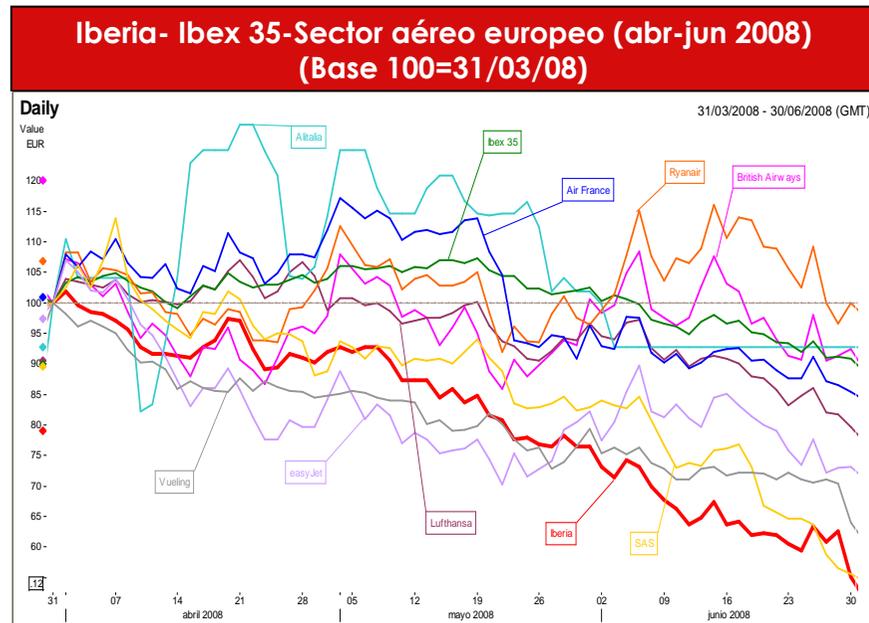
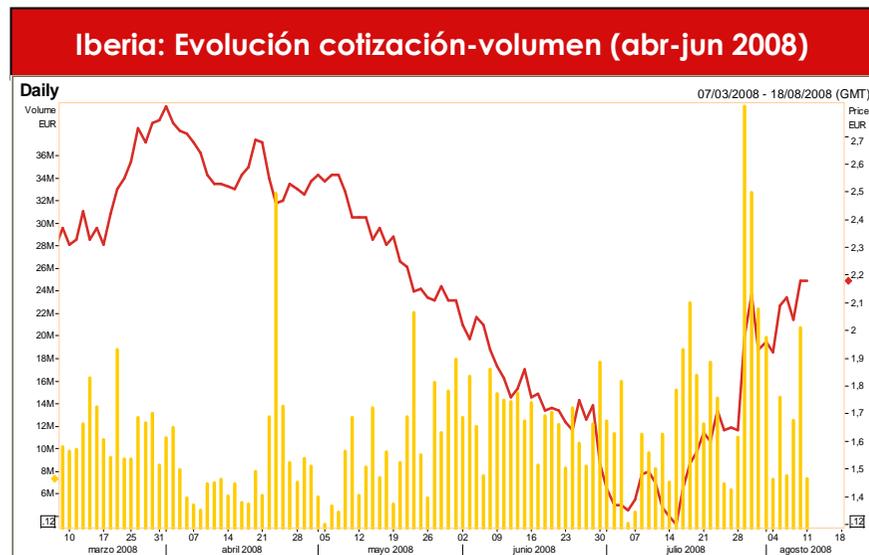


abril-junio 2008		IBEX 35	-11,4%
Iberia Variación trimestral: -44,9% Variación anual: -28,0% Precio 30 junio: 1,52€ Precio máximo: 2,05 € Precio mínimo: 1,52 € Volumen medio: 13.625.504 acciones	Iberia		-28,0%
	Air France		-11,3%
	Alitalia		nd
	British Airways		-7,4%
	Lufthansa		-17,5%
	SAS		-32,1
	EasyJet		-39,5%
	Ryanair		+3,70%
	Vueling		-19,35%

En el segundo trimestre del año, la acción de Iberia registró una caída del 44,9%. La principal causa de este descenso fue el gran incremento en los precios del combustible, que de nuevo superó su máximo en doce meses y terminó el trimestre en 132,4 dólares por barril, es decir, 30 dólares por encima del trimestre anterior. Asimismo, la crisis financiera internacional y los problemas en el sector inmobiliario español produjeron un debilitamiento en la demanda. La acción cerró el trimestre a 1,52€ y el volumen medio diario ascendió a 13,6 millones de acciones.



GRUPO IBERIA	2º Trimestre (Abr – Jun)		
	2008	2007	%
Ingresos de explotación	1.369.900	1.357.301	+0,9
Gastos de explotación	1.373.886	1.300.448	5,6
BAlIAR (EBITDAR)	135.375	219.345	-38,3
Resultado de explotación	-3.986	56.852	n.s.
Resultado de las operaciones	12.885	84.612	-84,8
Resultado antes de impuestos	29.187	89.298	-67,3
Resultado consolidado	21.183	62.598	-66,2
Margen de EBITDAR s/ ingresos (%)	9,9%	16,2%	-6,3 p.
Margen de Rdo. explotación s/ ingresos (%)	-0,3%	4,2%	-4,5 p.
Ingreso de explotación / AKO (cént. €)	8,17	8,25	-1,0
Coste de explotación / AKO (cént. €)	8,19	7,90	3,7
Coste explotación (exc. fuel) / AKO (cént. €)	5,78	6,25	-7,5
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	16.771	16.458	1,9
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	13.372	13.307	0,5
Coefficiente de ocupación (%)	79,7	80,9	-1,1 p.
Ingreso de pasaje / PKT (cént. €)	7,32	7,51	-2,5
Ingreso de pasaje / AKO (cént. €)	5,84	6,07	-3,8

•El Grupo Iberia registró un resultado consolidado de 20,7 millones de euros de beneficios en el primer semestre de 2008, y el resultado de las operaciones se situó en 6,3 millones de euros de beneficios en el acumulado del periodo.

•El gasto del combustible aumentó en 199,5 millones de euros en el primer semestre del año, disminuyendo el agregado del resto de los gastos de explotación en 93,5 millones de euros.

•La profunda reestructuración de la red de vuelos y el cumplimiento de la mayor parte de las otras iniciativas definidas en el Plan Director 2006/08 fueron elementos clave para amortiguar el impacto de la subida del queroseno. Así, excluido el combustible, el coste de explotación unitario disminuyó un 6,2% en el semestre, y hasta un 7,5% en el segundo trimestre.

•En el primer semestre los ingresos de explotación aumentaron ligeramente respecto al año anterior, a pesar del fuerte impacto de la depreciación del dólar; con tipos de cambio constantes, el incremento de los ingresos habría alcanzado el 3,4%. La evolución trimestral de los ingresos es positiva, con un incremento del 0,9% respecto a 2007 en el segundo trimestre (frente a -0,7% en el primer trimestre), mejorando su comportamiento en todos los segmentos de negocio.

•El negocio de mantenimiento continúa aumentando de forma significativa su facturación a terceros y ampliando la cartera de productos y clientes.

•El endeudamiento neto ajustado descendió un 13,4% con relación al cierre del ejercicio 2007.

•La productividad del personal (medida en AKO por empleado) aumentó un 5,8% y la utilización de la flota (medida en horas bloque por avión) se incrementó un 3,7%, hasta alcanzar 9,9 horas diarias por avión. La puntualidad media del semestre mejoró más de cuatro puntos respecto al año anterior, alcanzando un 84,7%.

Iberia firma con UGT y CC.OO. el XVIII Convenio Colectivo de Tierra

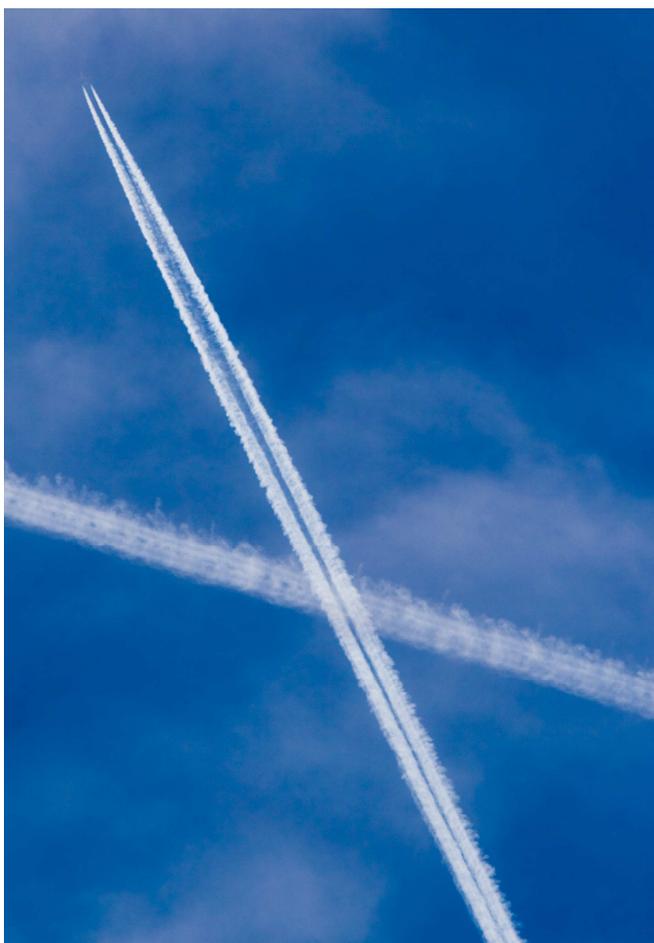
El nuevo convenio tiene vigencia desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre del 2008 y afecta a unos 16.500 trabajadores de la compañía, (casi el 70 por ciento de la plantilla). En cuanto a remuneraciones económicas, se establece un incremento del 3,5% con cláusula de revisión salarial hasta el IPC real de 2008. Asimismo, recoge medidas de productividad/ flexibilidad que facilitan la gestión en todas las áreas.

Iberia firma un acuerdo de larga duración con DHL

Iberia Mantenimiento se encargará de la revisión y mantenimiento mayor de más de 80 motores Rolls Royce, tipo RB211-535C37 de DHL.

Iberia y british Airways comienzan conversaciones para una posible fusión

El 29 de julio el Consejo de Administración de Iberia aprobó unánimemente iniciar conversaciones con British Airways en relación con una potencial fusión entre ambas sociedades mediante intercambio de acciones. Iberia adquirió una participación estratégica en el capital de British Airways en los últimos meses, consistente en la compra de 34,5 millones de acciones que representan un 2,99% del capital, así como una posición económica ligada al precio de cotización de la compañía soportada en derivados financieros que representan un 6,99% adicional.



Iberia, elegida la mejor empresa europea de transporte en sus Relaciones con el Inversor

La encuesta ha sido realizada y publicada por la prestigiosa revista económica Institutional Investor Magazine, referencia clave en el mundo de los negocios. Además, la encuesta, que analiza 32 sectores económicos en Europa, distingue entre mejor empresa según los gestores de fondos que realizan las operaciones ("buy side") y según los analistas que recomiendan sobre valores ("sell side").

Iberia mantendrá motores de Air Europa

Iberia Mantenimiento se encargará de la reparación y revisión general de los motores tipo CFM56-7B instalados en 33 aviones de la flota Boeing 737-800 de Air Europa.

Iberia aumenta la franquicia de equipaje gratuita y abarata los excesos de equipaje

Se pasa de 20 a 23 kg. en los vuelos nacionales y europeos, y a dos maletas de 23 kg. cada una en los vuelos con América, África y Oriente Medio en la clase Turista.

2008 puede ser uno de los años más difíciles de la historia del transporte aéreo

Nunca había estado tan caro y parece no tener freno. Unos lo achacan a la debilidad del dólar, otros a la reducción de la producción y al mayor consumo de las economías emergentes o a factores geopolíticos (tensiones en los países productores). El caso es que en un año el precio del barril de petróleo Brent, el de referencia en Europa, se ha duplicado. Lo peor, no obstante, puede estar por llegar si se confirman algunos de los pronósticos que auguran un precio por barril de 200 dólares a lo largo de los próximos dos años.

Ya en abril de este año, IATA dio la voz de alarma al rebajar por segunda vez su previsión de beneficio de las aerolíneas para este año hasta los 4.500 millones de dólares, desde los 5.000 millones que estimó en diciembre de 2007. Dos meses antes, en septiembre, IATA calculaba que la industria alcanzaría los 7.800 millones de dólares de beneficio.

Consecuencias para las aerolíneas

En Estados Unidos algunas compañías no han podido soportar este incremento, al que se une la desaceleración económica actual y la presión competitiva, y a primeros de abril cesaron sus operaciones. Entre ellas, Aloha, ATA y Skybus Airlines.

Fuera de Estados Unidos la situación tampoco es halagüeña. Oasis Hong Kong Airlines, ha sido la segunda víctima de la región Asia-Pacífico después de Adam Air Indonesia.

La preocupación ahora es si alguna de las aerolíneas europeas correrá la misma suerte. La situación puede que no sea tan dramática pero sí preocupante y el sector coincide en que 2008 será el año más difícil para las aerolíneas desde 2001. De entrada, la mayor parte de ellas han presentado resultados peores de lo estimado en 2007 y advierten que el año en curso puede empeorar.



Medidas para superar la crisis

Para hacer frente a este entorno, las compañías buscan mejorar su eficiencia y uno de los caminos encontrados, sobre todo en Estados Unidos, es la consolidación. Delta y Northwest ya han optado por esta vía y después de un año en el que ambas empresas se declararon en quiebra para protegerse de sus acreedores han decidido anunciar su fusión para crear la primera aerolínea del mundo y desbancar de este puesto a American Airlines.

En Europa los primeros pasos en este sentido ya los dieron Air France-KLM y en nuestro país estamos pendientes de las negociaciones que están llevando a cabo Clickair y Vueling para fusionarse y del desenlace de la venta de Spanair.

El recorte de la programación de vuelos y la reducción de flota está siendo otra de las vías elegidas por las compañías para salvar su cuenta de resultados. Así, la estrategia para minimizar este impacto incluye la reducción de frecuencias y rutas no rentables y la contención de la flota, retrasando las entregas de este año y el próximo.