.083
 Dividendos e intereses cobrados (+)	 55.460	 48.770
Total flujos de efectivo netos de las actividades de inversión (II)	(331.060)	439.853
3. ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN		
Dividendos pagados (-)	(18.727)	(322.482)
Variación de deudas con entidades de crédito (+/-)	(35.538)	13.848
Intereses pagados por deudas (-)	(41.661)	(24.638)
Otras deudas	435	1.315
Aumento de capital	7.946	9.224
Variación neta en acciones propias (+/-)	14.450	3.589
	(73.095)	(319.144)
Total flujos de efectivo netos de las actividades de financiación (III)	(73.095)	(319.144)
 5. AUMENTO/ DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (I+II+III)	 142.292	 254.979
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	(821.439)	(566.460)
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	(963.731)	(821.439)

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria forman parte integrante del estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios 2006 y 2005.

GRUPO IBERIA

Estados de cambios en el patrimonio neto consolidado de los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2006 y 2005 (nota 14)

Miles de euros

	Reservas de la Sociedad dominante									
	Capital social	Prima de emisión	Ajuste del capital a euros	Reserva legal	Reserva para acciones propias	Acciones propias	Reservas voluntarias	Reservas generadas por IFRS	Otras reservas	Ajustes en patrimonio por valoración
Saldos a 31 de diciembre de 2004	731.225	106.501	1.201	86.247	31.961	–	272.416	141.830	203	–
Efecto de la primera aplicación de las NIC 32 y 39	–	–	–	–	(31.961)	(31.961)	31.961	–	–	(149.118)
Distribución de resultados										
A Reservas	–	–	–	18.510	–	–	120.330	(20.999)	–	–
A Dividendos	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Ampliación de capital	4.441	4.784	–	–	–	–	–	–	–	–
Diferencias de conversión	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Variación en acciones propias	–	–	–	–	–	3.589	–	–	–	–
Efecto neto operaciones de cobertura	–	–	–	–	–	–	–	–	–	152.697
Resultado neto del ejercicio 2005	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Movimiento de intereses minoritarios (Nota 14.12)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Otros movimientos	–	–	–	–	–	–	–	5.712	–	–
Saldos a 31 de diciembre de 2005	735.666	111.285	1.201	104.757	–	(28.372)	424.707	126.543	203	3.579
Distribución de resultados										
A Reservas	–	–	–	42.376	–	–	170.977	36.315	–	–
A Dividendos	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Ampliación de capital	3.826	4.120	–	–	–	–	–	–	–	–
Diferencias de conversión	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Variación en acciones propias	–	–	–	–	–	14.450	–	(1.228)	–	–
Resultado neto del ejercicio 2006	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Movimiento de intereses minoritarios (Nota 14.12)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Otros movimientos	–	–	–	–	–	–	–	3.283	–	(62.146)
Saldos a 31 de diciembre de 2006	739.492	115.405	1.201	147.133		(13.922)	595.684	164.913	203	(58.567)

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria forman parte integrante de los estados de cambios en el patrimonio neto consolidado de los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2006 y 2005

Miles de euros

Reservas en Sociedades consolidadas por							
Integración global	Puesta en equivalencia	Diferencias de conversión	Dividendo a cuenta	Resultado	Total	Intereses minoritarios	Total patrimonio
(12.961)	119.455	(344)		201.111	1.678.845	5.324	1.684.169
–	–	–	–	–	(181.079)	–	(181.079)
593	36.421	–	–	(154.855)	–	–	–
–	–	–	–	(46.256)	(46.256)	–	(46.256)
–	–	–	–	–	9.225	–	9.225
–	–	168	–	–	168	–	168
–	–	–	–	–	3.589	–	3.589
–	–	–	–	–	152.697	–	152.697
–	–	–	(281.026)	395.789	114.763	230	114.993
–	–	–	–	–	–	(4.511)	(4.511)
(474)	–	–	–	–	5.238	–	5.238
(12.842)	155.876	(176)	(281.026)	395.789	1.737.190	1.043	1.738.233
(3.907)	(149.616)	–		(96.145)	–	–	–
–	–	–	281.026	(299.644)	(18.618)	–	(18.618)
–	–	–	–	–	7.946	–	7.946
–	–	(185)	–	–	(185)	–	(185)
–	–	–	–	–	13.222	–	13.222
–	–	–	–	56.725	56.725	244	56.969
–	–	–	–	–	–	(108)	(108)
–	–	–	–	–	(58.863)		(58.863)
(16.749)	6.260	(361)		56.725	1.737.417	1.179	1.738.596



Memoria de las Cuentas Anuales Consolidadas
correspondientes a los ejercicios 2006 y 2005
preparadas conforme a las NIIF
Grupo Iberia



1. Actividad de la Sociedad dominante y del Grupo

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es una sociedad dedicada principalmente al transporte aéreo de pasajeros y mercancías y que desarrolla, adicionalmente, otras actividades complementarias entre las que destacan por su importancia, las de asistencia a pasajeros y aviones en aeropuertos y de mantenimiento de aeronaves.

Como transportista de pasajeros y mercancías es un operador con una amplia red, atendiendo a tres mercados fundamentales: España, Europa y América.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es miembro de pleno derecho de la alianza **oneworld**, uno de los dos grupos aéreos más importantes del mundo, que permite la globalización de su actividad de transporte aéreo.

Adicionalmente a las actividades realizadas directamente por la Sociedad dominante y con el fin de complementar éstas o desarrollar negocios conexos al transporte, se han ido constituyendo diversas sociedades que conforman el Grupo Iberia y en el que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. actúa como sociedad matriz.

El domicilio social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está situado en Madrid, y desde abril de 2001 sus acciones cotizan en el mercado de valores.

2. Sociedades del Grupo

2.1 Sociedades dependientes

Se consideran empresas dependientes aquellas sociedades incluidas en el perímetro de consolidación en las que la Sociedad dominante, directa o indirectamente, participa en más de un 50% de su capital social, teniendo por tanto capacidad para ejercer control sobre las mismas.

La información básica relacionada con las sociedades que conforman el Grupo Iberia y que consolidan por el método de integración global así como los datos acerca de su situación patrimonial a 31 de diciembre de 2006 y 2005 son los siguientes:

Razón Social Dirección Objeto Social	Participación directa		Situación patrimonial					
	e indirecta (%)		2006			2005		
	2006	2005	Capital	Reservas	Resultados	Capital	Reservas	Resultados
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. Centro de Carga Aérea Parcela 2 p.5 nave 6, Madrid. Transporte de mercancías	75,00	75,00	192	3.401	928	192	2.967	866
Cargosur, S.A. Velázquez, 130, Madrid Transporte aéreo de mercancías	100,00	100,00	6.058	(938)	73	6.058	(973)	35
VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. Camino de la Escollera, 5, Palma de Mallorca Mantenimiento de aeronaves	100,00	100,00	644	2.354	612	644	1.870	484
Campos Velázquez, S.A. Velázquez, 34, Madrid Adquisición y tenencia de fincas urbanas	100,00	100,00	902	241	25	902	228	13
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A. Centro de Carga Aérea Parcela 2 p 5 nave 6, Madrid. Transporte de mercancías	75,00	75,00	180	109	84	180	71	75
Iberia Tecnología, S.A. Velázquez, 130, Madrid Servicios de mantenimiento aéreos	100,00	100,00	1.442 ^(*)	79	(803)	1.442 ^(*)	15	74
Consultores Hansa, S.A. Velázquez, 130, Madrid Consultoría de mercados	100,00	100,00	60	–	1	60	–	1
Binter Finance B.V. Strawinskian 3105 100 BL Ámsterdam Financiación y Tesorería	100,00	100,00	454	108	15	454	95	13

^(*) De este importe, a fecha de cierre están pendientes de desembolso 1.081 miles de euros.

En 2005 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. procedió a la venta de su participación en Sistemas Automatizados de Viaje, S.A. por un importe de 86.887 miles de euros. Los beneficios generados en esta operación (75.555 miles de euros) se presentan en el epígrafe “Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes” de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2005 adjunta (véase Nota 21.3).

2.2 Sociedades asociadas

Se consideran empresas asociadas aquellas en las que la Sociedad dominante tiene influencia significativa, entendida como el poder para intervenir en las decisiones de política financiera y de explotación de la participada sin llegar a ejercer control sobre la misma. En general, el Grupo asume que tiene influencia significativa cuando su porcentaje de participación en la filial es igual o superior al 20%.

Excepcionalmente, las sociedades “Iberbus” (véase Nota 9.1.1), en las que el Grupo posee más del 20% de sus derechos de voto, no se consideran entidades asociadas y por tanto no se consolidan, debido a que los compromisos asumidos por el accionista mayoritario, Airbus, garantizan a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., accionista minoritario y prestamista de las citadas sociedades, la recuperación de la totalidad de su inversión.

La información general relacionada con las principales sociedades asociadas así como los datos básicos de su situación patrimonial, activos e ingresos ordinarios a 31 de diciembre de 2006 y 2005 se detallan a continuación:

Miles de euros

Razón Social Dirección Objeto Social	Porcentaje de participación directa e indirecta		2006 Situación Patrimonial		
	2006	2005	Capital	Reservas ^(b)	Resultados
Multiservicios Aeroportuarios, S.A. Bravo Murillo, 52, Madrid Realización servicios auxiliares en ámbito Aeroportuario	49,00	49,00	130	4.765	1.896
Iber-América Aerospace, LLC Miami, Florida Compra-venta de piezas y motores de aeronaves	49,00	49,00	1.178	(311)	169
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. (ELCA) Aeropuerto Jose Martí. Ciudad de La Habana Explotación de una terminal de carga en el aeropuerto de La Habana	50,00	50,00	444	286	797
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S.A. Aeropuerto Jose Martí. Ciudad de La Habana Mantenimiento de Aeronaves	50,00	50,00	111	151	1.253
Handling Guinea Ecuatorial, S.A. (HANGESA) ^(a) Malabo Handling del Aeropuerto de Malabo	51,00	51,00	301	1.161	(57)
Sociedad Conjunta para la Emisión y gestión de Medios de Pago EFC, S.A. (IBERIA CARDS) Ortega y Gasset, 22, Madrid Emisión y gestión de medios de pago	43,50	43,50	6.000	6.032	2.955
Grupo Air Miles Avda. de Bruselas, 20, Alcobendas, Madrid Fidelización multisectorial	25,00 ^(c)	22,50	72	582	1.362
Serpista, S.A. Velázquez, 130, Madrid Mantenimiento de equipos aeroportuarios	39,00	39,00	1.170	2.344	822
International Supply Management, S.L. Pozuelo de Alarcón. Madrid Comercialización de productos químicos	49,00	–	1.050	(3)	1.411

^(a) Debido a las limitaciones para el ejercicio del control efectivo sobre esta filial, se clasifica como asociada.

^(b) Incluye las diferencias de conversión a euros del patrimonio.

^(c) El incremento de porcentaje responde al incremento de la autocartera.

Miles de euros

2005						
Situación patrimonial						
Activos	Ingresos ordinarios	Capital	Reservas ^(b)	Resultados	Activos	Ingresos ordinarios
25.840	60.313	130	4.145	1.239	13.860	49.017
4.274	2.384	1.178	(189)	174	5.890	2.161
2.034	1.382	444	127	295	1.722	754
1.973	2.595	111	196	908	1.284	2.010
1.960	1.832	301	538	1.245	2.555	2.957
22.625	47.295	6.000	5.135	897	27.037	46.563
93.753	67.785	72	77	505	89.493	62.052
9.620	11.665	1.170	2.074	270	8.669	10.190
10.731	6.684	–	–	–	–	–



Variaciones en el perímetro de consolidación

En 2006, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha constituido junto con otros socios Clickair, S.A. El porcentaje de participación de la Sociedad dominante en el capital social de la filial es del 20%, porcentaje que determina sus derechos políticos en la misma. La inversión en capital realizada asciende a 379 miles de euros, suscritos con una prima de 379 miles de euros. Adicionalmente, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha suscrito y desembolsado 9.480 acciones privilegiadas de diez euros de valor nominal cada una, emitidas con una prima de emisión de 1.510 euros por acción (Véase Nota 8).

De acuerdo con lo previsto en el pacto entre los accionistas de esta participada, el porcentaje de participación de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en el patrimonio de la misma se situará a partir del inicio de su actividad en el 80% con el límite de la inversión efectivamente realizada por la Sociedad dominante. Considerando lo anterior, no es previsible que la valoración en mercado de Clickair, S.A. suponga un impacto patrimonial significativo.

Adicionalmente, durante el ejercicio 2006, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha adquirido una participación del 49% en International Supply Management, S.L. por un importe de 514 miles de euros.

Adicionalmente, durante el ejercicio 2005 el Grupo vendió su participación en Amadeus Group recibiendo en contraprestación un 11,68% de participación en la sociedad adquiriente (Wam Acquisition, S.A.) y 734.605 miles de euros en efectivo. El beneficio generado en esta operación, 587.721 miles de euros, aproximadamente se presenta en el epígrafe "Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes" de la cuenta resultados del ejercicio 2005 adjunta (véase Nota 21.3). Asimismo, como consecuencia de esta operación, Opodo, Ltd fue excluida del perímetro de consolidación, al quedar reducida la participación del Grupo en dicha sociedad al 4,08%.

3. Bases de presentación de las Cuentas Anuales y principios de consolidación

3.1. Bases de presentación de las Cuentas Anuales y principios de consolidación aplicados

Las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2006 se han obtenido a partir de los registros contables y de las Cuentas Anuales de la sociedad dominante y las Sociedades integrantes del Grupo.

Dichas Cuentas Anuales Consolidadas han sido preparadas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) adoptadas por la Unión Europea conforme a lo dispuesto por el Reglamento (CE) nº 1606/2002 del Parlamento Europeo y por la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2006 y de los resultados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de los flujos de efectivo que se han producido en el Grupo durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha conforme a la normativa contable vigente.

Las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo y las de las entidades que lo componen del ejercicio 2006, formuladas por sus Administradores correspondientes, se encuentran pendientes de aprobación por las respectivas Juntas Generales de Accionistas. No obstante, los Administradores de la sociedad dominante entienden que dichas cuentas anuales serán aprobadas sin cambios significativos.

3.2. Principales decisiones relativas a las NIIF

En relación con la presentación de los estados financieros y resto de información contenida en la memoria, el Grupo tomó las siguientes decisiones:

1. El euro se considera la moneda funcional del Grupo; las cuentas anuales se expresan por tanto en euros.
2. El balance de situación se presenta distinguiendo entre partidas corrientes y no corrientes; asimismo, la cuenta de resultados se presenta por naturaleza.
3. El Grupo ha optado por presentar el estado de flujos de efectivo siguiendo el método indirecto.

3.3. Responsabilidad de la información y estimaciones realizadas

La información contenida en estas Cuentas Anuales Consolidadas es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad dominante.

En las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio 2006 se han utilizado estimaciones realizadas por los Administradores del Grupo para cuantificar o valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

1. La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos.
2. Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por compromisos con el personal.
3. La vida útil de los activos materiales e intangibles.
4. Los criterios empleados en la valoración de determinados activos.
5. El importe de los billetes y documentos de tráfico vendidos que no serán finalmente utilizados.
6. El cálculo del pasivo devengado al cierre del ejercicio correspondiente a la valoración de los puntos otorgados a los titulares de las tarjetas de fidelización Iberia Plus pendientes de utilizar.
7. El cálculo de provisiones.

Estas estimaciones se realizan en función de la mejor información disponible a 31 de diciembre de 2006 sobre los hechos analizados.

3.4. Principios de consolidación

Los estados financieros de las entidades dependientes se consolidan por aplicación del método de integración global. Consecuentemente, todos los saldos y efectos patrimoniales de las transacciones efectuadas entre las sociedades consolidadas que son significativos han sido eliminados en el proceso de consolidación.

La participación de terceros en el patrimonio y resultados del Grupo se presentan respectivamente en los capítulos "Intereses Minoritarios" del balance de situación consolidado y de la cuenta de resultados consolidada.

Los resultados de las empresas dependientes adquiridas o enajenadas durante el ejercicio se incluyen en las cuentas de resultados consolidadas desde la fecha efectiva de adquisición o hasta la fecha efectiva de enajenación, según corresponda.

En las Cuentas Anuales Consolidadas, las entidades asociadas se valoran por el "método de la participación" o "puesta en equivalencia"; es decir, por la fracción de su valor neto patrimonial que representa la participación del Grupo en su capital, una vez considerados los dividendos percibidos y otras eliminaciones patrimoniales. La participación del Grupo en los resultados obtenidos por la participada en el ejercicio se presentan en el epígrafe "Participación en el resultado del ejercicio de las empresas asociadas" de la cuenta de resultados adjunta. No obstante lo anterior, para el cálculo del valor de la participación en Clickair, S.A., el porcentaje de participación utilizado ha sido del 80% con el límite de la inversión realizada por la Sociedad dominante de acuerdo con el pacto entre los accionistas de la participada.

En el caso de transacciones con una asociada, las pérdidas o los beneficios correspondientes se eliminan en el porcentaje de participación del Grupo en su capital.

Si como consecuencia de las pérdidas en que haya incurrido una entidad asociada su patrimonio contable fuese negativo, en el balance de situación consolidado del Grupo figuraría con valor nulo; a no ser que exista la obligación por parte del Grupo de respaldarla financieramente.

Las políticas y principios contables aplicados por las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación han sido homogeneizadas con las del Grupo en el proceso de consolidación.

La conversión a euros de los diferentes epígrafes del balance de situación y de la cuenta de resultados de las sociedades extranjeras que han sido incluidas en el perímetro de consolidación se ha realizado aplicando los siguientes criterios:

1. Los activos y pasivos se han convertido aplicando el tipo de cambio oficial vigente al cierre de ejercicio.
2. El capital y reservas se han convertido a los tipos de cambio históricos.
3. Las cuentas de resultados, se han convertido al tipo de cambio medio del ejercicio.

Las diferencias resultantes de la aplicación de estos criterios se han incluido en el epígrafe "Diferencias de Conversión" del capítulo "Patrimonio Neto".





4. Distribución del resultado de la Sociedad dominante

La distribución de los beneficios de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. del ejercicio 2006 propuesta por sus Administradores consiste en destinar 0,035 euros por acción a dividendos, 765 miles de euros a reserva legal y el resto a reservas voluntarias.

5. Principios y políticas contables y criterios de valoración aplicados

Las principales normas de valoración, principios y políticas contables aplicadas en la elaboración de las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio 2006, han sido los siguientes:

5.1. Activos intangibles

Se consideran activos intangibles aquellos activos no monetarios específicamente identificables que han sido adquiridos a terceros o han sido desarrollados por el Grupo. Se reconocen contablemente por su coste de adquisición siempre que se espere obtener en el futuro un aprovechamiento de los mismos que contribuya a la generación de beneficios económicos.

Los activos intangibles incluyen fundamentalmente aplicaciones informáticas y se amortizan siguiendo el método lineal.

5.2. Inmovilizaciones materiales

El inmovilizado material se valora a su coste histórico.

Las sociedades del Grupo amortizan su inmovilizado material siguiendo el método lineal, distribuyendo el coste amortizable entre los años de vida útil estimada.

Los años de vida útil estimada para los distintos elementos del inmovilizado material son los siguientes:

	Años de vida útil estimada
Flota aérea:	
Célula y motores ^(a)	18-22
Componentes	4 – 7
Edificios y otras construcciones	20 – 50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	10 – 15
Elementos de transporte	7 – 10
Mobiliario y enseres	10
Equipos para proceso de información	4 – 7
Repuestos reparables de célula	8 – 10
Repuestos rotables	18
Simuladores de vuelo	12 – 14

^(a) Excepto para los aviones adquiridos a Aviación y Comercio, S.A. que, por tratarse de elementos usados, son amortizados en 12 años (MD-88) y 10 años (MD-87).

Para los aviones en propiedad, excepto para la flota MD, el Grupo separa del coste de las aeronaves aquel correspondiente a los elementos que son reemplazados en las paradas programadas que se realizan transcurridos períodos temporales que oscilan entre 4 y 7 años.

En aquellos bienes sujetos al régimen de concesión administrativa temporal en que los años de vida útil exceden el período por el que el Grupo tiene otorgada la concesión, el bien correspondiente se amortiza en el período concesional.

El valor residual de los repuestos rotables (aquellos asignados de forma específica a tipos o familias de aeronaves) se estima en un porcentaje de entre el 10% y el 20% del coste de adquisición, dependiendo del tipo de flota a la que están asignados. En el caso de los reparables de célula,



el valor residual se estima en un 10% del coste de adquisición. El Grupo amortiza íntegramente el coste de adquisición del resto de los elementos del inmovilizado material.

Las mejoras de la flota aérea que representan un aumento de su capacidad o eficiencia o un alargamiento de su vida útil se incorporan al coste de adquisición del avión.

Los costes de reparación y mantenimiento tanto de motores como de célula y demás componentes del avión se imputan, en general, a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren. No obstante lo anterior, y en función de lo establecido en los contratos de arrendamiento operativo de flota, el Grupo sigue el procedimiento de constituir una provisión en función de la estimación individual para cada avión operado bajo esta modalidad del coste total a incurrir en las revisiones programadas, imputando dicho coste a la cuenta de resultados linealmente en el período que transcurre entre dos grandes reparaciones sucesivas (Nota 17).

5.3. Pérdidas de valor de activos materiales e intangibles

El Grupo evalúa anualmente la existencia de indicios que pudieran indicar pérdidas por deterioro en el valor del conjunto de los activos materiales e intangibles asociados a cada unidad generadora de efectivo.

Si se estima que el importe recuperable del activo es inferior a su importe en libros, el Grupo reconoce una pérdida por deterioro de valor en la cuenta de resultados. Si una pérdida por deterioro revierte posteriormente, el importe en libros del activo se incrementa hasta el límite del valor original por el que dicho activo estuviera registrado con anterioridad al reconocimiento de dicha pérdida de valor.

5.4. Arrendamientos

Los arrendamientos se clasifican como arrendamientos financieros siempre que entre las condiciones de los mismos se contemple la posibilidad por parte del arrendatario de adquirir la propiedad del bien (opción de compra) y la Dirección del Grupo haya tomado la decisión de ejercer dicha opción. Los demás arrendamientos, exista o no opción de compra, se clasifican como arrendamientos operativos salvo que en función de las condiciones pactadas y con independencia de la decisión de la Dirección la operación sea asimilable a una adquisición.

5.4.1. Arrendamientos financieros

El Grupo reconoce los arrendamientos financieros en el balance de situación, al inicio del arrendamiento, registrando un activo y un pasivo por el importe correspondiente al valor actual calculado empleando el tipo de interés previsto en el contrato de las cuotas de arrendamiento mínimas acordadas.

El valor de los activos adquiridos mediante contratos de arrendamiento financiero se presenta en el balance de situación consolidado según la naturaleza del bien objeto del contrato (véase Nota 7.2).

Los bienes adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se amortizan aplicando idénticos criterios que los empleados para elementos en propiedad de similar naturaleza.

Los gastos financieros se reconocen durante el período de arrendamiento de acuerdo con un criterio financiero.

5.4.2. Arrendamientos operativos

Los gastos derivados de arrendamientos operativos se imputan a la cuenta de resultados de acuerdo con lo previsto en los correspondientes contratos dado que el Grupo considera que esta es la base de reparto que refleja más adecuadamente el patrón de generación de beneficios.

5.5. Existencias

Las existencias se valoran al menor entre el coste de adquisición y el valor neto realizable (valor de mercado).

El coste de adquisición se calcula utilizando el método del precio medio ponderado.

El valor neto realizable se evalúa a la fecha de cierre de cada ejercicio considerando factores tales como la obsolescencia o el ritmo de los consumos, dotando las oportunas provisiones cuando éste es inferior al coste y revirtiendo las provisiones constituidas en ejercicios anteriores.





En el ejercicio 2006, el Grupo ha procedido a reclasificar los repuestos reparables del motor del epígrafe de "Inmovilizado material- Repuestos para inmovilizado" al de "Existencias" al haberse situado la rotación de estas piezas utilizadas para la reparación de motores en períodos inferiores al año.

5.6. Activos no corrientes clasificados como mantenidos para la venta

El Grupo clasifica bajo este epígrafe del balance de situación consolidado aquellos activos que ha decidido poner a la venta una vez que reúnen las condiciones que hacen posible su realización inmediata y siempre que con alta probabilidad la pretendida operación de venta se pueda materializar en el plazo de un año.

Los activos no corrientes clasificados como mantenidos para la venta se presentan valorados al menor importe entre su valor contable y su valor neto de realización.

5.7. Activos financieros

Los activos financieros mantenidos por las sociedades del Grupo se clasifican en los epígrafes que se indican a continuación conforme a los criterios que asimismo se detallan:

1. Inversiones mantenidas hasta el vencimiento: activos con una fecha de vencimiento definida adquiridos con la intención y la capacidad de mantenerlos hasta dicha fecha y que son realizables por importes previamente establecidos o determinables.
2. Préstamos y partidas a cobrar: activos financieros originados por el suministro de efectivo, bienes o servicios a un tercero (deudor).
3. Otros activos financieros no corrientes: se incluyen en este epígrafe los valores adquiridos que no se mantienen con propósito de negociación inmediata.

Las inversiones en activos financieros mantenidas hasta el vencimiento así como los préstamos concedidos y las cuentas a cobrar se presentan valorados por el importe pendiente de cobro a la fecha de balance que incluye el importe entregado al inicio de la operación correspondiente más los intereses o cualquier otra prima devengados que, en su caso, se hubieren pactado y estuvieran pendientes de cobro. Los importes devengados por intereses o primas de reembolso se calculan en función de la tasa interna de retorno siguiendo un criterio financiero.

Los saldos anteriores figuran en los balances de situación consolidados adjuntos minorados en el importe de las provisiones por incobrables estimadas.

En general, los "Otros activos financieros" se valoran por su "valor razonable", registrando las variaciones que se producen directamente en el patrimonio neto hasta que el activo se enajena o devalúa totalmente, momento en el que los beneficios o pérdidas acumulados previamente en el patrimonio neto se traspasan a los resultados del ejercicio correspondiente. Se entiende por valor razonable de un instrumento financiero en una fecha dada su cotización oficial o el importe por el que dos terceros independientes entendidos en la materia, actuando libre y prudentemente estarían dispuestos a realizar una operación de compraventa de este activo. Cuando este valor razonable no puede determinarse de forma fiable, se valoran al coste menos la pérdida por deterioro de valor.

5.8. Efectivo y otros medios líquidos equivalentes

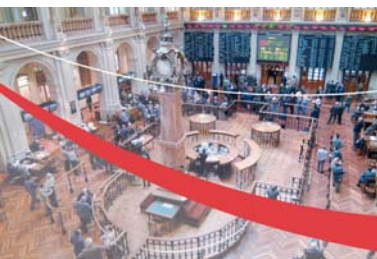
El Grupo clasifica en este epígrafe el efectivo y aquellas inversiones a corto plazo de gran liquidez que son fácilmente convertibles en efectivo, con vencimiento inferior a tres meses, y que no están sujetos a un riesgo relevante de cambios en su valor.

5.9. Pasivos financieros

Los préstamos obtenidos de entidades financieras se presentan valorados por el importe efectivamente recibido, una vez deducidos los costes y comisiones derivados de la formalización de los mismos.

Dichos costes de formalización, así como los gastos financieros originados por los préstamos, se imputan a resultados de acuerdo con un criterio financiero durante el período de duración del préstamo.

El importe de los costes de formalización de préstamos ya imputado a resultados así como los gastos financieros por intereses devengados pendientes de pago se presentan en los balances de situación consolidados adjuntos aumentando el saldo de los epígrafes "Deudas con entidades de crédito".



5.10. Acciones propias de la Sociedad dominante

Las acciones de la Sociedad dominante cuya titularidad al cierre del ejercicio corresponde a sociedades consolidadas se valoran por su coste de adquisición y en el balance de situación consolidado se presentan minorando el patrimonio neto.

Los resultados netos derivados de operaciones realizadas con acciones propias se presentan formando parte del patrimonio neto.

5.11. Pagos en acciones

La Sociedad dominante puso en marcha en 2002 un plan de opciones sobre acciones propias cuya vigencia concluirá en 2008 y que está dirigido a los Administradores ejecutivos y determinados directivos y personal de estructura. La liquidación de este compromiso se viene realizando mediante la entrega de acciones en las fechas establecidas para el ejercicio de las opciones.

El Grupo sigue la práctica de reconocer en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de resultados consolidada adjunta un gasto, con contrapartida en las cuentas de patrimonio, que se calcula mediante el reparto lineal del valor razonable de las opciones a la fecha de concesión de las mismas, durante el periodo de devengo.

El valor razonable de las opciones se ha determinado en función del modelo de valoración Black-Scholes con los siguientes parámetros en la fecha de concesión del plan el 11 de abril de 2003: Cotización de la acción: 1,57 euros; Precio de ejercicio de la opción: 1,62 euros; Volatilidad esperada: 45%; Tipo de interés libre de riesgo: 2,4%; Rentabilidad del dividendo esperada: 2%.

La volatilidad esperada se ha determinado a partir de la volatilidad histórica sobre el último año (desde el inicio de cotización en Bolsa). Se ha asumido en la valoración que todos los beneficiarios podrán llegar a ejercitar su derecho de compra.

5.12. Instrumentos financieros derivados y operaciones de coberturas

Los derivados mantenidos por el Grupo corresponden fundamentalmente a operaciones OTC de cobertura de riesgo de cambio, de tipo de interés o de precios del combustible teniendo como objetivo reducir significativamente estos riesgos en las operaciones subyacentes que son objeto de cobertura.

Los derivados se registran inicialmente a su coste de adquisición en el balance de situación consolidado y posteriormente se realizan las correcciones valorativas necesarias para reflejar su valor razonable en cada momento, registrándose en el epígrafe "Instrumentos financieros derivados" del balance de situación consolidado si son positivas, y como "otros pasivos no corrientes" en el balance de situación consolidado si son negativas. Los beneficios o pérdidas de dichas fluctuaciones se registran en la cuenta de resultados consolidada, compensándose así salvo en el caso de que el derivado haya sido designado como instrumento de cobertura y ésta sea altamente efectiva, en cuyo caso su registro es el siguiente:

1. Coberturas de valor razonable: el elemento cubierto se valora por su valor razonable al igual que el instrumento de cobertura, registrándose las variaciones de valor de ambos en la cuenta de resultados consolidada, compensando los efectos en el mismo epígrafe de la cuenta de resultados consolidada.
2. Coberturas de flujos de efectivo: los cambios en el valor razonable de los derivados se registran, en la parte en que dichas coberturas son efectivas, en el epígrafe "Patrimonio neto—ajustes en patrimonio por valoración" (véase Nota 13.9). La pérdida o ganancia acumulada en dicho epígrafe se traspaasa a la cuenta de resultados consolidada a medida que el subyacente tiene impacto en la cuenta de resultados consolidada por el riesgo cubierto neteando dicho efecto en el mismo epígrafe de la cuenta de resultados consolidada.

El valor razonable de los diferentes instrumentos financieros derivados se calcula mediante el descuento de los flujos de caja esperados basándose en las condiciones del mercado tanto de contado como de futuros a la fecha de cierre del ejercicio.

5.13. Corriente / no corriente

En el balance de situación consolidado se clasifican como activos y pasivos corrientes a corto plazo aquellos cuya liquidación está previsto realizar o tienen vencimiento establecido anterior a doce meses, contados a partir de la fecha del mismo, y como no corrientes aquellos cuyo vencimiento o liquidación será posterior a dicho periodo.

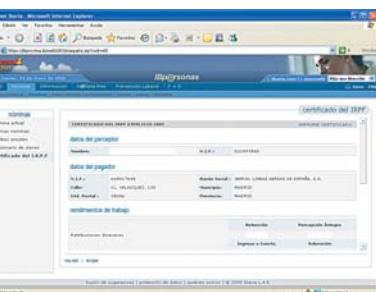
5.14. Provisiones para planes de reestructuración

La Sociedad dominante puso en marcha en 1999 un plan de bajas incentivadas y obtuvo en diciembre de 2001 la aprobación por parte de las autoridades laborales de un Expediente de Regulación de Empleo, expediente que posteriormente ha ido ampliándose con las preceptivas autorizaciones para ser aplicado a distintos colectivos de la compañía, la última en diciembre de 2004, y cuya vigencia llega hasta el 31 de diciembre de 2007.

Básicamente, estos planes prevén el pago de determinadas cantidades hasta alcanzar la edad reglamentaria de jubilación a aquellos empleados que cumpliendo ciertas condiciones decidan solicitar el retiro anticipado.

La Sociedad dominante sigue el criterio de registrar en la cuenta de resultados los costes totales estimados del plan de bajas y de las sucesivas ampliaciones del Expediente de Regulación de Empleo en el momento en que estas acciones, una vez aprobadas, se hacen públicas y se comunican a los trabajadores.

Los estudios actuariales utilizados para la determinación del pasivo contraído con aquellos empleados que han optado por la jubilación anticipada bajo estas condiciones emplean hipótesis similares a las descritas en la nota 5.15. Los sucesivos pagos a que dan lugar estos conceptos se deducen de las provisiones constituidas.



5.15. Obligaciones con el personal

De acuerdo con los convenios colectivos vigentes en la Sociedad dominante, en el momento en que el personal de vuelo cumple los 60 años de edad cesa en su actividad pasando a situación de reserva y manteniendo su relación laboral hasta la edad de jubilación reglamentaria. La Sociedad dominante sigue la práctica de reconocer los costes del personal en situación de reserva a lo largo de la vida activa del trabajador de acuerdo con los estudios actuariales correspondientes.

Por otra parte, los convenios colectivos vigentes en la Sociedad dominante prevén la posibilidad de que el personal de vuelo, que cumple determinadas condiciones, se retire anticipadamente quedando obligada la Sociedad a retribuir en determinadas cantidades a este personal hasta la edad de jubilación reglamentaria. La Sociedad dominante dota con cargo a la cuenta de resultados del ejercicio en que se produce esta eventualidad el importe necesario, calculado actuarialmente, para complementar el fondo ya constituido por reserva, con el fin de hacer frente a los compromisos de pago futuros con los trabajadores correspondientes. En la actualidad están acogidos a este beneficio 153 trabajadores en régimen de excedencia especial, así como 384 trabajadores en concepto de cese operativo.

El epígrafe "Provisiones a largo plazo" incluye, entre otros, los pasivos por estos conceptos (véase Nota 17).

Los estudios actuariales empleados en los cálculos antes señalados se han realizado por expertos independientes siguiendo el método de la unidad de crédito proyectado y empleando un tipo de interés técnico del 3,5%, tablas de supervivencia PERM/F-2000P y asumiendo como principales hipótesis un crecimiento de las pensiones y del índice de precios al consumo del 2%.



5.16. Montepío de Previsión Social Loreto

El Montepío de Previsión Social Loreto tiene por objeto fundamental el pago de pensiones de jubilación a sus afiliados (entre los que se encuentran los empleados de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.), así como otras prestaciones sociales en determinadas circunstancias (fallecimiento e incapacidad laboral permanente).

En virtud de los convenios colectivos vigentes, la Sociedad dominante aporta junto con sus empleados las cuotas reglamentarias que en los mismos se establecen (aportaciones definidas). De acuerdo con los estatutos del Montepío, la responsabilidad económica de dicha sociedad se limita al pago de las cuotas que reglamentariamente se establezcan.

En los ejercicios 2006 y 2005, las aportaciones del Grupo han ascendido a 23.066 y 22.837 miles de euros respectivamente, que se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal-recurrentes" de las cuentas de resultados consolidadas adjuntas.

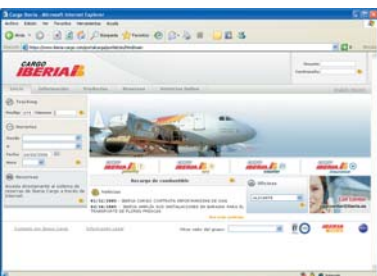
5.17. Otras provisiones a largo plazo

En la formulación de las Cuentas Anuales Consolidadas, los Administradores diferencian entre:

1. Provisiones: saldos acreedores que cubren obligaciones presentes a la fecha del balance surgidas como consecuencia de sucesos pasados de los que pueden derivarse perjuicios patrimoniales para las entidades, concretos en cuanto a su naturaleza pero indeterminados en cuanto a su importe y/o momento de cancelación, y
2. Pasivos contingentes: obligaciones posibles surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización está condicionada a que ocurra, o no, uno o más eventos futuros independientes de la voluntad de las entidades consolidadas.

Las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo recogen bajo el epígrafe "Provisiones a Largo Plazo-Provisiones para responsabilidades" los importes estimados para hacer frente a obligaciones ciertas, nacidas de acciones judiciales, litigios en curso, indemnizaciones, avales y otras garantías otorgadas, con respecto a las cuales se estima que existe una alta probabilidad de que se tenga que atender la obligación. Los pasivos contingentes no se registran en los estados financieros consolidados en tanto las obligaciones correspondientes no se materializan.

Las provisiones se cuantifican teniendo en consideración la mejor información disponible sobre la situación y posible evolución de los hechos que las originaron; procediéndose a su reversión, total o parcial, cuando dichas obligaciones dejan de existir o disminuyen.



5.18. Reconocimiento de ingresos y gastos

Los ingresos y gastos se imputan en función del criterio del devengo, es decir, cuando se produce la corriente real de bienes y servicios que los mismos representan, con independencia del momento en que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

La venta de billetes, así como la de los documentos de tráfico por carga y otros servicios, se registran, inicialmente, con abono al epígrafe "Anticipos de clientes" del balance de situación consolidado. El saldo de este epígrafe del balance de situación consolidado representa la estimación del pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad a 31 de diciembre de cada ejercicio que están pendientes de utilizar a dicha fecha. Los correspondientes ingresos por estos conceptos se reconocen en el momento de realizarse el transporte o servicio.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene en vigor la tarjeta Iberia Plus, cuyo objetivo es fidelizar clientes a través de la obtención de puntos cada vez que los titulares de la misma fundamentalmente realizan determinados vuelos, utilizan ciertos servicios hoteleros y de alquiler de automóviles o realizan compras con una tarjeta de crédito adscrita al programa. Los puntos obtenidos pueden ser canjeados por billetes gratuitos u otros servicios de las compañías adscritas al programa. Los balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2006 y 2005 adjuntos incluyen provisiones por importes de 91.809 y 77.574 miles de euros, respectivamente, por este concepto en el epígrafe "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar", de acuerdo con la estimación de la valoración al precio de redención establecido de los puntos acumulados pendientes de utilizar a dicha fecha.



Los ingresos por intereses se devengan siguiendo un criterio financiero temporal, en función del principal pendiente de pago y el tipo de interés efectivo aplicable.

Los ingresos por dividendos procedentes de inversiones se reconocen en el momento en que, de acuerdo con las condiciones aprobadas por la entidad que realiza la distribución, surge el derecho a su percepción.

En general, la política de la Sociedad en cuanto al tratamiento de eventuales incentivos, premios o bonificaciones recibidas en efectivo o en especie por la adquisición de aeronaves posteriormente operadas en régimen de arrendamiento operativo consiste en distribuir tales ingresos, imputándolos a la cuenta de resultados durante el período de duración del contrato de arrendamiento o cuando se producen los consumos bonificados.

5.19. Impuesto sobre sociedades; activos y pasivos por impuestos diferidos

El Impuesto sobre Sociedades del ejercicio para cada sociedad consolidada se calcula en función del resultado económico antes de impuestos, aumentado o disminuido, según corresponda, por las diferencias permanentes con el resultado fiscal, entendiendo éste como la base imponible



del citado impuesto, y minorado por las bonificaciones y deducciones en la cuota, sin considerar las retenciones y los pagos a cuenta.

Desde el 1 de enero de 2002 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y parte de sus sociedades dependientes tributan bajo el régimen fiscal recogido en el Capítulo VII del Título VII del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R. D. Legislativo 4/2004 de 5 de marzo, integrado en el Grupo fiscal 148/02 del que es Sociedad dominante). Las sociedades que componen el grupo de consolidación fiscal son las que consolidan por el método de integración global, excepto Binter Finance, BV que no reúne los requisitos legalmente establecidos para integrar dicho grupo.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos corresponden a aquellos importes que en el futuro serán recuperables o pagaderos por las diferencias existentes entre el valor en libros de los activos y pasivos y su valor fiscal, así como por las bases imponibles negativas y por los créditos por deducciones pendientes de aplicación. Dichos activos y pasivos se calculan y registran aplicando a la diferencia temporal el tipo de gravamen al que se espera recuperar o liquidar la citada diferencia.

Los activos por impuestos diferidos y los créditos fiscales derivados de bases imponibles negativas y de deducciones pendientes de aplicar se reconocen cuando resulta probable que la Sociedad pueda recuperarlos en un futuro, con independencia del momento de recuperación. Los activos y pasivos por impuestos diferidos se presentan por su valor nominal clasificados como activo (pasivo) no corriente en el balance de situación consolidado.

Con ocasión de cada cierre contable se revisan activos y pasivos por los impuestos diferidos registrados con objeto de comprobar que se mantienen vigentes; efectuándose las oportunas correcciones a los mismos de acuerdo con los resultados de los análisis realizados.

5.20. Beneficios por acción

El beneficio básico por acción se calcula como el cociente entre el beneficio neto del período atribuible a la Sociedad dominante y el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante dicho período, sin incluir el número medio de acciones de la sociedad dominante en cartera de las sociedades del Grupo.

El beneficio por acción diluido se calcula como el cociente entre el resultado neto del período atribuible a la Sociedad dominante y el número medio ponderado de acciones en circulación que hubiera habido en el ejercicio si se hubieran convertido al comienzo del mismo todos aquellos instrumentos financieros emitidos por la Sociedad dominante vigentes a la fecha de cierre de ejercicio que contemplan la posibilidad de conversión en acciones ordinarias de la misma.

5.21. Saldos y transacciones en moneda diferente al euro

Las transacciones en moneda diferente al euro y los créditos y débitos resultantes de las mismas se registran por su contravalor en euros a la fecha en que se realiza la operación.

A 31 de diciembre de cada año, los saldos de las cuentas a cobrar o a pagar en moneda diferente al euro se valoran al tipo de cambio en vigor a dicha fecha, excepto el saldo correspondiente al pasivo por documentos de tráfico pendientes de utilizar que, de acuerdo con la práctica habitual de las compañías aéreas, se refleja en el balance de situación al tipo de cambio del mes de la venta, fijado por la International Air Transport Association (IATA). El tipo de cambio IATA de cada mes corresponde al tipo de cambio medio de los últimos cinco días hábiles previos al día 20 del mes anterior.

Las diferencias de valoración resultantes de la comparación entre el tipo oficial de cambio al cierre del ejercicio y el tipo al que figuran registradas las cuentas a cobrar o a pagar en moneda diferente al euro así como las diferencias de cambio que se producen en el momento del cobro o pago de los créditos y de las deudas en moneda diferente al euro se imputan a la cuenta de resultados consolidada en el epígrafe "Diferencias de cambio".

5.22. Estados de flujos de efectivo consolidados

En los estados de flujos de efectivo consolidados, preparados de acuerdo con el método indirecto, se utilizan los términos que se indican a continuación con el significado que asimismo se detalla:

1. Flujos de efectivo: entradas y salidas de dinero en efectivo y de sus equivalentes; entendiendo por éstos las inversiones a corto plazo de gran liquidez y bajo riesgo de alteraciones en su valor.
2. Actividades de explotación: actividades típicas de la entidad, así como otras actividades que no pueden ser calificadas como de inversión o de financiación.

3. Actividades de inversión: las de adquisición, enajenación o disposición por otros medios de activos a largo plazo y otras inversiones no incluidas en el efectivo y sus equivalentes.
4. Actividades de financiación: actividades que producen cambios en el tamaño y composición del patrimonio neto y de los pasivos que no forman parte de las actividades de explotación.

5.23. Política de gestión de riesgos

El Grupo Iberia desarrolla múltiples 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 las distintas actividades del Grupo.

La actuación en materia de riesgos se extiende a los parámetros y palancas claves de gestión del Grupo, como son: la cuenta de resultados, el endeudamiento, las inversiones y desinversiones y el desarrollo del Plan Director, de manera que permita optimizar la cuenta de resultados y el endeudamiento y adoptar decisiones equilibradas en términos de rentabilidad y riesgo para las nuevas inversiones.

En lo que se refiere a riesgos financieros, el Grupo mantiene un programa de gestión global con el fin de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio de combustible en los resultados y de preservar la liquidez necesaria para sus necesidades de funcionamiento y sus inversiones.

Con este objetivo el Grupo utiliza un modelo VAR (Value at Risk) con el fin de evaluar probabilísticamente el posible impacto de estas variables de mercado en sus resultados, y define los objetivos máximos de volatilidad y el Programa de Coberturas necesario para alcanzarlos.



Riesgo de tipo de cambio

Debido a la naturaleza de su actividad internacional, el Grupo genera cobros y pagos en divisas distintas del euro. El riesgo mayor corresponde a la variación al alza del dólar americano frente al euro ya que la compañía tiene mayores pagos en dólares que ingresos.

Este riesgo se gestiona básicamente de manera combinada con dos clases de estrategias: con coberturas estratégicas (hasta 5 años) utilizando permutas de divisas (*swaps*) así como opciones y otros productos derivados por un importe que cubre un determinado porcentaje de la posición, y con coberturas tácticas de horizonte temporal menor o igual a un año que permiten adaptarse a la tendencia de mercado, y que también están asociadas a movimientos reales de pagos en dólares de la compañía.

Riesgo de tipo de interés

Debido a la posición neta deudora de la compañía (incluyendo las operaciones de arrendamiento operativo de aviones) el Grupo tiene una exposición a la subida de tipos de interés de las divisas en que denomina su deuda.

Para gestionar este riesgo el Grupo mantiene como mínimo un porcentaje de su deuda a tipos fijos o con protección. Adicionalmente mediante la diversificación de las divisas de financiación (dólar americano, euro, franco suizo y libra esterlina) se consigue disminuir el riesgo de una subida global del nivel de tipos de interés de financiación de la compañía.



Riesgo de precio de combustible

El Grupo gestiona el coste de combustible de aviación mediante políticas activas de control de riesgos y mantiene la política de cubrir directamente el precio del queroseno (JET Kero CIF-NWE)

La reducción de este riesgo se realiza habitualmente mediante la contratación de *swaps* y opciones.

Riesgo de liquidez

Debido al carácter cíclico de su negocio y a las necesidades de inversión y financiación derivadas de la renovación de su flota, el Grupo mantiene una política de liquidez que se traduce en un significativo volumen de disponibilidades de caja, equivalente aproximadamente a tres meses de ingresos.

Esta posición de tesorería está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo como "repos" de deuda, eurodepósitos, pagarés bancarios y titulizaciones a través de entidades financieras de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo de contrapartida vigente.

Además de las inversiones a corto plazo y de la posición de caja, la compañía dispone permanentemente de pólizas de crédito que garantizan sus necesidades de liquidez.



5.24. Actividades con incidencia en el medio ambiente

En general, se consideran actividades medioambientales aquellas cuyo propósito sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales son valoradas a su coste de adquisición y activadas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

6. Activos intangibles

El movimiento de las cuentas de este epígrafe durante los ejercicios 2005 y 2006 es el siguiente:

Miles de euros

	Saldo a 01-01-05	Entradas o dotaciones	Variaciones en el perímetro	Salidas o reducciones	Saldo a 31-12-05
Coste:					
Con vida útil definida					
Aplicaciones informáticas	104.473	21.545	(3.466)	406	122.958
Propiedad industrial, derechos de traspaso y otros	853	12	–	–	865
	105.326	21.557	(3.466)	406	123.823
Amortización acumulada:					
Aplicaciones informáticas	(59.261)	(18.161)	1.682	2	(75.738)
Propiedad industrial y derechos de traspaso	(625)	(43)	–	–	(668)
	(59.886)	(18.204)	1.682	2	(76.406)
Total	45.440				47.417

Miles de euros

	Saldo a 01-01-06	Entradas o dotaciones	Retiros	Trasposos	Saldo a 31-12-06
Coste:					
Con vida útil definida					
Aplicaciones informáticas	122.958	21.112	(1.146)	(574)	142.350
Propiedad industrial, derechos de traspaso y otros	865	119	–	–	984
	123.823	21.231	(1.146)	(574)	143.334
Amortización acumulada:					
Aplicaciones informáticas	(75.738)	(19.179)	1.146	–	(93.771)
Propiedad industrial y derechos de traspaso	(668)	(42)	–	–	(710)
	(76.406)	(19.221)	1.146	–	(94.481)
Total	47.417				48.853

A 31 de diciembre de 2006 y 2005, el coste de los bienes totalmente amortizados que las sociedades del Grupo mantienen en su inmovilizado inmaterial asciende a 50.285 y 28.674 miles de euros respectivamente, según el siguiente detalle:

Miles de euros

	2006	2005
Derechos de traspaso	394	394
Aplicaciones informáticas	49.891	28.280
Total	50.285	28.674

Las adiciones al epígrafe “Aplicaciones informáticas” corresponden, fundamentalmente, a inversiones en proyectos de integración de sistemas y nuevos desarrollos.

La práctica totalidad de los activos intangibles del Grupo han sido adquiridos a terceros.

7. Inmovilizado material

El movimiento habido en este capítulo del balance de situación consolidado en los ejercicios 2006 y 2005 ha sido el siguiente:

Miles de euros

	01-01-05	Adiciones o dotaciones	Retiros	Bajas del perímetro	Otros traspasos	Diferencias de cambio	31-12-05
Coste:							
Flota aérea	2.042.972	607.755	(364.934)	–	141.973 ^(a)	–	2.427.766
Otro inmovilizado material:							
Terrenos	2.518	–	–	–	–	–	2.518
Edificios y otras construcciones	156.891	15	(269)	–	–	–	156.637
Maquinaria, instalaciones y utillaje	427.037	23.156	(8.660)	–	519	–	442.052
Elementos de transporte	29.641	3.978	(418)	–	–	–	33.201
Mobiliario y enseres	19.300	789	(736)	(211)	99	–	19.241
Equipos para proceso de información	129.505	11.318	(2.721)	(26.066)	61	–	112.097
Repuestos para inmovilizado	292.415	94.177	(107.277)	–	–	–	279.315
Simuladores de vuelo	11.102	–	–	–	–	–	11.102
Otro inmovilizado	105	–	–	(105)	–	–	–
Inmovilizado en curso	20.708	43.062	(17.010)	–	(13.104)	(2.080)	31.576
	1.089.222	176.495	(137.091)	(26.382)	(12.425)	(2.080)	1.087.739
Amortizaciones:							
Flota aérea	(1.010.313)	(100.235)	38.168	–	(82.998) ^(a)	–	(1.155.378)
Otro inmovilizado material:							
Edificios y otras construcciones	(110.272)	(3.614)	77	–	–	–	(113.809)
Maquinaria, instalaciones y utillaje	(304.967)	(21.886)	8.291	–	7	–	(318.555)
Elementos de transporte	(18.935)	(3.013)	405	–	–	–	(21.543)
Mobiliario y enseres	(13.512)	(1.054)	656	83	(5)	–	(13.832)
Equipos para proceso de información	(86.078)	(12.916)	2.686	18.165	(5)	–	(78.148)
Repuestos para inmovilizado	(139.454)	(16.574)	11.475	–	–	–	(144.553)
Simuladores de vuelo	(8.755)	(206)	–	–	–	–	(8.961)
Otro inmovilizado	(88)	–	–	88	–	–	–
	(682.061)	(59.263)	23.590	18.336	(3)	–	(699.401)
Provisiones:							
Flota aérea	(63.840)	(104.600)	10.796	–	(19.322)	–	(176.966)
Fondo grandes reparaciones	(7.597)	–	1.327	–	(9.722)	–	(15.992)
Otro inmovilizado material	(2.790)	(1.400)	6	–	–	–	(4.184)
	1.365.593						1.463.584

^(a) Incluyen fundamentalmente traspasos por importes de 101.164 miles de euros de coste y 81.842 miles de euros de amortización acumulada procedentes del epígrafe “Activos no corrientes mantenidos para la venta”. Los traspasos de coste-flota aérea incluyen igualmente traspasos procedentes de “Otros activos financieros no corrientes-Depósitos por adquisición de flota” por un importe de 30.212 miles de euros.

Miles de euros

	01-01-06	Adiciones o dotaciones	Retiros	Otros traspasos	31-12-06
Coste:					
Flota aérea	2.427.766	60.427	(100.781)	(18.083) ^(a)	2.369.329
Otro inmovilizado material:					
Terrenos	2.518	–	–	–	2.518
Edificios y otras construcciones	156.637	–	(4.660)	–	151.977
Maquinaria, instalaciones y utillaje	442.052	32.534	(18.582)	5.023	461.027
Elementos de transporte	33.201	6.650	(390)	–	39.461
Mobiliario y enseres	19.241	3.725	(2.513)	(30)	20.423
Equipos para proceso de información	112.097	11.042	(3.989)	80	119.230
Repuestos para inmovilizado	279.315	14.081	(5.628)	(86.867) ^(b)	200.901
Simuladores de vuelo	11.102	–	(8.402)	–	2.700
Inmovilizado en curso	31.576	22.196	(19.180)	(15.678)	18.914
	1.087.739	90.228	(63.344)	(97.472)	1.017.151
Amortizaciones:					
Flota aérea	(1.155.378)	(145.443)	70.912	24.982	(1.204.927)
Otro inmovilizado material:					
Edificios y otras construcciones	(113.809)	(3.587)	3.741	(6)	(113.661)
Maquinaria, instalaciones y utillaje	(318.555)	(23.158)	16.984	–	(324.729)
Elementos de transporte	(21.543)	(3.404)	362	(282)	(24.867)
Mobiliario y enseres	(13.832)	(1.506)	2.313	–	(13.025)
Equipos para proceso de información	(78.148)	(13.463)	3.949	–	(87.662)
Repuestos para inmovilizado	(144.553)	(9.384)	56.848 ^(b)	–	(97.089)
Simuladores de vuelo	(8.961)	(206)	8.401	–	(766)
	(699.401)	(54.708)	92.598	(288)	(661.799)
Provisiones:					
Flota aérea	(176.966)	–	10.885	8.939	(157.142)
Fondo grandes reparaciones	(15.992)	–	7.068	–	(8.924)
Otro inmovilizado material	(4.184)	–	1.405	–	(2.779)
	1.463.584				1.350.909

^(a) Incluyen fundamentalmente traspasos al epígrafe “Activos no corrientes mantenidos para la venta” por importe de 30.620 miles de euros, así como traspasos procedentes del inmovilizado en curso (Nota 7.7).

^(b) Corresponde repuestos reparables de motor, traspasados al epígrafe de “Existencias” al haberse situado su rotación en periodos inferiores al año. (Nota 5.5).

7.1. Flota aérea

7.1.1. Principales movimientos de los períodos

Las principales adiciones mostradas en los anteriores movimientos corresponden a:

Miles de euros

	2006	2005
Adiciones de flota aérea	18.176	435.590
Adiciones de motores	8.854	125.106
Remodelaciones	33.397	47.059
	60.427	607.755



El detalle de adiciones de 2005 incluye bajo los epígrafes “Adiciones de flota aérea” y “Adiciones de motores” 207.851 y 51.963 miles de euros, respectivamente, correspondientes a la incorporación de cinco aviones A-340-300 que hasta entonces venían siendo utilizados en régimen de arrendamiento operativo. Los arrendadores de estos aviones son cinco sociedades Iberbús en las que la Sociedad dominante posee una participación en el capital y ha otorgado un préstamo. La incorporación al inmovilizado es consecuencia del acuerdo alcanzado por el cual Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. se compromete de manera anticipada e irrevocable a ejercer en 2008 y 2010 (según lo estipulado en cada contrato de arrendamiento operativo) las correspondientes opciones de compra previstas en los contratos. El importe de dichas opciones de compra se ha fijado como la suma de la inversión de la Sociedad dominante en el capital de la respectiva sociedad Iberbus y del nominal del préstamo otorgado a la misma. Los importes por los que las citadas opciones han sido incorporados a la flota incluyen además de la opción de compra, las cuotas de arrendamiento a pagar hasta el momento de ejercicio de dicha opción. Los epígrafes “Deudas con entidades de crédito” corrientes y no corrientes incluyen 259.814 y 210.977 miles de euros a 31 de diciembre de 2005 y 2006, respectivamente, como consecuencia de esta transacción.

El resto de las adiciones de la flota aérea en 2005 corresponden a la adquisición de tres aviones A-320, un avión A-319 y un avión A-321 que posteriormente han sido enajenados para proceder a su alquiler en régimen de arrendamiento operativo. Por otra parte, se han suscrito contratos de arrendamiento financiero para dos aviones A-320 y dos aviones A-321.

En relación al ejercicio 2006, los retiros habidos han sido los siguientes:

Miles de euros

	Coste	Amortización acumulada	Provisiones
Avión MD-87	16.441	(13.375)	(3.066)
Avión B-757	34.678	(19.641)	(4.692)
Otros retiros	49.662	(37.896)	(10.195)
	100.781	(70.912)	(17.953)

La Sociedad ha procedido a dar de baja un avión MD-87 cuyo valor neto contable era cero, así como a la venta de un avión B-757 por su valor neto contable (10.345 miles de euros).

La línea “Otros retiros” del cuadro anterior incluye ventas de motores así como bajas de remodelaciones realizadas en aviones en régimen de arrendamiento operativo que se han dejado de operar durante el ejercicio.

En el marco de la política de renovación de la flota que está siendo llevada a cabo por el Grupo, durante 2005 se procedió a dotar 104.600 miles de euros para adecuar el valor de la flota MD a su valor estimado de realización, teniendo en cuenta que el retiro de esos aviones tendrá lugar entre los ejercicios 2007 y 2009. La dotación se registró en el epígrafe “Deterioro del valor de activos” de la cuenta de resultados de 2005.

7.1.2. Compromisos y otras garantías sobre flota

El Grupo viene utilizando tres aviones en régimen de arrendamiento financiero y siete aviones en régimen de arrendamiento operativo cuyas rentas garantizan, junto con los propios aviones, el reembolso de una emisión de bonos en el mercado europeo realizada por el arrendador en el ejercicio 2000 por un importe pendiente de amortizar a 31 de diciembre de 2006 de 192.016 miles de euros.

Asimismo, la Sociedad dominante garantiza la utilización de veinte aviones en régimen de alquiler operativo o arrendamiento financiero durante un periodo de entre 9 y 14 años, frente a los suscriptores de una emisión de bonos por un total pendiente de amortizar a 31 de diciembre de 2006 de 128.713 miles de dólares y 120.300 miles de euros.

El Grupo está inmerso en un plan de renovación de su flota estructurado bajo diversos contratos firmados con Airbus para las familias A-320 y A-340. Los aviones pendientes de entregar a 31 de diciembre de 2006 y el año previsto de incorporación de los mismos según los acuerdos alcanzados se detallan a continuación:

Tipo de avión	2007	2008	Total
A-319	8	5	13
A-320	6	4	10
A-321	1	—	1
	15	9	24

De acuerdo a los precios básicos establecidos en los contratos, el coste total de los aviones comprometidos en firme pendientes de entrega a 31 de diciembre de 2006 asciende aproximadamente a 909 millones de euros.

Adicionalmente la Sociedad tiene opciones en relación con dos aviones A-340-600 y cuarenta y nueve aviones de la familia A-320.

7.1.3. Flota operativa

A continuación se resume la flota operativa del Grupo a 31 de diciembre de 2006:

Tipo de avión	En propiedad	En arrendamiento financiero	En arrendamiento operativo	En wet lease ^(d)	Total
B-747	— ^(a)	—	—	—	—
B-757	—	—	—	7	7
A-319	—	—	11	—	11
A-320	10	10 ^(b)	33 ^(c)	—	53
A-321	—	4	14	—	18
A-340-300	5	—	11	2	18
A-340-600	—	—	13	—	13
MD-87	18	—	—	—	18
MD-88	12	—	—	—	12
	45	14	82	9	150

^(a) No incluye cinco aviones que se encuentran parados a 31 de diciembre de 2006 a la espera de proceder a su venta o achatarramiento. El valor neto contable de estos aviones, una vez deducidas las provisiones dotadas, es cero.

^(b) No incluye dos aviones alquilados a la Compañía Mexicana de Aviación.

^(c) No incluye un avión alquilado a la Compañía Mexicana de Aviación; tampoco incluye dos aviones en proceso de reconfiguración previa a su devolución.

^(d) Modalidad de alquiler que incluye flota, tripulación, mantenimiento y seguro.

Flota en arrendamiento operativo y wet lease

En el ejercicio 2006 se han incorporado en régimen de arrendamiento operativo cuatro aviones A-319, tres aviones A-340-600, dos aviones A-320 y dos A-321. Asimismo, como consecuencia del vencimiento de los contratos de arrendamiento operativo correspondientes, y por acuerdos de devoluciones anticipadas, se ha procedido a la devolución de seis aviones A-320 y dos aviones B-757. A su vez se ha procedido a la transformación en *wet lease* de cinco aviones B-757 que durante el ejercicio 2005 operaban en régimen de arrendamiento operativo.

A continuación se resumen los vencimientos de los contratos de arrendamiento operativo de flota mantenidos por la Sociedad dominante:

Flota	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Nº de aviones
A-319	—	2	2	—	—	4	—	—	—	—	—	—	3	11
A-320	10	2	1	1	1	1	5	2	1	—	—	—	9	33
A-321	—	—	—	—	—	—	1	—	2	2	2	1	6	14
A-340-300	—	1	2	3	1	3	—	1	—	—	—	—	—	11
A-340-600	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	3	4	1	13
Total	10	5	5	4	2	8	6	3	6	4	5	5	19	82

El cuadro anterior incluye once aviones A-320 y cuatro aviones A-319 que están siendo arrendados a Internacional Lease Finance Corporation. Como consecuencia de la firma de este contrato, la Sociedad dominante ha realizado depósitos en garantía del buen fin de la operación por importe de 10.118 miles de euros que se encuentran registrados en el epígrafe “Otros activos financieros no corrientes” del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2006 (véase Nota 9.1.3).

Algunos de los contratos de arrendamiento operativo incluyen opciones de compra de las aeronaves que pueden ser ejercidas durante el período de alquiler y la posibilidad de proceder a la prórroga de los mismos por períodos comprendidos entre uno y nueve años.

Durante el ejercicio 2006, la Sociedad dominante ha formalizado siete contratos de *wet lease* para aviones de la flota B-757, así como para dos aviones de la flota A 340-300, que en el ejercicio anterior operaban en régimen de arrendamiento operativo.

En 2006 se ha producido el vencimiento de los contratos de dos aviones B-747 y un avión B-757, este último propiedad de la compañía, que en el ejercicio 2005, operaban en régimen de *wet lease*.

Gastos de arrendamiento

Las rentas devengadas durante 2006 y 2005 por los contratos de arrendamientos operativo de aeronaves han ascendido a 406.458 y 399.711 miles de euros, respectivamente, y se incluyen en el epígrafe “Otros gastos de explotación recurrentes” de las cuentas de resultados consolidadas (véase Nota 22.3). El importe total aproximado de las cuotas a pagar futuras derivadas de los contratos de arrendamiento operativo de estos aviones, clasificado por años de vencimiento se detalla a continuación:

Millones de euros

Ejercicio	
2007	373
2008	335
2009	311
2010	275
2011 y siguientes	1.363
	2.657^(*)

(*) Equivalen a 3.499 millones de dólares a tipo de cambio de cierre del ejercicio. La fluctuación de los tipos de cambio sobre estas rentas está parcialmente cubierta con productos derivados (véase Nota 20).

No es voluntad de los Administradores de la Sociedad dominante, en el momento de formulación de estas cuentas anuales, ejercitar las opciones de compra que existen sobre los elementos de flota que a 31 de diciembre de 2006 están siendo operados en régimen de arrendamiento operativo, ni extensiones de los citados contratos que impliquen la utilización de los aviones correspondientes por períodos superiores a 16 años.

7.2. Bienes en régimen de arrendamiento financiero

A 31 de diciembre de 2006 existen elementos del inmovilizado material adquiridos mediante contratos en arrendamiento financiero, fundamentalmente aviones, por un importe de 582.995 miles de euros de coste y 133.946 miles de euros de amortización acumulada (593.518 miles de euros de coste y 114.979 miles de euros de amortización acumulada en 2005).

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago a 31 de diciembre de 2006, incluyendo el importe de las opciones de compra, se detalla en la Nota 16.

7.3. Otro inmovilizado material

Las adiciones al epígrafe “Maquinaria, instalaciones y utillaje” corresponden fundamentalmente a las adquisiciones de equipos de aeropuerto.

Los edificios e instalaciones construidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en aeropuertos nacionales, presentan un valor neto contable a 31 de diciembre de 2006 y 2005 de

26.297 y 20.468 miles de euros, respectivamente. Los Administradores de la Sociedad dominante no esperan quebrantos significativos como consecuencia del proceso de reversión toda vez que los programas de mantenimiento de la Sociedad aseguran un permanente buen estado de uso.

El movimiento de la cuenta "Inmovilizado en curso" del detalle anterior, incluye retiros por importe de 19.180 miles de euros, correspondientes a acondicionamientos de interiores de aeronaves operadas en régimen de arrendamiento operativo que han sido recuperados del arrendador.

7.4. Ley de Actualización Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio

A 31 de diciembre de 1996, el Grupo actualizó su inmovilizado material al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, con pago de un gravamen único del 3%. El resultado de la actualización y su efecto a 31 de diciembre de 2005 y 2006 es el siguiente:

Miles de euros

	Saldo a 31-12-04	Dotaciones 2005	Retiros	Saldo a 31-12-05	Dotaciones 2006	Retiros	Saldo a 31-12-06
Flota aérea	20.310	(2.082)	(698)	17.530	(2.014)	(481)	15.035
Terrenos	699			699	–	–	699
Edificios y otras construcciones	5.376	(412)	(30)	4.934	(401)	(54)	4.479
Maquinaria, instalaciones y utillaje	143	(45)	–	98	(29)	–	69
Elementos de transporte	1	–	–	1	–	–	1
	26.529	(2.539)	(728)	23.262	(2.444)	(535)	20.283

El efecto de la actualización sobre las amortizaciones de los ejercicios 2006 y 2005 han ascendido a 2.444 y 2.539 miles de euros, aproximadamente, mientras que en el ejercicio 2007 incidirá en 2.430 miles de euros, aproximadamente.

La plusvalía resultante de la actualización, neta del gravamen único del 3%, fue abonada a la cuenta "Reserva de revalorización". Como contrapartida de la plusvalía se utilizaron las cuentas correspondientes a los elementos patrimoniales actualizados, sin variar el importe de la amortización acumulada contabilizada. Con fecha 22 de enero de 1998, la Administración tributaria comprobó y aceptó el saldo de la reserva de revalorización por lo que, de acuerdo con la legislación vigente, se acordó la aplicación de la mencionada reserva a la compensación de pérdidas de ejercicios anteriores.

7.5. Elementos totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2006 y 2005, el coste de los bienes totalmente amortizados que el Grupo mantiene en su inmovilizado material asciende a 345.874 y 345.065 miles de euros, según el siguiente detalle:

Miles de euros

	2006	2005
Construcciones	57.927	59.913
Maquinaria, instalaciones y utillaje	189.018	188.627
Mobiliario y enseres	6.880	8.639
Equipos para proceso de información	54.191	44.932
Simuladores de vuelo	146	8.549
Elementos de transporte y otro inmovilizado	12.777	9.199
Flota aérea	24.935	25.206
Total	345.874	345.065

7.6. Cobertura de seguros

Las Sociedades del Grupo mantienen suscritas diferentes pólizas de seguro sobre los elementos del inmovilizado material e inmaterial, que cubren suficientemente el valor neto contable de los mismos a 31 de diciembre de 2006. Asimismo, el Grupo mantiene suscritas diferentes pólizas de seguro sobre la flota aérea arrendada a terceros, de acuerdo con las condiciones establecidas en los respectivos contratos de arrendamiento.

7.7. Activos no corrientes no operativos

El Grupo mantiene registrados en el balance de situación consolidado determinados activos, fundamentalmente aviones y motores, que no están operativos. El valor neto contable de estos activos es cero, tal como se muestra a continuación:

Miles de euros

	2006			2005		
	Coste	Amortización acumulada	Provisiones	Coste	Amortización acumulada	Provisiones
Flota (célula y motores):						
DC 9 y DC-10	—	—	—	9.287	(7.429)	(1.858)
A-300	4.698	(3.758)	(940)	9.230	(7.384)	(1.846)
B-727	869	(695)	(174)	869	(695)	(174)
B-747	333.186	(270.041)	(63.145)	371.863	(301.268)	(70.595)
Total	338.753	(274.494)	(64.259)	391.249	(316.776)	(74.473)

7.8. Activos no corrientes mantenidos para la venta

El Grupo registra en este epígrafe del balance de situación la flota aérea cuya baja está prevista en un futuro próximo y, por lo tanto, su importe en libros se recuperará a través, fundamentalmente, de operaciones de venta, en lugar de por su uso continuado.

El detalle de los activos no corrientes clasificados como mantenidos para la venta es el siguiente:

Miles de euros

	2006			2005		
	Coste	Amortización acumulada	Provisiones	Coste	Amortización acumulada	Provisiones
Flota:						
B-747	49.238	(39.589)	(9.649)	18.618	(14.895)	(710)
Total	49.238	(39.589)	(9.649)	18.618	(14.895)	(710)

8. Participaciones en empresas asociadas consolidadas por puesta en equivalencia

El detalle del movimiento de las participaciones en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia para los ejercicios 2005 y 2006 es el siguiente:

Miles de euros

	Saldos a 31-12-04	Participación en resultados	Distribución dividendos	Adiciones	Salidas del perímetro (Nota 2.2.)	Traspasos y otros	Saldos a 31-12-05
Amadeus Group	174.458	–	–	–	(174.458)	–	–
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.	4.455	333	–	447	–	–	5.235
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	2.433	607	(339)	–	–	–	2.701
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeka, S.A.	362	448	(296)	–	–	89	603
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A.	242	148	–	–	–	46	436
Handling Guinea Ecuatorial, S.A.	712	635	(271)	–	–	(13)	1.063
Iber-América Aerospace LLC	514	85	(104)	–	–	75	570
Grupo Air Miles	34	114	–	–	–	–	148
Serpista, S.A.	1.232	138	–	–	–	–	1.370
Opodo, Ltd.	378	–	–	–	(378)	–	–
Total	184.820	2.508	(1.010)	447	(174.836)	197	12.126

Miles de euros

	Saldos a 31-12-05	Entradas al perímetro	Participación en resultados	Distribución dividendos	Otros	Saldos a 31-12-06
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.	5.235	–	1.285	–	–	6.520
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	2.701	–	931	(303)	–	3.329
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeka, S.A.	603	–	530	(265)	(111)	757
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A.	436	–	398	–	(71)	763
Handling Guinea Ecuatorial, S.A.	1.063	–	(44)	(302)	–	717
Iber-América Aerospace LLC	570	–	51	(87)	(27)	507
Grupo Air Miles	148	–	356	–	–	504
Serpista, S.A.	1.370	–	321	–	–	1.691
International Supply Management, S.L.	–	514	690	–	–	1.204
Clickair, S.A.	–	758	–	–	–	758
Total	12.126	1.272	4.518	(957)	(209)	16.750

9. Inversiones financieras

9.1. Inversiones financieras no corrientes

9.1.1. Inversiones mantenidas hasta el vencimiento

El movimiento habido durante los ejercicios 2005 y 2006 en este epígrafe ha sido el siguiente:

Miles de euros

Concepto	Saldo a 01-01-05	Traspasos	Saldo a 31-12-05	Traspasos	Saldo a 31-12-06
Títulos de renta fija:					
Iberbond PLC 1999	31.980	(1.170)	30.810	(30.810)	–
Deuda Pública del Estado	244	–	244	–	244
	32.224	(1.170)	31.054	(30.810)	244
Sociedades Iberbús	24.930	–	24.930	–	24.930
	57.154	(1.170)	55.984	(30.810)	25.174

Títulos de renta fija

Los bonos Iberbond PLC 1999 financian parcialmente la adquisición por terceros de seis aviones A-320 que están operados en régimen de arrendamiento financiero por la Sociedad dominante. Devengan un tipo de interés del 5,90% anual que se liquida semestralmente. El principal se amortiza anualmente a razón de un 3% del principal, hasta el 1 de marzo de 2007. El vencimiento del 76% del principal restante tendrá lugar en septiembre de 2007. El Grupo, en función de las condiciones descritas, ha procedido a reclasificar el importe pendiente de cobro al corto plazo en el epígrafe “Inversiones financieras corrientes” (Nota 9.2).

Sociedades Iberbús

La información relacionada con las sociedades Iberbus, sociedades propietarias de la mayor parte de los aviones A-340-300 operados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a 31 de diciembre de 2006 y 2005, obtenida de sus estados financieros provisionales, es la siguiente:

Miles de euros

	2006					2005				
	Participación	Coste	Capital	Reservas	Beneficios	Coste	Capital	Reservas	Beneficios	
					(Pérdidas)				(Pérdidas)	
	Directa				Ordinarios				Ordinarios	
Iberbús Concha, Ltd.	40,00	2.029	5.206	(4.545)	356	2.029	5.812	(5.132)	58	
Iberbús Rosalía, Ltd.	40,00	2.056	5.166	(3.860)	211	2.056	5.768	(4.166)	47	
Iberbús Chacel, Ltd.	40,00	2.283	5.723	(5.303)	414	2.283	6.389	(5.822)	281	
Iberbús Arenal, Ltd.	40,00	2.362	5.854	(10.436)	(368)	2.362	6.536	(11.242)	(403)	
Iberbús Teresa, Ltd.	40,00	2.504	5.293	(2.280)	666	2.504	5.909	(3.152)	606	
Iberbús Emilia, Ltd.	40,00	2.497	5.317	(2.405)	688	2.497	5.935	(3.308)	623	
Iberbús Agustina, Ltd.	40,00	2.587	5.319	(3.556)	762	2.587	5.938	(4.382)	412	
Iberbús Beatriz, Ltd.	40,00	2.556	5.336	(3.420)	765	2.556	5.957	(4.482)	665	
Iberbús Juana Inés, Ltd.	45,45	1.896	3.182	(5.444)	(95)	1.896	3.553	(5.635)	(439)	
Iberbús María de Molina, Ltd	45,45	1.983	3.346	(5.950)	(63)	1.983	3.737	(6.200)	(445)	
Iberbús María Pita, Ltd	45,45	2.177	3.523	(5.865)	(77)	2.177	3.933	(6.102)	(446)	
		24.930				24.930				

El accionista mayoritario de estas sociedades, Airbus, garantiza a Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. la recuperación de la totalidad de su inversión financiera y crediticia en las sociedades Iberbús, motivo por el cual el valor de la participación del Grupo en dichas sociedades es igual al coste por el que fueron adquiridas en su momento y no se incluyen en el perímetro de consolidación.

9.1.2. Préstamos y partidas a cobrar

El detalle de las partidas que componen este epígrafe de los balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2005 y 2006 es el siguiente:

Miles de euros

	Saldo a 31-12-04	Altas	Diferencias de cambio	Bajas/ Traspasos	Saldo a 31-12-05
Créditos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. ^(a)	25.623	–	–	–	25.623
Créditos a sociedades Iberbus	145.400	–	22.479 ^(b)	–	167.879
Crédito a Aerolíneas Argentinas, S.A.	36.810	–	(284)	(861)	35.665
Préstamo a Wam Acquisition, S.A.	–	40.388	–	–	40.388
Créditos a Iberlease 2004 Ltd.	–	41.999	3.366	–	45.365
Otros	16.355	60	–	(1.873)	14.542
Total coste	224.188	82.447	25.561	(2.734)	329.462
Provisiones	(70.190)	–	–	1.145	(69.045)

Miles de euros

	Saldo a 31-12-05	Altas	Diferencias de cambio	Bajas/ Traspasos	Saldo a 31-12-06
Créditos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. ^(a)	25.623	–	–	–	25.623
Créditos a sociedades Iberbus	167.879	–	(17.502) ^(b)	–	150.377
Crédito a Aerolíneas Argentinas, S.A.	35.665	–	–	–	35.665
Préstamo a Wam Acquisition, S.A.	40.388	5.660	–	–	46.048
Clickair, S.A. – Acciones privilegiadas	–	14.410	–	–	14.410
Créditos a Iberlease 2004 Ltd.	45.365	–	(4.729)	–	40.636
Otros	14.542	79	–	(10.926)	3.695
Total coste	329.462	20.149	(22.231)	(10.926)	316.454
Provisiones	(69.045)	–	–	7.757	(61.288)

^(a) Los créditos concedidos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA), que proceden de ejercicios anteriores, están totalmente provisionados a 31 de diciembre de 2005 y 2006.

^(b) Registradas en el epígrafe “Diferencias de Cambio” de la cuenta de resultados consolidada y compensadas con las operaciones de cobertura.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene concedido un préstamo a cada una de las sociedades Iberbus en las que participa. El principal oscila, según el caso, entre 11.049 y 22.101 miles de dólares USA. Estos préstamos están concedidos a un plazo igual al de la duración del contrato de arrendamiento operativo del correspondiente avión A-340-300, y a tipos de interés que oscilan entre el 4% y el 6% anual, produciéndose su amortización de una sola vez al vencimiento, que, según el caso, se sitúa entre 2008 y 2011.

El importe pendiente de reembolso por este concepto clasificado por años de vencimiento se detalla a continuación:

Miles de euros

Vencimiento en	
2008	62.920
2009	15.240
2010	30.544
2011	8.390
2012	33.283
Total	150.377

El saldo mantenido con Aerolíneas Argentinas, S.A. por importe de 35.665 miles de euros corresponde a la subrogación en un préstamo con garantía hipotecaria sobre dos aviones B-747 por un importe de 43 millones de dólares USA. Adicionalmente, la Sociedad dominante tiene otorgadas garantías a Aerolíneas Argentinas, S.A. por importe de 6 millones de dólares. La totalidad de los riesgos mantenidos con esta compañía están provisionados.

La cuenta "Préstamo a Wam Acquisition, S.A." corresponde a un préstamo subordinado otorgado a la citada participada con vencimiento de una sola vez en 2020, salvo en determinadas circunstancias, y está concertado a un tipo de interés anual del 13,75%. Los intereses devengados se acumulan al principal y son pagaderos igualmente al vencimiento del principal.

Adicionalmente y como consecuencia de la inversión en Clickair, S.A., el Grupo ha suscrito y desembolsado 9.480 acciones privilegiadas de 10 euros de valor nominal y una prima de emisión 1.510 euros cada una.

Las acciones privilegiadas devengan un dividendo fijo y acumulativo del 6% del nominal más su correspondiente prima de emisión y adicionalmente otorgan el derecho a percibir un dividendo variable en caso de que haya beneficios, cuyo importe se determina como el menor entre el 6% de la inversión total realizada en acciones privilegiadas y el 50% del beneficio del ejercicio de la participada una vez compensadas las pérdidas de ejercicios anteriores y cubiertas las reservas legales y estatutarias. Adicionalmente, las acciones privilegiadas otorgan el derecho a una participación en el dividendo ordinario del 76%.

Iberlease 2004 Ltd., sociedad arrendadora de cuatro aviones adquiridos por la Sociedad dominante en régimen de arrendamiento financiero es a su vez la beneficiaria de cuatro préstamos otorgados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a un plazo idéntico al establecido en los contratos de arrendamiento financiero produciéndose su amortización de una sola vez en diciembre de 2014. El principal de estos préstamos asciende a 53.518 miles de dólares USA y sus tipos de interés están comprendidos entre el 6% y el 6,5% anual pagaderos trimestralmente.

9.1.3. Otros activos financieros no corrientes

El movimiento habido durante los ejercicios 2005 y 2006 en este epígrafe ha sido el siguiente:

Miles de euros

	Participación a 31-12-05	Saldo a 31-12-04	Adiciones	Retiros y recuperaciones	Bajas del perímetro	Traspasos	Diferencias de cambio	Saldo a 31-12-05
Depósitos y fianzas:								
Depósitos por adquisición de flota (Nota 7)		235.929	261.444	(146.814)	–	(30.212)	31.313	351.660
Depósito Obligaciones Convertibles (Nota 14)		18.354	–	–	–	(9.201)	–	9.153
Depósitos y fianzas operación aviones ILFC (Nota 7)		9.911	383	(522)	–	–	1.523	11.295
Depósitos y fianzas operación de aviones en dry y wet lease (Nota 7)		12.375	105	(307)	–	(3.391)	1.887	10.669
Otros depósitos y fianzas		4.031	90	(360)	(35)	–	272	3.998
		280.600	262.022	(148.003)	(35)	(42.804)	34.995	386.775
Diferencias de cambio por operaciones de cobertura		17.653	25.834	(7.235)	6.491	–	(62.064)	(19.321)
Otros activos financieros:								
Venezolana Internacional de Aviación, S.A.	45,00	88.446	–	–	–	–	–	88.446
Interinvest, S.A.	0,14	30.244	–	–	–	–	–	30.244
Opodo, Ltd.	2,38	–	–	–	–	19.246	–	19.246
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,90	8.853	–	–	–	–	–	8.853
Wam Acquisition, S.A. (Nota 9.1.2)	11,68	–	14.107	–	–	–	–	14.107
Otros	–	6.416	–	–	–	–	–	6.416
Provisiones		(123.916)	(248)	299	–	(18.866)	–	(142.731)
		10.043	13.859	299	–	380	–	24.581
Total		308.296	301.715	(154.939)	6.456	(42.424)	(27.069)	392.035

Miles de euros

	Participación a 31-12-06	Saldo a 31-12-05	Adiciones	Retiros y recuperaciones	Traspasos	Diferencias de cambio	Saldo a 31-12-06
Depósitos y fianzas:							
Depósitos por adquisición de flota (Nota 7)		351.660	160.507	(191.060)	(1.358)	(30.751)	288.998
Depósito Obligaciones Convertibles (Nota 14)		9.153	–	–	(9.153)	–	–
Depósitos y fianzas operación aviones ILFC (Nota 7)		11.295	–	–	–	(1.177)	10.118
Depósitos y fianzas operación de aviones en dry y <i>wet lease</i> (Nota 7)		10.669	1.615	(510)	–	(1.161)	10.613
Otros depósitos y fianzas		3.998	420	(858)	–	–	3.560
		386.775	162.542	(192.428)	(10.511)	(33.089)	313.289
Diferencias de cambio por operaciones de cobertura		(19.321)	2.714	(5.376)	–	15.086	(6.897)
Otros activos financieros:							
Venezolana Internacional de Aviación, S.A.	45,00	88.446	–	–	–	–	88.446
Interinvest, S.A.	0,14	30.244	–	–	–	–	30.244
Opodo, Ltd.	2,38	19.246	–	–	–	–	19.246
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,90	8.853	–	–	–	–	8.853
Wam Acquisition, S.A. (Nota 9.1.2)	11,68	14.107	–	–	–	–	14.107
Otros	–	6.416	–	(3)	–	–	6.413
Provisiones		(142.731)	(37)	84	–	–	(142.684)
		24.581	(37)	81	–	–	24.625
Total		392.035	165.219	(197.723)	(10.511)	(18.003)	331.017

Las participaciones mantenidas en Venezolana Internacional de Aviación, S.A., Interinvest, S.A. y Opodo, Ltd. están totalmente provisionadas.

La participación en Wam Acquisition, S.A. fue adquirida como contraprestación parcial de la venta de Amadeus, S.A. y está instrumentada en acciones ordinarias y privilegiadas. Estas últimas otorgan exclusivamente el derecho a percibir un dividendo fijo y acumulativo del 13,75% sobre el nominal. El epígrafe “Ingresos financieros” de la cuenta de resultados del ejercicio 2006 incluye 10.987 miles de euros por este concepto. Estas acciones son convertibles en ordinarias en caso de salida a Bolsa de la participada.

Depósitos y fianzas

Las cantidades incluidas en “Depósitos por adquisición de flota” corresponden a los importes entregados a cuenta de la adquisición de aviones y de motores que son susceptibles de reembolso, según el siguiente detalle:

Miles de euros

	En Firme	2006 En Opción/Derecho	En Firme	2005 En Opción/Derecho
A-319	135.069		117.469	
A-320	112.319	3.721 ^(a)	74.177	4.154 ^(a)
A-321	16.158		49.064	
A-340	–	1.519	92.612	1.695
Motores	20.212	–	12.489	–
	283.758	5.240	345.811	5.849

^(a) Depósitos entregados para toda la familia A-320.

De acuerdo con las entradas previstas de flota, el Grupo estima que en 2007 se aplicarán depósitos por importe de 204 millones de euros.

9.2. Inversiones financieras corrientes

El desglose de este epígrafe de los balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2006 y 2005 adjuntos es el siguiente:

Miles de euros

	2006	2005
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento:		
Activos financieros a corto plazo	1.378.238	1.098.750
Intereses a cobrar no vencidos	25.373	17.173
Depósitos indisponibles por obligaciones convertibles (Nota 14)	10.362	9.211
Bonos Iberbond (Nota 9.1.1)	30.810	1.170
Otros depósitos y fianzas a corto plazo	11.585	11.411
Instrumentos financieros derivados (Nota 19)	11.271	42.765
Dividendos devengados no cobrados (Nota 9.1.2)	10.987	–
Otras inversiones financieras temporales	10.708	10.193
	1.489.334	1.190.673

La rentabilidad media de las cantidades colocadas en activos financieros a corto plazo, fundamentalmente en Depósitos, Eurodepósitos, Europagarés e Imposiciones a plazo fijo y Pagarés se ha situado, durante el ejercicio 2005, en el 2,27% y en el 2,87% en el ejercicio 2006.

10. Existencias

La composición de este epígrafe a 31 de diciembre de 2006 y 2005 es la siguiente:

Miles de euros

	2006	2005
Reparables de motor ^(a)	111.847	15.345
Repuestos de flota	63.025	59.267
Combustible	37.707	34.789
Otros	19.077	24.368
Provisiones	(44.062)	(19.087)
Total	187.594	114.682

^(a) Ver Nota 5.5 y Nota 7.

11. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

La composición de este epígrafe de los balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2005 y 2006 adjuntos es la siguiente:

Miles de euros

	2006	2005
Agencias de pasaje y carga	204.955	193.723
Otros clientes por venta y prestación de servicios	211.250	132.135
Hacienda Pública deudora (Nota 20)	14.743	139.154
Organismos públicos	38.936	39.572
Deudores varios	51.684	62.495
Compañías aéreas	52.997	41.161
Clientes en delegaciones	19.724	25.183
Tarjetas de crédito	19.870	16.943
Deudores de dudoso cobro	23.193	21.770
Provisiones	(30.060)	(28.756)
Total	607.292	643.380

Las condiciones de cobro establecidas por las compañías del Grupo varían entre 20 y 45 días.
El Grupo sigue el criterio de provisionar aquellas deudas de dudosa recuperabilidad en base a un análisis de la antigüedad de las mismas.

12. Efectivo y otros medios líquidos equivalentes

El detalle de este epígrafe de los balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2006 y 2005 presenta la siguiente composición:

Miles de euros

	2006	2005
Tesorería	30.473	37.852
Activos financieros a corto plazo	933.258	783.587
Total	963.731	821.439

Este epígrafe incluye principalmente la tesorería del Grupo, así como activos financieros, fundamentalmente Eurodepósitos, Pagarés y Depósitos a plazo fijo con un vencimiento no superior a tres meses. El tipo de interés medio obtenido por el Grupo sobre sus saldos de tesorería y otros activos líquidos equivalentes durante el ejercicio 2006 ha ascendido al 3,16 % (2,31 % en el ejercicio 2005).

13. Patrimonio neto

13.1. Capital social

El movimiento producido en el capital social de la Sociedad dominante para los ejercicios 2005 y 2006 se indica a continuación:

	Nº acciones	Nominal (Euros)
Nº de acciones y valor nominal del capital social al 1 de enero de 2005	937.467.468	0,78
Ampliación de capital	5.694.471	0,78
Nº de acciones y nominal del capital social a 31 de diciembre de 2005	943.161.939	0,78
Ampliación de capital	4.904.693	0,78
Nº de acciones y nominal del capital social a 31 de diciembre de 2006	948.066.632	0,78

Durante 2005 la Sociedad dominante procedió a realizar una ampliación de capital en 4.441 miles de euros, mediante emisión de 5.694.471 acciones ordinarias de 0,78 euros de valor nominal cada una, con una prima de emisión de 0,84 euros por acción. Dicha ampliación fue realizada para atender la conversión en acciones de un número igual de obligaciones convertibles emitidas para hacer frente al plan de opciones sobre acciones aprobado por la Junta General de Accionistas en 2002 y dirigido a determinados Administradores Ejecutivos, Directivos y otro personal. Por el mismo concepto durante 2006 se ha ampliado el capital en 3.826 miles de euros correspondientes a 4.904.693 acciones con igual prima de emisión por acción.

A 31 de diciembre de 2006 el número de opciones suscritas que están pendientes de ejercicio asciende a 6.396.236. Dichas opciones podrán ser canjeadas por acciones a un precio de 1,62 euros por acción en las siguientes fechas: 10 de marzo de 2007, 10 de septiembre de 2007, 25 de abril de 2008.

A 31 de diciembre de 2005 y 2006, los accionistas de la Sociedad dominante eran los siguientes:

	2006		2005	
	Nº acciones	Porcentaje	Nº acciones	Porcentaje
British Airways	94.309.090	9,95	94.309.090	10,00
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	91.290.716	9,63	91.290.716	9,68
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	69.492.448	7,33	69.219.377	7,34
Compañía de Distribución Integral Logista, S.A.	61.164.780	6,45	61.164.780	6,49
Sociedad Estatal de Participaciones Industriales	49.212.526	5,19	49.212.526	5,22
El Corte Inglés, S.A.	27.387.215	2,89	27.387.215	2,90
Otros, incluido personal	555.209.857	58,56	550.578.235	58,37
Total	948.066.632	100,00	943.161.939	100,00

A 31 de diciembre de 2006 todas las acciones son de la misma clase y se encuentran totalmente suscritas y desembolsadas representadas mediante anotaciones en cuenta. Las acciones de la Sociedad dominante están admitidas a cotización en el Mercado Continuo de las bolsas españolas, gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

13.2. Acciones propias de la Sociedad dominante en cartera

El movimiento del epígrafe "Acciones Propias" durante los ejercicios 2006 y 2005 ha sido el siguiente:

	Ejercicio 2006		Ejercicio 2005	
	Nº acciones	Miles de euros	Nº acciones	Miles de euros
Al inicio del ejercicio	13.924.050	28.372	16.669.560	31.961
Altas	4.062.318	8.981	5.311.848	12.592
Bajas	(11.284.000)	(23.431)	(8.057.358)	(16.181)
Al cierre del ejercicio	6.702.368	13.922	13.924.050	28.372

Las acciones propias en poder de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a 31 de diciembre de 2006 representan el 0,71 % del capital social con un valor nominal global de 5.228 miles de euros. El precio medio de las acciones de la Sociedad dominante mantenidas por el Grupo al cierre del ejercicio 2006 es de 2,0772 euros por acción. Asimismo, el precio medio de venta de acciones en el ejercicio 2006 ha sido de 2,44 euros por acción.

A 31 de diciembre de 2006 las acciones propias mantenidas por el Grupo tienen por objeto su negociación en el mercado.

La venta de acciones propias, único concepto incluido en el capítulo "Bajas" del cuadro anterior, ha originado beneficios en 2006 y 2005 por importe de 4.098 y 4.056 miles de euros respectivamente, y se presentan incrementando el epígrafe "Patrimonio Neto-Reservas generadas por IAS".

13.3. Beneficio por acción

13.3.1. Beneficio básico por acción

El beneficio básico por acción para los ejercicios 2006 y 2005 es el siguiente:

	2006	2005
Resultado atribuible a la Sociedad dominante (miles de euros)	56.725	395.789
Nº medio ponderado de acciones en circulación (miles de acciones)	932.049	925.434
Beneficio básico por acción (euros)	0,061	0,428

13.3.2. Beneficio diluido por acción

El beneficio por acción diluido se ha determinado de la siguiente forma:

	2006	2005
Resultado atribuible a la Sociedad dominante (miles de euros)	56.725	395.789
Nº medio de acciones en circulación (miles de acciones)	932.049	925.434
Efecto dilutivo de:		
Resultado ajustado para el cálculo del beneficio por acción diluido (miles de euros)	56.676	395.518
Nº medio ajustado de acciones para el cálculo del beneficio por acción diluido (miles de acciones)	938.445	936.734
Beneficio diluido por acción (euros)	0,060	0,422

13.4. Prima de emisión

El Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas permite expresamente la utilización del saldo de la prima de emisión para la ampliación de capital y no establece restricción específica alguna en cuanto a la disponibilidad de dicho saldo.

13.5. Diferencia por ajuste del capital a euros

Como consecuencia de la redenominación del capital social a euros aprobada por los Administradores de la Sociedad dominante en 1999, se generó una diferencia por redondeo que obligó a reducir el capital social y a generar una reserva de carácter indisponible de acuerdo con la legislación vigente.

13.6. Reserva legal

De acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, debe destinarse una cifra igual al 10% del beneficio del ejercicio a la reserva legal, hasta que ésta alcance, al menos, el 20% del capital social.

La reserva legal podrá utilizarse para aumentar el capital en la parte de su saldo que exceda el 10% del capital ya aumentado. Salvo para la finalidad mencionada anteriormente, y mientras no supere el 20% del capital social, esta reserva sólo podrá destinarse a la compensación de pérdidas y siempre que no existan otras reservas disponibles suficientes para este fin.

13.7. Reservas en sociedades consolidadas por integración global

El detalle por sociedad del saldo de este capítulo de los balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2006 y 2005 es el siguiente:

Miles de euros

Entidad	2006	2005
Iberia, Líneas Aéreas de España	70.431	63.846
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	2.350	2.008
Campos Velázquez, S.A.	56	43
Cargosur, S.A.	0	6
VIVA, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	1.415	906
Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A.	–	11.137
Iberia Tecnología, S.A.	86	356
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	112	70
Consultores Hansa, S.A.	3	2
Binter Finance B.V.	232	218
Total	74.685	78.592
Ajustes aplicación NIC	(91.434)	(91.434)
Total	(16.749)	(12.842)

13.8. Reservas en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia

El detalle por sociedad del saldo de este capítulo de los balances de situación consolidados a 31 de diciembre de 2006 y 2005 es el siguiente:

Miles de euros

Entidad	2006	2005
Amadeus Group	–	146.465
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	1.143	875
Iber-America Aerospace LLC	126	177
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A.	248	100
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S.A.	554	395
Handling Guinea Ecuatorial, S.A.	920	556
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.	750	417
Serpista, S.A.	914	776
Grupo Air Miles	123	9
Otras Sociedades	(12)	(6)
Total	4.766	149.764
Ajustes aplicación NIC	1.494	6.112
Total	6.260	155.876

13.9. Ajustes en patrimonio por valoración

En este epígrafe se recogen fundamentalmente las variaciones de valor de los derivados financieros de cobertura.

13.10. Otros aspectos

Las reservas restringidas de las participadas incluidas en el perímetro de consolidación ascienden a 561 y 557 miles de euros a 31 de diciembre de 2006 y 2005, respectivamente.

13.11. Intereses minoritarios

El detalle, por sociedades, del saldo del epígrafe “Intereses Minoritarios” del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2006 y 2005, así como el resultado atribuible a los socios minoritarios en ambos ejercicios se presenta a continuación:

Miles de euros

Entidad	2006		2005	
	Resultado atribuible a minoritarios	Intereses minoritarios	Resultado atribuible a minoritarios	Intereses minoritarios
Compañía Auxiliar al Cargo-Exprés, S.A.	232	1.130	216	1.006
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.	12	49	14	37
	244	1.179	230	1.043

El movimiento que ha tenido lugar en este capítulo a lo largo de los ejercicios 2005 y 2006 se resume en la forma siguiente:

Miles de euros

	2006	2005
Saldo inicial	1.043	5.324
Participación en resultados	244	230
Salidas del perímetro	—	(4.408)
Dividendos satisfechos a minoritarios	(108)	(103)
Saldo final	1.179	1.043

14. Emisión de obligaciones convertibles

La Sociedad dominante del Grupo, de acuerdo con lo indicado en la Nota 13, procedió en el ejercicio 2003 a la emisión de 18.259.241 obligaciones de 1,62 euros de valor nominal cada una convertibles en acciones, en la proporción de una por una.

Esta emisión de obligaciones está destinada a hacer frente al Plan de Opciones sobre Acciones descrito en la Nota 13, y su tipo de interés está referenciado al Euribor a tres meses; por su parte, las fechas de vencimiento coinciden con las del ejercicio del Plan de Opciones y el reembolso está garantizado por un depósito indisponible (Nota 9.2).

El movimiento que ha habido en las cuentas “Emisión de obligaciones convertibles” en los ejercicios 2006 y 2005 ha sido el siguiente:

Miles de euros

	2006	2005
Saldo inicial	18.306	27.532
Amortizaciones	(7.944)	(9.226)
Saldo final	10.362	18.306

15. Deudas con entidades de crédito

La composición de las deudas con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2006 y 2005 clasificadas de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

Miles de euros

Deuda con vencimiento	2006			Deuda con vencimiento	2005		
	Euros	Divisas (Dólar USA)	Total		Euros	Divisas (Dólar USA)	Total
Principal:				Principal:			
2006	–	–	–	2006	54.316	23.856	78.172
2007	46.314	23.084	69.398	2007	3.695	25.750	29.445
2008	4.276	123.503	127.779	2008	4.276	138.323	142.599
2009	5.463	9.862	15.325	2009	4.826	11.010	15.836
2010	1.768	54.528	56.296	2010	1.132	60.874	62.006
2011	1.768	–	1.768	Años siguientes	4.122	–	4.122
Años siguientes	4.080	–	4.080				
Intereses:				Intereses:			
2007	358		358	2006	193	–	193

El tipo de interés medio anual ponderado de estos préstamos fue del 5,28% y 3,84% para los ejercicios 2006 y 2005, respectivamente.

El Grupo tiene contratadas líneas de crédito cuyo límite asciende a 284 millones de euros en 2005 y 267 millones de euros en 2006. El disponible en estas pólizas a 31 de diciembre de 2005 y 2006 asciende a 233.295 y 224.363 miles de euros, respectivamente.

16. Acreedores por arrendamientos financieros

El detalle de los arrendamientos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2006 y 2005 es el siguiente:

Miles de euros

	Deudas nominadas en euros		Deudas nominadas en dólares	
	2006	2005	2006	2005
Importes a pagar por arrendamientos financieros:				
Menos de un año	158.851	36.575	13.003	14.608
Entre dos y cinco años	96.718	242.130	52.406	58.391
Más de cinco años	70.818	79.874	119.739	148.304
Menos: gastos financieros futuros:				
Menos de un año	(10.859)	(10.570)	(2.769)	(7.282)
Entre dos y cinco años	(17.877)	(18.237)	(20.663)	(24.904)
Más de cinco años	(5.193)	(15.316)	(19.927)	(27.296)
Valor actual de las obligaciones por arrendamientos Financieros	292.458	314.456	141.789	161.821
Menos- Saldo con vencimiento a menos de 12 meses (incluido en el pasivo corriente)	147.992	26.005	10.234	7.326
Saldo con vencimiento posterior a 12 meses (incluido en el pasivo no corriente)	144.466	288.451	131.555	154.495

Los arrendamientos financieros más significativos mantenidos por el Grupo corresponden a aeronaves (véase Nota 7.2).

La duración de los arrendamientos financieros de aeronaves oscila entre 7 y 16 años.

Durante el ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2006, el tipo de interés efectivo medio de la deuda por arrendamiento financiero era del 5,05 % para la deuda en euros y del 5,38% para la deuda en dólares (4,48% para la deuda en euros en 2005 y del 5,24% para la deuda en dólares en 2005). Los tipos de interés se fijan en la fecha del contrato, considerando las operaciones de cobertura sobre tipo de interés realizadas en 2006 el tipo efectivo resultante se ha situado en el 1,93 % (2,68% en 2005).

17. Provisiones a largo plazo

El movimiento que ha tenido lugar en el saldo de este epígrafe del balance de situación consolidado en el ejercicio 2006 ha sido el siguiente:

Miles de euros

	Saldo a 31-12-05	Adiciones o dotaciones	Aplicaciones	Otros	Saldo a 31-12-06
Provisiones para obligaciones con el personal (Nota 5.15)	573.223	65.648	(20.539)	–	618.332
Provisión para grandes reparaciones (Nota 5.2)	61.148	21.570	(20.361)	(163)	62.194
Provisión para planes de reestructuración (Nota 22.2)	608.100	25.800	(94.133)	–	539.767
Provisión para responsabilidades (Nota 5.17)	138.708	10.958	(10.515)	(387)	138.764
	1.381.179	123.976	(145.548)	(550)	1.359.057

17.1. Provisiones para obligaciones con el personal

Las adiciones al epígrafe “Provisiones para obligaciones con el personal” incluyen la dotación anual del coste normal así como la correspondiente a los rendimientos financieros de la provisión ya constituida y que se recogen en la cuenta de resultados del ejercicio 2006 en los epígrafes “Gastos de personal” por importe de 45.584 miles de euros y “Gastos financieros y asimilados” por importe de 20.064 miles de euros, respectivamente. Los desembolsos anuales relacionados con este concepto se distribuyen de manera aproximadamente lineal entre ejercicios.

17.2. Provisiones para planes de reestructuración

Del saldo a 31 de diciembre de 2006 del epígrafe “Provisiones para planes de reestructuración, 348.889 miles de euros, corresponden al valor actual de los importes a pagar en el futuro al personal jubilado anticipadamente de acuerdo con las condiciones previstas en el plan de rejuvenecimiento de plantilla puesto en marcha en 2000 (341 personas a 31 de diciembre de 2006) y en el expediente de regulación de empleo voluntario aprobado en 2001 y prorrogado hasta 2007 (3.307 empleados a 31 de diciembre de 2006). Adicionalmente, el Grupo tiene constituida una provisión de 190.878 miles de euros, por el coste estimado para el colectivo de trabajadores que prevé que se acojan a estas medidas. Durante 2006 se han acogido el Expediente de Regulación de Empleo 1.034 empleados y las dotaciones a la provisión por este concepto han ascendido a 25.800 miles de euros (Véase Nota 22.2).

Los desembolsos relacionados con esta provisión se producirán a lo largo de los próximos 7 años en función de la edad de las personas que finalmente se acojan al Expediente.

17.3. Provisiones para responsabilidades

Este epígrafe recoge el importe previsto para hacer frente a otras responsabilidades probables de diversa naturaleza, relacionadas fundamentalmente con litigios, actas fiscales en curso de resolución, etc. (Nota 5.17).

18. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

El detalle de los Acreedores comerciales y Otras cuentas a pagar del Grupo a 31 de diciembre de 2006 y 2005 es el siguiente:

Miles de euros

	2006	2005
Deudas por compras o prestaciones de servicio	936.142	830.284
Otras deudas no comerciales	216.477	147.793
Remuneraciones pendientes de pago	159.762	166.466
Instrumentos financieros derivados	62.004	17.850
Ajustes por periodificación	7.966	9.089
Total	1.382.351	1.171.482

En general, el período medio de pago a proveedores y acreedores comerciales se sitúa entre 60 y 90 días.

La cuenta "Otras deudas no comerciales" incluye fundamentalmente cuentas a pagar con la Hacienda Pública (véase Nota 20).

19. Instrumentos financieros derivados

Siguiendo la política de gestión de riesgos descrita en la Nota 5.23, el Grupo Iberia realiza contrataciones de derivados principalmente de tipo de cambio, tipo de interés y precio del combustible de aviación.

Dentro de los derivados de tipo de cambio, los más empleados son los *swaps* de divisa (*cross currency swaps*), *forwards* y opciones. Dentro de los derivados de tipo de interés, los más utilizados son las permutas financieras ("swaps") de tipo de interés. Los derivados de precio de combustible son principalmente opciones.

La compañía clasifica sus derivados en tres tipos siguiendo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF):

1. Derivados designados como coberturas de flujos de efectivo (*cash-flow*): aquellos que permiten cubrir principalmente los flujos de caja de los arrendamientos operativos, ventas de billetes en moneda diferente al euro y compras de combustible.
2. Derivados designados como coberturas de valor razonable (*fair value*): aquellos que permiten cubrir el valor de mercado de los activos y pasivos en balance.
3. Resto de derivados: aquellos que no han sido designados como cobertura o que no cumplen con los requisitos establecidos por las NIIF.

Coberturas de tipo de cambio

A 31 de diciembre de 2006, los derivados que cubrían las variaciones de tipo de cambio por traslación, pero que no han sido designados específicamente como cobertura bajo NIIF (ya que se compensan de forma natural en la cuenta de resultados) son los siguientes:

Subyacente	Divisa	Importe (MM Divisa)	Derivado	Nominal (MM Divisa)
Préstamo a Sociedades IBERBUS	USD	198	Cross Currency Swaps	82
Anticipos Flota y Motores	USD	381	Fx forward	121
Fianzas	USD	31		
Equitys A-320	USD	53		
Deuda 4 A-320/321	USD	(182)		
Deuda 5 A-340	USD	(278)		
Total		203		203

El valor razonable de estos derivados a 31 de diciembre de 2006 asciende a 8,3 millones de euros negativos y su cambio de valor de 11 millones respecto a 31 de diciembre de 2005 se ha registrado como beneficio en el ejercicio; habiéndose compensado con el resultado negativo de la valoración de las partidas de activo.

En la fecha del balance de situación, el importe nocional total de las coberturas de flujo de efectivo por riesgo de tipo de cambio es el siguiente:

Subyacente	Divisa	Importe (MM Divisa)	Tipo de cobertura	Flujos previstos (MM Divisa)				
				2007	2008	2009	2010	2011
Gastos en divisa	USD	(1.317)	Cross Currency Swaps	240	231	230	128	60
			Opciones:					
			USD "Four Ways"	511	430	-	-	-
			USD "Túneles"	40				
			Fx Forwards	329	47	-	-	-
Ingresos en divisa	GBP	91	Fx Forwards	28	-	-	-	-
	CHF	124	Fx Forwards	7	-	-	-	-
Entrada Flota	USD	(147)	Opciones:					
			USD "Four Ways"	92	-	-	-	-
			USD "Túneles"	9				
			Fx Forwards	38	-	-	-	-

El valor de mercado a 31 de diciembre de 2006 de los derivados de tipo de cambio (FX forwards y opciones) es negativo y asciende a 36,8 millones de euros (19,2 millones de euros negativos en 2005). Este importe se encuentra registrado por valor de 5,1 millones de euros en las cuentas de "Instrumentos financieros derivados" corrientes y no corrientes, y pasivos por valor de 41,9 millones de euros registrados bajo los epígrafes "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" y "Otros pasivos no corrientes" del balance de situación consolidado adjunto.

El cambio de valor razonable de los derivados de tipo de cambio que son eficaces como coberturas de flujos de efectivo, asciende a 55,1 millones de euros negativos, se difiere y registra dentro del patrimonio neto.

Los cambios en el valor razonable de la parte inefectiva de forwards y opciones sobre divisas (valor temporal), por importe de 0,8 millones de euros positivos, se han cargado a resultados en el ejercicio 2006.

El riesgo de tipo de cambio y tipo de interés de los alquileres de flota ha sido gestionado con Cross Currency Swaps (CCS) que transforman un pago originalmente en dólares a euros.

Coberturas de flujos a 31 de diciembre de 2006

Importe (M Divisa)^(*)

Importe (M Divisa) ^(*)			Nominal a	Nominal a	Nominal a	Nominal a	Nominal a
Instrumento	IBERIA	IBERIA	31-12-06	31-12-07	31-12-08	31-12-09	31-12-10
Cross Currency Swaps:							
De flotante a fijo	Recibe USD	Paga EUR	470.809	261.820	201.244	-	-
De flotante a flotante	Recibe USD	Paga EUR	883.710	762.005	608.799	412.013	190.476
De flotante a flotante	Recibe EUR	Paga USD	824.084	698.676	538.240	386.173	76.723
De fijo a fijo	Recibe USD	Paga EUR	723.122	543.031	470.096	290.317	123.013

^(*) Los importes figuran en la divisa en la que la Sociedad paga.

Coberturas sobre tipos de interés

El Grupo utiliza permutas financieras (Cross Currency Swaps e Interest Rate Swap) sobre tipos de interés para gestionar su exposición a fluctuaciones en los tipos de interés de sus operaciones de financiación de flota.

Instrumento	Divisa	31-12-06
Interest Rate Swaps		
De fijo a flotantes ⁽¹⁾	EUR	49.141
De flotante a fijo ⁽²⁾	USD	137.981

⁽¹⁾ IBERIA paga t/i flotante y recibe t/i fijo.

⁽²⁾ IBERIA paga t/i fijo y recibe t/i flotante.

El valor razonable de las permutas financieras (Cross Currency Swaps e Interest Rate Swap) formalizadas a 31 de diciembre de 2006 asciende a 45,4 millones de euros negativos (9,7 millones negativos en 2005). Este importe se desglosa en 17,1 millones de euros en cuentas de activo ("Instrumentos financieros derivados" a corto y largo plazo) y 62,5 millones de euros en cuentas de pasivo ("Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" y "Otros pasivos no corrientes").

Las variaciones de valor acumuladas por la parte eficaz de las permutas financieras en las coberturas de flujo de efectivo han sido registradas en patrimonio neto por un importe de 30,5 millones de euros negativos. Los cambios de valor acumulados por la parte ineficaz (24,6 millones de euros negativos) se han imputado al resultado del ejercicio.

Coberturas sobre precio de combustible

Subyacente	Importe (TM)	Tipo de cobertura	2006 Nominal (Tm)
Compras combustible	2 millones aprox.	Opciones compradas	1.870.000
		Opciones vendidas	1.870.000



El riesgo de precio del combustible está cubierto con estructuras de opciones que protegen las variaciones de flujos debidas a las variaciones del precio del combustible en determinados rangos.

Las coberturas vivas a 31 de diciembre de 2006 permiten a la Sociedad proteger parcialmente el precio del combustible a un precio de 61,5 \$/bbl equivalente para el 50% del volumen de consumo de queroseno previsto para todo el año 2007.

El valor de mercado de los derivados de combustible asciende a 6,7 millones de euros negativos a 31 de diciembre de 2006 que se han registrado íntegramente como pasivo en las cuentas "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" y "Otros pasivos no corrientes" del balance de situación consolidado adjunto. Asimismo, la parte efectiva de la cobertura, por importe de 6,4 millones de euros negativos, se ha registrado en el epígrafe "Patrimonio neto-Ajustes en patrimonio por valoración" del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2006.

20. Situación fiscal

Grupo consolidado

El Impuesto sobre Sociedades de cada sociedad consolidada por integración global se calcula en función del resultado económico o contable, que no necesariamente ha de coincidir con su resultado fiscal, entendido éste como la base imponible del impuesto.

Desde el 1 de enero de 2002 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y parte de sus sociedades dependientes tributan bajo el régimen fiscal recogido en el Capítulo VII del Título VII del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D Legislativo 4/2004 de 5 de marzo, integrado en el Grupo fiscal 148/02 del que es Sociedad dominante). Las sociedades que componen el grupo de consolidación fiscal son las que consolidan por el método de integración global, excepto Binter Finance, BV, que no reúne los requisitos legalmente establecidos para integrar dicho grupo.

Ejercicios sujetos a inspección fiscal

Como consecuencia de sucesivas inspecciones, las autoridades tributarias incoaron determinadas actas, firmadas en disconformidad y recurridas por la Sociedad dominante, correspondientes a los ejercicios 1993 a 1997 (principalmente retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas).

Asimismo, la Sociedad ha recurrido las actas incoadas en relación con el Arancel de Aduanas correspondiente a 1998 (segundo semestre), 1999 y 2000 (cinco primeros meses).

Los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que de la resolución de los distintos recursos antes mencionados se deriven pasivos adicionales a los registrados en la cuenta "Provisión para responsabilidades" (véase Nota 17).

Asimismo, en relación con los ejercicios sujetos a una eventual inspección, en general 2002 a 2006 para el impuesto sobre Sociedades, y 2003 a 2006 para el resto de impuestos aplicables a la Sociedad dominante y resto de sociedades consolidadas por integración global, los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. estiman que los pasivos contingentes, en su caso, serían de la misma naturaleza que las actas descritas anteriormente. No existen otros pasivos contingentes significativos adicionales a los informados en esta Nota.

Saldos mantenidos con la Administración Fiscal

La composición de los saldos deudores con Administraciones Públicas a 31 de diciembre de 2006 y 2005 es la siguiente:

Miles de euros

	2006	2005
Activo por impuestos diferidos	445.355	484.513
Administraciones Públicas deudoras a corto plazo:		
Haciendas Públicas extranjeras deudoras	4.075	4.848
Por el Impuesto sobre el Valor Añadido	10.655	13.953
Por retenciones y pagos a cuenta del Impuesto sobre Sociedades	—	120.321
Por otros conceptos	13	32
Total	14.743	139.154

Los saldos de los activos por impuestos diferidos corresponden, principalmente, a las dotaciones efectuadas para atender a las obligaciones con el personal y otras provisiones, que serán fiscalmente deducibles durante los próximos ejercicios.

El desglose de los saldos acreedores con Administraciones Públicas a 31 de diciembre de 2006 y 2005 es el siguiente:

Miles de euros

	2006	2005
Pasivo por impuestos diferidos	1.915	17.357
Administraciones Públicas acreedoras a corto plazo:		
Por tasas de salida y seguridad de Aeropuertos	31.677	26.024
Haciendas Públicas extranjeras acreedoras	48.278	27.219
Organismos de la Seguridad Social	42.256	24.085
Retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	30.581	30.893
Otros saldos acreedores	16.349	255
Total	169.141	108.476

La Ley 35/2006 de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la renta de las Personas Físicas y de la modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, establece, entre otros aspectos, la reducción a lo largo de dos años del tipo de gravamen general del Impuesto sobre Sociedades, que hasta el 31 de 2006 se situa-

ba en el 35%, de forma que dicho tipo queda establecido en el 32,5% para el ejercicio 2007 y el 30% en adelante.

Por este motivo, en el ejercicio 2006 el Grupo ha procedido a reestimar, teniendo en cuenta el ejercicio en el que previsiblemente se producirá la reversión correspondiente, el importe de los impuestos anticipados y diferidos. Consecuentemente, se ha registrado un ajuste por importe de 59.129 miles de euros que se encuentra registrado en el epígrafe "Ajustes negativos en la imposición sobre beneficios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2006 adjunta.

Los activos y pasivos fiscales por impuestos diferidos, se han registrado en el balance de situación en función de su fecha de recuperación, en los epígrafes "Activos por impuestos Diferidos" y "Pasivos por impuestos Diferidos", de acuerdo con el siguiente detalle:

Miles de euros

	Activos por impuestos diferidos	2006 Pasivos por impuestos diferidos	Activos por impuestos diferidos	2005 Pasivos por impuestos diferidos
Diferencias temporales originadas en el ejercicio	46.334	–	118.941	–
Diferencias temporales pendientes de aplicar, originadas en ejercicios anteriores	276.686 ^(*)	1.915	250.739 ^(*)	2.763
Impacto fiscal ajustes NIC	122.335 ^(*)	–	114.833 ^(*)	14.594
Diferencias temporales originadas en el ejercicio	–	–	19.175	13.677
Diferencias temporales originadas en ejercicios anteriores	122.335	–	95.658	917
Total	445.355	1.915	484.513	17.357

^(*) Corresponden fundamentalmente a impuestos anticipados derivados de las provisiones dotadas para atender a las obligaciones con el personal y otras provisiones.

El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a 31 de diciembre de 2006 es el siguiente:

Miles de euros

Año de recuperación	
2008	40.000
2009	40.000
2010 y siguientes	365.355
	445.355



Conciliación del resultado contable con la base imponible

La conciliación del resultado contable consolidado de las sociedades del Conjunto Consolidable de los ejercicios 2005 y 2006 con la base imponible del Impuesto sobre Sociedades es como sigue:

	2006			2005		
	Aumento	Disminución	Importe	Aumento	Disminución	Importe
Beneficio contable del ejercicio (antes de impuestos y después de socios externos)			164.950			393.272
Diferencias permanentes	2.407	(127)	2.280	1.613	(158)	1.455
Diferencias temporales:						
Con origen en el ejercicio	171.116 ^(a)	–	171.116	396.140 ^(a)	–	396.140
Con origen en ejercicios anteriores	1.426	(149.355) ^(b)	(147.929)	268	(143.546) ^(b)	(143.278)
Ajustes de consolidación:						
Diferencias permanentes	32.208	(10.504)	21.704	150.463	(27.438)	123.025
Compensación de bases imponibles negativas ejercicios anteriores	–	–	(601)	–	–	(541)
Base imponible (resultado fiscal)			211.520			770.073

^(a) Este importe corresponde, en su mayor parte, a dotaciones de provisiones para obligaciones con el personal así como a los ingresos recibidos durante el ejercicio por créditos memorándum y otros incentivos cuyo reconocimiento contable se difiere.

^(b) Este importe corresponde, fundamentalmente, a aplicaciones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores para obligaciones con el personal, así como de otras provisiones para riesgos y gastos y a los ingresos por créditos memorándum y otros incentivos recibidos en ejercicios anteriores e imputados a la cuenta de resultados en 2006.

Gasto por Impuesto sobre Sociedades

El importe registrado en el epígrafe “Impuesto sobre Sociedades” de las cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2005 y 2006 adjuntas, corresponde a la suma del gasto por Impuesto sobre Sociedades registrado por cada una de las sociedades consolidadas por integración global y su detalle es el siguiente:

Miles de euros

	2006	2005
Aplicación del tipo impositivo del 35% a los beneficios contables ajustados por las diferencias permanentes	66.127	181.213
Más/(Menos)		
Deducciones en la cuota	(13.959)	(196.428)
Regularización Impuesto sobre Sociedades anteriores	(5.714)	(3.431)
Otros	15.566	23.931
Impacto fiscal ajustes NIC	(12.925)	(7.802)
Impuesto sobre Sociedades	49.095	(2.517)

La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar las inversiones, y las aportaciones a mutualidades. Las sociedades consolidadas se han acogido a determinados beneficios fiscales por dicho concepto, habiendo aplicado deducciones por importe de 9.194 miles de euros en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2005 y teniendo previsto aplicar en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2006 deducciones por importe de 7.400 miles de euros.

El Grupo Iberia ha aplicado en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2005 deducciones por doble imposición interna e internacional por importe de 64.221 miles de euros y prevé aplicar en 2006 deducciones por dichos conceptos por importe de 6.472 miles de euros.

Durante los ejercicios 2005 y 2006 el Grupo ha reinvertido 824.576 y 569 miles de euros correspondientes al importe obtenido en la venta de activos generando deducciones de 128.710 miles de euros y 87 miles de euros, respectivamente. En los últimos ejercicios los importes reinvertidos y las deducciones correspondientes han sido los siguientes:

Miles de euros

	Reinversión	Deducción
2002	72.794	4.423
2003	31.516	4.822
2004	124.869	16.980
2005	824.576	128.710
2006	569	87

21. Ingresos

21.1. Importe neto de la cifra de negocios

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a la actividad del Conjunto Consolidable de los ejercicios 2005 y 2006 es como sigue:

Miles de euros

Por actividades	2006	2005
Ingresos de pasaje ^(a)	4.222.904	3.883.870
Ingresos de carga	329.738	313.278
Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuertos)	331.154	322.088
Asistencia técnica a compañías aéreas	219.038	155.723
Otros ingresos	85.119	84.458
Total	5.187.953	4.759.417

^(a) Incluye otros ingresos (recuperaciones de billetes pendientes de utilización, acuerdos comerciales, etc.) por importe de 259.904 y 273.871 miles de euros en 2006 y 2005, respectivamente.

La distribución por redes de los ingresos de pasaje es la siguiente:

Millones de euros

	2006	2005
Doméstico	1.206	1.238
Medio radio	1.170	1.120
Largo radio	1.587	1.252
Total	3.963	3.610

21.2. Otros ingresos de explotación

El epígrafe "Otros ingresos de explotación" de las cuentas de resultados consolidadas adjuntas presenta la siguiente composición:

Miles de euros

Conceptos	2006	2005
Ingresos por comisiones	80.149	79.670
Ingresos por alquileres	22.122	15.676
Otros ingresos diversos	97.557	74.368
Recuperación provisión reparables	53.279	—
Venta Musini	14.738	—
Otros ingresos de explotación no recurrentes	8.748	17.184
	276.593	186.898



Los ingresos por comisiones recogen fundamentalmente las comisiones cobradas por la venta de billetes volados por otras compañías aéreas así como las comisiones resultantes del acuerdo de franquicia con Air Nostrum.

Tal y como se indica en la Nota 5.5, debido entre otras causas a la mejora sustancial de los sistemas de información y gestión de almacenes, durante 2006 se ha podido constatar un aumento muy significativo de la rotación de los reparables de motor que ha dado lugar a que el valor de dichas piezas, que hasta el ejercicio 2005 se clasificaban en el inmovilizado y para las cuales se estimaba una depreciación anual constante por lento movimiento, se hayan reclasificado al epígrafe "Existencias" revaluando la provisión por depreciación necesaria a 31 de diciembre de 2006, lo que ha dado lugar a un ingreso neto en la cuenta de pérdidas y ganancias de 26.864 miles de euros (Ver Nota 22.1).

Por otra parte, el epígrafe "Venta Musini" de 14.738 miles de euros, procedente de la liquidación final por la venta en 1997 de la participación en Musini, antigua compañía aseguradora de la SEPI participada por Iberia.

21.3. Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes

La composición del saldo del epígrafe "Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes" de las cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2005 y 2006 adjuntas, es la siguiente:

Miles de euros

	2006	2005
Enajenación de Sistemas Automatizados de Viaje, S.A. (Notas 2.1)	–	75.555
Enajenación de Amadeus Group (Notas 2.2)	–	587.721
Enajenación de Flota y motores	(1.599)	(6.527)
Otros	(751)	–
	(2.350)	656.749

22. Gastos

22.1. Aprovisionamientos

El epígrafe "Aprovisionamientos" de las cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2005 y 2006 adjuntas presentan la siguiente composición:

Miles de euros

	2006	2005
Recurrentes:		
Combustible de aviones	1.177.516	865.761
Repuestos para la flota aérea	157.953	154.374
Material de mayordomía	24.073	23.241
Otros aprovisionamientos	19.152	20.138
No recurrentes:		
Provisión reparables de motor	26.415	–
	1.405.109	1.063.514

El gasto por combustible en los ejercicios 2006 y 2005 ha ascendido a 1.179.332 y 1.019.033 miles de euros, respectivamente. Las operaciones relacionadas con derivados de cobertura (tanto de precio como de tipo de cambio), –incluidas las valoraciones al cierre de los derivados no eficaces– han disminuido este gasto en 1.816 y 153.272 miles de euros en 2006 y 2005.

22.2. Plantilla y otros gastos de personal

El desglose del saldo del epígrafe "Gastos de personal" de las cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2005 y 2006 adjuntas, es el siguiente:

Miles de euros

	2006	2005
Sueldos, salarios y asimilados	1.049.905	1.088.990
Cargas sociales	345.297	351.690
Otros	–	1.656
Gastos de personal no recurrentes:		
Dotaciones por ampliación del Expediente de Regulación de Empleo (Nota 17.2)	25.800	288.876
Otras dotaciones a provisiones para riesgos y gastos	–	1.997
	1.421.002	1.733.209

El número de empleados del Conjunto consolidable por integración global, medido en términos de plantilla media equivalente, por categoría profesional durante los ejercicios 2005 y 2006, ha sido el siguiente:

Número de empleados

	2006	2005
Tierra:		
Grupo superior de gestores y técnicos	1.194	1.226
Cuerpo general administrativo	6.386	6.581
Otros	10.158	10.278
	17.738	18.085
Vuelo:		
Pilotos	1.826	1.887
Oficiales técnicos de vuelo	–	16
Tripulantes de cabina de pasajeros	4.337	4.360
	6.163	6.263
	23.901	24.348



22.3. Otros gastos de explotación

La composición de este epígrafe de las cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2005 y 2006 adjuntas, es la siguiente:

Miles de euros

	2006	2005
Gastos comerciales	246.054	259.622
Alquiler flota aérea:		
<i>Dry lease</i> ^(a)	351.864	372.958
<i>Wet lease</i> ^(a)	51.245	42.477
Carga	12.597	14.797
Derivados operaciones de flujos	24.605	(29.627)
Otros	8.839	4.991
Servicios de tráfico aéreo	387.684	367.480
Gastos de escala	41.899	41.711
Gastos de incidencias	22.172	18.716
Tasas de navegación	285.758	276.441
Mantenimiento de flota aérea ^(b)	179.806	142.621
Otro mantenimiento	41.435	38.384
Gastos sistema de reservas	147.767	139.747
Servicios a bordo	67.957	63.178
Otros alquileres	76.376	76.285
Indemnizaciones de pasajeros, equipajes y carga	51.638	35.491
Otros ^(c)	274.864	263.689
Otros gastos no recurrentes	15.548	17.237
	2.288.108	2.146.198

^(a) El gasto por alquiler de la flota ha ascendido en los ejercicios 2005 y 2006 a 399.711 y 406.458 miles de euros, respectivamente. Las operaciones por coberturas de tipo de interés y de tipo de cambio han dado lugar a un descenso de este gasto por importe de 13.903 y un incremento de 27.954 miles de euros en 2005 y 2006, respectivamente.

^(b) Incluye los gastos de mantenimiento subcontratados y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones de aviones en arrendamiento operativo.

^(c) Los honorarios relativos a servicios de auditoría de cuentas prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades del Grupo por el auditor principal, así como por otras entidades vinculadas al mismo durante el ejercicio 2005 han ascendido a 458 miles de euros y a 501 miles de euros en 2006. Por otra parte, los honorarios relativos a otros servicios profesionales prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y a las sociedades del Grupo por el auditor principal y por otras entidades vinculadas al mismo ascendieron en el ejercicio 2005 a 62 miles de euros y a 145 miles de euros en 2006.

22.4. Gastos financieros

El desglose del saldo de este capítulo de las cuentas de resultados consolidadas adjuntas, es el siguiente:

Miles de euros

	2006	2005
Intereses de préstamos	16.131	7.120
Intereses de obligaciones por arrendamientos financieros	22.121	18.748
Intereses de pasivos laborales	20.063	19.138
Otros gastos financieros	2.310	1.122
	60.625	46.128

22.5. Ingresos financieros

El desglose del saldo de este capítulo de las cuentas de resultados consolidadas adjuntas, es el siguiente:

Miles de euros

	2006	2005
Intereses de Imposiciones a corto plazo	57.458	41.307
Intereses de créditos a empresas asociadas	7.187	7.500
Otros ingresos financieros	23.405	10.097
	88.050	58.904

23. Aportación de las sociedades del Grupo y asociadas a los resultados consolidados

La aportación de las sociedades del Grupo y asociadas a los resultados consolidados de los ejercicios 2005 y 2006 es la siguiente:

Miles de euros

Sociedad	Beneficio/(Pérdida)	
	2006	2005
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	51.546	391.950
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	696	649
VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	612	484
Iberia Tecnología, S.A.	(802)	74
Otros Grupo	188	124
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	929	607
Handling Guinea Ecuatorial, S.A. (HANGESA)	(44)	635
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. (ELCA)	398	148
Empresa Hispanocubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S.A.	498	448
Sociedad Conjunta para la Emisión y gestión de Medios de Pago EFC, S.A. (IBERIA-CARDS)	1.286	333
Internacional Supply Management, S.L.	689	–
Serpista, S.A.	320	138
Grupo Air Miles	358	114
Otras asociadas	51	85
Beneficios atribuidos a la Sociedad dominante	56.725	395.789

24. Segmentos de negocio y geográficos

Criterios de segmentación

La información por segmentos se estructura, en primer lugar, en función de las distintas líneas de negocio del Grupo y, en segundo lugar, siguiendo una distribución geográfica.

Segmentos principales – de negocio

Las líneas de negocio que se describen seguidamente se han establecido en función de la estructura organizativa del Grupo Iberia en vigor al cierre del ejercicio 2006; teniendo en cuenta, por un lado, la naturaleza de los servicios ofrecidos y, por otro, los segmentos de clientes a los que van dirigidos.

En el ejercicio 2006 el Grupo Iberia centró sus actividades en las siguientes grandes líneas de negocio, que constituyen la base sobre la que el Grupo presenta la información relativa a su segmento principal:



1. Actividad de transporte (incluye tanto transporte de pasajeros como de carga)
2. Actividad de aeropuertos (incluye fundamentalmente las actividades de handling)
3. Actividad de mantenimiento e ingeniería
4. Otras actividades

Los ingresos y gastos que no pueden ser atribuidos específicamente a alguna línea de carácter operativo o que son el resultado de decisiones que afectan globalmente al Grupo –y, entre ellos, los gastos originados por proyectos y actividades que afectan a varias líneas de negocio, los ingresos de las participaciones estratégicas, así como el gastos por impuesto sobre beneficios, etc.– se atribuyen a un “Área Corporativa”; a la que, también, se asignan las partidas de conciliación que surgen al comparar el resultado de integrar los estados financieros de las distintas líneas de negocio (que se formulan con criterios de gestión) con los estados financieros consolidados del Grupo.

Los costes incurridos por la Unidad Corporativa se distribuyen, mediante un sistema de asignación interna de costes, entre las distintas líneas de negocio.

Segmentos secundarios – geográficos

Por otro lado, las actividades del grupo se clasifican geográficamente en los mercados Doméstico (España), Corto y Medio Radio Internacional (Europa, África excepto Sudáfrica y Oriente Medio) y Largo Radio.

Bases y metodología de la información por segmentos de negocio

La información por segmentos que se expone seguidamente se basa en los informes mensuales elaborados por el Grupo Iberia y se genera a partir del sistema de contabilidad analítica del Grupo, que categoriza las transacciones realizadas por el Grupo por línea de negocio y geográficamente.

Los ingresos ordinarios del segmento corresponden a los ingresos ordinarios externos e internos directamente atribuibles al segmento y no incluyen ingresos financieros ni dividendos ni las ganancias procedentes de venta de inversiones

Los gastos de cada segmento se determinan por los gastos derivados de las actividades de explotación del mismo que le sean directamente atribuibles más la proporción correspondiente de los gastos corporativos que puedan ser distribuidos al segmento utilizando una base razonable de reparto. Estos gastos repartidos no incluyen intereses ni pérdidas derivadas de la venta de inversiones, ni el gasto de impuesto sobre beneficios, que no estén relacionados con las actividades de explotación de los segmentos, y por tanto, no pueda ser distribuidos utilizando un criterio razonable.

Los activos y pasivos de los segmentos son los directamente relacionados con la explotación del mismo más los que le pueden ser directamente atribuibles de acuerdo a los criterios de reparto anteriormente mencionados. Los pasivos no incluyen las deudas por el impuesto sobre beneficios.

A continuación se presenta la información por segmentos de estas actividades:



Segmentos de negocios	Transporte		Aeropuertos		Mantenimiento		Corporativa y Otras Actividades		Total Grupo	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005
Ingresos de explotación:										
Externos	4.780.593	4.399.906	333.840	323.873	229.940	168.657	43.408	36.691	5.387.781	4.929.127
Internos	4.667	4.524	307.402	289.296	376.572	405.495	337.088	311.988	1.025.729	1.011.303
Gastos de explotación:										
Externos	3.938.164	3.546.206	590.532	550.822	553.659	518.752	183.472	196.757	5.265.827	4.812.537
Internos	775.558	793.677	32.005	37.478	27.176	30.556	190.990	149.592	1.025.729	1.011.303
Resultados de explotación	71.538	64.547	18.705	24.869	25.677	24.844	6.034	2.330	121.954	116.590
E.B.I.T.D.A.R.	685.808	591.412	35.340	39.437	49.702	55.459	19.626	13.608	790.476	699.916
Alquiler Flota	(449.252)	(405.406)	–	–	190	(190)	(89)	–	(449.151)	(405.596)
E.B.I.T.D.A.	236.556	186.006	35.340	39.437	49.892	55.269	19.537	13.608	341.325	294.320
Amortizaciones	(165.018)	(121.459)	(16.635)	(14.568)	(24.215)	(30.425)	(13.503)	(11.278)	(219.371)	(177.730)
	71.538	64.547	18.705	24.869	25.677	24.844	6.034	2.330	121.954	116.590
Resultados no recurrentes							13.207	261.275	13.207	261.275
Resultados financieros							25.514	13.129	25.514	13.129
Participación en resultados de Sociedades puestas en equivalencia							4.518	2.508	4.518	2.508
Resultado antes de Impuestos							165.193		165.193	393.502
Impuesto sobre sociedades							(49.095)	2.517	(49.095)	2.517
Ajustes negativos en la imposición sobre beneficios							(59.129)	–	(59.129)	–
Resultados netos									56.969	396.019
Plantilla equivalente	9.707	10.077	8.988	8.972	3.864	3.885	1.342	1.414	23.901	24.348
Inversiones	91.636	264.518	44.610	24.730	25.409	142.310	16.991	20.572	178.646	452.130
Inmovilizado material	1.054.155	1.139.105	100.882	73.904	157.350 ^(a)	211.626	38.522	38.949	1.350.909	1.463.584
Existencias	44.786	42.289	496	442	137.345 ^(a)	62.206	4.967	9.744	187.594	114.681
Resto activo	–	–	–	–	–	–	4.212.747	3.966.388	4.212.747	3.965.653
Total activo									5.751.250	5.543.918
Anticipo de clientes	435.541	359.723	–	–	–	–	–	–	435.541	359.723
Remuneraciones Pendientes de pago	91.680	95.974	37.429	37.352	20.447	21.127	10.206	11.054	159.762	165.507
Resto de pasivo	–	–	–	–	–	–	5.155.947	3.280.672	5.155.947	3.280.455

^(a) Ver Notas 5.5 y 7 de reparables de motor.

Las ventas entre segmentos se efectúan aplicando un sistema de precios internos que se basa en precios de mercado en función del ámbito y volumen equivalentes.

El cuadro siguiente muestra el desglose de los ingresos del Grupo de acuerdo con su distribución geográfica:

Segmentos secundarios	Ingresos	
	2006	2005
Doméstico	2.234.997	2.204.743
Corto y Medio Radio Internacional	1.253.803	1.205.429
Largo Radio	1.898.981	1.518.955
Total	5.387.781	4.929.127

Todos los activos del Grupo serían asignables al mercado doméstico, excepto la flota que no tiene una localización geográfica definida. Los porcentajes de utilización de la flota, medido en términos de horas bloque totales, para cada mercado geográfico se muestran a continuación:

Segmentos secundarios	Porcentajes de utilización	
	2006	2005
Doméstico	33,05%	33,78%
Corto y Medio Radio Internacional	38,08%	38,29%
Largo Radio	28,88%	27,93%
Total	100%	100%

25. Operaciones con partes vinculadas

Saldos y operaciones con otras partes vinculadas

Durante los ejercicios 2005 y 2006 se han producido las siguientes transacciones entre las sociedades del Grupo y sus partes vinculadas:

Miles de euros

Accionistas significativos	2006		2005	
	Cobrado de Grupo Iberia	Pagado a Grupo Iberia	Cobrado de Grupo Iberia	Pagado a Grupo Iberia
American Airlines	4.576	7.972	7.767	7.571
British Airways	9.494	34.538	8.233	31.935
El Corte Inglés	23.716	32	26.894	35
Logista, S.A.	162	26	177	24
BBVA	3.204	1.216	2.740	794
Caja Madrid	9.014	20	5.564	485
Total	50.166	43.804	51.375	40.844

Las operaciones realizadas con American Airlines y British Airways corresponden fundamentalmente a comisiones de pasaje cobradas y pagadas a estas compañías, por los billetes emitidos por una compañía y volados por la otra, cobros y pagos derivados de los Programas de Fidelización, resultados por explotación conjunta de determinadas rutas (BA) y cobros por servicios de handling prestados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., entre otros conceptos.

En el caso de El Corte Inglés, las transacciones fundamentales corresponden a aprovisionamiento de vestuario para el personal de vuelo y tierra, comisiones e incentivos de ventas de pasaje de acuerdos comerciales, asesorías técnicas y mantenimiento y desarrollo de aplicaciones y equipos informáticos.

Los pagos a Logista corresponden al servicio de manipulado y distribución de billetes a domicilio.

Por último las operaciones con BBVA y Caja Madrid corresponden a intereses por operaciones de financiación de flota y garantías prestadas para aviones y otras operaciones financieras, principalmente.

Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2006 y 2005 los Balances de Situación Consolidados adjuntos incluyen los siguientes saldos con partes vinculadas originados por la actividad normal del negocio:

Miles de euros

Partes vinculadas	31-12-06	31-12-05
American Airlines	91	8
British Airways	1.210	1.399
Grupo El Corte Inglés	7.351	7.395
Logista	6	–
	8.658	8.802

26. Retribuciones a los Administradores y la Alta Dirección

El importe de las retribuciones devengadas durante 2006 y 2005 por los Administradores en su calidad de consejeros de la compañía, se desglosa a continuación:

Miles de euros

Retribuciones a los Administradores	2006	2005
Asignación fija	628	660
Compensación económica por asistencia a sesiones	578	545
Retribuciones en especie	85	71
Total retribuciones	1.291	1.276

Por otra parte Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. ha incurrido en gastos relacionados con el desempeño de las funciones de sus Administradores no ejecutivos por importe de 8 y 9 miles de euros en 2005 y 2006, respectivamente.

Adicionalmente determinados consejeros ocupan puestos ejecutivos en la compañía por cuyo desempeño han percibido en 2006 las siguientes retribuciones:

Miles de euros

Administradores Ejecutivos	2006	2005
Retribuciones fijas	838	1.002
Retribuciones variables ^(a)	755	842
Retribuciones en especie	21	23
Opciones ^(b)	350	576
	1.964	2.443

^(a) Corresponde a pagos por cumplimiento de objetivos del año anterior al indicado en la columna.

^(b) Corresponde con los pagos realizados de acuerdo con el plan de opciones aprobado en 2003.

El importe correspondiente a Seguridad Social, seguros y otros gastos registrados por Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. derivados de las actividades desarrolladas por los Administradores ejecutivos ha ascendido a 580 y 571 miles de euros en 2005 y 2006, respectivamente.

Durante el ejercicio 2006 no se ha concedido anticipo o crédito a los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.

Por su parte, en 2006 la Sociedad ha incurrido en gastos asociados al cese de un consejero ejecutivo por importe de 1.849 miles de euros en concepto de pacto de no concurrencia, retribución variable y rescate de la póliza de seguro.

Por último, a 31 de diciembre de 2006 los Administradores Ejecutivos de la Sociedad dominante tienen pendientes de ejercer 200.000 de opciones sobre acciones.

Retribuciones a la Alta Dirección

La remuneración de la máxima Dirección de la Sociedad - excluidos quienes, simultáneamente, tienen la condición de miembro del Consejo de Administración (cuyas retribuciones han sido detalladas anteriormente) - durante los ejercicios 2005 y 2006 puede resumirse en la forma siguiente:

Miles de euros

Concepto	2006 (19 personas)	2005 (20 Personas)
Retribuciones salariales (fijas y variables) ^(a)	4.073	4.267
Otras prestaciones a largo plazo	177	162
Pagos basados en opciones sobre acciones ^(b)	662	806
Otros	204	219
	5.116	5.454

^(a) Las retribuciones variables corresponden a pagos por cumplimiento de objetivos del año anterior al indicado en la columna.

^(b) Corresponde con los pagos realizados de acuerdo con los planes de opciones aprobados en 2001 y 2003.

El Comité de Dirección tiene concedidas opciones sobre acciones por un total de 3.178.151 acciones, de las cuales se han ejercitado 992.711 en el ejercicio 2006, quedando pendientes de ejercicio un total de 1.000.840.

Durante los ejercicios 2005 y 2006 no se ha concedido anticipo o crédito a los miembros del Comité de Dirección de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.

27. Detalle de participaciones en sociedades con actividades similares y realización por cuenta propia o ajena de actividades similares por parte de los Administradores

De conformidad con lo establecido en el artículo 127 ter.4 de la Ley de Sociedades Anónimas, introducido por la Ley 26/2003, de 17 de julio, por la que se modifica la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, y el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, con el fin de reforzar la transparencia de las sociedades anónimas cotizadas, se indica a continuación la realización por cuenta propia o ajena, de actividades realizadas en 2006 por los distintos miembros del Consejo de Administración, del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades dependientes:

Nombre	Actividad	Tipo de régimen	Sociedad	Cargo/ Función
Roger Maynard	Transporte aéreo	Cuenta ajena	British Airways	Director de Alianzas e Inversiones
	Transporte aéreo	Cuenta ajena	British Airways Citiexpress	Chairman
Lord Garel-Jones	Handling	Cuenta ajena	Acciona	Consejero
Antonio Vázquez	Distribución y logística	Cuenta ajena	Logista	Presidente

A su vez, Fernando Conte es miembro del Consejo y Presidente de la Comisión de Auditoría de IATA.

Asimismo, y de acuerdo con el texto mencionado anteriormente, se indica que ningún miembro del Consejo de Administración participa en el capital de sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades dependientes.

Por último, los miembros del Consejo de Administración (o personas que actúen por su cuenta), no han realizado ni con Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ni con otras sociedades del Grupo Iberia, operaciones ajenas al tráfico ordinario de las sociedades ni operaciones en condiciones distintas a las habituales del mercado.

28. Información sobre medio ambiente

En el marco de su política ambiental, el Grupo ha continuado desarrollando durante 2006 diversas actividades y proyectos con el fin de garantizar una correcta gestión de sus principales impactos sobre el entorno derivados del conjunto de la actividad de transporte aéreo.

En 2005 y 2006 el Grupo ha incurrido en gastos de naturaleza medioambiental por importe de 3.138 y 3.926 miles de euros, respectivamente, según el siguiente detalle:

Miles de euros

	2006	2005
Reparaciones y conservación medioambientales	1.676	1.174
Servicios técnicos ambientales	919	715
Gastos de personal asociados a gestión ambiental	1.009	993
Tributos medioambientales y otros	338	256
Total	3.942	3.138

Por otra parte, los activos de naturaleza medioambiental, que incluyen depuradoras, almacenes de residuos peligrosos, sistemas de filtros y recarga de gases, infraestructuras para la recirculación de aguas, entre otros, presentan un coste de adquisición de 60.285 miles de euros y una amortización acumulada de 29.633 miles de euros a 31 de diciembre de 2006 (55.177 miles de euros de coste y 24.817 miles de euros de amortización acumulada en 2005).

En lo referente a la flota, el Grupo mantiene una política de renovación de flota, en la que el medio ambiente es un aspecto relevante a tener en cuenta (minimización del impacto acústico y atmosférico). En este sentido, el Grupo continúa incorporando nuevos modelos que reducen el consumo de combustible en torno al 20% frente a aviones de generaciones anteriores. Así, en 2005 se incorporaron cuatro aviones de la flota A340-600 para el largo radio y se retiraron tres B-747; asimismo se adquirieron diez aviones de la familia A-320, retirándose también tres B-757, un avión A 320 y siete aviones de la flota MD. Por su parte, en 2006 se incorporaron tres aviones de la flota A 340-600 para el largo radio y se han retirado dos B-747; asimismo, se adquirieron ocho aviones de la familia A-320, retirándose también tres B-757, seis A-320 y un avión de la flota MD.

En cuanto a las operaciones en tierra, se ha renovado la certificación del Sistema de Gestión Ambiental ISO 14001: 2004 en la actividad de mantenimiento de aeronaves realizadas en las instalaciones de Madrid, así como en la actividad de handling en las 39 escalas nacionales.

Por lo que respecta a las posibles contingencias que en materia medioambiental pudieran producirse, la Sociedad considera que éstas se encuentran suficientemente cubiertas con las pólizas de seguro de responsabilidad civil que tiene suscritas, así como con las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada.





Informe de Gestión Consolidado
Grupo Iberia

Principales parámetros

GRUPO IBERIA ⁽¹⁾	2006	2005	% s/ a.a.
Resultados (millones €)			
Ingresos de explotación	5.387,8	4.929,1	9,3
BAIIAR (EBITDAR)	790,5	699,9	12,9
Resultado de explotación	122,0	116,6	4,6
Resultado de explotación (excluida NIC 39)	150,3	89,6	67,6
Resultado de las operaciones ⁽²⁾	135,2	377,9	(64,2)
Resultado antes de impuestos	165,2	393,5	(58,0)
Resultado consolidado del ejercicio	57,0	396,0	(85,6)
Resultado atribuido a la Sociedad Dominante	56,7	395,8	(85,7)
Resultado consolidado (sin ajustes créditos fiscales)	116,1	396,0	(70,7)
Beneficio básico por acción (cént. €) ⁽³⁾	6,1	42,8	(85,8)
Dividendos por acción (cént. €)	3,5	32,2	(89,1)
Tráfico de pasajeros: producción e ingresos			
AKO (millones)	65.802	63.628	3,4
PKT (millones)	52.493	49.060	7,0
Coeficiente de ocupación (%)	79,8	77,1	2,7 p.
Ingresos de pasaje (millones €)	3.963,2	3.610,0	9,8
Ingreso medio de pasaje por PKT (cént. €)	7,55	7,36	2,6
Ingreso medio de pasaje por AKO (cént. €)	6,02	5,67	6,2
Magnitudes y ratios financieros			
Fondos propios (millones €)	1.738,6	1.738,2	0,0
Endeudamiento neto de balance (millones €) ⁽⁴⁾	(1.722,2)	(1.142,4)	50,8
Endeudamiento neto ajustado (millones €) ⁽⁵⁾	1.346,6	1.739,1	(22,6)
Margen EBITDAR (%)	14,7	14,2	0,5 p.
Margen resultado de explotación (%)	2,3	2,4	(0,1 p.)
Margen resultado consolidado (%)	1,1	8,0	(7,0 p.)
ROE (%) ⁽⁶⁾	3,3	22,8	(19,5 p.)
Ingresos explotación por AKO (cént. €)	8,19	7,75	5,7
Coste explotación por AKO (cént. €)	8,00	7,56	5,8
Coste explotación ex-fuel por AKO (cént. €)	6,21	6,20	0,2
Coste explot. ex-fuel sin NIC 39 por AKO (cént. €)	6,18	6,25	(1,2)
Recursos			
Plantilla media equivalente ⁽⁷⁾	23.901	24.348	(1,8)
Ingresos de explotación por empleado (miles €) ⁽⁸⁾	226,0	203,0	11,4
Productividad (miles de AKO por empleado) ⁽⁹⁾	2.775	2.634	5,4
Flota operativa a 31 de diciembre	150	154	(2,6)
Utilización de la flota (H.B. por avión y día)	9,1	9,1	(0,6)

⁽¹⁾ Datos consolidados en base a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

⁽²⁾ Los resultados de las operaciones agregan los resultados de explotación (recurrentes) y los resultados no recurrentes.

⁽³⁾ Número medio ponderado de acciones en circulación (en miles): 932.049 en 2006; 925.434 en 2005.

⁽⁴⁾ Importe en negativo significa disponibilidades líquidas superiores a la deuda remunerada (sin incluir la valoración de las coberturas al cierre de 2006 y 2005).

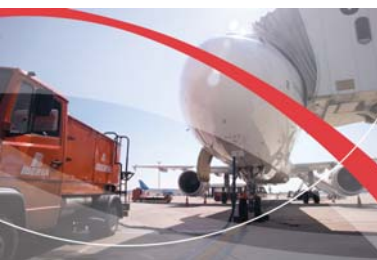
⁽⁵⁾ Calculado del siguiente modo: Endeudamiento neto de balance + Alquileres de flota capitalizados (excluyendo valoración de coberturas y en 2005 también rentas de los cinco A340 incorporados al balance en diciembre) – (Bonos Iberbond + Intereses capitalizados de préstamos Iberbus)

⁽⁶⁾ Rentabilidad sobre Recursos Propios: Resultados consolidados / Fondos propios.

⁽⁷⁾ Incluye a los empleados de IBERIA, CACESA, ALAER y BINTER FINANCE.

⁽⁸⁾ Productividad de la plantilla total de IBERIA.

1. Hechos relevantes



En el conjunto del sector aéreo, el tráfico de pasajeros en vuelos regulares internacionales, medido en pasajeros-kilómetro transportados (PKT), creció un 5,9% en el año 2006, según datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, sus siglas en inglés). Este incremento está en línea con la tasa media de crecimiento histórico de la industria, aunque supone una ralentización respecto al avance registrado en el año 2005 (7,6%). El incremento de la oferta, a nivel mundial, fue algo más moderado, un 4,6% en 2006, mejorando el coeficiente de ocupación de pasaje 0,9 puntos porcentuales con relación al ejercicio anterior.

Las compañías de Oriente Medio, como ya sucedió en 2005, continúan conformando la región que experimentó el crecimiento de tráfico más elevado, un 15,4%. Mientras que las compañías de Latinoamérica lograron un incremento del 11,5% (una vez excluida la compañía Varig, inmersa en un severo plan de reestructuración). Las compañías aéreas norteamericanas fueron las que alcanzaron los coeficientes de ocupación más altos, con una media anual del 80,2% en 2006.

El incremento del tráfico internacional de las compañías europeas de red fue del 5,5% respecto a 2005, según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA). Si consideramos el tráfico total de la AEA, incluyendo los vuelos domésticos, el número de PKT aumentó un 5,2%, siendo más moderado el crecimiento del número de asientos-kilómetro ofertados (AKO), un 4,4% en el acumulado de 2006; así, el coeficiente de ocupación mejoró en 0,6 puntos con relación al año anterior.

Durante 2006, el precio del combustible volvió a superar los máximos históricos que ya había alcanzado en el año anterior. Durante el mes de agosto se llegaron a rozar los 80 dólares por barril, para poco después producirse una caída en los precios, que llevó a situar el precio del barril de crudo Brent en el entorno de los 60 dólares a final de año. No obstante esta corrección, el precio medio anual del crudo se incrementó en casi un 20% respecto a su cotización media en 2005.

En el año 2006, los resultados netos del sector aéreo han mejorado respecto al año anterior, a pesar del alza en el precio del combustible, y según las últimas estimaciones publicadas por IATA, las pérdidas se reducirán a 500 millones de dólares, frente a 3.200 millones de dólares en 2005. Esta mejora en los resultados se ha visto propiciada por el crecimiento de las economías, que ha permitido aumentar los ingresos, unido a los planes de ajustes de gastos de las compañías y al moderado crecimiento de la capacidad ofertada. La mejora de resultados más acusada se ha registrado este año en Estados Unidos, donde la mayoría de las compañías aéreas lograron retornar a los beneficios, después de cinco años de elevadas pérdidas.

En este escenario, el Grupo Iberia afrontó el primer año de ejecución del Plan Director 2006/08, consiguiendo la mayor parte de los objetivos establecidos para este ejercicio y mejorando los resultados operativos del año 2005.

Así, cumpliendo con una de las líneas estratégicas del Plan, la compañía comenzó a realizar una amplia reestructuración y revisión de su programa de vuelos, potenciando el crecimiento de la oferta en el sector de largo radio. Para el desarrollo de esta estrategia, el Grupo Iberia cuenta con su nueva ubicación en la Terminal T4 de Madrid-Barajas, que entró en servicio en febrero de 2006 y ofrece las mejores condiciones para que la compañía continúe fortaleciendo su centro de distribución de vuelos (en adelante, hub) y mejorando la calidad del servicio.

En 2006, el número de PKT de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante, IBERIA) aumentó un 7,0% con relación al año anterior, frente a un incremento de oferta del 3,4%, y el coeficiente de ocupación de pasaje mejoró 2,7 puntos porcentuales, elevándose al 79,8%, que establece –por segundo año consecutivo– un nuevo récord histórico en el nivel de ocupación medio de la compañía, situándose también como uno de los valores más altos entre las compañías de red europeas.

IBERIA focalizó el crecimiento de su actividad de transporte aéreo en los vuelos de largo radio, especialmente en las rutas a Centroamérica y América del Sur, obteniendo una excelente respuesta de la demanda, que le permitió seguir consolidando su liderazgo en el mercado Europa-Latinoamérica, al elevar su cuota hasta el 19% en 2006, ampliando la ventaja respecto a sus principales competidores. Simultáneamente, realizó los ajustes en los sectores de medio radio y doméstico para garantizar una adecuada rentabilidad.

A pesar del crecimiento (un 6,5%) experimentado por la etapa media de pasaje en 2006, el ingreso medio por PKT aumentó un 2,6% respecto al año anterior, después de tres años de descensos. El ingreso medio de pasaje unitario (por AKO) mejoró en todos los sectores respecto a 2005, incrementándose un 6,2% en el conjunto de la red, debido principalmente a la fuerte subida del ingreso unitario del sector de largo radio (un 16,6%), que estuvo, en parte, impulsada por la sig-



nificativa mejora de la mezcla (en adelante, *mix*) de clases, aumentando un 25% respecto al año anterior el número de clientes de la Business Plus, la nueva clase de negocios que la compañía ha consolidado durante 2006 con una excelente acogida de los clientes, que la valoran como uno de los mejores productos para volar a América ofrecidos por las compañías europeas.

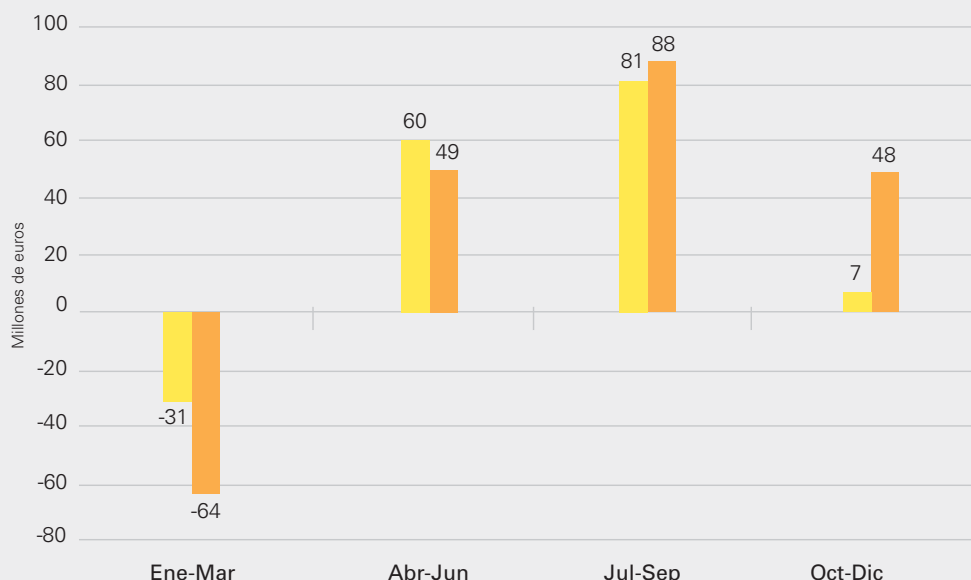
Los ingresos de pasaje correspondientes a los vuelos realizados en el ejercicio 2006 se incrementaron un 9,8% respecto al año anterior, subiendo en la misma proporción el importe agregado de los ingresos de explotación, que alcanzaron los 5.387,8 millones de euros. El resto de los ingresos operativos también aumentaron respecto al año anterior, destacando la fuerte progresión de los ingresos por servicios de mantenimiento aeronáutico (casi un 41% con relación a la cifra de 2005), un área de negocio que está superando los exigentes objetivos definidos en el Plan Director 2006/08, y que desarrolla su actividad en un mercado de servicios con un gran potencial de crecimiento, en el que IBERIA se está situando como uno de los principales proveedores en Europa.

Los gastos de explotación consolidados se incrementaron un 9,4% con relación al año anterior, debido fundamentalmente al aumento de 311,8 millones de euros (un 36%) en el gasto de combustible, impulsado por la mencionada escalada del precio del queroseno y, en menor medida, motivado por el efecto de la aplicación de la NIC 39 en la valoración de las coberturas, de signo contrario en ambos ejercicios, con un impacto negativo para el ejercicio 2006 de 55,3 millones de euros al establecer la comparación con el año anterior. Estos incrementos fueron parcialmente compensados con el desarrollo de las diversas medidas de reducción de gastos contempladas en el Plan Director 2006/08. Así, en el ejercicio 2006, el coste de explotación unitario (por AKO) del Grupo Iberia aumentó un 5,8% respecto al ejercicio anterior, incremento que queda limitado a un 0,2% si excluimos el coste de combustible. Si adicionalmente eliminamos el efecto de la NIC 39 (comparando así de forma homogénea la evolución operativa de la compañía), el coste de explotación unitario se reduciría un 1,2% respecto al año precedente. Dentro de las reducciones de costes destacó la registrada en los gastos de personal (un 3,3%), basada en las mejoras de productividad y en la moderación salarial.

Los beneficios de explotación consolidados, que no incluyen los ingresos y gastos no recurrentes, se situaron en 122 millones de euros, aumentando en un 4,6% con relación a 2005. Si excluimos en ambos ejercicios los efectos que tuvo la aplicación de la NIC 39 en las cuentas de resultados (negativo en 2006 y positivo en 2005) el resultado operativo de la compañía en el ejercicio 2006 superó en un 67,6% al del año anterior.

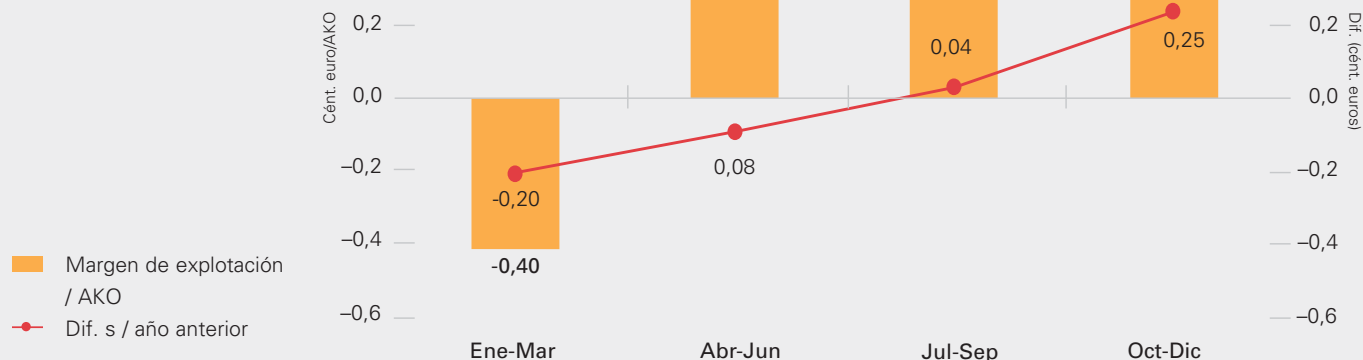
Evolución trimestral del resultado de explotación del Grupo Iberia

■ 2005
■ 2006



El favorable efecto de las medidas del Plan Director 2006/08 que se fueron implantando a lo largo del ejercicio 2006, unido al gradual estrechamiento en la diferencia interanual de los precios de combustible, permitieron que la evolución de la variación del margen operativo unitario (por AKO) fuera muy positiva durante el año, tal como refleja el siguiente gráfico.

Evolución trimestral del margen de explotación unitario del Grupo Iberia en 2006



De acuerdo a la normativa aplicable, la rebaja del tipo de gravamen general del Impuesto de Sociedades a partir de 2007 supone la reducción proporcional del valor de los créditos fiscales por impuestos anticipados que tiene la compañía en su balance al cierre del ejercicio, teniendo un impacto de 59,1 millones de euros en los resultados netos consolidados del ejercicio 2006, que se situaron en 57 millones de euros. El beneficio neto consolidado obtenido por la compañía en su actividad ordinaria, excluyendo ese ajuste fiscal excepcional, fue de 116,1 millones de euros en 2006.

Los beneficios consolidados habían ascendido a 396 millones en el año anterior, cuando fue contabilizada la plusvalía obtenida por la puesta en valor de las participaciones en Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (Amadeus) y en SAVIA.

El año 2006 no ha estado exento de tensiones laborales, principalmente con los colectivos de vuelo. La sección del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) de IBERIA convocó siete días consecutivos de huelga, entre el 10 y el 16 de julio de 2006, al oponerse a la participación de IBERIA, junto a otros cuatro socios, en el lanzamiento de Clickair, compañía de nueva generación que comenzó a operar en octubre; finalmente, sólo se llevaron a cabo los paros durante los días 10, 11 y 12, a pesar de lo cual la compañía se vio obligada a cancelar 1.032 salidas entre el lunes 10 y el domingo 16, con un impacto estimado de alrededor de 15 millones de euros. También en verano, el colectivo de Tripulantes de Cabina convocó una huelga, con una menor repercusión en la actividad.

El 25 de julio se hizo pública la adjudicación de las nuevas concesiones para realizar los servicios de handling de rampa a terceros en la totalidad de la red estatal de aeropuertos, según el acuerdo adoptado por el Consejo de Administración de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), resolviendo los concursos públicos que han profundizado en la liberalización del sector. IBERIA es el operador que más licencias ha obtenido, un total de 21, manteniendo su presencia en 36 aeropuertos (más el helipuerto de Ceuta). Las nuevas licencias tendrán una duración de siete años.

La mencionada resolución de los concursos ha supuesto la pérdida de la licencia que tenía IBERIA en el aeropuerto de El Prat. En protesta por dicha decisión, el día 28 de julio los trabajadores de asistencia en tierra de Barcelona efectuaron una jornada de paro ilegal que obligó a cancelar 300 vuelos de IBERIA, afectando a unos 30.000 pasajeros y ocasionando pérdidas a la compañía por más de 6 millones de euros.

Cultura Corporativa

La misión de IBERIA es ofrecer servicios de transporte aéreo, aeroportuarios y de mantenimiento de aeronaves que satisfagan las expectativas de nuestros clientes y creen valor económico y social de manera sostenible.





IBERIA aspira a ser la compañía líder en satisfacción del cliente en sus mercados estratégicos (Latinoamérica, Europa y Doméstico), ofreciendo la mejor relación posible entre precio y calidad de servicio. La compañía quiere ofrecer a sus accionistas una rentabilidad económica destacada y estable, y busca alcanzar el máximo desarrollo profesional de todos los trabajadores.

El Grupo Iberia desea ser reconocido por su transparencia y su firme compromiso social y medioambiental. Así, de acuerdo a la Política de Responsabilidad Corporativa, la compañía apoya a entidades que desarrollan proyectos de colaboración social y mejora de las condiciones de vida, manteniendo acuerdos de patrocinio con diversas instituciones, promoviendo la involucración de sus clientes y proveedores en la acción social, y contando con la activa colaboración de sus empleados. Igualmente, IBERIA desarrolla una política global de protección del medio ambiente, que contempla todas sus actividades, tanto en tierra como en vuelo. La Memoria de Responsabilidad Corporativa y el Informe Anual de Gobierno Corporativo ofrecen amplia información sobre estos aspectos.

En referencia al Sistema de Gestión de Riesgos, durante el año 2006 IBERIA actualizó en dos ocasiones el Mapa de Riesgos, al final de cada semestre natural, en cumplimiento de los procedimientos que regulan el Sistema de Gestión de Riesgos. Ambos mapas se han presentado para su aprobación a la Comisión de Auditoría del Consejo.

También en el ejercicio 2006 IBERIA analizó la adecuación del Sistema de Gestión de Riesgos a las recomendaciones que sobre el control de riesgos se formulan en el "Informe del Grupo Especial de Trabajo sobre Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas, de 19 de Mayo de 2006", aún no siendo de aplicación para dicho año, habiéndose puesto de manifiesto que la actual configuración del Sistema en vigor cubre todas las recomendaciones formuladas.

A este respecto, hay que destacar que la recomendación relativa a los sistemas de información forma parte del Sistema actual, al haber puesto la compañía en marcha, el 12 de mayo de 2006, el Portal de Gestión de Riesgos de Negocio, en la Intranet de IBERIA, a través del cual se distribuye toda la información relevante del Sistema, con niveles de acceso adecuados a la posibilidad de influir en el mismo, si bien el objeto del Portal es la actualización, por parte de los propietarios, de la información de los riesgos en tiempo real, utilizando la propia red interna.

Asimismo, IBERIA cumple la recomendación relativa al control interno, inherente al Sistema desde su creación en 2004, dado que tanto los riesgos cuyo control está integrado en los procesos de gestión de la compañía, como aquellos que tienen un carácter singular, están contemplados en el Plan Anual de Auditorías Internas, que se realiza tomando como base, principalmente, el análisis del Mapa de Riesgos.

IBERIA entró a formar parte del selectivo índice bursátil Dow Jones Sustainability Index (DJSI World) en septiembre de 2006. Este índice selecciona a las 250 empresas del mundo con mejores prácticas en materia económica, social y ambiental, de las cuales únicamente tres pueden ser compañías aéreas.

Seguimiento del Plan Director 2006/2008

El Plan Director 2006/08, que fue aprobado por el Consejo de Administración en octubre de 2005, tiene por finalidad dar una respuesta adecuada a los retos que la compañía afronta durante el trienio, en un escenario caracterizado por el desarrollo de las infraestructuras de transporte aéreo y ferroviario en España, la expansión de los operadores de bajo coste en las rutas de corto y medio radio, y el sostenido crecimiento del tráfico aéreo. Las líneas estratégicas del Plan Director son: dar prioridad a la rentabilidad sobre el crecimiento, mejorar la calidad y optimizar el uso de los recursos. Con estas directrices, el Plan estableció la implantación de 230 medidas concretas que se traducirán en aumentos de ingresos y de productividad, o en disminución de gastos, asegurando así el mantenimiento de una adecuada rentabilidad.

Uno de los pilares del Plan Director 2006/08 es la revisión y optimización del programa de vuelos, apostando por el fortalecimiento del *hub* de Madrid y por el crecimiento de la red de largo radio, que le permitirá consolidar su posición de liderazgo en el mercado entre Europa y Latinoamérica. En el primer año de ejecución del Plan, el número de AKO del sector de largo radio aumentó un 8,6% respecto a 2005, en línea con lo previsto para este ejercicio. El peso de la oferta de largo radio representó un 54,4% del total de AKO en 2006, aumentando 2,6 puntos porcentuales con relación al año anterior, y llegará a representar un 56% en 2008 según la previsión del Plan.



El Grupo Iberia también ha iniciado la reestructuración del programa de corto y medio radio en 2006, de acuerdo al Plan, ajustando la capacidad en algunas rutas domésticas y europeas, supeditando el crecimiento a la mejora de su rentabilidad. Después de la reestructuración iniciada, el ingreso de pasaje unitario (por AKO) se incrementó un 3,3% en el sector doméstico y un 3,8% en el de medio radio respecto a 2005.

El Plan Director 2006/08 recoge como objetivo estratégico el aumento de la calidad del producto que ofrecemos a nuestros clientes, que a su vez permitirá incrementar los ingresos. La comodidad y los sistemas de entretenimiento que ofrece la Clase Business Plus, el cuidado y novedoso servicio a bordo, la mejora de las salas VIP, la atención personalizada en conexiones y la operación en la Terminal T4 de Barajas, entre otros elementos, han constituido palancas en la oferta del Área de Transporte. En particular, en las rutas de largo radio el número de pasajeros de la Clase Business Plus se ha incrementando un 25% respecto a 2005, con variaciones crecientes a lo largo del ejercicio, mejorando radicalmente el *mix* de clases. El coeficiente de ocupación de la Business Plus subió más de diez puntos porcentuales en 2006, muy por encima del objetivo establecido en el Plan. Además, el ingreso medio por pasajero de la Business Plus también superó el nivel previsto, de modo que el efecto favorable de ambos factores ha producido un aumento de los ingresos de la Business Plus mayor al estimado en el Plan para 2006.

El proyecto de inteligencia avanzada en la gestión de ingresos ("revenue management") avanza según el calendario previsto, y su efecto en los ingresos se producirá en el año 2008. Se han realizado pruebas de evaluación, con resultados satisfactorios, para optimizar el modelo de gestión de ingresos punto a punto, específico para adaptarse a la competencia de las nuevas estructuras de tarifas de las compañías de bajo coste. Además, se trabaja en implementar un modelo de gestión de espacio por origen-destino.

El segundo programa de reconfiguración de las cabinas de la flota Airbus de corto y medio radio, que mejora el producto ofrecido a nuestros clientes y optimiza el espacio en los aviones, fue iniciado en el segundo semestre de 2006 de acuerdo al calendario previsto. IBERIA ejecutará una inversión superior a los 30 millones de euros, incorporando butacas de nueva generación, más cómodas que las actuales y con menor volumen, lo que permitirá ampliar en un 5% el número de plazas en los vuelos hacia destinos domésticos y europeos.

El Plan Director 2006/08 también recoge un ambicioso objetivo con relación a los ingresos por servicios de mantenimiento aeronáutico a terceros: llegar a duplicar en 2008 el volumen de ingresos obtenidos en 2005. Para ello, la Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería de IBERIA ha diseñado una política comercial más agresiva, que potencia el uso de recursos propios en la realización de trabajos para terceros de mayor valor añadido, principalmente revisión de motores y de componentes, externalizando labores de menor cualificación. Se ha superado el objetivo fijado en el Plan para este año en un 18% logrando una facturación total a terceros de 230 millones de euros, que supera en más de un 36% a la del ejercicio 2005.

El incremento de la productividad de los recursos y la reducción del coste unitario es la tercera actuación estratégica del nuevo Plan Director. En referencia a la flota de pasaje, en el ejercicio 2006 el Grupo Iberia logró aumentar el número de AKO en un 3,4% con un número de aviones operativos (en promedio anual) similar al de 2005. Y si miramos la productividad económica de la plantilla, los ingresos de explotación por empleado han crecido más de un 11%.

La compañía y los representantes del personal de Tierra alcanzaron un acuerdo para la firma de su Convenio Colectivo en febrero de 2006, con aplicación en los años 2005 y 2006, que contempla las medidas de productividad incluidas en el Plan Director 2006/08. Así, la productividad de la plantilla de tierra de IBERIA (en términos de número de AKO por empleado) se incrementó un 5,5% en 2006 con relación al año anterior.

A finales de 2006, un total de 1.160 empleados del Colectivo de Tierra en España se habían acogido a la prórroga del Expediente de Regulación de Empleo, frente a 1.033 jubilaciones anticipadas de empleados de Tierra previstas en el Plan Director 2006/08 para esa fecha, al haberse adelantado el calendario de bajas en la mayoría de las áreas de la compañía. Adicionalmente, durante el ejercicio 2006 se produjeron otras 159 bajas en el Colectivo de Tierra, incluyendo personal en el extranjero, por diferentes motivos.

Se encuentran en proceso de negociación los nuevos Convenios Colectivos del personal de vuelo. Los objetivos de mejora de productividad previstos en el Plan Director, así como otras medidas tendentes a la reducción de gastos, están pendientes del resultado de estas negociaciones.



Finalmente, en relación a las iniciativas del Plan Director 2006/08 para reducir los costes operativos unitarios, destacamos las siguientes:

- En el Convenio Colectivo del Personal de Tierra, cuyo coste anual representa aproximadamente el 55% de los gastos totales de personal de IBERIA, se acordó la congelación salarial y un nuevo esquema de participación en resultados no consolidable para los años 2005 y 2006.
- Se ha realizado la subcontratación del centro de llamadas (en adelante call center) y se han potenciado nuevos modelos de relación con el canal de distribución.
- La renovación y creciente homogeneidad de las flotas también contribuyó a reducir el coste unitario por AKO, a través de un consumo más eficiente de combustible, una disminución de los gastos de mantenimiento y un control de los costes de propiedad.
- Ha continuado el proceso de extensión del modelo de retribución a las agencias desarrollado en España a los mercados internacionales.
- A partir del 1 de enero de 2007 la nueva comisión fija que paga IBERIA a las agencias de viajes españolas es del 0,4%, frente al 1% devengado a lo largo de 2006.
- En el área de carga se ha reducido el coste unitario de alquiler de cargueros desde enero de 2006, y se ha iniciado el proceso de cierre de los terminales de carga deficitarios.
- En 2006 se ha ampliado el número de proyectos de compras utilizando nuevas técnicas, como las compras conjuntas con otros socios a través de Adquira o la realización de subastas electrónicas, consiguiéndose ahorros muy importantes.

Combustible

El precio del barril de crudo Brent comenzó el año 2006 en el entorno de los 60 dólares, fue subiendo hasta alcanzar sus máximos históricos -de casi 80 dólares por barril- en el mes de agosto, y terminó volviendo a situarse en niveles próximos a los 60 dólares por barril al finalizar el ejercicio.

Evolución del precio del barril de crudo Brent en el año 2006



En este entorno de precios históricamente altos, IBERIA tuvo cubierto aproximadamente un 85% del volumen del combustible consumido en 2006 a niveles medios algo inferiores a los del mercado. Esta política de cobertura de precios, complementada con las coberturas del tipo de cambio euro/dólar, permitió reducir el riesgo en este consumo básico y aminorar el gasto de combustible en 5,5 millones de euros en el acumulado de los doce meses del año.

Producto y calidad

De acuerdo a la estrategia establecida en el Plan Director 2006/08 de mejorar la calidad, la compañía ha continuado potenciando los productos que aportan un mayor valor añadido para el cliente y para la compañía, ofreciendo servicios diferenciados que han sido bien valorados por los pasajeros. Entre los proyectos desarrollados destaca, por la inversión realizada y su significativo efecto en los ingresos, la ya comentada implantación de la nueva clase de negocios en los vuelos de largo radio, denominada Business Plus, que IBERIA comenzó a comercializar desde mediados de 2005.

La clase Business Plus incorpora unos asientos amplios y ergonómicos, que pueden reclinarsse hasta convertirse en una cama. También ofrece a los pasajeros los más avanzados sistemas de comunicación (teléfono, SMS y correo electrónico) y entretenimiento a bordo (juegos interactivos y



canales de audio y video a la demanda). Todos los aviones de la flota de largo radio operan desde julio de 2006 con esta nueva clase.

En paralelo, la compañía también ha cambiado los elementos de mayordomía y rediseñado el desarrollo del servicio a bordo, renovando los menús y los vinos, cuya elevada calidad ha sido reconocida con diversos premios internacionales.

La clase Business Plus ha sido muy bien valorada por los clientes. Desde enero de 2006 el número de billetes y el volumen de facturación en esta clase de servicio han tenido incrementos mensuales crecientes respecto al año anterior. En el acumulado de los doce meses, los ingresos de pasaje obtenidos en la clase Business Plus aumentaron un 36% con relación a 2005, habiendo aumentado en tan sólo un 2,5% el volumen de asientos ofrecido al mercado.

En el año 2006 IBERIA ha iniciado un programa de reconfiguración de la cabina de pasajeros de toda la flota Airbus (modelos A319, A320 y A321) con la que opera sus conexiones domésticas y europeas. Esta renovación del interior de los aviones incluye la incorporación de butacas de última generación, tapizadas en material de alta calidad, con un diseño estructural que otorga más comodidad y espacio, especialmente a la altura de las rodillas.

Adicionalmente, con el fin de mejorar también el servicio a los clientes de la Business Class en los vuelos de medio radio, IBERIA dejó de comercializar las butacas centrales de las filas de su clase de negocios.

Iberia Plus, el programa de fidelización de la compañía, representa una de las fortalezas del Grupo Iberia y es uno de los elementos más atractivos para nuestros clientes. El número de titulares de Iberia Plus ha registrado un crecimiento medio anual del 22% en los últimos cuatro años, alcanzando casi tres millones de titulares a finales de 2006.

Innovación y tecnología

El Grupo Iberia ha centrado su interés en aprovechar las nuevas tecnologías para simplificar todos los procesos, facilitar la accesibilidad de los clientes y reducir gastos.

A lo largo de 2006, IBERIA ha seguido mejorando la funcionalidad de su página web, ha introducido nuevos productos para los clientes, como la emisión de facturas automáticas (en adelante, online) o la garantía de precio mínimo, entre otros, ha continuado su expansión internacional lanzando nuevas versiones específicas en trece países, principalmente de Centroamérica y África, y ha establecido nuevos acuerdos con distintos socios para ofrecer otras compras online a sus clientes. El número de billetes aéreos que la compañía vendió a través de Iberia.com en el ejercicio 2006 se incrementó un 41,6% respecto al año anterior, aumentando el volumen de ventas de vuelos en un 56%, hasta superar los 447,1 millones de euros.

Desde hace varios años, IBERIA viene fomentando el uso del llamado billete electrónico (sus cupones de vuelo son un registro electrónico residente en una base de datos), en sustitución del clásico billete de papel. Esta nueva modalidad de billete aporta mayor comodidad y seguridad al cliente, y a la vez es un elemento que contribuye a reducir los costes de las compañías aéreas.

A finales de 2006, el billete electrónico tenía validez en todos los destinos (excepto Nápoles y Pisa) de la red del Grupo Iberia, siendo el formato utilizado por la gran mayoría de sus clientes. En 2006, los billetes electrónicos representaron el 90% de todos los billetes emitidos, estableciendo un claro liderazgo de IBERIA en este capítulo frente al resto de compañías europeas de red; en el caso de los emitidos por las agencias de viajes, el incremento alcanzó el 81,3%. También destacó el crecimiento de la utilización del billete electrónico en los vuelos del Puente Aéreo, tras su implantación a mediados del año 2005, llegando a superar el 87% en el último trimestre de 2006. Asimismo, IBERIA ha continuado extendiendo el uso del billete electrónico interlínea, para los viajes que combinen vuelos de IBERIA y de otras compañías.

El Grupo Iberia ofrece también a sus clientes el servicio de auto facturación, al que pueden acceder a través de Iberia.com (*auto check-in online*) o utilizando las máquinas situadas en los aeropuertos. La facturación automática, en ambas modalidades, permite al cliente obtener directamente su tarjeta de embarque y seleccionar su asiento de forma sencilla, sin necesidad de pasar por los mostradores de facturación, con el correspondiente ahorro de tiempo y mayor comodidad. El servicio de *auto check-in* puede ser utilizado por todos los pasajeros que viajen a destinos para los cuales no se requiera la comprobación del pasaporte o cualquier otro requisito de seguridad o inmigración.

El *auto check-in online* ha tenido una excelente aceptación desde mayo de 2005, cuando IBERIA puso a disposición de sus clientes la posibilidad de realizar la auto facturación online desde su propio domicilio u oficina, tanto si llevan equipaje como si viajan sin él, hasta dos horas antes de la



salida del vuelo, desplazándose con billete electrónico o con billete de papel. El porcentaje de usuarios de este servicio ha mantenido un sólido crecimiento, situándose en el último trimestre de 2006 en el 9,8% del total de pasajeros en vuelos nacionales y destinos Schengen. Y se ha alcanzado una media diaria de 9.500 tarjetas de embarque emitidas a través de la web.

Durante 2006, la compañía continuó aumentando el número de máquinas de auto facturación instaladas en los aeropuertos, extendiendo el servicio a nuevos destinos tanto españoles como europeos. Así, a lo largo del año, IBERIA implantó esta facilidad en los aeropuertos de Ámsterdam, Atenas, Bruselas, Copenhague, Londres, Munich, Roma y Venecia, que se sumaron a Frankfurt y París, donde la compañía ya ofrecía el servicio. En el caso de España, a finales de diciembre había instaladas un total de 137 máquinas en 19 escalas, incluyendo 20 máquinas específicas del Puente Aéreo en Madrid y Barcelona. En abril la compañía habilitó el uso de estas últimas máquinas, hasta entonces limitado a los titulares del programa Iberia Plus, a todos sus clientes del Puente Aéreo que utilicen el billete electrónico (cerca del 90%). En 2006 el número de pasajeros auto facturados en las máquinas se incrementó un 22% respecto al año anterior, destacando el crecimiento registrado en las máquinas del Puente Aéreo, que se ha duplicado.

El conjunto de la auto facturación (en máquinas convencionales, del Puente Aéreo y online) ha tenido una evolución muy satisfactoria, correspondiendo el mayor crecimiento al *auto check-in online*. El número total de pasajeros auto facturados en el último trimestre de 2006 representa el 19,1% de todos los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales con destino a países Schengen.

Renovación de flota

IBERIA ha continuado desarrollando el proceso de renovación de sus flotas de largo radio y de corto/medio radio, con la finalidad de disponer de aviones más cómodos para los clientes, más eficientes en el consumo de combustible y más respetuosos con el medio ambiente. La incorporación de once nuevas aeronaves en el pasado ejercicio, que han sustituido a algunos de los aviones más antiguos, ha disminuido la edad media del conjunto de la flota, que se situó en 7,92 años en 2006.

El plan de renovación también apunta a una total homogeneidad de las aeronaves en ambas flotas, hecho que potencia la reducción de los costes de mantenimiento y de tripulaciones técnicas, al tiempo que ofrece ventajas en la gestión operativa del programa comercial y facilita el aumento de la productividad de los recursos.

Desde el mes de julio de 2006, la compañía realiza todos sus vuelos de largo radio con un único tipo de flota, el Airbus A340, una vez finalizada la operación con los dos últimos aviones B747. Con la incorporación de tres nuevas aeronaves A340/600 en los cuatro primeros meses del ejercicio, la flota de largo radio se componía de 31 aviones A340 (18 de la versión 300 y 13 de la versión 600) a finales de 2006, cuya edad media se situaba en 5,2 años. Así, IBERIA se ha posicionado como una de las compañías con la flota de largo radio más moderna del sector aéreo mundial.

En julio de 2005, la Sociedad formalizó con Airbus un importante contrato para la renovación de la flota de corto y medio radio, que contempla la incorporación de hasta 79 aviones (30 unidades en firme y 49 en opción) de los modelos A319, A320 y A321 a partir de 2006. Las nuevas aeronaves van a reemplazar a los Airbus A320 más antiguos, así como a todos los aviones McDonnell Douglas MD87 y MD88, y a los Boeing B757. Así, cuando en el año 2009 concluya el proceso de retirada de los MD87/88, la flota de corto y medio radio de IBERIA estará compuesta por aviones pertenecientes a una misma familia del fabricante Airbus.

De acuerdo a lo planificado, la compañía incorporó ocho nuevas aeronaves (dos A321, dos A320 y cuatro A319) en 2006, y salieron un total de trece aviones, de modo que a finales de año la flota operativa destinada a las rutas domésticas y de medio radio internacional estaba compuesta por 119 aviones, de los que 82 eran del fabricante Airbus. Además, otros cinco aviones B757 que se encontraban en arrendamiento operativo pasaron a operar en régimen de *wet lease* (alquiler con tripulaciones) para la compañía, completando el proceso de retirada de esta flota en operación propia. Las tripulaciones de IBERIA ya sólo operan dos familias de flota (A320 y MD87/88) en el corto/medio radio.

Terminal T4

Desde el 5 de febrero de 2006, IBERIA opera en la nueva Terminal T4 de Madrid-Barajas, junto a sus socios de la alianza oneworld y su franquiciada de vuelos regionales Air Nostrum.





Coincidiendo con la entrada en servicio de la Terminal T4 en la mencionada fecha, IBERIA abandonó las terminales T1, T2 y T3, tras operar en ellas durante 72 años, concentrando todos sus vuelos en las nuevas instalaciones. Esta migración de las operaciones de la compañía ha supuesto un proceso muy complejo y unas inversiones de 43 millones de euros, a las que hay que sumar un coste de 17 millones de euros más relacionados con el traslado físico de toda la operativa.

La Terminal T4 destaca por su amplitud y un diseño arquitectónico innovador, habiendo recibido varios premios (entre otros, el "Riba European Awards 2006" otorgado por el Royal Institute of British Architects, y el de "Mejor Proyecto de Ingeniería 2005", otorgado por el Instituto de Ingeniería de España). Está formada por un edificio principal, denominado Nuevo Edificio Terminal (T4), y un edificio satélite (T4S), que suman una superficie total de 743.000 metros cuadrados. Completa sus instalaciones con un edificio de aparcamiento y una Terminal destinada a pabellón de Estado. En el Nuevo Edificio Terminal operan la mayoría de los vuelos nacionales (incluido el Puente Aéreo) y del espacio aéreo Schengen (conformado por un total de 15 países europeos que han eliminado los controles fronterizos entre ellos). Mientras que el edificio satélite está destinado principalmente a los vuelos internacionales no Schengen. El edificio principal y el satélite tienen una conexión subterránea entre ambos, que alberga los sistemas para trasladar a los pasajeros y los equipajes, así como un túnel de servicios aeroportuarios (TSA).

Con el funcionamiento simultáneo de sus cuatro terminales y sus cuatro pistas, el aeropuerto de Madrid-Barajas se afianza entre los cinco aeropuertos europeos de mayor tráfico. En el año 2006, Madrid-Barajas movió más de 45 millones de pasajeros, creciendo un 8,7% respecto al año anterior, el mayor incremento entre los cinco grandes aeropuertos europeos. Se prevé que seguirá aumentando progresivamente su actividad, hasta alcanzar su capacidad potencial de 120 operaciones de aeronaves por hora.

Durante los primeros meses de funcionamiento se fueron ajustando los procesos y tanto los clientes como el personal de la compañía fueron adaptándose a la nueva operativa en la Terminal T4. Una vez superados los problemas de ajuste operacional de las instalaciones, y con el paréntesis de las huelgas de tripulantes técnicos y tripulantes de cabina de pasajeros realizadas en el verano, los índices de puntualidad han ido mejorando progresivamente. Actualmente la compañía mantiene unos ratios de puntualidad mejores a los obtenidos en las antiguas terminales.

En la Terminal 4, IBERIA ofrece una atención preferente a los clientes de alto valor. Así, disponen de tres salas VIP con una superficie total de 4.500 metros cuadrados, en donde encuentran numerosas facilidades; existen nuevos espacios para servicios de limusinas y parking VIP, así como áreas exclusivas de facturación.

Otra de las claras mejoras del servicio al cliente que ha supuesto la ampliación del aeropuerto de Madrid es que el 93% de los vuelos son atendidos con pasarelas.

En la Terminal T4 se ha producido también un crecimiento del *auto check-in*, y se estima que el 19% de los pasajeros lo utiliza. De este porcentaje, un 50% lo hace a través de máquinas de *auto check-in* que IBERIA tiene instaladas y que reducen los tiempos de espera.

Encuestas realizadas entre clientes para valorar la operación en las nuevas instalaciones, dan una valoración altamente positiva a la Terminal T4, considerada globalmente y en comparación con las terminales de otros aeropuertos. Además, se prevé que el suburbano llegue a la Terminal T4 antes de finalizar el primer semestre de 2007, lo que supondrá un salto cualitativo importante en los medios de acceso a la nueva Terminal.

Actuaciones sobre participadas

El 25 abril de 2006 Iberia, Líneas Aéreas S.A. (IBERIA) se asoció a Nefinsa, S.A., Iberostar Hoteles y Apartamentos, S.L., Cobra Ingeniería de Montajes, S.A. (perteneciente al Grupo ACS) y al fondo de capital riesgo Quercus Equity (Agrolimen Inversiones S.C.R., S.A.) para el lanzamiento de una nueva compañía aérea, cuya razón social es Catair Líneas Aéreas, S.A. y su nombre comercial Clickair. El capital social de Clickair ascendía a 2,37 millones de euros al finalizar el año 2006, teniendo cada uno de los cinco socios una participación del 20%. La inversión conjunta realizada por los socios, que incluye la prima de emisión desembolsada, fue de 31,6 millones de euros.

El objetivo de esta inversión es aprovechar el fuerte crecimiento que protagoniza el segmento de compañías aéreas de bajo coste. Así, Clickair inició sus operaciones con tres aviones el 1 de octubre de 2006, con un ambicioso plan de expansión para los dos próximos años, operando rutas domésticas y europeas punto a punto hasta alcanzar una flota de 30 aeronaves en 2008. Su princi-



pal base de operaciones es el aeropuerto de Barcelona, y sus oficinas están ubicadas en el Parque Empresarial Mas Blau, en El Prat de Llobregat, junto al aeropuerto.

IBERIA y GECI Española Levante S.A. constituyeron la empresa Internacional Supply Management (ISM) en marzo de 2006, comenzando su actividad en junio. IBERIA posee el 49% de esta sociedad, que tiene un capital social de 1,1 millones de euros, y GECI el 51% restante. La actividad principal de ISM es la compra-venta de productos químicos, maquinaria industrial, recambios y accesorios, destinados a los sectores de la aeronáutica principalmente. Los mercados objetivo son España y Portugal en los dos primeros años, y, a partir del tercer año, también los mercados de Latinoamérica y resto de Europa, de acuerdo al Plan de Negocio.

GECI está especializada en la comercialización y logística de los productos químicos especiales empleados en mantenimiento de aviones, al tiempo que distribuye productos de varios fabricantes.

Los objetivos de la participación de IBERIA en ISM son desarrollar oportunidades de mercado y buscar mayor eficiencia en las compras, al tener junto a su socio un mayor volumen. Además, constituye una alternativa a la necesidad de inversión en nuevas instalaciones, ya que los aspectos medioambientales relacionados con aceites y productos químicos obligaban a IBERIA a remodelar sus instalaciones y realizar una inversión significativa en las mismas.

Una vez conocida la resolución de los concursos de concesión de licencias de handling de rampa en España, IBERIA ha alcanzado acuerdos con otras empresas concesionarias para incorporarse a Uniones Temporales de Empresas (UTE) poseedoras de licencia en tres aeropuertos. Así, IBERIA acordó con Groundforce (empresa del grupo Globalia) y SPDH (Servicios Portugueses de Handling S.A.), que obtuvieron una licencia en el aeropuerto de Barcelona-El Prat, incorporarse con una participación del 32% a su UTE para prestar los servicios de asistencia en tierra en dicho aeropuerto. Igualmente, IBERIA alcanzó un acuerdo con una de las UTE's concesionarias (Clece-Evergreen) en los aeropuertos de Fuerteventura y Lanzarote para adherirse a dicha.

Cambios en los Órganos de Gobierno

El 18 de abril de 2006, Ángel Mullor presentó su renuncia voluntaria como Consejero Delegado de IBERIA ante la Comisión de Retribuciones y Nombramientos de la compañía, que se hizo efectiva el 30 de mayo.

En el mes de junio, el Consejo de Administración de IBERIA aprobó la reorganización de su cúpula directiva y un nuevo organigrama que responde a dos de los objetivos estratégicos del Plan Director: reducir el número de posiciones directivas de primer nivel y otorgar más responsabilidad a los miembros del Comité Ejecutivo. En el nuevo organigrama, el Presidente Ejecutivo de la compañía mantiene todos los poderes delegados del Consejo de Administración. Por otro lado, se potencian los negocios de Mantenimiento y Aeropuertos (handling), elevándolos al rango de Dirección General. De esta forma, la compañía contará con tres direcciones generales, las antes mencionadas y la Dirección General de la Línea Aérea, ya existente.

2. Evolución Operativa de las Áreas de Gestión

2.1. Transporte



El transporte aéreo de pasajeros y carga es la principal actividad del Grupo Iberia. En el ejercicio 2006 los ingresos generados por esta actividad representaron el 83,7% del total de los ingresos de explotación consolidados.

A continuación se presentan las estadísticas de oferta, tráfico e ingresos del transporte de pasajeros de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante, IBERIA) para los años 2006 y 2005, desglosadas en los tres sectores comerciales siguientes: doméstico, que recoge los enlaces entre aeropuertos españoles; medio radio, que agrupa los tramos internacionales que enlazan España con destinos de Europa, Oriente Medio, África del Norte y África Central; y largo radio, que agrega los enlaces con América y Sudáfrica.

2.1.1. Oferta y tráfico de pasajeros

En 2006, el número total de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) en vuelos internacionales por las compañías de la AEA se incrementó un 5,5% respecto al año anterior, un crecimiento ligeramente inferior al experimentado por el conjunto de la industria en el ejercicio. No obstante, hubo notables diferencias entre las áreas de rutas: las que experimentaron un mayor crecimiento fueron América del Sur, África Norte y Asia con incrementos del 12,8%, 10,4% y 9,8% respectivamente, mientras que el Atlántico Norte fue la que menos creció, un 0,7%. El tráfico total de las compañías de la AEA, incluyendo los vuelos domésticos, aumentó un 5,2% con relación a 2005, y el coeficiente de ocupación mejoró 0,6 puntos situándose en el 76,5%.

En el conjunto de la red de IBERIA, el número de PKT aumentó un 7,0% en 2006 con relación al año anterior, frente a un incremento del 3,4% en el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO). Así, el coeficiente de ocupación mejoró en 2,7 puntos porcentuales, alcanzando el 79,8%, el nivel medio anual más alto en la historia de la compañía.

De acuerdo a la estrategia de reestructuración de la red que establece el Plan Director 2006/2008, durante el ejercicio 2006 IBERIA aumentó su oferta de forma selectiva, concentrando la mayor parte del crecimiento en el sector de largo radio. La capacidad total ofertada tuvo un incremento mayor en el primer semestre (un 4,5% respecto al año anterior) que en la segunda mitad del ejercicio (un 2,4%), debido principalmente a los ajustes introducidos en el programa de vuelos domésticos a partir del inicio de la temporada de verano.

La demanda aumentó respecto al año anterior en los cuatro trimestres de 2006, con incrementos superiores a los registrados en el volumen de oferta, batiéndose también el récord de número de PKT de la compañía. Por consiguiente, el coeficiente de ocupación mejoró en los cuatro trimestres del año, a pesar de que las huelgas realizadas por el personal de IBERIA en el mes julio afectaron a los datos de actividad del tercer trimestre de 2006.

Tráfico de pasajeros de IBERIA.
Evolución trimestral de las variaciones 2006/2005



A finales de 2006, IBERIA cubría 76 destinos (24 nacionales, 31 de medio radio internacional y 21 de largo radio). Si añadimos los aeropuertos adicionales en los que opera su franquiciada Iberia Regional Air Nostrum, la red del Grupo abarca un total de 102 ciudades. Además, a lo largo del ejercicio 2006 IBERIA continuó desarrollando algunos de los acuerdos de código compartido que tenía firmados con anterioridad con otras compañías (British Airways, GB Airways, Avianca, Mexicana de Aviación, grupo TACA, Royal Air Maroc, American Airlines,...), y también incorporó otros nuevos (Malev, Iberworld...) que le permiten ampliar el número de destinos que ofrece a sus clientes.

En el acumulado anual, la compañía alcanzó los 65.802 millones de AKO en el conjunto de su operación, con el siguiente desglose por mercados:

Millones

AKO	2006	2005	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
DOMÉSTICO	13.232	14.028	(797)	(5,7)
MEDIO RADIO	16.787	16.664	123	0,7
Europa Geográfica	14.945	14.872	73	0,5
África y Oriente Medio	1.842	1.792	50	2,8
LARGO RADIO	35.783	32.936	2.848	8,6
TOTAL	65.802	63.628	2.174	3,4

El desarrollo de los programas de reconfiguración y optimización de espacio en las cabinas de pasaje de las flotas de largo y corto/medio radio ha permitido un incremento medio de oferta, medida en AKO, del 3,7% en el agregado de la red de vuelos.

En el sector de largo radio el volumen de oferta creció un 8,6% con relación a 2005. Casi un 72% de este aumento correspondió a los vuelos de América del Sur, que registraron un incremento del 20,3% respecto al año anterior, alcanzando un peso del 18,3% sobre la oferta total de la compañía. Todos los destinos de esta región tuvieron crecimientos significativos de oferta, siendo más elevados en Brasil y Uruguay.

El número de AKO de los vuelos del Atlántico Medio aumentó un 3,4% respecto a 2005, con una importante reestructuración de la oferta al optimizar la combinación de los aviones de la flota A340 en sus dos versiones: la 300, con 260 asientos, y la 600, que ofrece 352 plazas.

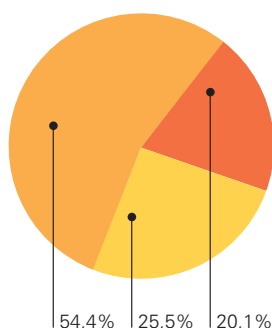
En el acumulado de los doce meses de 2006, el volumen de oferta en las conexiones del Atlántico Norte disminuyó en un 0,9% respecto al año anterior, debido a la reducción realizada en el primer trimestre. Finalmente, en el sector de largo radio también destacó un incremento de oferta del 25,2% en los vuelos a Sudáfrica.

En referencia al sector de medio radio internacional, la compañía incrementó la capacidad ofertada un 0,5% en los vuelos entre España y el resto de Europa geográfica, un mercado caracterizado por la intensa competencia y el rápido crecimiento de los operadores de bajo coste. En el ejercicio 2006 destacaron los crecimientos de oferta registrados en Rusia, Italia y, sobre todo, en Grecia, donde el número de AKO se incrementó un 55,8%, al realizarse cinco vuelos directos adicionales entre Madrid y Atenas desde enero. Dichos aumentos compensaron los ajustes de capacidad en Francia, Portugal y Alemania.

IBERIA aumentó su oferta en los vuelos a Oriente Medio y África del Norte y Central un 2,8% respecto a 2005, gracias principalmente al 8,8% de incremento en la capacidad ofertada en el norte de África, sobre todo en Marruecos (al consolidarse la ruta sin escalas entre Barcelona y Marrakech iniciada en mayo de 2005). África Central y Oriente Medio apenas aumentaron, en este último caso motivado por el cese de operaciones a Líbano por la inestabilidad de la zona, cuyo excedente de capacidad fue traspasado a Israel. Aunque estos vuelos de África y Oriente Medio todavía tienen un peso reducido en el total de la red (un 2,8% del total de AKO), su crecimiento contribuyó a que el número de AKO en el conjunto del sector de medio radio internacional aumentase un 0,7% con relación a 2005.

En el mercado doméstico español, IBERIA mantuvo una estrategia enfocada a la mejora de la rentabilidad, mediante la subida del ingreso unitario y la ordenación selectiva de la oferta, descendiendo el número de AKO un 5,7% con relación al año anterior. En los vuelos entre la Península y las Islas Canarias se produjo una disminución del 4,5% en la capacidad disponible, registrándose un descenso del 6,3% en el resto de los vuelos (internos peninsulares y enlaces con las Islas Baleares).

Distribución de AKO en 2006



Total: 65.802 millones

- Largo Radio
- Doméstico
- Medio Radio

La producción propia de la flota de pasaje de IBERIA, medida en términos de horas bloque, descendió un 2,3% respecto a la del año 2005. Destacó el aumento en la utilización de aviones contratados en régimen de *wet lease*, un instrumento que aporta flexibilidad para adaptar la producción a los ciclos de la demanda. Las horas operadas en *wet lease* representaron el 4,9% del total de las producidas en el año 2006.

Horas bloque flota de pasaje	2006	2005	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Flota propia	481.976	493.081	(11.106)	(2,3)
<i>Wet lease</i>	24.692	16.102	8.590	53,4
Otros alquileres	80	126	(47)	(37,0)
Total	506.747	509.309	(2.562)	(0,5)

n.s.: no significativo.

La distribución por sectores de los pasajeros transportados por la compañía IBERIA fue la siguiente:

Miles

Pasajeros	2006	2005	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
DOMÉSTICO	14.680	15.415	(734)	(4,8)
MEDIO RADIO	9.242	8.745	497	5,7
Europa Geográfica	8.668	8.231	437	5,3
África y Oriente Medio	574	514	60	11,6
LARGO RADIO	3.876	3.515	361	10,3
TOTAL	27.799	27.675	123	0,4

El número de pasajeros transportados por IBERIA aumentó un 0,4% respecto al ejercicio anterior, con crecimientos del 5,7% en el medio radio internacional y del 10,3% en el largo radio, descendiendo un 4,8% en el sector doméstico.

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

La distribución de los PKT queda reflejada en la siguiente tabla:

Millones

PKT	2006	2005	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
DOMÉSTICO	9.633	10.219	(587)	(5,7)
MEDIO RADIO	12.220	11.456	764	6,7
Europa Geográfica	10.891	10.236	654	6,4
África y Oriente Medio	1.329	1.220	109	9,0
LARGO RADIO	30.641	27.385	3.255	11,9
TOTAL	52.493	49.060	3.433	7,0

En el conjunto de la red, el número de PKT aumentó un 7,0% respecto a 2005, un incremento superior al registrado en el número de pasajeros, debido al *mix* de rutas y al crecimiento de la etapa media de pasaje, que se incrementó un 6,5% respecto al año anterior, alcanzando los 1.888 kilómetros. El tráfico del conjunto de los vuelos internacionales aumentó un 10,3% respecto a 2005.

En el sector de largo radio fue donde más creció el tráfico de IBERIA (casi un 12%), gracias principalmente al notable desarrollo de la demanda en América del Sur, con un incremento del 26,1% respecto a 2005. En América Central el tráfico se incrementó un 5,7%, parcialmente ayudado por el acuerdo con el grupo TACA, que permite enlazar los vuelos de largo radio operados por



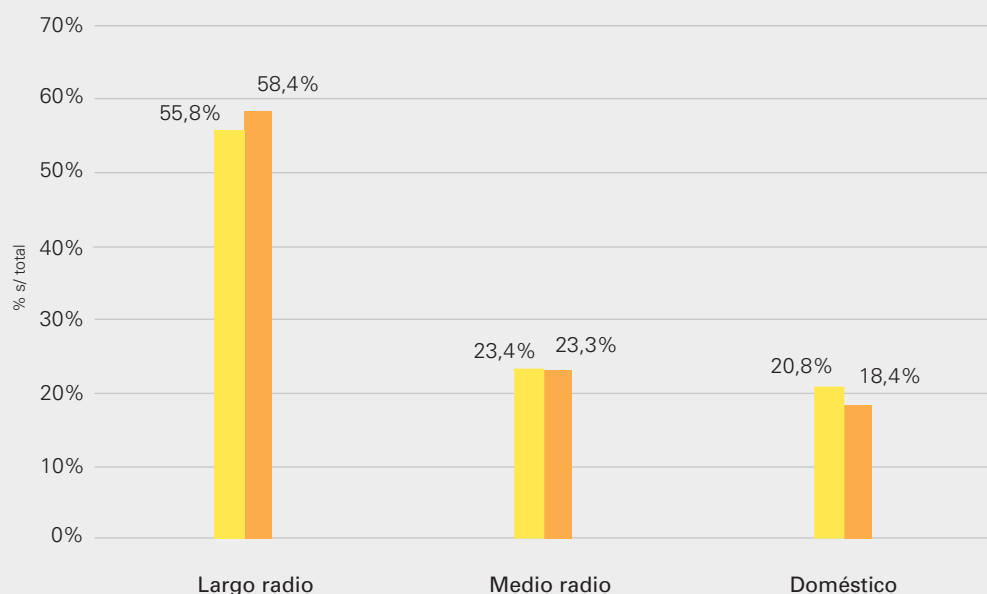
IBERIA a San José, Guatemala, Miami y La Habana con otros destinos centroamericanos mediante vuelos de código compartido operados por el citado grupo. En América del Norte el crecimiento fue del 2,1%.

En el sector de medio radio internacional la demanda creció un 6,7%, gracias al significativo aumento del tráfico en África y Oriente Medio (un 9,0%), donde se alcanzó la cifra de 1.329 millones de PKT en 2006, junto con el buen comportamiento en los vuelos europeos, cuyo volumen de tráfico se situó en 10.891 millones, con un incremento del 6,4% respecto al año anterior, a pesar de la fuerte competencia existente en este mercado. Destacó la evolución muy positiva de la conexión entre Madrid y Moscú, que había sido lanzada en marzo de 2005.

En el sector doméstico el tráfico de IBERIA descendió un 5,7% respecto al año anterior. En los vuelos entre la Península y las Islas Canarias, el número de PKT disminuyó un 5,5% respecto a 2005, y en el resto de los vuelos domésticos, lo hizo en un 5,9%.

Evolución de la distribución de los PKT

■ 2005
■ 2006



En el conjunto de la red, el coeficiente de ocupación de pasaje mejoró en 2,7 puntos porcentuales respecto al año anterior, elevándose al 79,8%, el nivel medio anual más alto en la historia de IBERIA.

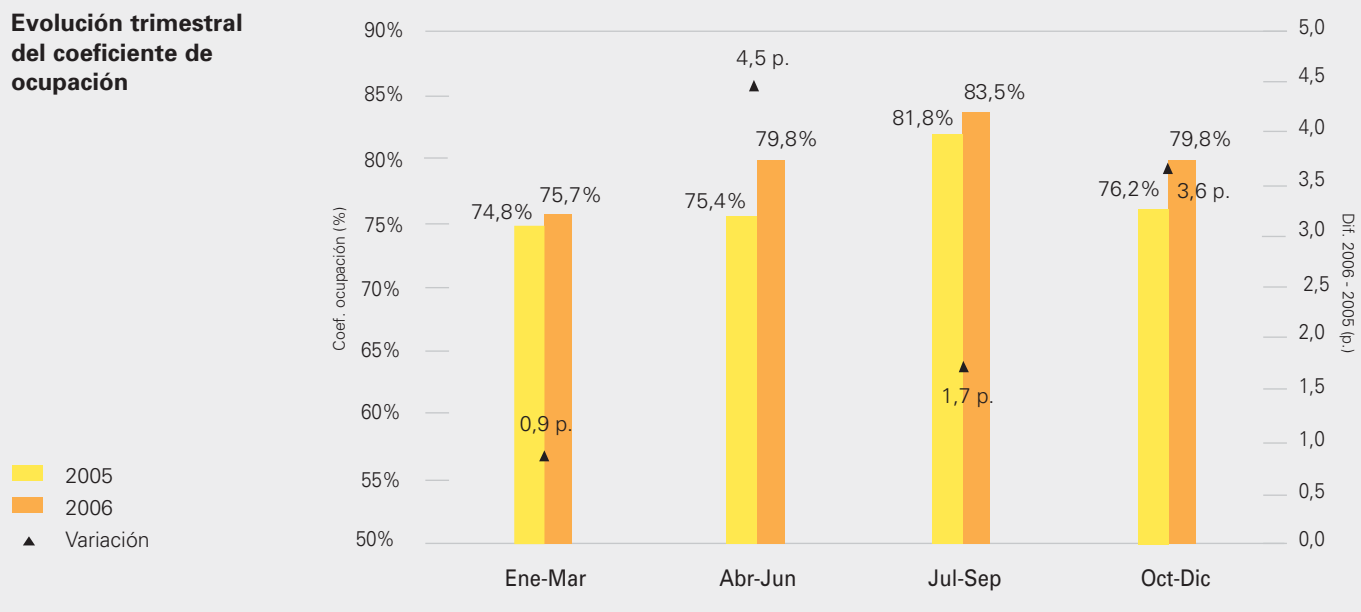
El siguiente cuadro muestra el desglose por sectores de la evolución del coeficiente de ocupación:

Coeficiente de ocupación (%)	2006	2005	Dif. s/a.a.(*)
DOMÉSTICO	72,8	72,8	0,0
MEDIO RADIO	72,8	68,7	4,0
Europa Geográfica	72,9	68,8	4,0
África y Oriente Medio	72,1	68,1	4,1
LARGO RADIO	85,6	83,1	2,5
TOTAL	79,8	77,1	2,7

(*) Las diferencias en puntos porcentuales parecen no cuadrar debido al redondeo.

A lo largo de los cuatro trimestres de 2006 el coeficiente de ocupación de nuestros aviones mantuvo una evolución muy positiva, especialmente en el cuarto trimestre (el segundo se ve parcialmente beneficiado por el distinto calendario de la Semana Santa, en abril en 2006 y en marzo en 2005), tal y como se ve en el siguiente gráfico:

Evolución trimestral del coeficiente de ocupación



Con relación a 2005, el coeficiente de ocupación se mantuvo estable en el sector doméstico y mejoró en las redes internacionales, correspondiendo el mayor aumento al medio radio. En los vuelos de Europa (geográfica) el coeficiente de ocupación se elevó al 72,9%, mejorando en 4,0 puntos porcentuales con relación a 2005. En África y Oriente Medio el incremento del coeficiente de ocupación fue de 4,1 puntos, situándose en el 72,1%.

El coeficiente de ocupación en los vuelos de largo radio alcanzó el 85,6% en el acumulado de los doce meses de 2006, mejorando en 2,5 puntos porcentuales respecto al ejercicio anterior y estableciendo un record en la historia de la compañía en este sector.

En el sector doméstico, las variaciones en el coeficiente de ocupación siguieron una tendencia ascendente a lo largo del ejercicio 2006, hasta conseguir un nivel medio anual (72,8%) similar al de 2005. Así, los primeros nueve meses presentaron una variación negativa respecto al año anterior (salvo en abril, beneficiado por el distinto calendario de la Semana Santa) para mejorar en el último trimestre.

2.1.2. Ingresos de tráfico de pasajeros

Para el conjunto de la red, el ingreso medio por PKT (en adelante, yield) de IBERIA en 2006 aumentó en un 2,6% respecto al ejercicio anterior, a pesar de la fuerte presión competitiva, especialmente en los mercados doméstico y europeo, y del aumento de la longitud de la etapa media de pasaje. El importante crecimiento del tráfico de negocios en la operación de largo radio y, en menor medida, en Europa, influyó positivamente en el aumento del ingreso medio.

En el sector de largo radio el ingreso medio por PKT subió un 13,3% respecto al año 2005, apoyado en la significativa mejora del *mix* de clases, con un incremento del 25% en el número de pasajeros en la clase Business Plus, aumentando también su ingreso medio.

El siguiente cuadro muestra el desglose por sectores del ingreso medio por PKT en 2006 y su comparación con el año anterior:

Cént. de euros

Ingresos por PKT	2006	2005	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
DOMÉSTICO	12,52	12,12	0,40	3,3
MEDIO RADIO	9,58	9,77	(0,20)	(2,0)
LARGO RADIO	5,18	4,57	0,61	13,3
TOTAL	7,55	7,36	0,19	2,6

En el conjunto de la red, el ingreso medio por AKO subió un 6,2% respecto a 2005, debido a la mejora significativa del coeficiente de ocupación, junto con el positivo impacto del incremento del yield. En términos homogéneos de etapa, en 2006 el ingreso unitario por AKO superó en un 13% al del año anterior. El siguiente cuadro muestra el desglose por sectores del ingreso medio por AKO:

Cént. de euros

Ingresos por AKO	2006	2005	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
DOMÉSTICO	9,11	8,83	0,29	3,3
MEDIO RADIO	6,97	6,72	0,25	3,8
LARGO RADIO	4,44	3,80	0,63	16,6
TOTAL	6,02	5,67	0,35	6,2

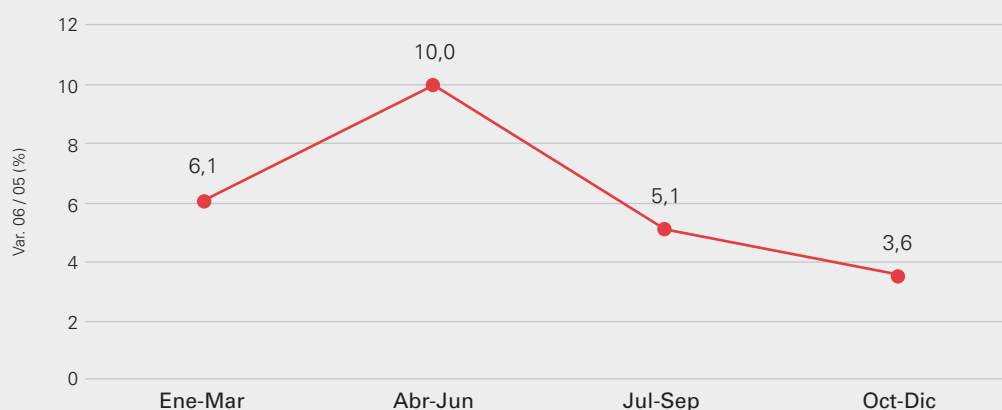
En la operación de largo radio el ingreso medio por AKO subió un 16,6% respecto a 2005, debido a la mencionada mejora tanto del nivel de ocupación como del yield, y a pesar de verse afectado por el crecimiento de la etapa media de pasaje (un 1,5%).

En el sector de medio radio internacional, el ingreso medio por AKO aumentó en un 3,8% con relación a 2005. El efecto positivo de la mejora del coeficiente de ocupación (4,0 puntos) superó al impacto del descenso del yield (un 2%), el cual estuvo motivado, en parte, por el aumento en un 0,9% de la etapa media de pasaje en este sector y, principalmente, por la fuerte presión competitiva de las compañías de bajo coste en el mercado España-Europa.

En el sector doméstico, IBERIA continuó la estrategia enfocada a la mejora de la rentabilidad, lo que se tradujo en un incremento del 3,3% en el yield. Como el coeficiente de ocupación fue igual al del año anterior, el ingreso medio por AKO registró un aumento similar al del yield en el conjunto del ejercicio.

El siguiente gráfico muestra la evolución trimestral durante 2006 de las variaciones del ingreso de pasaje por AKO con relación al año anterior. El progresivo aumento del peso relativo de los vuelos intercontinentales en el conjunto de la actividad de la compañía llevó a un crecimiento de la etapa media a lo largo de 2006, influyendo en la ralentización del crecimiento del ingreso unitario del conjunto de la red.

Variación trimestral del ingreso de pasaje por AKO



El siguiente cuadro refleja la evolución de los ingresos de pasaje, con el desglose por sectores:

Millones de euros

Ingresos de pasaje	2006	2005	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
DOMÉSTICO	1.205,8	1.238,1	(32,3)	(2,6)
MEDIO RADIO	1.170,2	1.119,6	50,6	4,5
LARGO RADIO	1.587,1	1.252,3	334,8	26,7
TOTAL	3.963,2	3.610,0	353,2	9,8

En el ejercicio 2006, los ingresos por tráfico de pasaje de IBERIA aumentaron un 9,8% respecto al año anterior, debido a la progresión del ingreso unitario (por AKO) y al aumento del volumen de tráfico en los vuelos internacionales. Así, se produjeron incrementos del 26,7% y del 4,5% en los sectores de largo radio y medio radio internacional, respectivamente.

Los ingresos por tráfico de pasaje del Grupo Iberia ascendieron a 3.963,2 millones de euros en el conjunto de la red. En su desglose por sectores destaca el progresivo incremento del peso de la red de largo radio, cuyos ingresos suponían más del 40% del total en 2006, mientras que representaban el 34,7% en 2005.



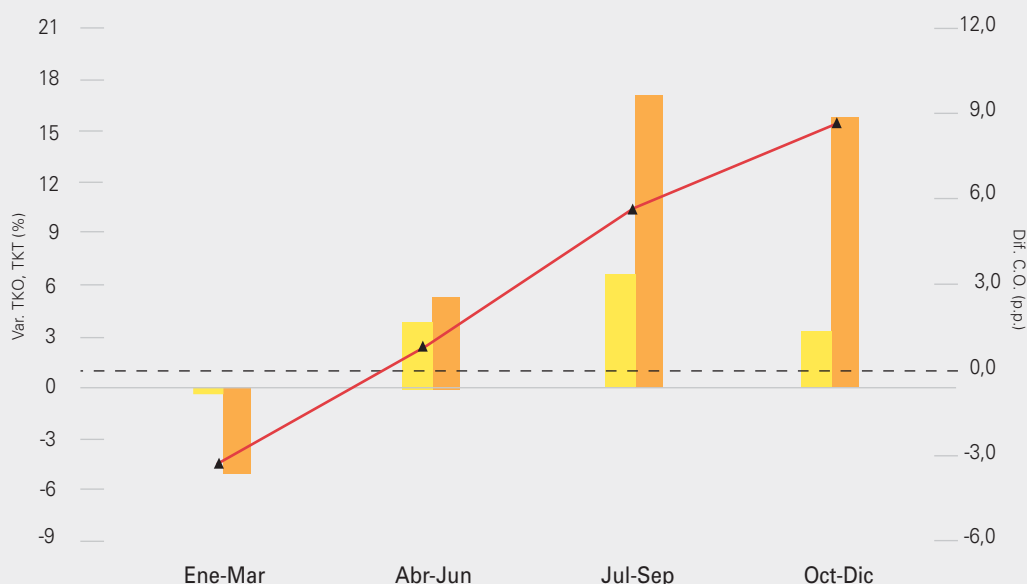
2.1.3. Carga

Según datos publicados por la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), el tráfico de carga de las compañías europeas, medido en términos de toneladas-kilómetro transportadas (TKT), se incrementó un 2,4% en 2006 con relación al año anterior.

El número de TKT de mercancía y correo transportadas por IBERIA ascendió a 1.118,5 millones en 2006, aumentando un 8,3% respecto al volumen alcanzado en el ejercicio anterior. El 94% del total de toneladas-kilómetro fue transportado en las bodegas de los aviones de pasaje de la compañía, porcentaje que se ha mantenido estable respecto a 2005. El número total de toneladas-kilómetro ofertadas aumentó un 3,4% con relación al año anterior, mejorando el coeficiente de ocupación 3,1 puntos porcentuales.

**Tráfico de carga de IBERIA.
Evolución trimestral de las variaciones 2006/05**

■ TKO (%)
■ TKT (%)
—▲ Coef. ocupación (dif. en p.p.)



Los primeros meses de 2006 registraron una débil actividad, que comenzó a recuperarse a partir de junio, teniendo una evolución muy positiva durante la segunda parte del año.

Los ingresos por transporte de mercancía y correo se situaron en 288,2 millones de euros en 2006 (un 7,2% más que en 2005), cifra que incluye los ingresos por tasas de combustible (recargos destinados a compensar el fuerte incremento del precio del queroseno) y de seguridad, que en su conjunto ascendieron a 62,9 millones de euros en 2006 (y a 50,6 millones de euros en 2005). El ingreso medio por TKT se situó en 25,8 céntimos de euro en 2006, descendiendo un 1,0% respecto al año anterior, perjudicado por el crecimiento de la etapa media de carga (un 4,6%).

Los ingresos procedentes de los diversos servicios prestados en las terminales de carga se situaron en 20,6 millones de euros en 2006, disminuyendo en un 16,5% respecto al ejercicio anterior, como consecuencia del proceso de cierre, por falta de rentabilidad, de las terminales medianas y pequeñas nacionales, iniciado en 2005 y finalizado en 2006.

La plantilla se redujo en 111 personas (un 11,1%) respecto a 2005, principalmente como consecuencia del cierre de las terminales citadas con anterioridad. La productividad en las cuatro grandes terminales nacionales (Madrid, Barcelona, Las Palmas y Tenerife), medida en toneladas por empleado, creció un 3,9% respecto al año anterior.

Durante 2006, Iberia Carga renovó, por tercer año consecutivo, la Certificación de Calidad según la norma ISO 9001:2000 de AENOR, que había obtenido en julio de 2003.

Los principales parámetros de actividad son los siguientes:

Transporte de carga	2006	2005	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
TKO (millones)	1.643,6	1.589,3	54,3	3,4
Bodegas	1.498,2	1.447,8	50,4	3,5
Cargueros	145,4	141,5	3,9	2,8
TKT (millones)	1.118,5	1.033,1	85,4	8,3
Bodegas	1.050,4	970,9	79,5	8,2
Cargueros	68,1	62,2	5,9	9,5
Coefficiente de ocupación (%)	68,1	65,0	3,1	n.a.
Bodegas	70,1	67,1	3,1	n.a.
Cargueros	46,8	44,0	2,9	n.a.
Ing. medio TKT (cént. € / TKT) ^(a)	25,76	26,03	(0,26)	(1,0)
Ingresos transporte carga (millones €) ^(a)	288,2	268,9	19,3	7,2
Plantilla equivalente (núm. personas)	884	995	(111)	(11,1)

^(a) Incluyen tasas de combustible y seguridad ; n.a.: no aplicable.

2.2. Handling

La Dirección General de Aeropuertos (Iberia Handling) es responsable de la gestión de los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos españoles, tanto a terceras compañías como a la propia IBERIA.

Iberia Handling atendió a un total de 92,6 millones de pasajeros en el ejercicio 2006, una cifra algo inferior (-1,1%) a la obtenida en el año anterior. En términos de aviones ponderados atendidos (APA), la actividad total de Iberia Handling disminuyó un 4,2% respecto a 2005, registrándose descensos de proporción similar tanto en los servicios a IBERIA como a terceros. En el primer caso, la disminución estuvo motivada, principalmente, por la disminución del número de vuelos programados por la compañía en España y por las cancelaciones a causa de las huelgas del personal de vuelo y de los acontecimientos de Barcelona del mes de julio. La actividad para terceras compañías descendió en 10.630 aviones ponderados (un 4,2%) debido fundamentalmente al cese de atención a Binter Canarias desde octubre de 2005. Si excluimos esta compañía, la actividad a terceros se hubiera incrementado un 5,9%.

Los ingresos de explotación (incluida la facturación a Iberia Transporte) ascendieron a 641,2 millones de euros en 2006, aumentando en 28,1 millones respecto al año anterior, lo que representa un incremento del 4,6%.

La plantilla media anual de Iberia Handling, que ascendió a 8.988 personas equivalentes en 2006, permanece prácticamente igual a la del año anterior. La productividad disminuyó, aumentando las horas hombre por avión desde 31,41 en 2005 a 32,85 en 2006, debido fundamentalmente al proceso excepcional de traslado a la nueva Terminal T4 de Madrid-Barajas, y a los refuerzos para restablecer la normalidad operativa en el aeropuerto de Barcelona-El Prat tras la acción de protesta ilegal de los trabajadores de handling el día 28 de julio.

Se han renovado las certificaciones de calidad y de medio ambiente conforme a las normas UNE-EN ISO9001 e ISO14001.

El 25 de julio se hizo pública la adjudicación de las nuevas concesiones para realizar los servicios de handling de rampa a terceros en la totalidad de la red estatal de aeropuertos, según el acuerdo adoptado por el Consejo de Administración de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), resolviendo los concursos públicos que han profundizado en la liberalización del sector. IBERIA es el operador que más licencias ha obtenido, un total de 21, manteniendo su presencia en 36 aeropuertos (más el helipuerto de Ceuta). La compañía no ha renovado las licencias de handling de rampa que tenía en Fuerteventura, Lanzarote, Jerez de la Frontera, Almería y Barcelona. Las nuevas licencias tendrán una duración de siete años, y los nuevos agentes comenzaron a operar a partir de febrero de 2007.



IBERIA ha alcanzado acuerdos con otras empresas concesionarias para incorporarse a Uniones Temporales de Empresas (UTE) poseedoras de licencia en tres aeropuertos. Así, IBERIA acordó con Groundforce y SPDH, que obtuvieron una licencia en El Prat, incorporarse con una participación del 32% a su UTE, para prestar los servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto barcelonés. Igualmente, IBERIA alcanzó un acuerdo con una de las UTE concesionarias (Clece-Evergreen) en los aeropuertos de Fuerteventura y Lanzarote para adherirse a dicha UTE y prestar servicios de handling en estos dos aeródromos canarios.

El siguiente cuadro refleja los principales parámetros de actividad de Iberia Handling:

	2006	2005	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Aviones ponderados atendidos (miles)	468,4	489,1	(20,7)	(4,2)
Ingresos de explotación (millones €)	641,2	613,2	28,1	4,6
Ingresos explotación / avión pond. (€)	1.369,0	1.253,6	115,4	9,2
Productividad (horas tot. / avión pond.) ^(a)	32,85	31,41	1,44	4,6
Plantilla equivalente (núm. personas)	8.988	8.972	16	0,2

^(a) Horas totales de mano de obra por avión ponderado.

2.3. Mantenimiento

Iberia Mantenimiento realizó un total de 116 revisiones mayores (C, D, E e IL) durante 2006, el mismo número que en el año anterior. Los trabajos realizados a otras compañías aéreas representaron un 20,3% del total, aumentando en 3,4 puntos porcentuales respecto a 2005.

En el Taller de Motores la producción total, medida en motores equivalentes, ascendió a 142,3 unidades en 2006. Hubo una menor necesidad de revisión de motores de la flota propia, como consecuencia del proceso de renovación. Así, los trabajos para motores de terceros pasaron a representar el 54,5% del total de trabajos realizados en 2006, frente al 53,1% del año anterior.

La plantilla media equivalente gestionada por la Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería de IBERIA se situó en 3.864 empleados en 2006, descendiendo en medio punto porcentual respecto al año anterior.

Iberia Mantenimiento ha seguido fortaleciendo su posicionamiento como proveedor de servicios integrales de mantenimiento aeronáutico fiable y de reconocido prestigio internacional. Hoy en día es la segunda empresa aeronáutica española en recursos y facturación (por detrás del fabricante CASA/Airbus), y a nivel mundial se sitúa en el puesto 12 por volumen de facturación, excluidos los fabricantes aeronáuticos mundiales. En el ejercicio 2006 los ingresos de explotación externos se incrementaron un 36,3% con relación a los obtenidos en el año anterior, alcanzando la cifra de 229,9 millones de euros.

Resulta especialmente relevante la consolidación de la línea de producción de los motores Rolls Royce, RB211 535 E4 instalados en aviones B757, siendo IBERIA la única compañía aérea de Europa certificada para la revisión y reparación de estos motores.

Durante el ejercicio económico 2006 se firmaron y renovaron cerca de 100 contratos, destacando por su especial interés los siguientes:

- El firmado en exclusiva con Continental Airlines para dar servicio a los motores Rolls Royce RB211-535E4-B que equipan la nueva flota Boeing B757-300 de la compañía americana.
- El contrato en exclusiva con British Airways para el mantenimiento de 29 motores Rolls Royce RB211-535E4 durante cinco años.
- La revisión de dos motores RB211-535E4 de la compañía Air Finland.
- El contrato en exclusiva con Swiftair para el mantenimiento de componentes de dos aviones McDonnell Douglas MD80-83 para los próximos 3 años.
- El acuerdo con el fabricante norteamericano General Electric para obtener la licencia de reparación del motor CF34. El Taller de Motores de la división de mantenimiento de IBERIA es el único en España y el tercero en Europa con capacitación para mantener este modelo de motor.
- El acuerdo de cooperación entre Iberia y Meridiana, de cinco años de duración, basado en un intercambio de trabajo entre las dos empresas para realizar el mantenimiento de aviones Airbus A319, A320 y A321, MD80-82, Boeing B717 y Bae 146, siendo las compañías que operan en Europa del Sur su principal mercado objetivo.





La amplia cartera de Iberia Mantenimiento está conformada por operadores aéreos nacionales e internacionales, fabricantes de células y motores, así como arrendadores de aviones, totalizando aproximadamente 150 clientes. Alrededor de 50 son compañías aéreas reconocidas internacionalmente como British Airways o Continental Airlines. En España, donde Iberia Mantenimiento es líder indiscutible, cuenta como clientes con prácticamente la totalidad de aerolíneas, como Air Nostrum, Spanair, Iberworld, Air Plus Comet, LTE, Hola Airlines o Pullmantur; y, en el resto del mundo, Iberia Mantenimiento está presente en todos los continentes de la mano de empresas como Meridiana, Avianca, Olympic Airways, Xiamen Airlines, Santa Bárbara, Berkut, Armavia, Air Adriatic, Girjet, Privilege Style, China Eastern, Pegasus Aviation o Lan, entre otras.

El pasado mes de julio se renovó el contrato con el Ministerio de Defensa español por el cual se prestan servicios de mantenimiento y se da soporte operacional y asistencia total a los aviones de transporte de personalidades que comprende aviones A310 y Falcon 900; y a los aviones B707 y Falcon 20 destinados a transporte militar. También finalizaron los trabajos de reparaciones estructurales y las revisiones CSC14 y CSC18, realizadas a los B707 del grupo 47 del Ejército del Aire.

Por lo que se refiere a trabajos de reparaciones y mantenimiento de componentes, Iberia Mantenimiento dio servicio principalmente a Air Nostrum, Iberworld, Santa Barbara, Touchdown Aviation, Air Comet, Olympic Airways y Swiftair.

El volumen de ingresos de mantenimiento para terceros ascendió a 229,9 millones de euros en el ejercicio 2006, con un crecimiento sobre el año anterior del 36,3%.

En el año 2006, la Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería de IBERIA ha recibido la renovación del certificado ISO 9001:2000 de la Asociación Española de Normalización (AENOR), que incluye nuevos servicios de mantenimiento e ingeniería a motores Rolls Royce RB211-535E4.

Asimismo, Iberia Mantenimiento ha obtenido el certificado de Organización de Diseño que otorga la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA). Este certificado le capacita para hacer modificaciones en la cabina de aviones comerciales, tanto para la propia línea aérea como para terceros. También se superó con éxito la auditoria bajo estándares de IATA (IOSA), obteniendo el reconocimiento en Seguridad Operacional en el mantenimiento de la flota de IBERIA.

Por último, la Universidad Politécnica de Madrid e IBERIA suscribieron un acuerdo marco de colaboración para dar continuidad en el desarrollo de proyectos y programas de investigación, de formación y de especialización de personal técnico.

2.4. Desarrollo de proyectos

2.4.1. Mejora de la calidad del servicio

Durante el año 2006 y dentro del marco estratégico del Plan Director 2006/2008, el Grupo Iberia ha llevado a cabo diversas acciones encaminadas a mejorar la calidad y aumentar la satisfacción del cliente, ofreciendo servicios de valor añadido que le diferencian frente a compañías competidoras.

Clase Business Plus

IBERIA inició la comercialización de la clase de negocios "Business Plus" en sus vuelos de largo radio a mediados de 2005. La compañía ha invertido más de 100 millones de euros en esta nueva clase, con la finalidad de ofrecer a sus clientes un producto de alta calidad, que reúne las últimas novedades en confort, equipamiento y tecnología a bordo de los aviones.

La Business Plus incorpora un nuevo modelo de butaca, que se convierte en una cama con una longitud de 1,90 metros y una anchura de 66 centímetros, y que ha sido considerada como una de las cinco mejores del mundo por la prestigiosa consultora del mercado aeronáutico Skytrax. Además, la separación entre filas en la nueva cabina de Business Plus es de 152 centímetros, disponiendo el pasajero de una mayor amplitud, privacidad y comodidad.

Igualmente, la nueva clase de negocios de IBERIA cuenta con los más modernos sistemas de comunicación y entretenimiento a demanda para los pasajeros, que permiten, entre otras posibilidades, enviar y recibir correos electrónicos o mensajes cortos a móviles, o mantener conversaciones online tipo Messenger.

La clase Business Plus también ha significado una actualización del servicio a bordo. Se han renovado los elementos de mayordomía y rediseñado el desarrollo del servicio. También se han incorporado nuevos menús basados en la cocina mediterránea y nuevos vinos de excelente calidad. IBERIA fue elegida este año la compañía aérea que ofrece a bordo de sus aviones el mejor vino tinto, según la revista americana "Global Traveler Magazine", dedicada en exclusiva a los viajes en clase Business.



Desde julio de 2006 todos los aviones de largo radio de IBERIA disponen de la nueva configuración de cabina, con dos clases de servicio (Business Plus y Turista), una vez finalizado el proceso de transformación de interiores. Los diez aviones Airbus A340/600 recibidos desde octubre de 2004 llegaron de fábrica equipados con la nueva clase, y la compañía ha estado reconfigurando y renovando la cabina de los otros 21 aviones A340 durante los últimos 18 meses. Así, con la nueva configuración, la versión 600 del A340 ofrece 352 asientos, 52 de ellos en la Business Plus, mientras que la versión 300 de este modelo dispone de 260 plazas, de las que 42 son butacas de la Business Plus.

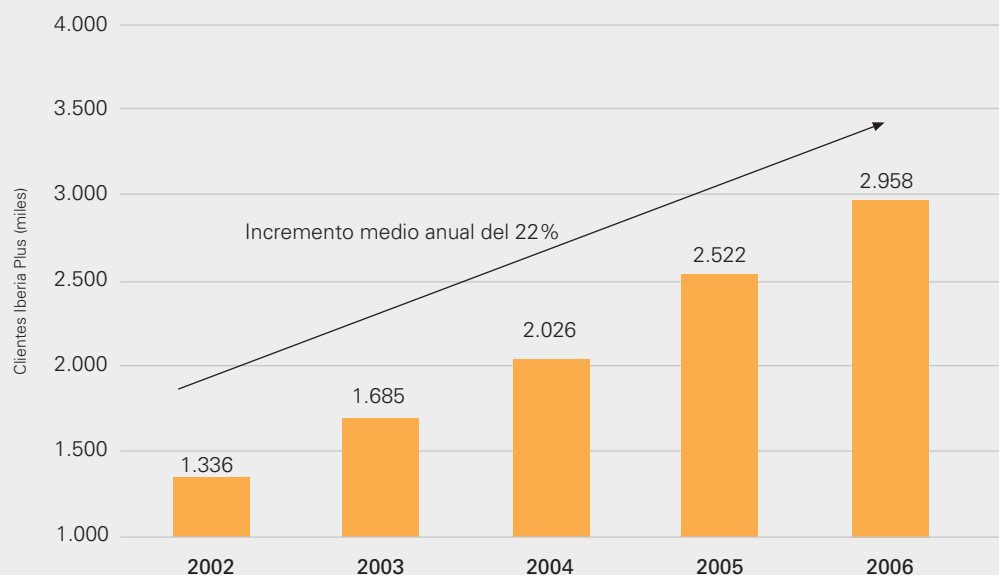
Iberia Plus

El programa Iberia Plus, creado en 1991, fue el primer programa de fidelización de viajeros frecuentes de Europa. Y a lo largo de sus quince años de historia se ha convertido en el programa de fidelización de referencia en el mercado español y en el sector aéreo europeo.

El programa consiste en la acumulación de puntos mediante la utilización de la tarjeta Iberia Plus, bien sea en vuelos de IBERIA o en servicios con las compañías asociadas del programa. Con los puntos obtenidos, sus titulares disfrutaban de más de 600.000 vuelos gratuitos al año, además de estancias en hoteles, alquileres de coche, eventos culturales o deportivos y viajes turísticos. De acuerdo al tipo de cliente existen cuatro modelos de tarjetas: Iberia Plus Clásica, Plata, Oro y Platino, añadiendo cada una de ellas beneficios sobre la anterior.

IBERIA, gracias a su programa de fidelización, posee una mayor captación de clientes y un mejor conocimiento de los mismos para identificar sus necesidades, pudiendo recompensar a los clientes asiduos su fidelidad, proporcionándoles un valor añadido. Se estima que alrededor del 30% de los ingresos de la compañía están asociados a clientes titulares del programa. Iberia Plus es, además, un elemento diferenciador con relación a sus competidores.

Iberia Plus alcanzó casi tres millones de titulares a finales de 2006, registrando un incremento superior al 17% con relación al año anterior, y un crecimiento medio anual de aproximadamente el 22% en los últimos cuatro años. De esos casi tres millones, más de un tercio son miembros activos de Iberia Plus a través de Internet. Del total de titulares, un 73 por ciento residen en España, un 17 por ciento en Europa, un 9 por ciento en Latinoamérica, y un 1 por ciento en el resto del mundo.



El programa de fidelización de IBERIA incorporó 14 nuevas compañías en 2006 (entre ellas Malév, Royal Jordanian, Grupo TACA, Prosegur, Accord Hoteles y la tienda online "El placer de regalar"), de modo que contaba con 50 compañías asociadas a finales de año. Entre éstas se encontraban compañías aéreas (todas las integrantes de la alianza oneworld, Clickair y Mexicana de Aviación, entre otras), importantes cadenas hoteleras, las principales empresas de alquiler de coches y varias compañías de distintos sectores.



Ligado al programa Iberia Plus, la compañía puso en marcha en abril de 2005 el programa Iberia Plus Empresas, dirigido a pequeñas y medianas empresas y a profesionales autónomos. El éxito de Iberia Plus Empresas viene avalado por las más de 13.000 empresas registradas en el programa desde su puesta en marcha (3.631 corresponden a 2006), un total de ventas acumuladas que asciende a 32 millones de euros desde que se inició el programa, y la percepción por parte de las empresas en cuanto a facilidad, accesibilidad, ahorro y mejor control de sus gastos que el programa les ofrece.

La clave del éxito de Iberia Plus Empresa radica, entre otros aspectos, en que se recompensa tanto a la empresa o al empresario autónomo que hace el gasto por los viajes como al empleado que viaja, mediante la acumulación de Puntos Empresa a uno y puntos Iberia Plus al otro. Ambos pueden acumular puntos para posteriormente canjearlos por vuelos u otros servicios gratuitos. Asimismo, este programa, el primero de este tipo existente en España, da la posibilidad a sus clientes de llevar a cabo, desde una página web, el control de sus viajes y de sus gastos, poniendo adicionalmente a su disposición un call center exclusivo para plantear las cuestiones que les puedan surgir.

Billete electrónico

Desde hace varios años las compañías aéreas vienen implantando el billete electrónico, un proyecto incluido en el desarrollo de las políticas destinadas a reducir los costes. La nueva modalidad de billete reduce los costes de impresión y del material utilizado, así como los propios de personal en facturación, al influir en el aumento de la auto facturación del pasajero. Hace más de dos años la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) estableció la fecha del 31 de diciembre de 2007 para la extinción del papel como soporte de los billetes aéreos.

Además, el billete electrónico ofrece nuevas prestaciones a los clientes, como la comodidad de obtener la reserva y el billete simultáneamente, o la posibilidad de cambiar vuelos sin necesidad de desplazarse, así como una mayor seguridad, porque no es necesario llevarlo físicamente, eliminando así el riesgo de pérdida o robo.

En la actualidad, el billete electrónico es el formato utilizado por la gran mayoría de los clientes de IBERIA, tanto si adquieren los billetes en las oficinas de la compañía, en su página web o en las agencias de viaje. En 2006, los billetes electrónicos representaron más del 93% de todos los billetes emitidos a través de los canales propios de la compañía, y el 89% de los emitidos por las agencias de viaje.

A finales de 2006 el billete electrónico tenía validez en prácticamente toda la red de IBERIA, pudiendo utilizarse en todos los destinos nacionales y en 60 ciudades de su red internacional, lo que supone que tan sólo sean dos los destinos internacionales en donde todavía no se permite esta modalidad (Nápoles y Pisa), operados por Iberia Regional/Air Nostrum.

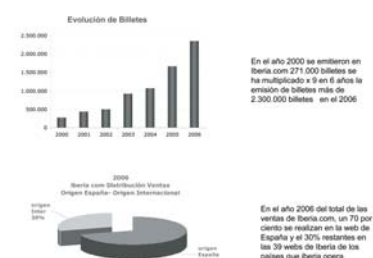
En el ejercicio 2006 fueron emitidos más de quince millones y medio de billetes electrónicos, aumentando un 62% con relación al año anterior, creciendo especialmente los emitidos por las agencias, con un incremento del 81%. También ha sido un éxito la utilización del billete electrónico en los vuelos del Puente Aéreo entre Madrid y Barcelona, tras su implantación a mediados del año 2005, siendo el porcentaje de pasajeros que lo utilizaron en el último trimestre de 2006 superior al 87%.

Índices de calidad

IBERIA cuenta con varios mecanismos de control y seguimiento de la calidad, tanto de los parámetros del servicio como del nivel de satisfacción de sus clientes.

A través de la medición de los índices NCO (Nivel de Calidad Obtenida) se supervisa el cumplimiento de los estándares de calidad de prestación del servicio establecidos por la compañía. Para ello se controla el proceso global de atención al cliente, tanto en tierra como en vuelo, abarcando desde la solicitud de información y la reserva de billetes, hasta la gestión de las quejas y reclamaciones. En 2006 se ha puesto en servicio la nueva aplicación SIMCA (Sistema Integrado de Medida de la Calidad). A través de ella los gestores tienen acceso vía web a la información relacionada con la calidad del servicio, obtenida a partir de las más de 2.000 inspecciones realizadas tanto en tierra como en vuelo, así como de las bases de datos y sistemas existentes en la compañía, lo que les permite definir más eficazmente las acciones de mejora.

Para determinar la percepción del cliente respecto al cumplimiento de sus expectativas (Nivel de Calidad Percibida, NCP) durante el pasado año se realizaron casi 10.000 encuestas dirigidas a los clientes al final del viaje, sobre 30 atributos básicos del proceso de servicio. Además, se ha rea-





lizado un estudio específico sobre la satisfacción de los clientes con el tratamiento de las reclamaciones.

Por otro lado, los Sistemas de Calidad certificados según la Norma ISO 9001:2000 incluyen indicadores de calidad específicos relacionados con los procesos de las distintas actividades que se controlan internamente con la periodicidad adecuada.

Certificados ISO

El Grupo IBERIA mantiene un compromiso con el objetivo de mejora de la calidad en todas sus actividades, y para favorecer su consecución se han implantado sistemas de gestión de Calidad ISO 9001:2000 en diversas áreas de la compañía, concretamente en Carga, Sistemas, Mantenimiento e Ingeniería, Operaciones, Infraestructura y Servicio a Bordo, así como en Aeropuertos (handling de pasajeros y rampa) donde existe un sistema integrado de calidad y medio ambiente, con certificaciones ISO 9001 e ISO 14001. A lo largo de 2006 estas áreas de la compañía han superado las auditorías internas y externas necesarias para mantener las correspondientes certificaciones.

2.4.2. Canales de distribución directa

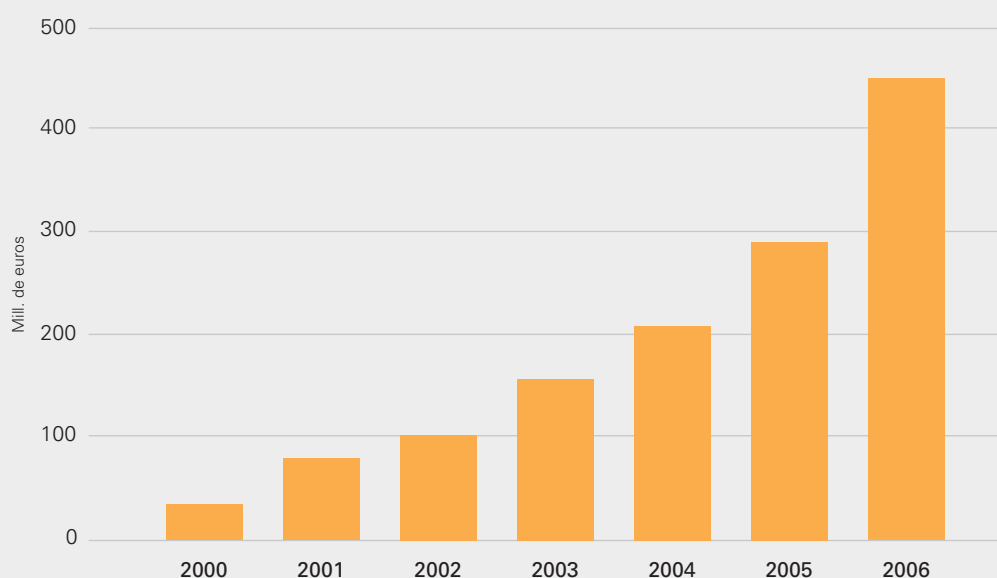
Iberia.com

A lo largo de 2006, IBERIA ha lanzado nuevas versiones específicas de su página web, hasta totalizar treinta y siete adaptaciones distintas, que abarcan todos los países con destinos de la compañía en América, Europa, Oriente Medio y África, a excepción de Guinea Ecuatorial, Nigeria y Senegal, sobre los que ya se está trabajando. Además, a lo largo del ejercicio, Iberia.com ha mejorado su funcionalidad, introduciendo nuevos productos para los clientes como la emisión de facturas online, herramientas de descuento, la incorporación de sistemas de notificación de ofertas y la garantía de precio mínimo en la web de España.

En 2006 la compañía vendió más de 2,35 millones de billetes aéreos a través de este canal, un 41,6% más que en el año anterior, ascendiendo la cifra de ventas a 447,1 millones de euros (sin incluir la facturación de otros productos), lo que representa un incremento del 56% respecto a 2005. Este incremento se eleva hasta el 75% si consideramos únicamente las ventas a través de las páginas internacionales. El número de accesos de clientes a la web alcanzó una media diaria de más de 300.000 sesiones en 2006.

Como complemento a la venta de billetes aéreos, a través de Iberia.com se pueden contratar otros servicios como alquiler de coches, reserva de estancias en hoteles, contratación de paquetes vacacionales y seguros de viaje, entre otros, gracias a los acuerdos de marketing que IBERIA ha firmado con otras compañías.

**Evolución de ventas
Iberia.com**



Serviberia

Serviberia ofrece un servicio de atención telefónica personalizado y eficaz, que proporciona información sobre vuelos, tarifas y ofertas a los clientes, quienes también pueden realizar sus reservas y compras de billetes a través de este canal telefónico. Serviberia está disponible las 24 horas del día y los 365 días del año, y atiende más de cuatro millones de llamadas al año. También centraliza las llamadas procedentes de la mayoría de países europeos, que se atienden en seis idiomas distintos.

A lo largo de este año se incorporaron nuevos avances tecnológicos, con el fin de mejorar la calidad del servicio que ofrece. Así, en el mes de octubre se implementó un servicio automático de avisos en tiempo real (por cambios, confirmaciones y cancelaciones) a través de mensajes cortos al móvil o correo electrónico, aumentando así la calidad percibida. Adicionalmente, desde el mes de noviembre de 2006, se ha incorporado el servicio de reconocimiento del cliente por teléfono (CTI), lo que permitirá reconocer y tipificar a todos los usuarios, y proponer campañas de fidelización.

El centro de atención telefónica específico para los titulares Iberia Plus Oro y Platino, existente dentro del programa de fidelización Iberia Plus, recibió este año cerca de 528.000 llamadas, un 32,9% más que el año anterior.

En el ejercicio 2006 Serviberia vendió casi 905.000 billetes, una cifra ligeramente superior a la de 2005, con un volumen total de ventas de 186,7 millones de euros. Fue en Europa donde se registró el mayor incremento en el volumen de billetes vendidos, mejorando un 5% respecto al año precedente. Por otro lado, el grado de penetración del billete electrónico en las ventas realizadas por Serviberia ascendió al 97% en el conjunto del año, ocho puntos porcentuales más que en el ejercicio anterior.

2.4.3. Gestión de ingresos

IBERIA introdujo en su gestión de ingresos el modelo denominado "tramo-segmento" en 1998, entonces el más avanzado del mundo, y todavía utilizado en la actualidad por la gran mayoría de las compañías aéreas que gestionan sus ingresos con un modelo de optimización.

Dentro del Plan Director 2006/08, la Dirección de Gestión de Ingresos ha introducido dos medidas que tienen relación con el cambio del modelo de gestión y sus correspondientes soportes informáticos, con la finalidad de mantener a la compañía al más alto nivel de gestión de la industria en el campo de la gestión de ingresos, idea que viene reforzada además por dos hechos:

- El creciente peso del tráfico de red inherente al desarrollo estratégico decidido por IBERIA, basado en la expansión y mejora de la conectividad en el hub de Madrid. Para asegurar la máxima eficacia en la gestión de ingresos de red se ha decidido ir a un modelo de gestión denominado Origen-Destino (O&D).
- Un entorno cada vez más competitivo, impulsado por el modelo de bajo coste (low-cost). En este caso es necesario adoptar un modelo adicional para optimizar los ingresos en los tráficos punto a punto, en especial en aquellos vuelos con fuerte competencia de compañías de bajo coste. Tales modelos, comúnmente denominados "módulos low-fare", son muy nuevos en la industria.

2.4.4. Desarrollo de acuerdos comerciales

Alianza oneworld

oneworld es una alianza global formada por siete compañías aéreas de gran prestigio y proyección internacional - American Airlines, British Airways, Qantas, IBERIA, Cathay Pacific Airways, LAN y Finnair - que constituyen una red mundial que sirve más de 600 destinos en 130 países. Estas compañías se han unido en oneworld para proporcionar mejores servicios, beneficios y valor añadido a sus pasajeros en una red de destinos presente en los cinco continentes.

Uno de los objetivos principales de la alianza oneworld es el de expandir la cobertura de su red de destinos a zonas donde no tiene presencia. Como consecuencia de ello, durante el 2006 han sido invitadas a ser miembros de oneworld las compañías Japan Airlines, Royal Jordanian y la húngara Malév, que completarán su entrada en la alianza el 1 de abril de 2007. En la categoría de compañías afiliadas, sumándose a las 18 ya existentes, se van a incorporar a la alianza: cinco filiales de Japan Airlines; dos aerolíneas del grupo LAN, LAN Argentina y LAN Perú, y la nueva filial de Cathay Pacific, Dragonair. La entrada de todas ellas en oneworld está prevista para 2007.

En cuanto a la experiencia de viaje, oneworld permite al pasajero disfrutar y beneficiarse de una serie de ventajas adicionales tales como: la posibilidad de obtener y redimir puntos de los pro-



gramas de Viajeros Frecuentes de cada compañía en toda la red de **oneworld**, la posibilidad de acceder a más de 400 salas VIP repartidas por todo el mundo y la comodidad que supone poder viajar en toda la red de la alianza utilizando el billete electrónico, siendo la única alianza que tiene implementada esta tecnología entre todos sus miembros.

oneworld ofrece a sus clientes productos exclusivos de alianza tanto para particulares, con las tarifas "Vuelta Al Mundo" y "Visit Passes" en uno o varios continentes, como para empresas, con el producto específico businessflyer. En este sentido, la web de **oneworld** se ha enfocado en 2006 hacia la comercialización de dichos productos, con nuevas herramientas a disposición del pasajero para la organización de su viaje y la selección de las tarifas más ventajosas.

En reconocimiento de su éxito, **oneworld** ha recibido en 2006, por cuarto año consecutivo, el premio a la Alianza Líder Mundial otorgado dentro de los World's Travel Awards; también en 2006 y por segundo año, la revista Business Traveller nombró a **oneworld** como Mejor Alianza de Aerolíneas.

Acuerdo con British Airways

Desde enero de 2005 IBERIA y British Airways explotan conjuntamente las rutas que operan entre los aeropuertos de Londres Heathrow, Barcelona y Madrid, en base a un acuerdo firmado en 2004 que les permite planificar y gestionar en común esas líneas troncales, compartiendo los beneficios. Los clientes de ambas compañías han disfrutado de más posibilidades de elección y mayor flexibilidad en cuanto a horarios y servicios, así como de mejores conexiones en los mencionados aeropuertos y de un mayor número de destinos.

El desarrollo del acuerdo ha tenido unos resultados operativos y económicos muy positivos en los dos ejercicios transcurridos. En 2005 ambas compañías aumentaron el beneficio conjunto en la explotación de estas rutas respecto al año anterior. También fue significativa la progresión en 2006, con subidas en el coeficiente de ocupación (1,7 puntos de media hasta septiembre respecto a 2005) y en el ingreso unitario.

Acuerdo de franquicia con Air Nostrum

IBERIA y la compañía aérea regional Air Nostrum continúan desarrollando de forma satisfactoria el acuerdo de franquicia que les ha unido comercialmente desde 1997.

Iberia Regional Air Nostrum siguió ampliando su oferta en 2006, mediante el aumento de frecuencias y la apertura de nuevas rutas internacionales y domésticas. Así, en febrero la compañía puso en marcha la ruta que une Madrid con Nantes; el 1 de mayo comenzó a operar desde el aeropuerto de Zaragoza a París, Madrid, Ibiza y Mahón; y el 29 de octubre inició la ruta que une Alicante y Málaga. Además, en el año 2006 Iberia Regional Air Nostrum incrementó de forma significativa su oferta entre el Archipiélago Canario y distintos destinos (Lisboa, Santiago de Compostela, Málaga, Valencia, Granada, Sevilla y Santander) aumentando el número de frecuencias hasta alcanzar el vuelo diario y reforzando los enlaces en la época estival. Durante la temporada alta de verano también operó las conexiones Alicante - Palma de Mallorca y Bilbao - Granada. Y para la temporada de invierno 2006-2007 ha ofertado tres nuevas rutas desde el aeropuerto de San Pablo de Sevilla, hasta alcanzar un total de 11 rutas, al sumar a los destinos ya existentes Fuerteventura, San Sebastián y Valladolid (estas dos últimos operados desde mediados de enero de 2007).

Iberia Regional Air Nostrum transportó 5,17 millones de pasajeros en 2006. Por consiguiente, el número total de pasajeros transportados en vuelos comercializados por IBERIA (es decir, sumando los transportados por IBERIA y por Air Nostrum) ascendió a 33 millones en 2006. A finales de ese año ambas compañías operaban un total de treinta y seis destinos nacionales y cuarenta y cinco destinos internacionales de medio radio.

Acuerdos de código compartido

IBERIA mantenía acuerdos de código compartido de distinta modalidad (de venta libre o de bloqueos de espacio) y amplitud con cerca de treinta compañías en la temporada de Invierno 2006/07, gracias a los cuales sus clientes pueden acceder a un mayor número de destinos.

IBERIA y la compañía húngara Malev firmaron un acuerdo de código compartido en 2006, en virtud del cual la compañía española ofrece, desde el mes de abril, vuelos directos diarios entre Madrid y Budapest, operados por Malev. Esta compañía también opera en código compartido con IBERIA los enlaces entre las ciudades de Málaga (desde mayo), Francfort, Munich, Roma y Zurich con la capital de Hungría (este último desde mediados de julio). Además, Malev incluye su código



en los vuelos operados por IBERIA desde Madrid con destino a Barcelona, Bilbao, Francfort, Málaga, Munich, Roma, Sevilla y Zurich; y desde Barcelona a Francfort y Roma.

En mayo de 2006 entró en vigor un nuevo acuerdo de código compartido que contempla la ruta Madrid-Cancún operada diariamente por Iberworld y comercializada por IBERIA, que amplía las conexiones de la compañía con México y contribuye a reforzar su presencia El Caribe.

Igualmente, IBERIA firmó en 2006 un acuerdo de código compartido con la compañía Clickair, vigente desde el mes de octubre. A finales de año IBERIA comercializaba un total de seis rutas operadas por Clickair que conectan Barcelona con Ginebra, Lisboa, Sevilla y Zurich; y París con Sevilla y Valencia. Durante 2007 se irán incorporando progresivamente otros trayectos.

En el año 2006 también se firmaron acuerdos de código compartido con Lan Perú y Lan Ecuador que entrarán en vigor durante el año 2007.

Entre los acuerdos firmados en años anteriores que se mantienen vigentes destacan los establecidos con las siguientes compañías: American Airlines, British Airways, Finnair, Lan Chile, Avianca, Mexicana de Aviación, el Grupo TACA (Transportes Aéreos de Centroamérica) y Royal Air Maroc. Algunos de estos acuerdos han sido modificados en 2006. Así, desde el mes de febrero, las rutas más allá de Bogotá contempladas en el acuerdo con Avianca pueden ser operadas por SAM (filial de Avianca) compartiendo el código de IBERIA. También se han añadido nuevas rutas (Londres Heathrow - Varsovia y La Coruña - Londres Heathrow) en el amplio acuerdo con British Airways.

2.4.5. Proyectos de sistemas

Durante el ejercicio 2006, la Dirección de Sistemas ha continuado con su tarea de apoyo a todos los negocios de la compañía en materia de tecnologías de la información, al tiempo que ha mantenido un control riguroso sobre sus gastos de explotación. También ha desarrollado un Plan de Recuperación frente a desastres, y ha desplegado las infraestructuras que permiten la utilización de certificados digitales emitidos por Iberia.

Respecto al apoyo en la consecución de los objetivos de todos los negocios de IBERIA, podemos agrupar las realizaciones de la Dirección de Sistemas en dos grandes áreas: la mejora de la calidad del servicio ofrecido a los clientes de la compañía; y la revisión de los procesos internos para aumentar la productividad y la eficacia.

Entre los primeros destacamos los siguientes: la puesta en explotación de un nuevo sistema de gestión de reclamaciones, tanto de pasaje como de equipaje; las campañas de nuevos productos lanzadas desde Iberia.com, entre ellas la de "Precios Estrella"; la implantación de una nueva web de los socios de Iberia Plus, con información sobre los establecimientos asociados al programa y la política de puntos aplicada; y la instalación de kioscos interactivos sobre este mismo programa, para facilitar la adhesión a nuestros clientes.

En cuanto a proyectos que persiguen mejoras en la productividad y eficacia de los procesos señalamos: la implementación de la primera fase de un nuevo sistema de gestión de turnos, crucial para una gestión óptima en áreas que emplean un número elevado de recursos humanos, como Mantenimiento e Ingeniería; la puesta en explotación del nuevo sistema de valoración, facturación y contabilización de ingresos de carga; la implementación de herramientas web que facilitan el proceso de selección, reclutamiento y contratación de personal; y la incorporación de nuevas funcionalidades en el portal del empleado, que permiten simplificar los procesos administrativos.

2.5. Responsabilidad Corporativa

La información sobre la gestión de la sostenibilidad, que incluye la gestión ambiental, y la acción social de la compañía se recoge con más amplitud en la Memoria de Responsabilidad Corporativa, que acompaña a este Informe Financiero de 2006, y que se elabora siguiendo los criterios establecidos por GRI en su nivel 3 (Global Reporting Initiative), estándar reconocido internacionalmente.

2.5.1. Acción social

IBERIA basa su estrategia de acción social en apoyar, a través de la prestación de sus servicios habituales, a entidades que desarrollan proyectos de ayuda social. Sus principales programas están relacionados con el acceso al empleo de las personas discapacitadas, el voluntariado de sus empleados, el transporte de pasajeros necesitados de algún tipo de ayuda y la cesión de espacio en bodegas para transporte de ayuda humanitaria. La acción social de la compañía se asienta sobre





cuatro pilares fundamentales: sus empleados, que crearon e impulsan los proyectos de la ONG Mano a Mano y de la Asociación de Empleados Padres de Minusválidos (APMIB); la colaboración con diversas instituciones a través de acuerdos de colaboración; la invitación a sus clientes a participar en diferentes proyectos (Cruz Roja Española o Special Olympics); y la involucración de sus proveedores en proyectos de ayuda humanitaria.

2.5.2. Medio ambiente

Durante 2006 IBERIA siguió impulsando la mejora continua en el ámbito de la responsabilidad corporativa, en línea con las conclusiones del Libro Blanco presentado en diciembre por el Congreso de los Diputados.

En relación con las operaciones de vuelo, IBERIA ha continuado desarrollando una serie de medidas encaminadas a reducir los impactos derivados de las emisiones acústicas y atmosféricas. Entre otras, la progresiva sustitución de las aeronaves menos eficientes, la optimización de la asignación de flotas a las diferentes rutas en programación de vuelos, la mejora del coeficiente de ocupación y el crecimiento de la etapa media han contribuido a que mejore la eficiencia en el consumo de combustible. De este modo, el consumo específico (litros de combustible por tonelada-kilómetro transportada) volvió a descender en 2006 respecto al año anterior.

IBERIA ha participado activamente en los grupos de trabajo de las asociaciones de líneas aéreas (IATA y AEA) relativos a la futura Directiva europea para la reducción de las emisiones de CO₂ (principal gas de efecto invernadero según el Protocolo de Kyoto) procedentes de la aviación. En estos grupos la compañía ha promovido un enfoque normativo orientado a la reducción de las emisiones en el transporte aéreo y a la protección del medio ambiente.

Respecto a las operaciones en tierra, en 2006 se inició la ampliación del Sistema de Gestión Medioambiental ISO 14001, que actualmente cubre las actividades desarrolladas en la zona industrial de Madrid (La Muñeza), para extenderlo también a la zona industrial de IBERIA en el Aeropuerto de Barajas. Esta próxima certificación, junto a las ya existentes, supone que la totalidad de los aspectos ambientales significativos de la compañía quedan cubiertos por sistemas de gestión anualmente auditados.

En 2006 IBERIA ha sido admitida en el selectivo índice bursátil de sostenibilidad Dow Jones Sustainability Index, que valora el comportamiento de la compañía en los ámbitos económico, social y ambiental, y cuya selección la sitúa entre las 250 mejores empresas mundiales en esta materia, pudiendo formar parte de este índice sólo tres líneas aéreas de todo el mundo.



3. Recursos

3.1. Flota

Al finalizar el ejercicio 2006, el Grupo Iberia tenía un total de 150 aviones de pasaje disponibles, ascendiendo la flota operativa de largo radio a 31 unidades y la de corto y medio radio a 119 aviones. El siguiente cuadro muestra su composición por tipo de avión:

Tipo de flota ^(a)	Propiedad	Arrendamiento financiero	Arrendamiento operativo	Wet lease	Total operada
A340 / 300	5		11	2	18
A340 / 600			13		13
Largo radio	5		24	2	31
A319			11		11
A320 ^(b)	10	10	33		53
A321		4	14		18
B757				7	7
MD87	18				18
MD88	12				12
Corto/ medio radio	40	14	58	7	119
Total	45	14	82	9	150

^(a) No se incluye la flota inactiva.

^(b) Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2006, IBERIA tiene tres Airbus A320 alquilados a otra compañía.

A 31 de diciembre del año anterior, la compañía tenía un total de 154 aviones disponibles. La siguiente relación muestra el detalle de las incorporaciones y bajas sucedidas durante 2006:

Incorporaciones

- 2 A320 en arrendamiento operativo.
- 2 A321 en arrendamiento operativo.
- 4 A319 en arrendamiento operativo.
- 3 A340 / 600 en arrendamiento operativo.

Retiros

- 9 A320 en arrendamiento operativo, uno de los cuales ha sido alquilado a Mexicana de Aviación.
- 3 B757: 2 en arrendamiento operativo y 1 que operaba en *wet lease*.
- 2 B747/400 en *wet lease*.
- 1 MD87 en propiedad.

Adicionalmente, se han producido modificaciones en el régimen de algunos aviones durante 2006, destacando las siguientes operaciones:

- Dos A340/300 que se encontraban en arrendamiento operativo pasaron a ser operados en régimen de *wet lease* (avión y tripulación) desde mediados de 2006.
- Cinco unidades de la flota B757 en régimen de arrendamiento operativo han pasado a ser operadas en régimen de *wet lease* para IBERIA.

Desde el mes de julio de 2006, tras la retirada de los dos últimos B-747 que operaban en *wet lease*, todos los vuelos de largo radio de IBERIA son operados con una única familia de aviones, el Airbus A340, en sus dos versiones: la 300, que cuenta con 260 asientos, y la 600, que dispone de 352 plazas. En febrero, marzo y abril de 2006 se incorporaron los tres últimos A340/600, que llegaron de fábrica con la nueva configuración de cabina, que incluye la Business Plus, la clase de negocios de IBERIA para los vuelos de largo recorrido.

De acuerdo con el plan de renovación y homogeneización de la flota de corto y medio radio, que fue aprobado en 2005, la compañía incorporó a partir del segundo trimestre de 2006 ocho nuevos aviones Airbus en arrendamiento operativo (dos A321, dos A320 y cuatro A319).



Desde el mes de septiembre de 2006, la compañía dejó de operar en propio los aviones B757, finalizando el proceso de retirada de esta flota, que se había iniciado a mediados del año anterior. Así, a finales de 2006, IBERIA operaba en propio sólo dos tipos de flota (familias A320 y MD87/88) en los vuelos internacionales de medio radio y domésticos, mientras que la flota B757 operaba únicamente en régimen de *wet lease*, con un total de siete aviones bajo contratos de distinta duración (desde tres meses a tres años). La modalidad de *wet lease* le otorga a la compañía una mayor flexibilidad para ajustar su capacidad a la evolución del mercado.

En 2006, IBERIA inició el segundo programa de reconfiguración y optimización de espacio de las cabinas de toda su flota Airbus de corto y medio radio, que finalizará a principios de 2008. Se van a sustituir las butacas actuales por otras de última generación, cuyo diseño estructural ofrece una mayor comodidad a nuestros pasajeros y, a la vez, permite aumentar el número de asientos por avión en los distintos modelos de la flota: A319 (pasan de 132 asientos actuales a 141), A320 (de 162 a 171) y A321 (de 194 a 200). Los ocho aviones de esta familia que recibió IBERIA en 2006 ya incorporan de fábrica esta nueva configuración.

La utilización media del conjunto de la flota de pasaje, medida en horas bloque por avión y día, se situó en 9,1 horas en 2006. La utilización de la flota operada en propio mejoró un 0,7% en el caso de los aviones de largo radio, disminuyendo un 2,2% en el caso del corto y medio radio.

HB / avión / día	2006	2005
Utilización media flota de corto y medio radio	7,9	8,1
Utilización media flota de largo radio	13,5	13,4
Utilización media flota propia	9,1	9,1
Utilización media flota en <i>wet lease</i> ^(a)	9,4	10,3
Utilización media flota total	9,1	9,1

^(a) Durante 2006 operaron en régimen de *wet lease* para IBERIA: dos B747/400, uno hasta junio y otro hasta julio; dos A340/300 en el segundo semestre; y ocho B-757: uno hasta julio, dos todo el año, dos desde marzo, uno desde mayo, y dos desde octubre.

3.2. Personal

3.2.1. Plantilla

El siguiente cuadro muestra el número de empleados del Grupo Iberia, medido en términos de plantilla media equivalente, en los ejercicios 2006 y 2005.

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005
IBERIA	17.550	17.897	6.163	6.263	23.713	24.160
CACESA	131	136			131	136
ALAER	53	48			53	48
BINTER FINANCE	4	4			4	4
GRUPO IBERIA	17.738	18.085	6.163	6.263	23.901	24.348
Variación 2006 / 2005 (%)	(1,9)		(1,6)		(1,8)	

La plantilla media del Grupo disminuyó en un 1,8% respecto al año anterior, situándose en 23.901 empleados equivalentes. La plantilla de la compañía IBERIA, que representa más del 99% del total, disminuyó en la misma proporción.

La plantilla media del personal de tierra disminuyó en un 1,9%, registrando descensos en IBERIA y CACESA, mientras que BINTER FINANCE se mantuvo y ALAER experimentó un ligero crecimiento. En el caso de IBERIA, el número de empleados disminuyó en todas las áreas de gestión, tanto en España como en el extranjero, a excepción del Área de Aeropuertos que aumentó ligeramente hasta 8.988 empleados equivalentes, debido a los mayores recursos necesarios para la transición al Terminal T4 en Madrid. Destacó la reducción de 322 empleados equivalentes en el Área de Transporte, situándose en 4.246 en el año 2006.



Con fecha 16 de diciembre de 2004, la Dirección General de Trabajo autorizó la prórroga del Expediente de Regulación de Empleo (ERE) de IBERIA hasta el 31 de Diciembre de 2007, para los Colectivos de Tierra, Tripulantes de Cabina Pasajeros y Oficiales Técnicos de a Bordo, con cuyos representantes la Dirección había alcanzado un acuerdo previo. A diciembre de 2006, un total de 1.160 empleados del Colectivo de Tierra de IBERIA se habían acogido a alguna de las modalidades contempladas en dicha prórroga del ERE, tratándose casi en su totalidad de jubilaciones anticipadas. Otros 48 empleados de Tierra en España causaron baja en 2006, por factores distintos al ERE.

Adicionalmente, en el año 2006 se produjeron 111 bajas de empleados de la compañía en el extranjero, totalizando 1.319 el número de bajas de empleados del Colectivo de Tierra.

En referencia a la evolución de la plantilla media del personal de vuelo, que representa cerca de un 26% del total, registró descensos del 4,0% en el conjunto de los tripulantes técnicos y del 0,5% en el colectivo de tripulantes de cabina de pasajeros (TCPs). En 2006 ya no existían en la plantilla de vuelo Oficiales Técnicos de a Bordo (los últimos habían causado baja en mayo de 2005, como consecuencia de la progresiva retirada de la flota Boeing B747).

3.2.2. Productividad

El análisis de la evolución de la productividad, medida en términos de horas bloque por tripulante y en asientos-kilómetro ofertados por empleado, es más adecuado realizarlo sobre los datos de la compañía matriz, al ser IBERIA la única compañía del Grupo dedicada al transporte aéreo en la actualidad, y porque se evita de este modo la distorsión producida por los cambios en el perímetro de consolidación.

En términos de AKO producidos, la productividad de la plantilla aumentó en un 5,4%, ascendiendo a 2,77 millones de AKO por empleado en el ejercicio 2006. En el caso del personal de Tierra, la productividad se incrementó un 5,5%, si bien se eleva hasta un 7,8% si excluimos la plantilla de Aeropuertos, dedicada a realizar servicios de asistencia en tierra para IBERIA y terceras compañías, y cuya producción para terceros supuso más de la mitad de la total en 2006. La productividad, en términos de horas bloque por tripulante, aumentó un 2,2% en el caso de los pilotos y descendió ligeramente (0,1%) en el colectivo de tripulantes de cabina de pasajeros.

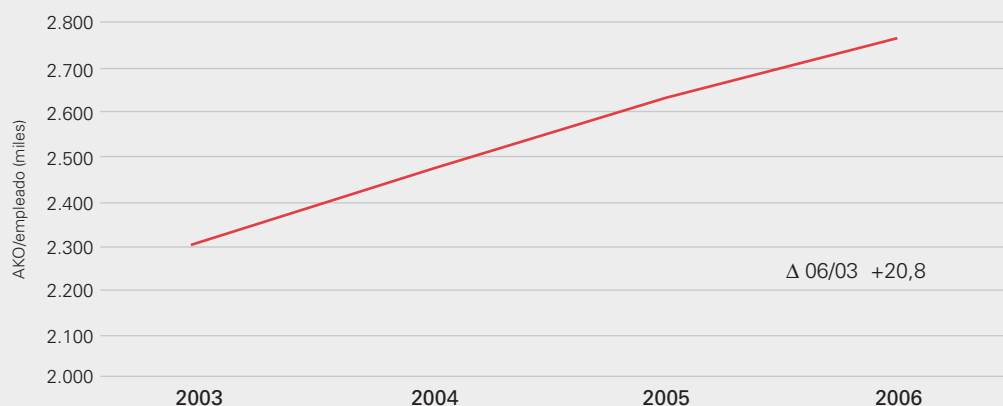
El siguiente cuadro desglosa la evolución de la productividad por colectivos:

Productividad del personal de IBERIA	2006	2005	% s/ a.a.
Total Plantilla (miles de AKO por empleado)	2.775	2.634	5,4
Plantilla Tierra (miles de AKO por empleado)	3.749	3.555	5,5
Plantilla Tierra sin Handling (miles de AKO por empleado)	7.685	7.129	7,8
Tripulación Técnica (HB por tripulante) ^(a)	273,3	267,5	2,2
Tripulación Auxiliar (HB por tripulante) ^(a)	120,3	120,4	(0,1)

^(a) Productividad calculada en base a plantilla equivalente ponderada de Producción.

La productividad –medida en términos de AKO por empleado– registró un incremento acumulado del 20,8% en los últimos tres años.

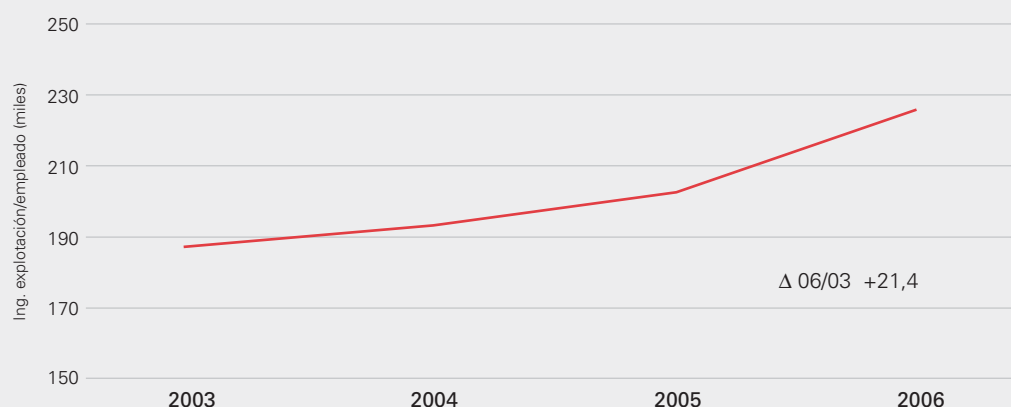
Evolución de la Productividad de IBERIA en términos de AKO por empleado



La productividad económica del conjunto de la plantilla de IBERIA –medida en ingresos de explotación por empleado– se incrementó un 11,4% en 2006 respecto al año anterior.

A continuación se presenta un gráfico que muestra su evolución en los últimos años:

Evolución de la Productividad económica de IBERIA en términos de ingresos de explotación por empleado



4. Evolución financiera

4.1. Aplicación de las NIIF

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

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

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

En el ejercicio 2005 se generó una sobrevaloración de las coberturas, fundamentalmente en las aplicadas a los arrendamientos de flota, debido principalmente al alza de los tipos de interés del dólar a lo largo del periodo, teniendo la aplicación de la NIC 39 un efecto positivo de 27,4 millones de euros en los resultados antes de impuestos.

En contraste, la evolución del diferencial de las curvas de tipos de interés del dólar y el euro durante el año 2006, junto a la evolución del valor de los derivados del precio de combustible, han reducido la sobrevaloración citada, generando un efecto negativo en los resultados antes de impuestos de 29,1 millones de euros, que se desglosa del siguiente modo: 24,6 millones de euros como mayor gasto correspondiente a la valoración de instrumentos financieros vinculados a los arrendamientos operativos de flota; 3,7 millones de euros de mayor gasto derivado de la "ineficiencia" (según terminología de las NIIF) temporal y estadística de parte de las coberturas de combustible; y 0,8 millones de euros como mayor gasto en la valoración de otros instrumentos financieros.

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

4.2. Resultados de explotación

En el ejercicio 2006, el beneficio de explotación del Grupo Iberia, que excluye las partidas no recurrentes, ascendió a 122 millones de euros, aumentando un 4,6% respecto al año precedente. El margen de este beneficio respecto a los ingresos de explotación fue del 2,3%, frente al 2,4% registrado en 2005.

Si se excluyen los efectos de la aplicación de la NIC 39 en ambos años, con el objetivo de reflejar más fielmente el desempeño operativo de la compañía, el beneficio de explotación se eleva a 150,3 millones de euros en 2006, incrementándose un 67,6% con relación al resultado ajustado (sin NIC 39) del año anterior (89,6 millones).

El EBITDAR (resultado de explotación antes de amortizaciones y alquileres de flota) generado por el Grupo Iberia fue de 790,5 millones de euros en 2006, aumentando en un 12,9% respecto al obtenido en el ejercicio anterior. El margen de EBITDAR sobre ingresos se situó en el 14,7% mejorando 0,5 puntos porcentuales respecto a 2005.

El siguiente cuadro muestra el desglose por compañías del resultado de explotación del Grupo Iberia en los dos últimos ejercicios de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF):



	To	Gate	Board	Status
IB 1816	Barcelona	56	17:45	On time
IB 8906	Madrid	93	17:45	On time
IB 8712	Lyon	18	17:50	On time
IB 3882	Athenas	18	18:00	On time
IB 8990	Valencia	94	18:10	On time
IB 7184	Granada	43	18:10	On time
IB 0270	Granada	43	18:05	On time
IB 461	Londres	5	18:10	On time
IB 7446	Londres	5	18:10	On time
IB 7134	Santiago Comp	N	18:15	On time
IB 0554	Santiago Comp	N	18:15	On time
IB 1846	Barcelona	N	18:15	On time
IB 7220	Barcelona	N	18:15	On time
IB 4536	Barcelona	N	18:15	On time
IB 3412	Paris	N	18:15	On time
IB 3532	Munich	N	18:15	On time
IB 1816	Barcelona	56	17:45	On time

Resultados de Explotación	2006	2005
IBERIA	114.923	108.408
CACESA	1.351	1.311
ALAER	132	114
BINTER FINANCE	30	29
GRUPO IBERIA^(a)	121.953	116.590

^(a) Las cifras totales del Grupo Iberia incluyen los ajustes de consolidación.

A continuación se presenta la cuenta de explotación de gestión del Grupo Iberia que difiere de la cuenta de pérdidas y ganancias auditada debido exclusivamente a que se agregan los diferentes conceptos de ingresos y gastos con criterios de gestión.

Millones de euros

GRUPO IBERIA	2006	2005	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN				
Pasaje	4.174,9	3.820,7	354,2	9,3
Carga	334,9	317,1	17,8	5,6
Handling	331,2	322,1	9,1	2,8
Mantenimiento	219,0	155,7	63,3	40,7
Comerciales	80,1	79,7	0,5	0,6
Otros ingresos de explotación	247,6	233,8	13,8	5,9
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	5.387,8	4.929,1	458,7	9,3
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				
Personal	1.395,2	1.442,3	(47,1)	(3,3)
Combustible	1.177,5	865,8	311,8	36,0
Servicios de tráfico	451,8	427,9	23,9	5,6
Alquiler de flota	449,2	405,6	43,6	10,7
Mantenimiento de flota aérea	337,8	294,9	42,8	14,5
Tasas de navegación	285,8	276,4	9,3	3,4
Comerciales	246,1	259,6	(13,6)	(5,2)
Amortizaciones	219,4	177,7	41,6	23,4
Sistemas de reservas	147,8	139,7	8,0	5,7
Servicio a bordo	87,4	81,5	5,8	7,2
Indemnizaciones pasajeros y equipajes	51,6	35,5	16,1	45,5
Seguros	29,7	33,1	(3,3)	(10,1)
Otros gastos de explotación	386,7	372,4	14,4	3,9
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	5.265,8	4.812,5	453,3	9,4
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	122,0	116,6	5,4	4,6
RESULTADO EXPLOTACIÓN (sin NIC39)	150,3	89,6	60,6	67,6
EBITDAR	790,5	699,9	90,6	12,9
EBITDA	341,3	294,3	47,0	16,0

4.2.1. Ingresos de explotación

Los ingresos de explotación del Grupo Iberia se situaron en 5.387,8 millones de euros en 2006, aumentando un 9,3% respecto a la cifra del ejercicio anterior.

Los ingresos por transporte de pasajeros y carga, que representan el 83,7% de los ingresos de explotación, ascendieron a 4.509,9 millones de euros, incrementándose en un 9,0% con relación a 2005. El importe agregado del resto de los ingresos operativos alcanzó los 877,9 millones de euros en 2006, subiendo un 10,9%. Todas las partidas experimentan una variación positiva, destacando el incremento alcanzado en los ingresos generados por los servicios de mantenimiento a terceros, un 40,7% con relación al año anterior.



Pasaje

Los ingresos por tráfico de pasajeros ascendieron a 4.174,9 millones de euros, aumentando en 354,2 millones con relación a 2005, debido principalmente al crecimiento de los ingresos en el sector de largo radio, que superaron en 334,8 millones de euros a la cifra del año anterior.

La diferencia entre la cifra de ingresos de pasaje que figura en la cuenta de explotación y la reflejada en los cuadros de "Principales Parámetros" y de "Ingresos de tráfico" (apartado 2.1.2.) proviene de la vinculación de ésta última a la producción real de cada ejercicio, sin incluir ajustes y regularizaciones de carácter contable, ni tampoco los ingresos derivados del proceso de recuperación de BPU (billetes pendientes de utilizar), que sí están incluidos en la cifra que aparece en la cuenta de explotación.

En el conjunto de la red, los ingresos de pasaje procedentes de los billetes efectivamente volados en 2006 ascendieron a 3.963,2 millones de euros, aumentando en 353,2 millones de euros respecto al año anterior, que supone un incremento del 9,8%, apoyado tanto en el crecimiento del volumen de tráfico (un 7,0% en términos de PKT) como en la mejora del ingreso medio por PKT (un 2,6%). El crecimiento de la capacidad ofertada (un 3,4%) y, sobre todo, la mejora significativa del coeficiente de ocupación (2,7 puntos) propiciaron el mencionado incremento del volumen de tráfico, representando un aumento de 155,4 millones de euros con relación a 2005. La subida del ingreso medio, apoyada principalmente en el buen comportamiento del sector de largo radio, dio lugar a un aumento de 198,5 millones de euros (excluido el efecto paridad). Finalmente, la variación de los tipos de cambio de las distintas monedas frente al euro generó una pequeña disminución (0,7 millones de euros) de los ingresos de pasaje en el acumulado de los doce meses de 2006 respecto al año anterior. Así, el ingreso unitario de pasaje se situó en 6,02 céntimos de euro por AKO, un 6,2% por encima del registrado en 2005, pese a resultar significativamente afectado por el crecimiento de la etapa media de pasaje (un 6,5%).

El importe agregado de los otros ingresos de pasaje (no vinculados a la actividad) se situó en 211,7 millones de euros en 2006, un millón por encima del importe obtenido en 2005.

Carga

Los ingresos de carga del Grupo Iberia (que incluyen la facturación por transporte de mercancía y correo, tasas o sobrecargos de combustible y de seguridad, así como los ingresos por exceso de equipaje) se situaron en 334,9 millones de euros en el ejercicio 2006, aumentando un 5,6% respecto al año anterior. El número de toneladas-kilómetro transportadas por IBERIA se incrementó un 8,3%, creciendo principalmente en las rutas entre España y Latinoamérica, y el ingreso medio (por TKT) disminuyó un 1,0% en el conjunto de la red.

Handling

Los ingresos generados por los servicios de asistencia en tierra a pasajeros y aviones de terceras compañías crecieron un 2,8% con relación a 2005, situándose en 331,2 millones de euros.

Mantenimiento

Los ingresos por servicios de mantenimiento a terceros alcanzaron los 219 millones de euros, superando en 63,3 millones a la cifra del año anterior, lo que significa una subida del 40,7%. El aumento de los ingresos correspondió principalmente a los trabajos por asistencia técnica en talleres, debido a un mayor volumen de actividad para terceras compañías y a la especialización en trabajos y servicios que aportan más valor. Destacó el aumento de ingresos por revisiones de motor, especialmente motores RB211, revisión de componentes de aviónica y revisiones D.

Comerciales

Los ingresos por comisiones de pasaje y carga, junto a otras comisiones diversas, se incrementaron ligeramente respecto al año anterior (un 0,6%), situándose en 80,1 millones de euros en el ejercicio 2006, estabilizándose así este epígrafe de ingresos después de una reducción continuada (paralela, en parte, a la de costes comerciales) registrada en los últimos años.

Otros ingresos de explotación

El importe agregado del resto de los ingresos de explotación ascendió a 247,6 millones de euros en 2006, aumentando en 13,8 millones respecto al año anterior, lo que representa un incremento del 5,9%.





Entre las partidas incluidas destacaron las siguientes: los ingresos por utilización del sistema de reservas Amadeus, que alcanzaron un importe de 44,5 millones de euros en 2006, tras aumentar en 5,5 millones con relación al año anterior, en parte por el incremento de las ventas a través de Iberia.com; ingresos derivados del programa Iberia Plus y de acuerdos comerciales firmados con otras compañías aéreas, en su mayoría pertenecientes a la alianza **oneworld**, cuyo importe agregado se situó en 41,3 millones de euros, aumentando en 1,6 millones; los ingresos por trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, que ascendieron a 23,3 millones de euros, 6,5 millones más que en 2005; y los ingresos por alquileres (aviones y motores, principalmente) que ascendieron a 22,1 millones de euros en 2006, superando en 6,4 millones a la cifra del ejercicio anterior.

En el epígrafe "Otros ingresos de explotación" están incluidas las cuentas "Regularización de ingresos de tráfico no imputables a líneas" (RITNIL) y "Otros ingresos de tráfico", que figuran como "Ingresos por pasaje" en las notas de la Memoria. Igualmente, en este epígrafe está incluida la cuenta RITNIL de carga, que figura como "Ingresos por carga" en las notas de la Memoria.

4.2.2. Gastos de explotación

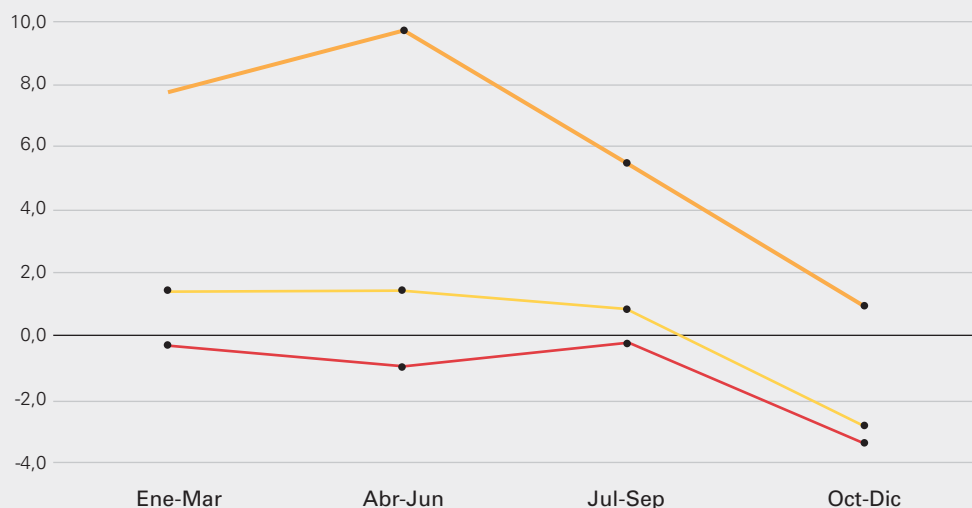
Los gastos de explotación del Grupo Iberia ascendieron a 5.265,8 millones de euros en 2006, un 9,4% por encima de la cifra alcanzada en el año anterior, motivado principalmente por la fuerte subida del precio del queroseno de aviación. Además, ese aumento del gasto también estuvo generado por el efecto negativo de la aplicación de la NIC 39 (que explica una diferencia de 55,3 millones de euros entre los costes operativos de ambos ejercicios) y, en menor medida, por el crecimiento de la actividad de mantenimiento a terceros. Estos incrementos de gastos se han visto parcialmente compensados por el desarrollo de las iniciativas de reducción de costes diseñadas en el Plan Director 2006/08.

El coste de explotación unitario se situó en 8,0 céntimos de euro por AKO en 2006, aumentando un 5,8% respecto al registrado por el Grupo Iberia en el año anterior. Dicho incremento quedaría limitado a un 0,2% si excluimos el gasto de combustible en ambos ejercicios. Y si, adicionalmente, eliminamos los efectos de la NIC 39, el coste de explotación unitario disminuiría un 1,2% respecto al correspondiente al año anterior, situándose en 6,18 céntimos de euro por AKO.

A lo largo del año 2006, la variación del coste de explotación unitario sin combustible respecto al año anterior tuvo una trayectoria descendente, llegando a reducirse un 2,9% en el último trimestre del ejercicio.

Evolución trimestral de la variación 2006/2005. Costes unitarios del Grupo Iberia

- Costes de explotación / AKO
- Costes de explotación (sin fuel) / AKO
- Costes de explotación (sin fuel, sin NIC39) / AKO



Personal

Los gastos de personal del Grupo Iberia descendieron un 3,3% respecto al mismo periodo de 2005, situándose en 1.395,2 millones de euros, debido fundamentalmente a las actuaciones diseñadas para mejorar la productividad, que han permitido una disminución de la plantilla. De esa cantidad, 1.049,9 millones corresponden a sueldos, salarios y asimilados; y los restantes 345,3 millones a Seguridad Social, dotaciones a los fondos para el personal y otras cargas sociales.

La plantilla media del Grupo Iberia fue de 23.901 empleados equivalentes en 2006, descendiendo en un 1,8% respecto al ejercicio precedente. El coste unitario de personal (por AKO) dis-

minuyó un 6,5%, gracias principalmente al incremento de la productividad media de la plantilla en un 5,4% (en términos de AKO por empleado), y al mejor *mix* salarial derivado del proceso de prejubilaciones.

Combustible

El gasto de combustible se incrementó un 36% respecto al año anterior, elevándose a 1.177,5 millones de euros en el ejercicio 2006, importe que representa un 22,4% de los costes de explotación totales del Grupo Iberia (cuando dos años antes, en 2004, representaba un 14,2%). El siguiente cuadro ofrece un desglose de los elementos que intervinieron en ese incremento:

Millones de euros

	Causas de la variación del gasto de combustible					Variación total s/ 2005
	Precio ^(*)	Volumen	Tipo de cambio ^(*)	Eficiencia	Otros	
IBERIA	293,7	34,8	20,3	(38,1)	1,1	311,8

(*) Las variaciones por precio y tipo de cambio incluyen los efectos de las coberturas.

El gasto superó en 311,8 millones de euros al importe contabilizado en 2005, debido principalmente a la escalada del precio. El crecimiento de la producción y la apreciación media del dólar frente al euro en el conjunto del ejercicio también influyeron, aunque en menor medida, en ese aumento del coste. Estos incrementos fueron parcialmente contrarrestados por la mejora en la eficiencia del consumo de la flota, que llevó a una reducción del gasto de 38,1 millones de euros en 2006. En el acumulado de los tres últimos ejercicios, el menor consumo por eficiencia de la flota supera los 80 millones de euros.

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

IBERIA gestiona el coste de combustible de aviación mediante políticas activas de control de riesgos, que se concretan en coberturas de los precios del combustible. Estas coberturas amortiguaron una parte del impacto de la subida del precio en los mercados internacionales, permitiendo reducir el gasto en 4,2 millones de euros en el acumulado de los doce meses de 2006. La compañía también realizó coberturas sobre el tipo de cambio del dólar, que permitieron aminorar el gasto anual de combustible en 1,3 millones de euros.

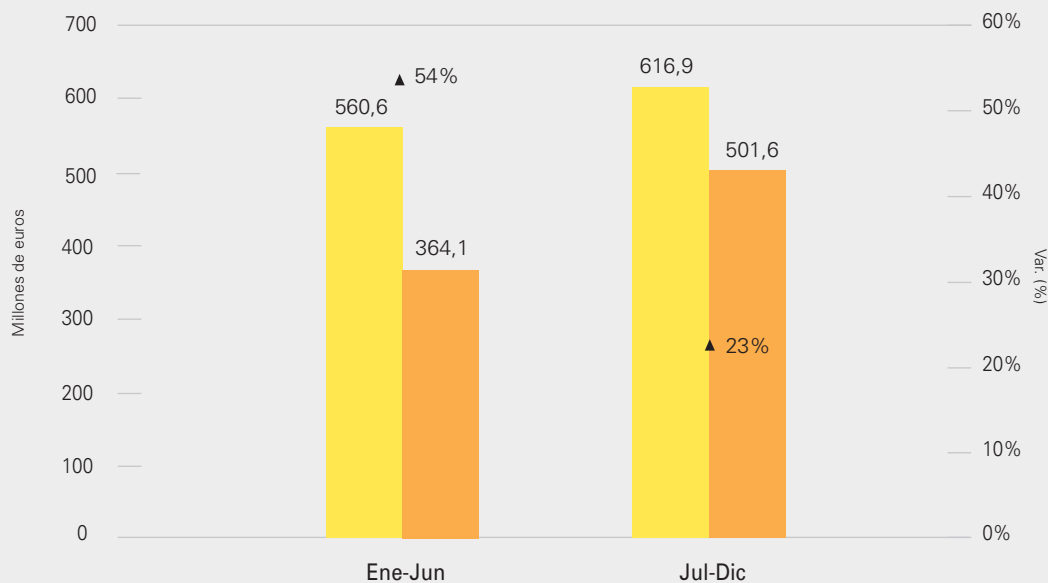
Por otra parte, la valoración de las coberturas de precio de combustible "no eficaces" (en terminología de las NIIF) incrementó el gasto de combustible en 3,7 millones de euros (y en 2,7 millones en 2005).

En el ejercicio 2006, el mayor incremento del gasto con relación al año anterior se produjo durante el primer semestre, cuando se registraron las mayores diferencias interanuales en los precios del crudo de referencia en los mercados internacionales, que también habían seguido una trayectoria ascendente hasta el mes de agosto de 2005.



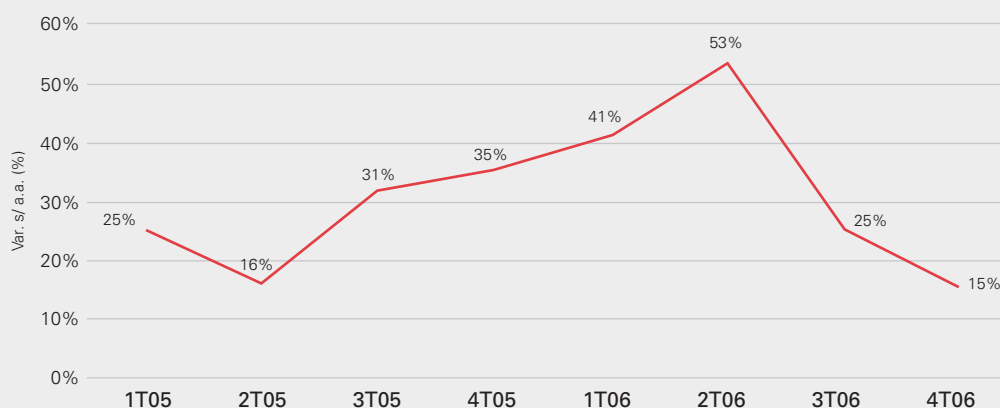
Evolución semestral del gasto de combustible

■ 2006
■ 2005
▲ Var. 06/05 (%)



Con todo ello, en el ejercicio 2006 el coste unitario del combustible se situó en 1,79 céntimos de euro por AKO, subiendo un 31,5% respecto al año anterior. El siguiente cuadro refleja la evolución de las variaciones trimestrales del coste unitario durante 2005 y 2006 con relación a los ejercicios anteriores.

Evolución trimestral de la variación del coste unitario de combustible (por AKO)



Servicios de tráfico

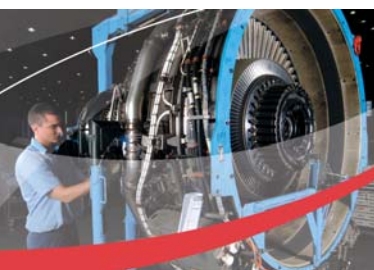
El gasto de los servicios de tráfico se situó en 451,8 millones de euros en 2006, aumentando en 23,9 millones de euros con relación al año anterior, lo que representa un incremento del 5,6%, en parte motivado por el crecimiento de la actividad aérea (un 3,4% en términos de AKO) y por el importante incremento del gasto por uso de pasarelas, estacionamientos en las pistas y otros servicios de los aeropuertos (un 29,7%). Destacó el fuerte aumento del uso de pasarelas en Madrid debido a la mayor disponibilidad de las mismas después de la ampliación del aeropuerto.

El coste unitario de los servicios de tráfico se situó en 0,69 céntimos de euro por AKO, aumentando un 2,1% respecto al año 2005.

Alquiler de flota

El gasto por alquiler de aviones aumentó en 43,6 millones de euros (un 10,7%) respecto a 2005, situándose en 449,2 millones. El gasto por alquiler de aviones de pasaje ascendió a 436,6 millones de euros, aumentando en 45,8 millones con relación al año anterior, debido principalmente al impacto negativo que tuvo la aplicación de la NIC 39 y al aumento de actividad en *wet lease*. La aplicación a 31 de diciembre de 2006 de la mencionada norma internacional contable significó un aumento del gasto de alquiler de 24,6 millones de euros, frente a una reducción de 29,6

millones en 2005. Sin incluir este efecto, el coste unitario de alquiler de flota disminuiría en un 5,7% respecto al correspondiente a 2005. Una parte de esta disminución se debe al ejercicio de la opción de compra sobre cinco aviones A340/300 que se encontraban en alquiler operativo, realizado en diciembre de 2005, que traslada el coste al epígrafe de amortizaciones. El gasto por arrendamiento de aviones de carga fue de 12,6 millones de euros en 2006, disminuyendo en 2,2 millones respecto al año anterior.



Mantenimiento de flota

El gasto de mantenimiento de flota ascendió a 337,8 millones de euros en el ejercicio 2006, aumentando un 14,5% respecto a 2005, consecuencia del mayor volumen de trabajos para terceros. Los consumos de repuestos (incluyendo las piezas de vida limitada) se situaron en 158 millones de euros, aumentando un 3,7% con relación al año anterior; los servicios externos de reparación y conservación de flota ascendieron a 158,2 millones de euros, aumentando en un 28,6% respecto a 2005; finalmente, la dotación a las provisiones para grandes reparaciones de flota aumentó un 10,4%, situándose en 21,6 millones de euros. El coste unitario del mantenimiento de flota exclusivamente del negocio de transporte disminuyó un 10,1%, hasta situarse en 0,63 céntimos de euro por AKO.

Tasas de navegación

El gasto agregado de los servicios de control de tráfico aéreo aumentó en 9,3 millones de euros con relación al año anterior, lo que supone un incremento del 3,4%, situándose en 285,8 millones de euros en el ejercicio 2006, motivado principalmente por el crecimiento de la producción de la compañía y el incremento de alrededor del 2% en el precio medio unitario. El coste de los servicios de ayuda a la navegación en ruta aumentó en 8,3 millones de euros, situándose en 228,4 millones de euros. El coste de las tasas de aproximación aumentó en un millón de euros, que representa un incremento del 1,9% con relación al año 2005, debido al incremento de las tasas unitarias en 2006, que en el caso de los aeropuertos españoles fue del 5%. El incremento medio de las tasas de navegación de Eurocontrol para el conjunto de países que sobrevuela IBERIA fue del 0,1% respecto al año anterior.

Comerciales

En el ejercicio 2006 los costes comerciales (comisiones, gastos de publicidad y de promoción y desarrollo) se situaron en 246,1 millones de euros, descendiendo un 5,2% respecto a 2005.

El coste comercial unitario descendió en un 8,4% respecto al acumulado a diciembre de 2005 situándose en 0,37 céntimos de euro por AKO, debido al desarrollo del nuevo modelo de retribución a las agencias de viaje en España y su extensión al resto de mercados.

La relación de los gastos comerciales netos, es decir, deducidos los ingresos por comisiones, sobre los ingresos de tráfico se situó en el 3,6% descendiendo 0,6 puntos porcentuales respecto al año anterior.

Sistemas de reservas

El gasto por sistemas de reservas ascendió a 147,8 millones de euros en 2006, aumentando en un 5,7% respecto al año precedente, permaneciendo el número de reservas efectuadas prácticamente en el mismo nivel que el año anterior (aumentó un 0,1%). Si se tiene en cuenta el incremento de los ingresos correspondientes a las bonificaciones acordadas con algunos de los sistemas de reservas, el coste neto unitario (por reserva) aumentó un 2,8% respecto a 2005.

Servicios a bordo

El gasto del servicio a bordo aumentó en 5,8 millones de euros respecto a 2005, lo que significa un incremento del 7,2%, debido al aumento ya mencionado del número de pasajeros en las rutas de largo radio y, especialmente, de los pasajeros en la clase Business.

Amortización

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



Indemnizaciones a pasajeros y equipajes

El gasto por indemnizaciones a pasajeros y equipajes tuvo un aumento excepcional de 16,1 millones de euros respecto a 2005, motivado por las ineficiencias operativas del periodo inicial de funcionamiento de la Terminal T4 y por los efectos del paro ilegal del personal de asistencia en tierra del aeropuerto de Barcelona. También influyó la entrada en vigor del Reglamento de la Unión Europea 261/2005 el 17 de febrero de 2005, que amplió las indemnizaciones y asistencias al viajero en los supuestos de denegación del embarque por sobreventa de billetes, y que ha extendido las compensaciones por retrasos, cancelaciones de vuelos y pérdidas de equipajes.

Otros gastos de explotación

El importe agregado de "Otros gastos de explotación" ascendió a 386,7 millones de euros en 2006, aumentando en 14,4 millones de euros respecto al año precedente.

4.3. Otros resultados

El Grupo Iberia obtuvo unos resultados de las operaciones de 135,2 millones de euros en el ejercicio 2006, reduciéndose en 242,7 millones respecto al año 2005, motivado por el descenso registrado en el saldo neto de las partidas no recurrentes incluidas en este concepto, tal y como se refleja en el siguiente cuadro:

Millones de euros

GRUPO IBERIA	2006	2005	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	122,0	116,6	5,4	4,6
Ingresos no recurrentes	77,6	690,9	(613,3)	(88,8)
Gastos no recurrentes	64,4	429,7	(365,3)	(85,0)
RESULTADOS NO RECURRENTES	13,2	261,3	(248,1)	(94,9)
RESULTADO DE LAS OPERACIONES	135,2	377,9	(242,7)	(64,2)
Ingresos financieros	88,0	58,9	29,1	49,5
Gastos financieros	60,6	46,1	14,5	31,4
Resultado por diferencias de cambio	(1,1)	(0,1)	(1,0)	n.s.
Otros ingresos y gastos	(0,8)	0,5	(1,3)	(262,3)
RESULTADO FINANCIERO	25,5	13,1	12,4	94,3
PART. RDOS. SOC. PUESTAS EQUIVALENCIA	4,5	2,5	2,0	80,1
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	165,2	393,5	(228,3)	(58,0)
IMPUESTO DE SOCIEDADES	(108,2)	2,5	(110,7)	n.s.
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	57,0	396,0	(339,1)	(85,6)
RDO. ATRIBUIBLE A MINORITARIOS	0,2	0,2	0,0	6,1
RDO. DE LA SOCIEDAD DOMINANTE	56,7	395,8	(339,1)	(85,7)
RDO. CONSOLIDADO (sin ajustes créditos fiscales)	116,1	396,0	(279,9)	(70,7)

n.s.: no significativo.

4.3.1. Ingresos y gastos no recurrentes

Los ingresos no recurrentes ascendieron a 77,6 millones de euros en el ejercicio 2006, descendiendo en 613,3 millones respecto al ejercicio anterior, al estar recogida en el ejercicio 2005 una plusvalía de 663 millones de euros, obtenida por la puesta en valor de las participaciones en Amadeus y SAVIA. En el año 2006 los ingresos no recurrentes incluyen una plusvalía de 14,7 millones de euros procedente de la liquidación final por la venta de la participación en Musini, antigua compañía aseguradora de la SEPI participada por IBERIA. Por otra parte, debido a la reclasificación de los reparables de motor, que a partir del segundo trimestre de 2006 pasaron a ser considerados existencias en vez de elementos amortizables, se produjo la recuperación de 53,3 millones de euros del fondo de amortización constituido para estos elementos.

Los gastos no recurrentes se situaron en 64,4 millones de euros en 2006. Se dotaron 25,8 millones de euros para cubrir los pagos futuros del Expediente de Regulación de Empleo, debido al aumento del número de empleados del Colectivo de Tierra que causaron baja en la compañía durante el año 2006, principalmente por el adelantamiento de las salidas inicialmente previstas para 2007. Además, se realizó una dotación de 26,4 millones por obsolescencia de existencias, tras la

reclasificación de los reparables de motor, ya mencionada, y para adecuar el valor de dichos repuestos. En el ejercicio 2005 se realizó una dotación de 280 millones de euros destinada a cubrir los costes asociados a los planes de reestructuración contemplados en el Plan Director 2006/2008, y también una dotación extraordinaria de casi 105 millones de euros para la amortización de la flota MD87/88, que va a ser reemplazada por nuevos aviones Airbus.

4.3.2. Resultados financieros

El resultado financiero se situó en 25,5 millones de euros de beneficios en el ejercicio 2006, aumentando en 12,4 millones respecto al resultado del año anterior. Los ingresos financieros ascendieron a 88 millones de euros, incrementándose un 49,5% respecto al ejercicio 2005, debido en parte al alza de los tipos de interés y al aumento en el saldo medio de las imposiciones a corto y largo plazo de la compañía. Los ingresos financieros también incluyen 11 millones de euros, que corresponden a los dividendos de 2005 y 2006 de la participación de IBERIA en el capital de WAM, sociedad de la que posee un 11,68% del capital. Los gastos financieros, que aumentaron un 31,4% respecto a 2005, también se vieron afectados por la subida de los tipos de interés.

4.3.3. Resultado neto

La compañía logró un beneficio consolidado antes de impuestos de 165,2 millones de euros en el ejercicio 2006, frente a los 393,5 millones de beneficios registrados en 2005. El gasto correspondiente al Impuesto de Sociedades registró un importe de 49,1 millones de euros en 2006.

El 28 de noviembre fue aprobada la Ley 35/2006, que incluye una modificación parcial del Impuesto de Sociedades, en la cual se establece la reducción del tipo de gravamen general de dicho impuesto, del 35% al 32,5% en 2007 y al 30% a partir de 2008. La normativa contable establece que los créditos fiscales por impuestos anticipados deberán reconocerse al tipo impositivo efectivo del ejercicio en el que sea previsible su recuperación. Así, la mencionada rebaja del tipo impositivo ha supuesto una reducción proporcional de los créditos fiscales por impuestos anticipados que la Sociedad tenía recogidos (al tipo impositivo del 35%) en su balance a 31 de diciembre de 2006, debiendo realizarse este ajuste del valor de los activos en las cuentas del ejercicio 2006.

Por consiguiente, aunque dicha reducción del tipo de gravamen tendrá un efecto beneficioso para IBERIA a partir del año 2007, desde el punto de vista contable ha tenido un impacto de 59,1 millones de euros en la imposición sobre beneficios del ejercicio 2006, situándose el resultado consolidado después de impuestos en 57 millones de euros.

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

4.4. Inversiones

La inversión neta (descontadas las desinversiones) del Grupo Iberia en elementos del activo material e inmaterial ascendió a 105 millones de euros en el ejercicio 2006.

Las operaciones de inversión en flota efectuadas se refieren a modificaciones de interiores de aviones A340, A320 y A319 (41,7 millones de euros en total), y a la activación de revisiones y boletines de A340 en propiedad (15,6 millones de euros), y de A320 y A321 en arrendamiento (3,8 millones). También se ha comprado un motor de repuesto para la flota A320 (2,3 millones de euros) y otro para la flota A340 (7,9 millones de euros). Por otra parte, la compañía realizó la venta del B757 de su propiedad.

Las principales inversiones efectuadas en otros activos fueron: equipos para handling (22,3 millones), maquinaria e instalaciones (21,4 millones), y equipos y aplicaciones informáticas (33,2 millones de euros).

La consideración de los reparables de motor como existencias en lugar de activo amortizable a partir de 2006, dado que su rotación ha ido incrementándose a lo largo de los años hasta llegar a situarse por debajo de los doce meses, originó una desinversión contable de 89 millones de euros en dicho ejercicio.

En referencia a las inmovilizaciones financieras, las inversiones más relevantes fueron las participaciones en las nuevas compañías Internacional Supply Management y en Clickair. La capitali-



zación de los intereses que devenga el préstamo concedido por IBERIA a Wam Acquisition S.A. ha ascendido a 5,6 millones de euros.

Las desinversiones financieras más importantes por su cuantía se corresponden a: los préstamos a las sociedades Iberbus (17,5 millones de euros) por actualización de diferencias de cambio; devolución de anticipos de flota A340 y A321 (91,8 y 35,1 millones de euros respectivamente), recogidos éstos últimos en depósitos a largo plazo; y el traspaso a corto plazo del principal de los bonos emitidos por Iberbond PLC y suscritos por IBERIA (30,8 millones de euros), destinados a la financiación de seis A320 operados en arrendamiento financiero, que se amortizarán en septiembre de 2007.

4.5. Balance de situación

El siguiente cuadro muestra las principales partidas del Balance de Situación Consolidado a 31 de diciembre de 2006 y 2005:

Millones de euros

GRUPO IBERIA	2006	2005	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Inmovilizaciones materiales e intangibles	1.399,8	1.511,0	(111,2)	(7,4)
Activos financieros no corrientes	640,1	743,8	(103,7)	(13,9)
Resto activos no corrientes	451,4	492,4	(40,9)	(8,3)
Activos no corrientes mantenidos para la venta	0,0	3,0	(3,0)	(100,0)
Deudores y otros activos corrientes	806,8	781,6	25,3	3,2
Inversiones financieras corrientes	1.489,3	1.190,7	298,7	25,1
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	963,7	821,4	142,3	17,3
Total Activo	5.751,3	5.543,9	207,3	3,7
Fondos propios	1.738,6	1.738,2	0,4	0,0
Provisiones para riesgos y gastos	1.359,1	1.381,2	(22,1)	(1,6)
Pasivo remunerado no corriente	481,3	706,1	(224,8)	(31,8)
Otros acreedores no corrientes	53,6	34,5	19,1	55,5
Pasivo remunerado corriente	238,3	120,8	117,5	97,2
Otros pasivos corrientes	1.880,4	1.563,1	317,3	20,3
Total Pasivo	5.751,3	5.543,9	207,3	3,7

Los fondos propios del Grupo Iberia se situaron en 1.738,6 millones de euros a 31 de diciembre de 2006, prácticamente el mismo nivel que el registrado al cierre del ejercicio anterior, a pesar del descenso de las reservas en sociedades puestas en equivalencia, por la salida de Amadeus del perímetro de consolidación del Grupo.

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

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

El saldo de disponible (inversiones financieras temporales a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes) aumenta en 441 millones de euros respecto al cierre de 2005, situándose en 2.453,1 millones al finalizar el ejercicio 2006. La valoración de las operaciones de



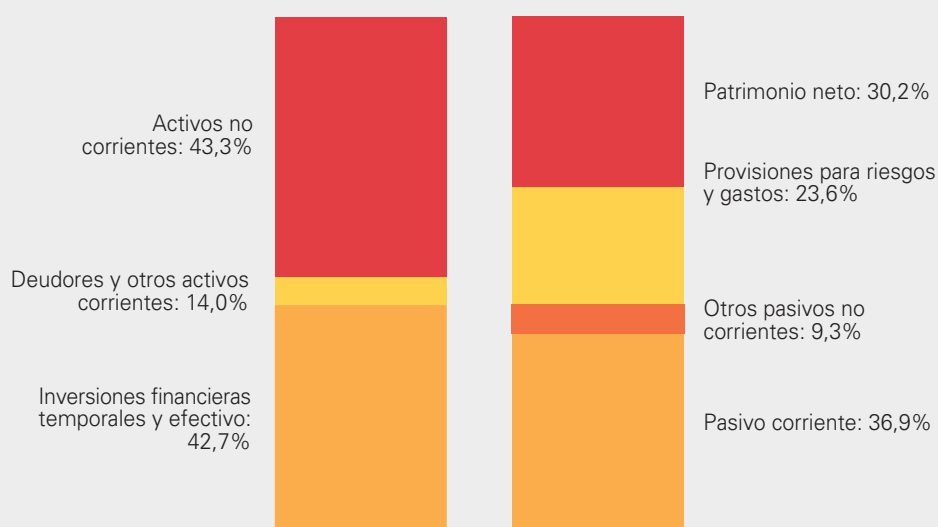
cobertura (en aplicación de la NIC 39) a 31 de diciembre de 2006 dio lugar a un aumento de 11,3 millones de euros en las inversiones financieras temporales (y 42,8 millones a cierre del ejercicio 2005).

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

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

Balance de situación consolidado a 31/12/2006 (en %)

TOTAL ACTIVO / PASIVO:
5.751 millones de euros



4.6. Estado de flujo de efectivo

El siguiente cuadro refleja las principales magnitudes del estado de flujo de efectivo consolidado correspondiente a los ejercicios 2006 y 2005.

Millones de euros

GRUPO IBERIA	2006	2005
Resultados antes de impuestos	165,2	393,5
Dotaciones a la amortización y pérdidas por deterioro de activos	219,3	282,3
Dotaciones a provisiones (neto)	107,4	370,7
Aplicaciones de provisiones ^(a)	(129,7)	(190,0)
Ganancias / pérdidas por venta de activos y participaciones ^(b)	(24,3)	(656,7)
Otros ajustes a los flujos de efectivo	107,4	98,7
Pagos de impuestos	101,1	(164,1)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	546,4	134,3
Inversión neta en activo material, intangible e inv. inmobiliarias	(116,0)	35,9
Inversión neta en activos financieros y otros no corrientes ^(b)	23,6	574,2
Inversión neta en activos corrientes y otros	(238,7)	(170,3)
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	(331,1)	439,9
Dividendos pagados	(18,7)	(322,5)
Aumento de capital	7,9	9,2
Movimientos en la deuda financiera	(76,8)	(9,5)
Variación neta en acciones propias	14,5	3,6
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	(73,1)	(319,1)
Aumento / disminución neta del efectivo o equivalentes	142,3	255,0
Saldo de efectivo o equivalentes al inicio del periodo	821,4	566,5
Saldo de efectivo o equivalentes al final del periodo	963,7	821,4

^(a) Principalmente por pagos asociados al ERE y a la devolución de aviones.

^(b) En 2005 incluye las ventas de las participaciones en Amadeus y SAVIA.

4.7. Gestión de riesgos no operativos

IBERIA mantiene un programa de gestión global de sus Riesgos no Operativos, con el fin de controlar y disminuir el potencial impacto de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio de combustible en los resultados de la compañía.

Con este objetivo y dentro del marco establecido para la contratación de coberturas de acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC), IBERIA utiliza un modelo VAR (Value at Risk) con el fin de evaluar probabilísticamente el posible impacto de las variables de mercado en sus resultados, y define los objetivos máximos de volatilidad y el Programa de Coberturas necesario para alcanzarlo.

Programa de Coberturas

1) Riesgo de tipo de cambio

Debido a la naturaleza de sus actividades, IBERIA está expuesta a un riesgo de tipo de cambio, tanto a nivel operativo (flujos) como de balance. A continuación se detallan las principales operaciones de cobertura en dólares.

Flujos

La compañía registró una posición corta en dólares de alrededor de 900 millones en el ejercicio 2006, al ser los ingresos en esa divisa (20,6% del total) inferiores a los gastos (34,5% del total).

De acuerdo con el Programa de Coberturas, esta posición se cubre:

- Hasta un 50% con coberturas estratégicas de hasta cinco años de plazo, mediante *swaps* de rentas de alquileres de flota a otras divisas, principalmente euro. Asimismo, se realizan estructuras de opciones con plazos e importes asociados a las rentas objeto de cobertura.
- El porcentaje restante se gestiona en operaciones tácticas de horizonte temporal entre uno y tres años, que permiten adaptarse a la tendencia del mercado, y que también están asociadas a movimientos reales de pagos en dólares de la compañía.

A 31 de diciembre de 2006, IBERIA mantenía cubierto el 87% de su posición de flujos en dólares del ejercicio 2007 y el 59% de la posición del 2008.

Balance

La compañía mantiene activos en dólares por importe de 663 millones, debido a los préstamos concedidos a las sociedades Iberbus y a los pagos anticipados a los proveedores de flota y motores. Asimismo, mantiene una posición de pasivo en dólares por importe de 460 millones que, junto a coberturas swap contratadas, permiten neutralizar el efecto de las diferencias de cambio por traslación.

Entrada de flota

Con el fin de acotar la volatilidad de los mercados de cambios y su impacto en la financiación o adquisición de nuevos aviones, la compañía cubre el cambio de entrada adquisición/financiación de los aviones, mediante la contratación de operaciones de compra a plazo y estructuras de opciones que permiten asegurar un nivel o rango determinado. Al cierre del ejercicio 2006 la posición por entrada de nueva flota prevista en el 2007 es de 147 millones de dólares corta y se encuentra cubierta en un 95%.

II) Riesgo de tipo de interés

Aunque IBERIA tiene una deuda neta de balance negativa, si incorporamos la deuda notional correspondiente a los arrendamientos operativos (multiplicando por ocho las cifras de rentas por alquiler de aviones y realizando los ajustes correspondientes), la deuda neta total ajustada asciende a 1.368,7 millones de euros. De este importe, a 31 de diciembre de 2006, el 83% está a tipo fijo y el 17% restante a tipo variable. La compañía prevé continuar manteniendo, al menos, un 70% a tipo fijo o protegido para evitar el impacto negativo de una posible subida de los tipos de interés.

Durante el año 2006 la compañía mantuvo el porcentaje de su deuda neta total ajustada cubierta a tipo fijo entre el 85% a finales de 2005 y el 83% a finales de 2006. La sensibilidad a un incremento de un punto porcentual en los tipos de interés es de 2,1 millones de euros.

Riesgo de liquidez

IBERIA mantiene una política de posición de caja equivalente, aproximadamente, a tres meses de ingresos. A 31 de diciembre de 2006, dicha posición asciende a 2.411,9 millones de euros (tesorería más inversiones financieras temporales), y está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo, repos de deuda, eurodepósitos, papel comercial y titulizaciones a través de entidades financieras de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo vigente. La cartera tiene un vencimiento máximo de un año.

Además de las inversiones a corto plazo y de la posición de caja, la compañía dispone de pólizas de crédito por importe de 203 millones de euros que garantizan sus necesidades de liquidez.

III) Riesgo de combustible

IBERIA controla el coste del combustible de aviación, que está directamente ligado a la variación de los precios del petróleo, mediante políticas activas de gestión de riesgos, con el fin de mitigar el efecto de las oscilaciones que sufre la cotización del precio del queroseno en el mercado internacional y reducir las desviaciones sobre el presupuesto de la compañía en este concepto.

La compañía ha mantenido la política de cubrir directamente el precio del queroseno, y emplea para ello una combinación de herramientas financieras como *swaps* y opciones como *caps* y *collar*, entre otras.

Durante 2006, el precio del combustible volvió a superar los máximos históricos ya alcanzados en el año 2005. Durante el mes de agosto se llegaron a rozar los 80 dólares por barril, para poco después producirse una fuerte caída en los precios, que llevó a final de año a situar el precio del crudo de referencia Brent en el entorno de los 60 dólares por barril. No obstante esta caída, el precio medio del crudo se incrementó en casi un 20% respecto al precio del año anterior.



Las coberturas que aseguran el precio del combustible estuvieron en el entorno del 85% del volumen consumido a lo largo del año. En el conjunto del ejercicio, el precio medio final para IBERIA, después de coberturas, fue del orden de 64 dólares por barril equivalente.

IBERIA consume algo más de dos millones de toneladas métricas anuales con la producción actual. Ese volumen, valorado al precio medio del año 2006, significó un gasto de 1.177,5 millones de euros en las cuentas del Grupo. Las coberturas de precios realizadas permitieron aminorar el gasto de combustible en 4,2 millones de euros en 2006, dejando el coste por AKO en 1,79 céntimos de euro.

4.8. Perspectivas

Las últimas previsiones publicadas por IATA para el año 2007 señalan que el tráfico aéreo internacional continuará creciendo, aunque a un ritmo algo inferior al registrado en el año 2006; IATA estima un incremento medio del orden del 5% en 2007, impulsado principalmente por los mercados asiático y norteamericano. En referencia al tráfico de carga, IATA prevé un crecimiento medio que se situará en el intervalo del 4,5%-5%, en línea con el incremento registrado en 2006, que fue del 4,6%.

En referencia al comportamiento de los ingresos en 2007, IATA prevé que el sector aéreo iniciará una etapa de moderado crecimiento, esperando un incremento del 4,5% para 2007, frente al 8% registrado en el año 2006. Respecto a los resultados se espera que el conjunto de la industria retorne a los beneficios en 2007, que IATA estima en 2.500 millones de dólares. No obstante, los resultados financieros de la industria podrían verse afectados por una desaceleración en el crecimiento de la economía de Estados Unidos en 2007, así como por el incremento de la inflación y de los tipos de interés. Todos estos factores podrían llevar a un menor incremento de los ingresos de tráfico, lo que dificultaría aumentar la rentabilidad si no se desarrollan nuevos programas de reducción de costes y de mejoras en la eficiencia, todo ello suponiendo que los precios del combustible se mantengan estables.

En ese escenario global previsto para el sector, el Grupo Iberia también deberá hacer frente a sus propios retos, a los que dan respuesta las medidas establecidas en el Plan Director 2006/08.

En los próximos años se va a producir un crecimiento significativo de las infraestructuras de transporte en España: en la temporada de invierno 2006/07, el aeropuerto de Madrid-Barajas ha aumentado el número de operaciones de aeronaves (de 78 a 90 a la hora), y continuará incrementando progresivamente su capacidad operativa hasta alcanzar en un tiempo no determinado las 120 operaciones; en octubre de 2007 se prevé que entrará en servicio el nuevo aeropuerto de Ciudad Real; la ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat concluirá previsiblemente a finales de 2008. A lo anterior hay que añadir el desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad en España, donde destaca la finalización de los corredores que unirán Madrid con Barcelona, Málaga y Valladolid a finales de 2007. Todas estas nuevas infraestructuras suponen una oportunidad para el desarrollo del negocio de transporte del Grupo Iberia, pero también significan una intensificación de la competencia por parte de otras compañías aéreas y de otros medios de transporte.

De acuerdo a la estrategia que establece el Plan Director 2006/2008, en el ejercicio 2007 IBERIA continuará la reestructuración de la red de corto y medio radio, aumentando su oferta de forma selectiva. La compañía centrará su crecimiento en las rutas de largo radio y en los enlaces de alimentación a las mismas. Así, en 2007 el número total de AKO se incrementará ligeramente respecto al año anterior, pero el crecimiento de oferta en el sector de largo radio se situará en torno a un 3% con relación a 2006, y en la operación de medio radio internacional el incremento será de un 2% aproximadamente.

IBERIA, de acuerdo al plan de renovación de su flota de corto y medio radio, tiene previsto seguir incorporando nuevos aviones Airbus de la familia A320 a lo largo de los dos próximos años, dando continuidad al proceso de sustitución de los A320 más antiguos y facilitando la retirada de la flota MD. La compañía estima que tendrá un total de 132 aviones operativos al finalizar el año 2008, frente a las 150 unidades existentes al cierre del ejercicio 2006. En todo caso, IBERIA mantiene distintas opciones en el acuerdo firmado con Airbus, que junto a los aviones contratados en *wet lease*, le otorgan una amplia flexibilidad para ajustar su capacidad a la evolución del mercado. El proceso de renovación y homogeneización de la flota de corto y medio radio llevará a una disminución del 7,3% en el coste operativo por asiento, debido a menores gastos de combustible, mantenimiento, tripulaciones técnicas y arrendamientos.



El precio del combustible continuará siendo un factor condicionante de la rentabilidad de las compañías aéreas. IBERIA ha mantenido la política de cubrir el precio del combustible, empleando para ello una combinación de herramientas financieras. Las coberturas vivas a 31 de diciembre de 2006 permiten asegurar el precio a 61 dólares por barril para el 50% del volumen de queroseno a consumir en 2007.

En diciembre de 2006 finalizó la vigencia del XVI Convenio Laboral del personal de tierra de IBERIA, el colectivo más numeroso de la compañía (más de 19.000 empleados a finales de 2006). En enero de 2007 se iniciaron las reuniones de la Mesa Negociadora, con la finalidad de alcanzar un nuevo acuerdo de renovación de este Convenio para los próximos años. La Dirección de la compañía ha comunicado a los representantes sindicales del Colectivo de Tierra una propuesta inicial en la que les plantea que una parte del salario quede sujeta a la obtención de objetivos.

La Dirección de IBERIA y los representantes de los Colectivos de Vuelo continúan negociando sus nuevos Convenios en el momento de concluir la redacción de este informe. Los objetivos prioritarios de la Dirección en estas negociaciones son lograr un aumento significativo de la productividad y la reducción de los costes unitarios mediante la aplicación de diversas medidas, de acuerdo a las líneas estratégicas establecidas en el Plan Director.

5. Evolución de las compañías participadas

5.1. Compañías consolidadas por integración global



5.1.1. CACESA

La sociedad Compañía Auxiliar al Cargo Express, S.A. (CACESA) fue constituida en 1987 por IBERIA, que tiene una participación del 75% en su capital, y la Sociedad Marítimas Reunidas S.A. (MARESA) que tiene el restante 25%. La compañía opera como transitario y consignatario de carga, y también desarrolla actividades de transporte, almacenaje y distribución de mercancías, así como actividades auxiliares en el ámbito aeroportuario.

Los ingresos de explotación de CACESA se elevaron a 50,5 millones de euros en el ejercicio 2006, experimentando un incremento del 4,8% con relación al año anterior.

Las ventas por transporte urgente de paquetería (producto Ibexpress) se situaron en 21,7 millones de euros en 2006, superando en un 2,2% al importe del año anterior, gracias al buen comportamiento del tráfico internacional. Ese crecimiento se vio afectado en los últimos meses del año por el arranque de dos nuevas ofertas de competidores en el mercado carguero a Canarias, una desde Madrid y otra desde Zaragoza.

Las ventas del producto transitario (Ibertrás) ascendieron a 26 millones de euros en 2006, registrando un incremento del 4,4% respecto al ejercicio anterior. La importación ha tenido un comportamiento aceptable gracias a la creciente aportación del mercado asiático, que ha servido para compensar una brusca caída en la importación de pescado desde el Atlántico Norte registrada en el mes de agosto. En el tráfico doméstico, el producto Canario ha tenido un comportamiento excelente.

Los gastos de explotación de CACESA se situaron en 49,2 millones de euros en 2006, aumentando un 4,8% con relación a la cifra del año anterior. Los costes de transporte se incrementaron un 3,9% respecto a 2005, y los gastos propios de la compañía lo hicieron en un 9,4%, debido principalmente al aumento del gasto correspondiente a la contratación de personal en ETT, para la producción de los servicios auxiliares en el Terminal de Carga y para cubrir las nuevas necesidades operativas de la Terminal T4 de Barajas.

Los gastos de personal aumentaron un 4,4%, incremento que cubre el IPC más el diferencial fijado por el Convenio del Sector, así como los deslizamientos por antigüedad. La plantilla media de CACESA se situó en 131 empleados equivalentes en 2006, disminuyendo en un 3,2% respecto al año anterior.

CACESA (como compañía individual, sin consolidar con ALAER) obtuvo unos beneficios de explotación de 1,35 millones de euros en 2006, aumentando un 3,0% respecto al ejercicio anterior, y también mejoraron los resultados financieros. El beneficio antes de impuestos fue de 1,43 millones de euros, subiendo un 7,2% con relación al de 2005.

En enero de 2006 se superó con éxito la auditoría de revisión anual del Sistema de Calidad ISO 9001 de CACESA.



5.1.2. ALAER

CACESA constituyó la sociedad Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A. (ALAER) en junio de 2002, con la finalidad de realizar a través de ella diversos servicios auxiliares logísticos. Actualmente, esta compañía también realiza la explotación y gestión de terminales de carga. IBERIA participa a través de CACESA en el 75% de ALAER, formando parte ambas compañías del conjunto consolidado por integración global del Grupo Iberia.

Los ingresos de explotación ascendieron a 8,2 millones de euros en el ejercicio 2006, aumentando un 38,9% respecto al año anterior. Esta subida se debió esencialmente a tres factores: la ampliación desde mediados de año de las actividades desarrolladas para la Dirección General de Mantenimiento de IBERIA; el incremento de producción en la actividad de reparto de equipajes demorados (un 24%); y, por último, al inicio de la actividad de gestión de la distribución a domicilio del producto Ibexpress para CACESA.

Durante 2006, ALAER ha seguido captando nuevos clientes e incrementando los negocios fuera del ámbito de IBERIA, como el reparto de equipajes para otras compañías, y la gestión de la logística de materiales de sistemas de Savia, que ya se desarrolla en almacenes propios.

Los gastos de explotación superaron ligeramente los 8,0 millones de euros en 2006, incrementándose un 39,3%, debido principalmente al aumento de la contratación de servicios externos para cubrir los fuertes incrementos de actividad. La plantilla media contratada por ALAER se situó

en 53 empleados equivalentes en 2006, incrementándose un 8,7% respecto al año anterior, aumentando los gastos de personal en un 7,5%.

El beneficio de explotación mejoró un 16,4%, ascendiendo a ciento treinta y dos mil euros, aumentando el resultado antes de impuestos un 11,8% con relación al ejercicio anterior, hasta situarse en ciento treinta mil euros (de acuerdo a las NIIF).

BINTER FINANCE B.V. Wholly owned by IBERIA

5.1.3. BINTER FINANCE

La sociedad holandesa Binter Finance B.V., propiedad 100% de IBERIA, inició sus operaciones en noviembre de 1991. Actualmente, a través de su Establecimiento Permanente en España, ejerce las funciones propias de la tesorería internacional de IBERIA. La compañía gestiona y optimiza los flujos de fondos denominados en divisa generados por IBERIA en el extranjero. Igualmente, asesora en la gestión y ejecuta las operaciones de cobertura de los riesgos de tipo de cambio y tipo de interés de IBERIA en los mercados internacionales. En el ejercicio 2006 obtuvo un resultado neto antes de impuestos de treinta mil euros, un 3,7% superior al del ejercicio anterior.

5.2. Compañías consolidadas por puesta en equivalencia



5.2.1. IBERIA CARDS

La Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. (en adelante Iberia Cards), fue constituida en abril de 2002 por IBERIA, quién posee un 43,5% del capital, y las entidades financieras Banco Popular, BBVA y Caja Madrid.

Iberia Cards es un Establecimiento Financiero de Crédito que realiza actividades relacionadas con la emisión y gestión de tarjetas de crédito y otros medios de pago. Desde finales de 2002 emite la tarjeta Visa Iberia, cuyo principal atractivo es la participación en el programa de fidelización Iberia Plus.

El ejercicio 2006 ha estado marcado por la reducción de las tasas de intercambio, acordada entre el sector de los comercios y el sector financiero en diciembre de 2005, con la consiguiente reducción de la rentabilidad de las tarjetas de pago fin de mes, mayoritarias en la cartera de Iberia Cards, lo que ha redundado en un menor atractivo para su comercialización. Dichas tasas de intercambio entraron plenamente en vigor a partir del mes de mayo de 2006.

A finales de 2006 el número total de tarjetas era ligeramente inferior al registrado un año antes. Sin embargo, el volumen de facturación anual se incrementó un 8% respecto al ejercicio anterior, elevándose a 2.656 millones de euros en 2006, reflejo de la vinculación de los titulares de la tarjeta Visa Iberia.

En lo que se refiere a la reducción de costes se consiguieron muy buenos resultados en los contratos con los principales proveedores. La cifra de mora quedó por debajo del objetivo marcado para el año, teniendo una incidencia positiva en los resultados. Un capítulo de especial importancia es la reducción del fraude, que ha quedado finalmente en una cifra similar a la media del mercado para tarjetas de crédito.

Iberia Cards logró un beneficio antes de impuestos de 4,7 millones de euros en el ejercicio 2006, situándose 3,3 millones por encima del resultado del año anterior.

Durante 2006 Iberia Cards elaboró y aprobó un Plan Estratégico, que se aplica a partir de 2007, con la finalidad de adaptarse a la nueva situación en el mercado de tarjetas y garantizar a los socios el cumplimiento de los objetivos para los que fue creada la sociedad. El Plan Estratégico hace hincapié en el desarrollo de nuevas líneas de negocio, como es la entrada en el sector de las tarjetas de crédito revolving, y resalta la importancia de la tarjeta de empresa, donde Iberia Cards goza de una posición de liderazgo.

5.2.2. MASA

La Sociedad Multiservicios Aeroportuarios S.A. (MASA) fue constituida en abril de 2.002 por ZENIT Servicios Integrales S.A., con una participación del 51 % del capital, e IBERIA, con un 49%.

En la actualidad la compañía presta distintos servicios auxiliares en la práctica totalidad de los aeropuertos españoles. Mantiene una posición de liderazgo en el sector de la limpieza interna y externa de aeronaves e instalaciones aeroportuarias. Además, en base a una estrategia de diversificación, está consolidando otras líneas de servicio, como son: la asistencia de mercancía, correo y equipajes; la asistencia de operaciones en pista; o la asistencia administrativa en tierra y supervisión. Entre sus principales clientes se encuentran IBERIA, AENA, Air Nostrum, Vueling y Atlántica de Handling.



MASA comenzó a operar en la Terminal T4 de Madrid-Barajas en febrero de 2006, manteniendo las actividades que venía desarrollando en las antiguas terminales del aeropuerto. La compañía resultó adjudicataria de la gestión de dos Salas VIP y un Business Centre en la nueva Terminal, así como del servicio de carreteo de mercancías entre la Terminal de Carga y la Terminal T4. Por otra parte, también comenzó a realizar el mantenimiento parcial de interiores de flotas A319 y A320 de IBERIA.

En el ejercicio 2006 alcanzó un beneficio antes de impuestos de 2,5 millones de euros, superando en un 29,7% al registrado en el año anterior.



5.2.3. CLICKAIR

Clickair es una compañía aérea encuadrada en la tipología de líneas aéreas de nueva generación, que inició sus operaciones el 1 de octubre de 2006. Los accionistas de la empresa son IBERIA y otras cuatro importantes empresas españolas (Nefinsa, S.A., Iberostar Hoteles y Apartamentos, S.L., Cobra Ingeniería de Montajes, S.A. y Agrolimen Inversiones S.C.R., S.A.), teniendo cada socio una participación accionarial del 20% y un compromiso de permanencia a medio plazo. La compañía tiene su principal base de operaciones en el Aeropuerto de El Prat, y su sede también está ubicada en Barcelona.

Clickair realiza vuelos punto a punto, que enlazan grandes ciudades españolas y europeas, utilizando un único modelo de flota, el Airbus A-320. Sus aviones lucen una innovadora imagen, que combina el fuselaje metalizado con diversas tonalidades azules. La compañía combina las ventajas de los operadores de bajo coste, como son unos precios reducidos y una elevada productividad, con algunos servicios de valor añadido de las compañías tradicionales, tales como la flexibilidad, el volar a los principales aeropuertos europeos (por ejemplo, Londres Heathrow) o el ofrecer a sus clientes la posibilidad de acumular puntos en el programa de fidelización Iberia Plus.

A finales de diciembre de 2006, Clickair ya tenía seis aviones A-320, una plantilla de 223 empleados y operaba treinta vuelos diarios, uniendo Barcelona con Sevilla, Ginebra, Zurich y Lisboa, entre otros enlaces. La compañía transportó 454.000 pasajeros en su primer trimestre de actividad.

El Plan de Negocio de Clickair contempla una rápida ampliación de destinos y un fuerte crecimiento, apoyado en el compromiso de los socios de invertir en la sociedad 120 millones de euros hasta 2008, de los que 31,6 millones ya fueron desembolsados en 2006. Así, Clickair abrirá doce nuevas rutas a lo largo del primer trimestre de 2007, y durante los siguientes meses el número de vuelos seguirá aumentando en paralelo a la entrada en servicio de nuevos A-320, esperando cerrar ese año con una flota de 23 aviones. Siguiendo su plan de expansión, la compañía prevé alcanzar 30 aviones y 10 millones de pasajeros transportados en 2008.

5.2.4. Otras participadas

Otras empresas en las que IBERIA tiene una participación significativa son las siguientes:

IBECA, constituida en marzo de 2001 por IBERIA, que participa en un 50% a través de Iberia Tecnología, y Cubana de Aviación, que tiene el restante 50% del capital. La empresa presta asistencia técnica especializada de mantenimiento en línea de aeronaves en aeropuertos de Cuba.

ELCA, fue creada en octubre de 2001 por Aerovaradero, con una participación del 50%, y Cargosur, a través de la cual IBERIA tiene el restante 50%. Desarrolla la actividad de comercialización y almacenamiento de carga aérea en tránsito en la República de Cuba.

SERPISTA, sociedad que se creó en Madrid en junio de 2004. Esta participada por Cobra (51%), IBERIA (39%) y TEMG (filial de talleres electromecánicos GORRIS) con un 10%. La empresa desarrolla las labores de mantenimiento y reparación de equipos para asistencia en tierra (handling) en entornos aeroportuarios españoles.

HANGESA, empresa constituida en octubre del año 2000 para la realización del handling de pasajeros y carga en el aeropuerto de Malabo. Está participada por IBERIA a través de Viva Air en un 51% y por socios locales en un 49%.

6. La acción de IBERIA

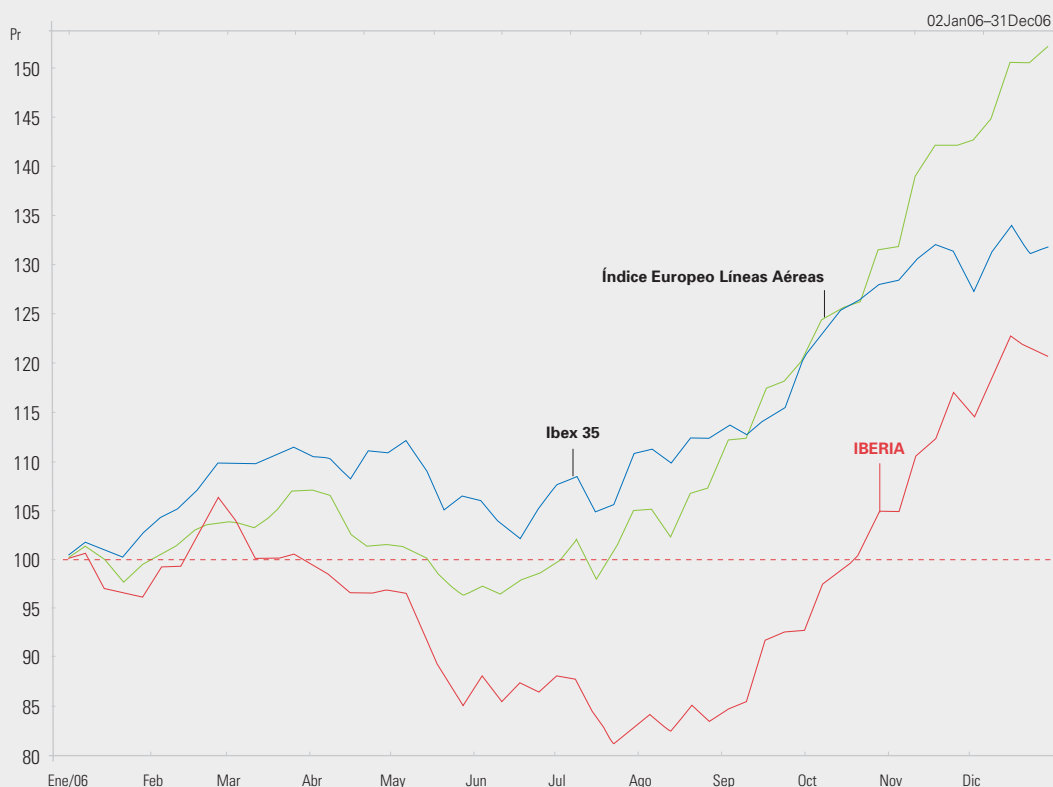
6.1. Evolución de la cotización

Cotización a 30-diciembre-2006	2,76
Cotización a 30-diciembre-2005	2,29
Cotización media anual	2,21
Máximo	2,81
Mínimo	1,86
Volumen medio diario (núm. acciones)	8.857.567

Todos los valores de la cotización expresados en euros.

En el año 2006, el valor de la acción de IBERIA subió un 20,5% respecto a su cotización al cierre del año anterior. Durante los primeros siete meses del año, la cotización bajó de manera continuada, hasta alcanzar un mínimo anual de 1,86 euros el día 21 de julio. Desde ese momento, la acción no sólo recuperó el terreno perdido, sino que logró terminar con avances el ejercicio.

**Evolución bursátil
IBERIA - Ibex 35 -
Sector aéreo europeo**
(Base 100 = 1 Enero
2006)

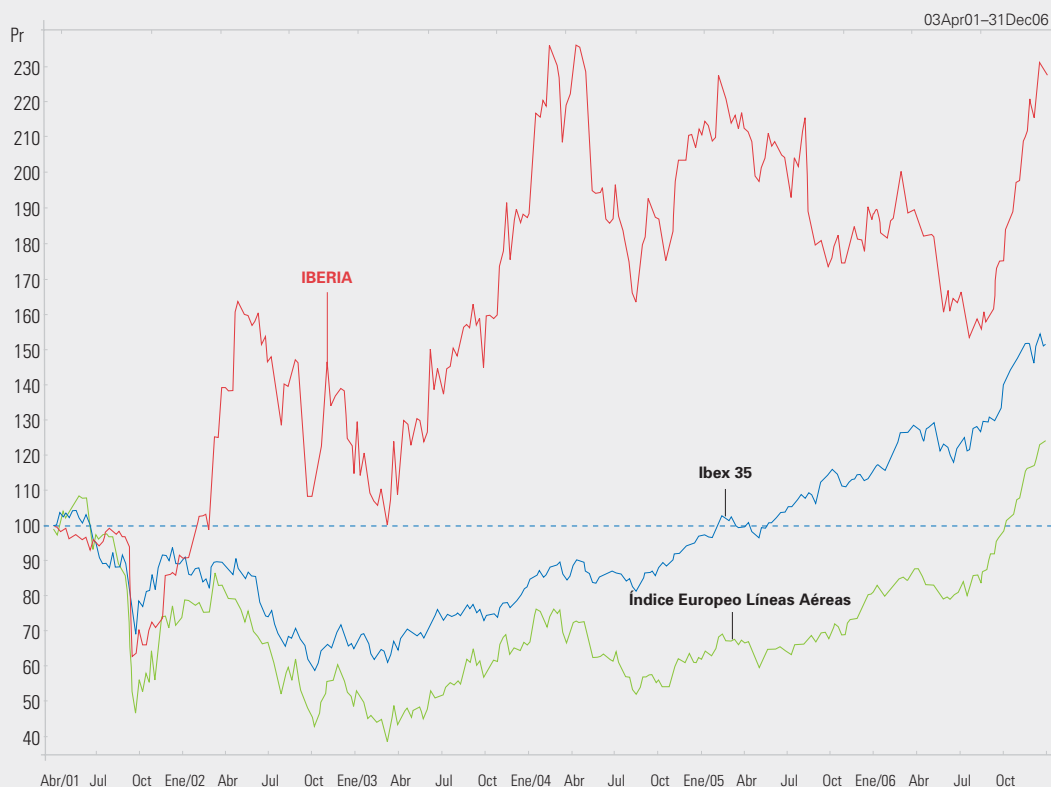


Como consecuencia del Plan de Opciones sobre Acciones para Directivos, empezaron a cotizar 4.904.693 nuevas acciones en 2006, por lo que al final del ejercicio el número total ascendía a 948.066.632 acciones.

Por otro lado, la compañía remuneró a sus accionistas con un dividendo de 0,02 euros por acción el pasado mes de julio con cargo a los beneficios del ejercicio 2005. En agosto de este último año había anticipado un dividendo extraordinario de 0,302 euros por acción, vinculado a la plusvalía obtenida con la desinversión en Amadeus.

La acción de IBERIA es la que más se ha revalorizado de entre sus comparables europeas desde su salida a Bolsa en abril de 2001, con una subida acumulada del 131,2% hasta el final del año 2006.

**Evolución bursátil
IBERIA - Ibex 35 -
Sector aéreo europeo**
(Base 100 = 3 Abril
2001)



6.2. Autocartera

Las acciones propias en poder de la Sociedad dominante a 31 de diciembre de 2006 representan el 0,707% del capital social y totalizaron 6.702.368 acciones, con un valor nominal global de 5.228 miles de euros y un precio medio de adquisición de 2,0772 euros por acción. De acuerdo a la aplicación de la NIC 32, el saldo de las acciones propias en cartera (13,9 millones de euros a 31 de diciembre de 2006) figura en el balance consolidado como menor valor de los fondos propios.

© 2007 Iberia, L.A.E., S.A. - D. Comunicación

Edición y diseño

Gosban

Tel.: 902 431 766

www.gosban.com

Diseño Técnico de Responsabilidad Corporativa

Garrigues Medio Ambiente

Impresión

Volum-7 disseny, sl

Depósito legal

B-15885-2007