



El presente documento, referente a los resultados de Vueling Airlines, SA, correspondientes al tercer trimestre del año 2008 y el acumulado a 30 de septiembre, consta de dos partes:

- El informe de gestión del periodo analizado, en lengua castellana
- Una presentación de resultados, en lengua inglesa

Vueling Airlines, SA
Barcelona, 22 de octubre de 2008

Vueling multiplica por 19 su beneficio operativo del tercer trimestre y obtiene los mejores resultados trimestrales de su historia

Hechos destacables del trimestre

Vueling consiguió un beneficio operativo de 25,4 millones de euros. El margen de beneficio operativo se situó en el 16,4%, más de 15 puntos por encima del obtenido en el tercer trimestre de 2007.

La recaudación total se incrementó un 30,7% en el tercer trimestre, hasta los 154,7 millones de euros, aupado por un incremento de un 52,2% en el ingreso medio por pasajero y de un 39,1% en el ingreso por vuelo. El ingreso accesorio puro se incrementó un 129,4% y ya representa un 13,6% de los ingresos totales de la compañía.

La base de costes ex fuel se redujo en un 9,3%, lo cual ayudó a compensar gran parte de la subida del precio del crudo que, en el trimestre en cuestión, se situó en máximos históricos. Vueling volvió a conseguir, durante el trimestre, la base de costes ex fuel más baja de su historia, al situarse ésta en los 3,69 céntimos de euro por asiento kilómetro-ofertado (AKO).

El ingreso total acumulado semestral de la compañía fue de 354,4 millones de euros, un incremento del 32,2% respecto al mismo periodo del año anterior, siendo de nuevo destacable el importante aumento en ingresos por pasajero de un 29,5% y de ingresos accesorios por pasajero de un 91,2%. Los costes ex fuel para los nueve primeros meses del año se redujeron también en un 12,1%, hasta los 3,92 céntimos de euros por AKO.

Las ventas por GDS (Amadeus) continuaron su fuerte tendencia alcista, y en las últimas semanas del trimestre ya representaban más del 11% del ingreso por tarifa de la compañía.

A partir de los resultados obtenidos este trimestre, Vueling mantiene la previsión de mejorar significativamente los resultados para el conjunto del 2008 respecto a los de 2007.

Tabla sumaria de resultados*	Tercer trimestre			Acumulado		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
Ingresos totales (miles de euros)	154.699	118.399	30,7%	354.442	268.091	32,2%
Gastos totales (miles de euros)	129.920	118.840	9,3%	373.145	306.442	21,8%
EBIT (miles de Euros)	24.779	(441)	NS	(18.703)	(38.351)	(51,2%)
Resultado financiero y subarriendos (miles de euros)	666	1.792	(62,8%)	97	5.976	NS
Resultado Operativo (miles de €)	25.445	1.351	1.783%	(18.606)	(32.375)	(42,5%)
Margen Operativo (%)	16,4%	1,1%	15,3 pp.	(5,2%)	(14,3%)	9,1 pp.
Costes de restructuración	(4.135)	-	NA	(4.928)	-	NA
EBT (miles de euros)	21.310	1.351	1.477%	(23.534)	(32.375)	(27,3%)
Recaudación por pasajero (euros)	85,19	55,95	52,2%	75,22	58,08	29,5%

*Normas contables de aplicación en España. No auditado

Los costes de restructuración corresponden a los costes de devolución de aeronaves derivados del plan de reducción de flota y son no-recurrentes. Se prevé que la última devolución de una aeronave bajo dicho plan se produzca en noviembre de 2008 . El importe de 4.135 miles de euros registrado en el tercer trimestre incluye, además de los costes incurridos en el trimestre, una provisión por costes a incurrir durante el cuarto trimestre del año por importe de 2,6 millones de Euros, correspondientes a la devolución de 4 aeronaves.

Evolución del negocio

Durante el tercer trimestre del año, Vueling abundó en la implementación de su plan de mejora, el cual generó resultados significativamente mejores que los del mismo periodo del año anterior. Tal y como se ha venido manifestando desde el inicio del ejercicio, Vueling considera el ingreso por vuelo como su métrica básica para la toma de decisiones de gestión y, en ese sentido, el ingreso durante el trimestre experimentó una subida del 38,2% hasta situarse en los 11.763 euros por vuelo.

El otro gran pilar del plan de mejora, la reducción de la base de costes, vio también progresos notables, y ésta se redujo un 9,3% en lo que corresponde a costes ex fuel, compensando así gran parte del alza de precio del petróleo, que se situó, durante el periodo, en máximos históricos.

Si bien el tráfico de pasajeros descendió 5 puntos en el trimestre, dicha bajada se vio sobradamente compensada por un incremento del 52,2% en el ingreso total por pasajero, hasta los 85,19 euros, mientras que el ingreso por vuelo lo hizo un 39,1%, con lo que la recaudación bruta creció en un 30,7% hasta los 154,7 millones de euros, comparado con 118,4 millones de euros del mismo periodo en el ejercicio anterior.

Dicho incremento en la recaudación bruta se produjo a pesar del hecho que Vueling operara menos aviones en el trimestre (19,7 de media en 2008 contra 21 en 2007), y ofertara menos asientos (2,4 millones de asientos en 2008 contra 2,5 en 2007).

Los pasajeros transportados durante los primeros nueve meses del año ascendieron a 4,7 millones con un aumento de un 2,1% respecto al mismo periodo del año anterior y la facturación total creció un 32% hasta los 354,4 millones de Euros.

Siguiendo la tónica iniciada en el segundo trimestre del año, Vueling continuó con la optimización de aviones, tripulaciones y rutas. Las iniciativas tendentes a la optimización de los recursos de la compañía se tradujeron en una reducción en los costes ex fuel de un 9,3%, cosa que compensó una parte significativa del alza de costes de combustible, que llegó a situarse durante el trimestre en máximos históricos por encima de los 140 dólares por barril de Brent.

El incremento en el ingreso por vuelo y la reducción de costes ex fuel permitieron una mejora en los márgenes unitarios tanto a nivel trimestral como en el acumulado anual. En el primer caso, Vueling multiplicó por 19 su beneficio operativo (antes de costes de reestructuración), mientras que redujo en más de 13 millones de euros las pérdidas en el acumulado anual. Los márgenes mejoraron 15 puntos en el primer caso y 9 en el segundo.

Los costes de reestructuración corresponden principalmente a los costes de devolución de aviones bajo el plan de reducción de flota aprobado por la compañía a inicios de 2008 y que debe llevar a una reducción de 24 aviones en enero de 2008 hasta 16 aviones a partir de noviembre del mismo año. Dicha reducción se ha producido mediante el subarriendo de dos aeronaves por un periodo aproximado de 12 meses y sin coste de reducción, así como de la devolución anticipada de 2 aeronaves hasta 30 de septiembre de 2008 y de 4 aeronaves más durante el cuarto trimestre de 2008, todas ellas con costes derivados de ajustes en las reservas de mantenimiento, así como de trabajos de mantenimiento necesarios para la devolución del avión. Los ajustes previstos en las reservas de mantenimiento de los

4 aviones a devolver anticipadamente ascienden a 2,6 millones de euros y han sido provisionados en su totalidad a 30 de septiembre de 2008. No se han producido ni se prevén costes significativos por indemnizaciones como consecuencia del plan de reducción de flota.

EL importe de costes de reestructuración del periodo de 9 meses terminado en 30 de septiembre de 2009 asciende a 4,9 millones de euros y corresponde igualmente a costes asociados a la devolución de aeronaves.

La flota de la compañía se estabilizó en una media de 19,7 aviones en el trimestre, frente a los 21 del ejercicio anterior, si bien en el acumulado anual Vueling operó dos aviones más de media que en los primeros 9 meses de 2007 (21,22 contra 19,06). Vueling operará una flota de 16 aviones a partir de finales de noviembre de 2008. Dicha reducción es un elemento clave en el plan de mejora de la compañía, al eliminar, no sólo las rutas menos rentables, sino también la práctica totalidad de los costes asociados a las mismas.

Tráfico e ingresos

El incremento del ingreso por vuelo continuó siendo la métrica básica para la toma de decisiones de gestión, aunque ello pudiera provocar ligeras mermas en los niveles de ocupación de la compañía.

La recaudación total creció un 30,7% y llegó a 154,7 millones de euros. Ello vino apoyado por un notable incremento en la recaudación media por pasajero, de un 52,2%, y que llegó a los 85,19 euros, lo que permitió compensar con creces la merma en la tasa de ocupación (5 puntos porcentuales menor que en el mismo periodo de 2007) hasta el punto de obtener un nivel de ingreso por vuelo un 39,1% mayor, hasta los 11.763 euros por vuelo, que en el mismo periodo de 2007.

(euros por pasajero)	Tercer trimestre			Acumulado		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
Ingreso medio por tarifa pura	66,21	43,81	51,1%	54,90	42,56	29,0%
Ingreso medio por cargos y comisiones	7,37	7,08	4,1%	9,61	9,91	(3,0%)
Ingreso medio accesorio puro	11,60	5,06	129,4%	10,70	5,60	91,2%
Ingreso medio total por pasajero	85,19	55,95	52,2%	75,22	58,08	29,5%
Tasa de ocupación (PKT/AKO, %)	77,8	82,9	(5,0 pp.)	71,0	74,6	(3,6 pp.)
Ingreso por vuelo (euros)	11.763	8.458	39,1%	9.525	7.837	21,5%

En línea con lo comunicado desde inicio de año, la mejora en el ingreso por vuelo sigue siendo el principal vector comercial de la compañía, aún cuando ello haya podido provocar mermas en los niveles de ocupación, cosa que hasta el momento viene siendo sobradamente compensada por el incremento en la recaudación, que durante el trimestre que nos ocupa, ha registrado una subida récord del 30,7%.

Detrás del notable incremento en el ingreso por vuelo se encuentra el incremento en el nivel de ingreso por pasajero, que ha experimentado una subida trimestral del 52,3% hasta llegar a los 85,19 euros. El otro gran protagonista de dicha subida, los ingresos accesorios se doblaron con creces al pasar de 5,06 a 11,60 euros por pasajero durante el trimestre.

En el apartado de accesorios, la compañía ha incrementado el número de productos en oferta, desde los ya clásicos seguros de viaje y alquileres de coche, así como cobros por maletas o sistemas de “dynamic packaging”.

El incremento en el ingreso accesorio ha seguido afectando de manera importante la estructura de ingresos de la compañía: mientras que el porcentaje aportado por la tarifa pura y por los cargos y comisiones seguía reduciéndose sensiblemente, los ingresos no asociados a tarifas se incrementaban en 4,6 puntos tanto en el trimestre como en el acumulado anual, hasta el 13,6 y el 14,2% respectivamente.

Ingresos totales

(miles de euros)	Tercer trimestre				Acumulado			
	2008	%	2007	%	2008	%	2007	%
Por tarifa pura	120.237	77,7	92.712	78,3	258.694	73,0	196.480	73,3
Por cargos y comisiones	13.390	8,7	14.984	12,7	45.308	12,8	45.770	17,1
Accesorios puros	21.072	13,6	10.703	9,0	50.440	14,2	25.841	9,6
Ingresos brutos	154.699	100	118.399	100	354.442	100%	268.091	100

El incremento en la recaudación compensó con creces el descenso en el número de pasajeros transportados (un 14,2%, de 2,1 a 1,8 millones) en el trimestre, si bien el acumulado anual todavía registró una ligera subida de un 2,1%, al aumentar en 96.000 el número de pasajeros transportados durante el periodo. El efecto de la reducción de flota ha empezado a notarse en el tercer trimestre, siendo éste el primero en la historia de la compañía en que tanto el número de aviones operados como de pasajeros transportados ha sido menor que en el año precedente (para más información sobre flota, véase la sección de Costes de este informe).

En cuanto al ingreso unitario (ingreso por asiento-kilómetro ofertado), éste se incrementó un 29,5%.

	Tercer trimestre			Acumulado		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
Ingreso por AKO (céntimos de euro)	7,11	5,49	29,5%	5,62	5,00	12,3%
Distancia media (km por vuelo)	919	856	7,4%	941	858	9,7%

El tercer trimestre del año fue el primero en que la ventas a través de los sistemas de distribución global (o GDS, sus siglas en inglés) cubrieron todo un periodo reportado. La conexión a través de Amadeus con la posibilidad de liquidar el pago a través de BSP (disponible en España desde mediados de junio y en Francia desde finales de septiembre) representaba, a final del periodo, hasta el 11,4% de los ingresos por tarifa de la compañía. Asimismo, los clientes de Vueling que adquirieron sus billetes a través de dichos canales acostumbraron a pagar tarifas mucho más altas de la que se obtenían a través de canales directos de venta, como la página web de la compañía o bien su call centre.

Durante el inicio del cuarto trimestre, Vueling ha extendido su acuerdo con Amadeus y BSP a los mercados belga, holandés y portugués y, a finales del mes de octubre estará asimismo presente en el mercado italiano.

Merece la pena mencionar que en los mercados principales de Vueling (España, Francia e Italia) el pago a través de BSP (y por defecto, de agencia) representa todavía entre un 40 y un 48% de todos los procesos de compra de pasajes aéreos.

La recaudación total durante los nueve primeros meses del año se elevó hasta los 354,4 millones de euros, un alza del 32,2% respecto al mismo periodo del año anterior, mientras que la recaudación media por pasajero lo hizo un 29,5% hasta los 75,22 euros, cosa que llevó el ingreso por vuelo a los 9.525 euros, un 21,5% por encima del año precedente. Al igual que durante el tercer trimestre el aumento en el ingresos por vuelo compensó con creces la merma en la tasa de ocupación, de 3,6 puntos, al pasar ésta de un 74,6% en 2007 a un 71,0% en 2008. En términos de recaudación unitaria, ésta experimentó un crecimiento de un 12,3% en relación a los nueve primeros meses del año precedente, un incremento por encima del de la distancia media volada, que fue de un 9,7%.

Costes

La contención de costes y sus efectos positivos en la mejora de márgenes de la compañía, así como en su posicionamiento competitivo, es uno de los puntos clave de la gestión de éste, tanto en el periodo analizado como en el largo plazo.

El desarrollo de las iniciativas de gestión en el recorte de costes implementadas con el plan de mejora logró el objetivo de continuar rebajando la base de costes de la compañía. Durante el tercer trimestre del año, los gastos de las operaciones ascendieron a 129,9 millones de euros, un 9,3% más que en el mismo periodo del año anterior, lo que supone un aumento del coste total por ASK de un 8,3%. Sin embargo, los costes unitarios sin fuel experimentaron una rebaja de un 9,3% y se situaron en los 3,69 céntimos de euro por ASK.

Gastos durante el periodo

(miles de euros)	Tercer trimestre			Acumulado		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
Variables	97.450	81.009	20,3%	263.389	197.487	33,4%
Semifijos	24.823	26.963	(7,9%)	81.111	74.354	9,1%
Fijos	7.647	10.868	(29,6%)	28.645	34.601	(17,2%)
Gastos totales	129.920	118.840	9,3%	373.146	306.442	21,8%

El combustible fue, sin duda, la partida de gastos más importante del trimestre, llegando a representar más de la mitad de los costes variables de la compañía, es decir, 49,6 millones de euros en el tercer trimestre de 2008 en comparación a los 31,1 millones del mismo periodo del año anterior. Estos 18,5 millones de más son la razón por la cual la partida de gastos variables (que incluye el combustible como uno de sus componentes) se haya elevado un 20,3% en el trimestre.

Una vez contabilizado el fuel, el coste unitario total se incrementó en tan sólo un 8,3%, al pasar de 5,51 a 5,97 céntimos de euro, lo cual da buena medida de las iniciativas activadas por la compañía para mantener su base de costes bajo control.

(céntimos de euro)	Tercer trimestre			Acumulado		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
CAKO excl. fuel	3,69	4,07	(9,3%)	3,92	4,46	(12,1%)
Coste de fuel por AKO	2,28	1,44	58,3%	2,00	1,36	47,1%
CAKO total (incl. fuel)	5,97	5,51	8,3%	5,92	5,81	1,9%

Durante el mes de julio, con el combustible en máximos históricos (2,41 euros por AKO comparado con 1,56 en enero de este mismo año), la base de costes ex fuel de Vueling alcanzó el nivel más bajo de la historia de la compañía, con 3,59 céntimos de euro por AKO, rebajando así el anterior récord, registrado tanto en junio como en julio del mismo año. En cualquier caso, desde el pasado mes de junio, la base de costes ex fuel de la compañía permanece de manera constante por debajo de los 4 céntimos de euro.

(céntimos de euro)	2008									
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	
CAKO ex fuel	4,01	4,56	3,96	4,10	4,02	3,77	3,69	3,59	3,81	
Coste fuel por AKO	1,56	1,56	1,67	1,87	2,11	2,30	2,43	2,41	1,96	
CAKO total (incl. fuel)	5,57	6,12	5,63	5,97	6,13	6,07	6,11	6,01	5,77	

Las áreas de gestión que condujeron a la rebaja de la base de costes fueron handling, flota, gastos generales y de administración, así como publicidad.

Los costes de handling experimentaron una significativa reducción desde los 867€ por escala en el tercer trimestre de 2007 hasta los 759€ por escala en el tercer trimestre de 2008. El principal motivo de la reducción ha sido la mayor concentración de operaciones en aeropuertos con servicio de autohandling cuyos costes son significativamente inferiores a los de los servicios prestados por terceros. Adicionalmente se ha producido mejoras de gestión en diversos contratos de handling.

Número medio de aviones en operación durante el período

	Primer trimestre	Segundo trimestre	Tercer trimestre	Acumulado
2007	16,3	20	21	19,6
2008	23,2	21	19,7	21,22
% var.	42,3%	5,0%	(6,3%)	7,6%

A lo largo del trimestre, el número medio de aviones en operación se volvió a estabilizar en 19,7 aparatos de media, cosa que hizo que, por vez primera, Vueling tuviera menos aviones en operación (un 6,3%) que en el mismo periodo del año precedente. Ello tuvo su traducción práctica en un volumen menor de pasajeros transportados.

El número medio de horas bloque de operación por avión y día tuvo un aumento de 6 puntos en el trimestre, pasando de 11,9 a 12,6 horas. En el acumulado anual el incremento fue de 3 puntos, pasando de 10,9 horas en 2007 a 11,3 en 2008.

Los gastos totales durante los nueve primeros meses del año se elevaron a 343,1 millones de euros, un 21,8% más que en el mismo periodo de 2007, un incremento muy por debajo de los ingresos totales, que experimentaron una subida del 32,2%. En términos unitarios los costes de fuel se elevaron un 47,1%. La compañía logró compensar parte de dicha subida con una rebaja de un 12,1% (hasta los 4,06 céntimos por AKO) en los costes ex fuel.

De nuevo, handling, publicidad y arrendamiento de flota destacaron como las tres partidas donde se consiguieron mayores ahorros.

Operaciones

Vueling redujo el tamaño de su flota a 19,7 aparatos de media durante el tercer trimestre. Vueling, que cerrará el 2008 operando 16 aparatos, seguirá con la tónica de eliminar rutas no-rentables para así ajustar la flota a la capacidad disponible.

Vueling operaba 46 rutas a 30 de septiembre de 2008, ocho menos que en la misma fecha del año anterior, con una flota de 20 Airbus A320, situándose ésta como la segunda más joven de Europa, con una edad media de aproximadamente 2,5 años. El tamaño medio de flota durante el trimestre fue de 19,7 aviones (2,3 menos que en 2007), un 6,3% menos que en el mismo periodo del año anterior.

La productividad de los aparatos, medida en horas bloque por avión y día mejoró un 5,9% durante el periodo, a pasar de 11,9 horas-bloque a 12,6.

	Tercer trimestre			Acumulado		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
Horas bloque	22.611	22.983	(1.6%)	65.633	56.876	15.4%
Núm. de aviones operados	19,7	21	7,1%	21,22	19,6	12,2%
Horas bloque por avión y día	12,6	11,9	4,8%	11,3	10,9	3,7%

No se produjeron incidencias importantes durante el periodo, y se mantuvieron los indicadores de gestión y calidad de manera estable, como por ejemplo, en lo concerniente a maletas extraviadas o dañadas, índices de puntualidad e índice de vuelos completados.

Barcelona continuó siendo la principal base de la compañía, seguida por Madrid, Sevilla y París. Entre los meses de mayo y octubre, asimismo, Vueling mantuvo una base operativa en el aeropuerto de Ibiza, con un avión basado que permitió ofrecer hasta 8 rutas distintas desde la isla a varios puntos de España y Europa.

Financieros y coberturas

La situación de caja y equivalentes a 30 de septiembre de 2008 era de 49 millones de euros.

La evolución del resultado financiero se debe a los menores ingresos financieros generados por los menores saldos de caja disponibles respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, así como a diferencias de cambio por ajustes de saldos denominados en dólares americanos.

La situación de las coberturas a fecha actual la siguiente:

Compras de fuel (barril de Brent)

	Cuarto trimestre 2008		2009	
	% consumo	precio medio (USD)	% consumo	precio medio (USD)
A 30/09/2008	3%	135	0%	NA
Posterior	21%	84	4%	86
Total	24%	90	4%	86

Compras de dólares

	Cuarto trimestre 2008		2009	
	% pagos	tipo medio	% pagos	tipo medio
A 30/09/2008	80%	1,35	49%	1,39
Posterior	0	NA	0	NA
Total	80%	1,35	49%	1,39

Cuenta trimestral de pérdidas y ganancias

(miles de euros)	Tercer trimestre		
	2008	2007	% var.
Ingreso por tarifa	120.237	92.712	29,7%
Cargos y comisiones	13.390	14.984	10,6%
Ingresos accesorios puros	21.072	10.703	96,9%
Total ingresos	154.699	118.399	30,7%
Fuel	49.601	31.066	59,7%
Handling	9.980	12.133	17,7%
Tasas aeroportuarias	11.400	12.603	9,5%
Tasas de navegación	9.655	9.578	0,8%
Tripulación	2.174	1.970	10,3%
Mantenimiento	4.663	5.116	8,8%
Comercial y marketing	7.819	6.828	14,5%
Otros gastos	2.158	1.715	25,8%
Total costes variables	97.450	81.009	20,3%
Margen de contribución	57.249	37.390	53,1%
Tripulación	6.684	6.278	6,5%
Mantenimiento	3.883	3.464	12,1%
Seguros de flota	555	770	27,9%
Arrendamiento de flota	13.701	16.451	16,7%
Total costes semifijos	24.823	26.963	7,9%
Margen operativo	32.426	10.427	211,0%
Publicidad	736	3.509	79,0%
Amortización	718	768	6,5%
Gastos generales	6.193	6.591	6,0%
Total costes fijos	7.647	10.868	29,6%
EBIT	24.779	(441)	5718,8%
Resultado financiero	(27)	1.792	(101,5%)
Resultado de los subarrendos	693	0	
Gastos Reestructuración	4.135	0	
EBT	21.310	1.351	1477,4%
Impuestos	6.393	0	
Resultado neto	14.917	1.351	1004,1%
EBITDAR	39.198	16.778	133,6%

Cuenta acumulada de pérdidas y ganancias

(miles de euros)	Acumulado		
	2008	2007	% var.
Ingreso por tarifa	258.694	196.480	31,7%
Cargos y comisiones	45.308	45.770	1,0%
Ingresos accesorios puros	50.440	25.841	95,2%
Total ingresos	354.442	268.091	32,2%
Fuel	125.792	71.515	75,9%
Handling	30.554	30.795	0,8%
Tasas aeroportuarias	32.573	30.895	5,4%
Tasas de navegación	28.169	23.587	19,4%
Tripulación	6.242	4.908	27,2%
Mantenimiento	13.656	12.663	7,8%
Comercial y marketing	21.174	19.258	9,9%
Otros gastos	5.229	3.866	35,3%
Total costes variables	263.389	197.487	33,4%
Margen de contribución	91.053	70.604	29,0%
Tripulación	20.585	16.095	27,9%
Mantenimiento	11.835	10.430	13,5%
Seguros de flota	2042	2333	12,5%
Arrendamiento de flota	46.649	45.496	2,5%
Total costes semifijos	81.111	74.354	9,1%
Margen operativo	9.942	3.750	365,1%
Publicidad	5.106	14.342	64,4%
Amortización	1.905	1.873	1,7%
Gastos generales	21.634	18.386	17,7%
Total costes fijos	28.645	34.601	17,2%
EBIT	(18.703)	(38.351)	51,2%
Resultado financiero	(715)	5.976	112,0%
Resultado de los subarrendos	812	0	
Gastos Reestructuración	(4.928)	0	
EBT	(23.534)	(32.375)	27,3%
Impuestos	38.245	0	
Resultado neto	14.711	(32.375)	145,4%
EBITDAR	29.851	9.018	231,0%

Principales magnitudes operativas y financieras trimestrales

	Tercer trimestre		
	2008	2007	% var.
INGRESOS			
Ingresos totales (miles de euros)	154.699	118.399	30,7%
Ingreso total por pasajero (euros)	85,19	55,95	52,2%
Ingreso por vuelo (euros)	11.763	8.458	39,1%
Tarifa media por pasajero (euros)	66,21	43,81	51,1%
Ingreso medio accesorio puro por pasajero (euros)	11,60	5,06	129,4%
Ingreso por AKO (céntimos de euro)	7,11	5,49	29,5%
COSTES			
Gastos totales (miles de euros)	129.920	118.840	9,3%
Coste por AKO, incl. fuel (céntimos de euro)	5,97	5,51	8,3%
Coste de fuel por AKO (céntimos de euro)	2,28	1,44	58,3%
Coste por AKO, ex. fuel (céntimos de euro)	3,69	4,07	(9,3%)
EBITDAR* (miles de euros)	39.198	16.778	133,6%
Margen de EBITDAR (%)	25,3%	14,2%	11,2 pp.
BAlI/EBIT** (miles de euros)	24.779	(441)	5.718,8%
Margen de BAlI/EBIT (%)	16,0%	(0,4%)	16,4 pp.
EBT*** (miles de euros)	21.310	1.351	1477,4%
Margen de EBT (%)	13,8%	1,1%	1.107,2 pp.
OPERATIVA			
AKOs (millones)	2.176	2.157	0,9%
PKTs (millones)	1.694	1.788	(5,3%)
Total flights flown	13.151	13.999	(6,1%)
Número medio de aviones operados	19,5	21	(7,1%)
Número medio de horas bloque por día y avión	12,60	11,90	5,9%
Número medio de vuelos por día y avión	7,33	7,25	1,1%
Número total de asientos volados (miles)	2.367	2.518	(6,0%)
Número de aeropuertos servidos a final de periodo	26	23	13,0%
Distancia media volada (km)	919	856	7,4%
Número total de pasajeros (miles)	1.816	2.116	(14,2%)
Coefficiente de ocupación (PKT/AKO)	77,8%	82,9%	(5,0 pp.)

Principales magnitudes operativas y financieras acumuladas

	Acumulado		
	2008	2007	% var.
INGRESOS			
Ingresos totales (miles de euros)	354.442	268.091	32,2%
Ingreso total por pasajero (euros)	75,22	58,08	29,5%
Ingreso por vuelo (euros)	9.525	7.837	21,5%
Tarifa media por pasajero (euros)	54,90	42,56	29,0%
Ingreso medio accesorio puro por pasajero (euros)	10,70	5,60	91,2%
Ingreso por AKO (céntimos de euro)	5,62	5,00	12,3%
COSTES			
Gastos totales (miles de euros)	373.145	306.442	21,8%
Coste por AKO, incl. fuel (céntimos de euro)	5,92	5,81	1,9%
Coste de fuel por AKO (céntimos de euro)	2,00	1,36	47,1%
Coste por AKO, ex. fuel (céntimos de euro)	3,92	4,46	(12,1%)
EBITDAR* (miles de euros)	29.851	9.018	231,0%
Margen de EBITDAR (%)	8,4%	3,4%	5,1%
BAlI/EBIT** (miles de euros)	(18.703)	(38.351)	51,2%
Margen de BAlI/EBIT (%)	5,28%	14,31%	(9,0%)
EBT*** (miles de euros)	(23.534)	(32.375)	27,3%
Margen de EBT (%)	6,6%	12,1%	(5,4 pp.)
OPERATIVA			
AKOs (millones)	6.302	5.282	19,3%
PKTs (millones)	4.473	3.939	13,6%
Total flights flown	37.210	34.208	8,8%
Número medio de aviones operados	21,22	19,4	9,4%
Número medio de horas bloque por día y avión	11,33	10,93	3,7%
Número medio de vuelos por día y avión	6,42	6,57	(2,3%)
Número total de asientos volados (miles)	6.697	6.155	8,8%
Número de aeropuertos servidos a final de periodo	26	23	13,0%
Distancia media volada (km)	941	858	9,7%
Número total de pasajeros (miles)	4.712	4.616	2,1%
Coefficiente de ocupación (PKT/AKO)	71,0%	74,6%	(3,6 pp.)

Las cifras presentadas han sido preparadas bajo los principios contables establecidos por el Nuevo Plan General de Contabilidad vigente en España. Las cifras comparativas del ejercicio 2007 han sido reexpresadas bajo los criterios del Nuevo Plan General de Contabilidad con la finalidad de facilitar la comparabilidad de las cifras. Las cifras no están auditadas.

flying hoy means

vueling



**VUELING AIRLINES
Q3 08
RESULTS
PRESENTATION.**



vueling

October 22nd, 2008

Contents

Q3 general outlook

Revenues evolution

Cost performance

Positioning and outlook for next quarters



→ Q3 general outlook ←

Revenues evolution

Cost performance

Positioning and outlook for next quarters

The best quarterly result in our history...
with the worst fuel price ever

Profit of €25.4m before restructuring and tax,
19 times higher than a year earlier,
in spite of all-time high fuel prices

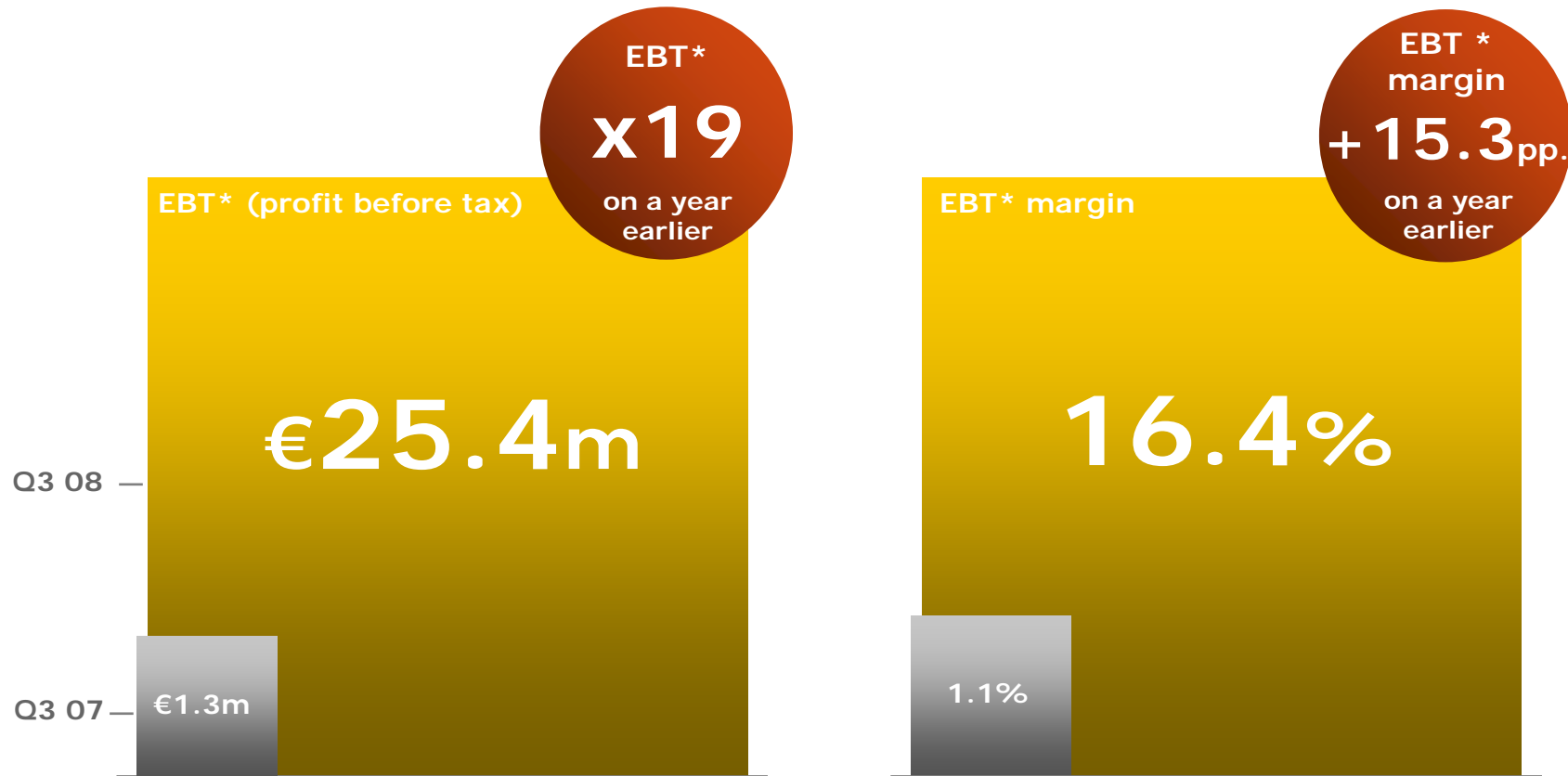
Profit margin of 16.4% before restructuring and tax,
more than 15 points ahead of last year's

Revenue per ASK 29.5% up to 7.11 Euro cents,
taking gross revenue to €154.7m

Ex-fuel unit costs 9.3% down, to an all-time low

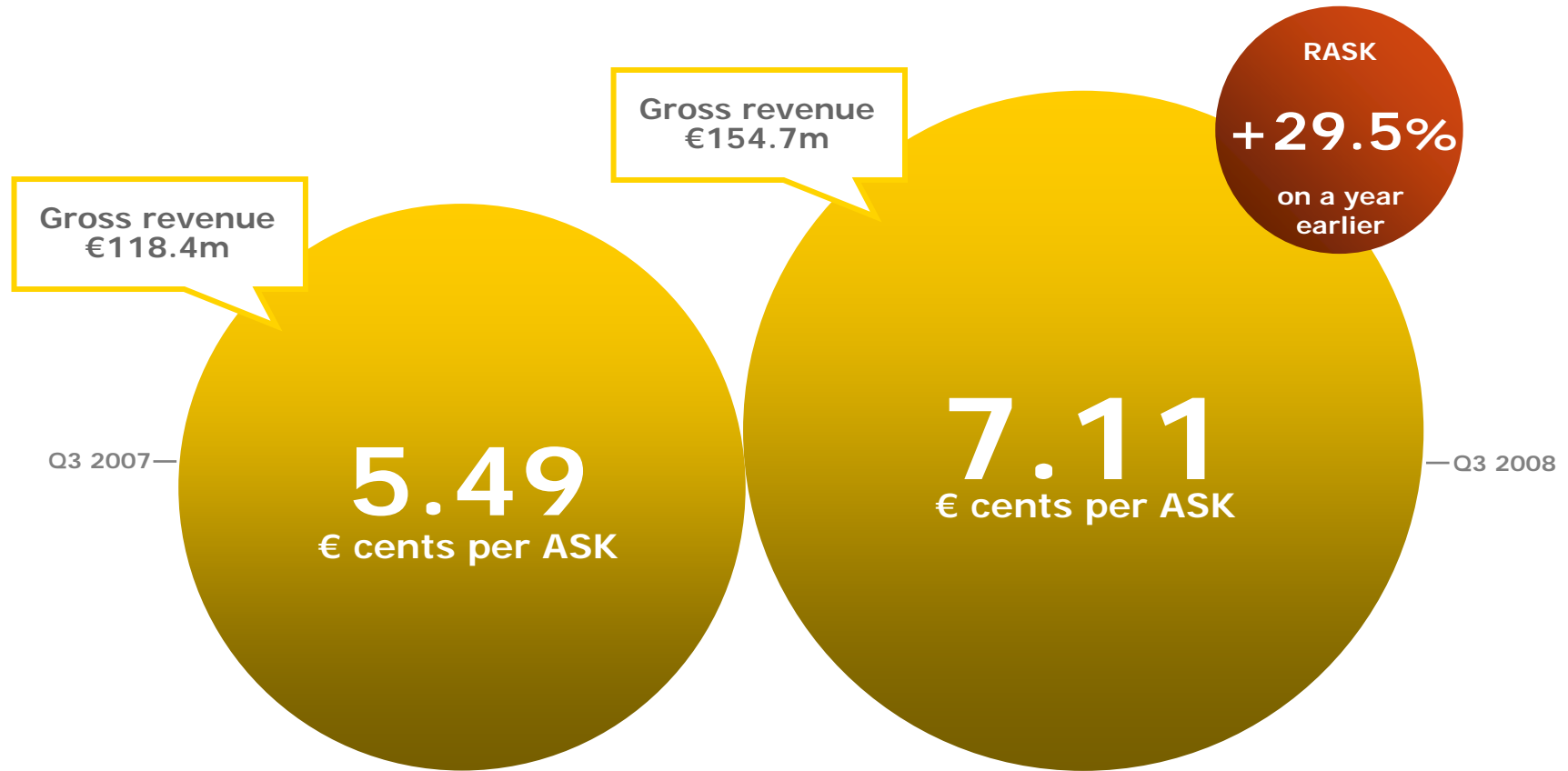
EBT (including restructuring costs) of €21.3m, 15
times higher than a year earlier

Vueling registered an EBT* of €25.4m in the quarter, with a 16.4% margin—15.3 point ahead of last year's



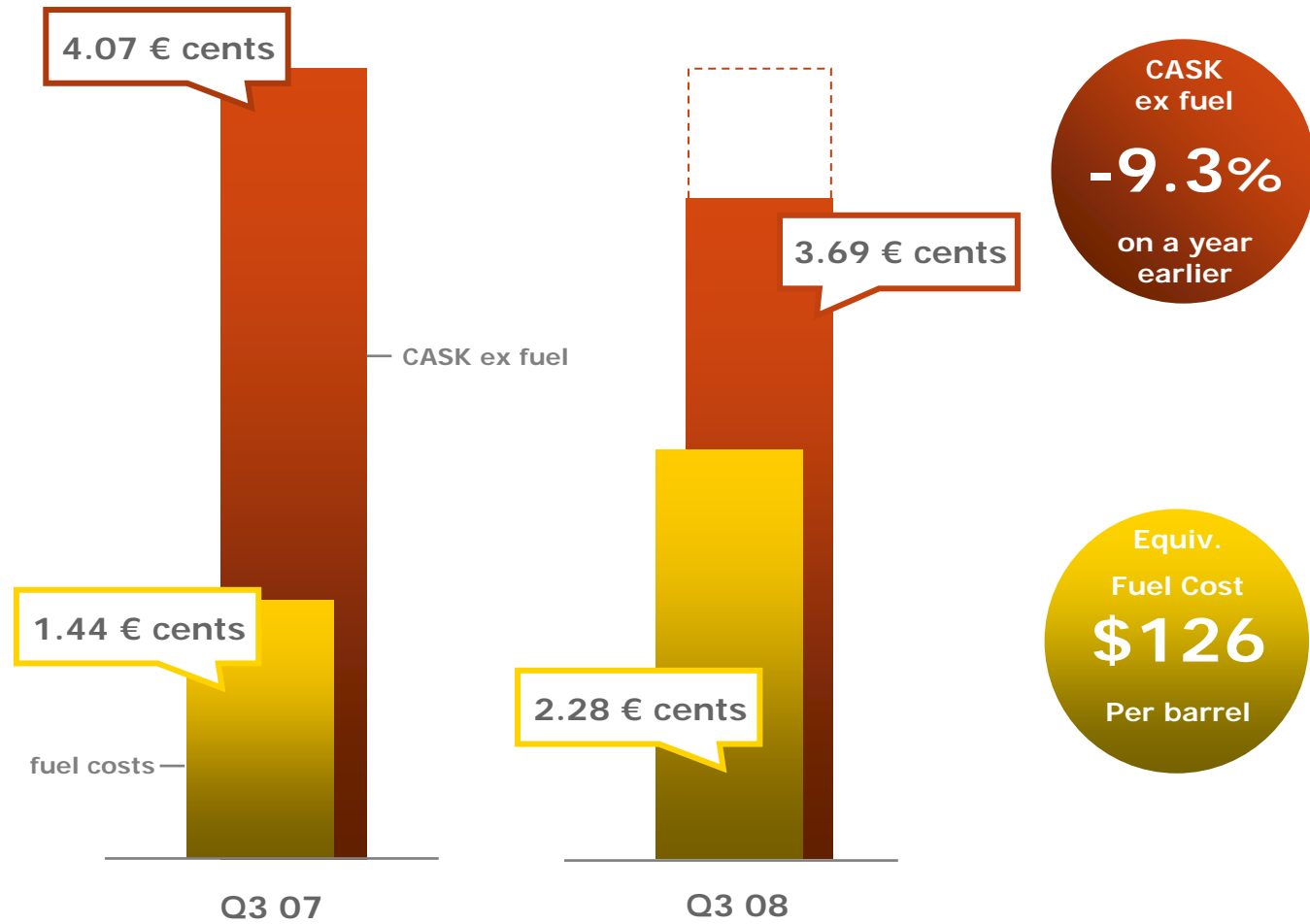
Best quarterly results ever amid worst fuel-quarter ever

Unit revenue increase by 29.5%, taking gross revenue to €154.7m



RASK increase had a P&L impact of €35.3m

Excellent evolution in ex-fuel cost contributed to partially offsetting summer fuel price hike



Fuel price had an impact of 18.3m Euros in Q3, of which, 8.3 where offset by ex-fuel cost reduction

Q3 general outlook

 **Revenues evolution** 

Cost performance

Positioning and outlook for next quarters

Our unit revenues (RASK) went up by 29.5%

Revenue per flight 39.1% up to €11,763

RASK extra revenue of €35.3m over Q3 07

Excellent start of GDS sales, totalling up to
11.4% of Vueling's ticket revenue

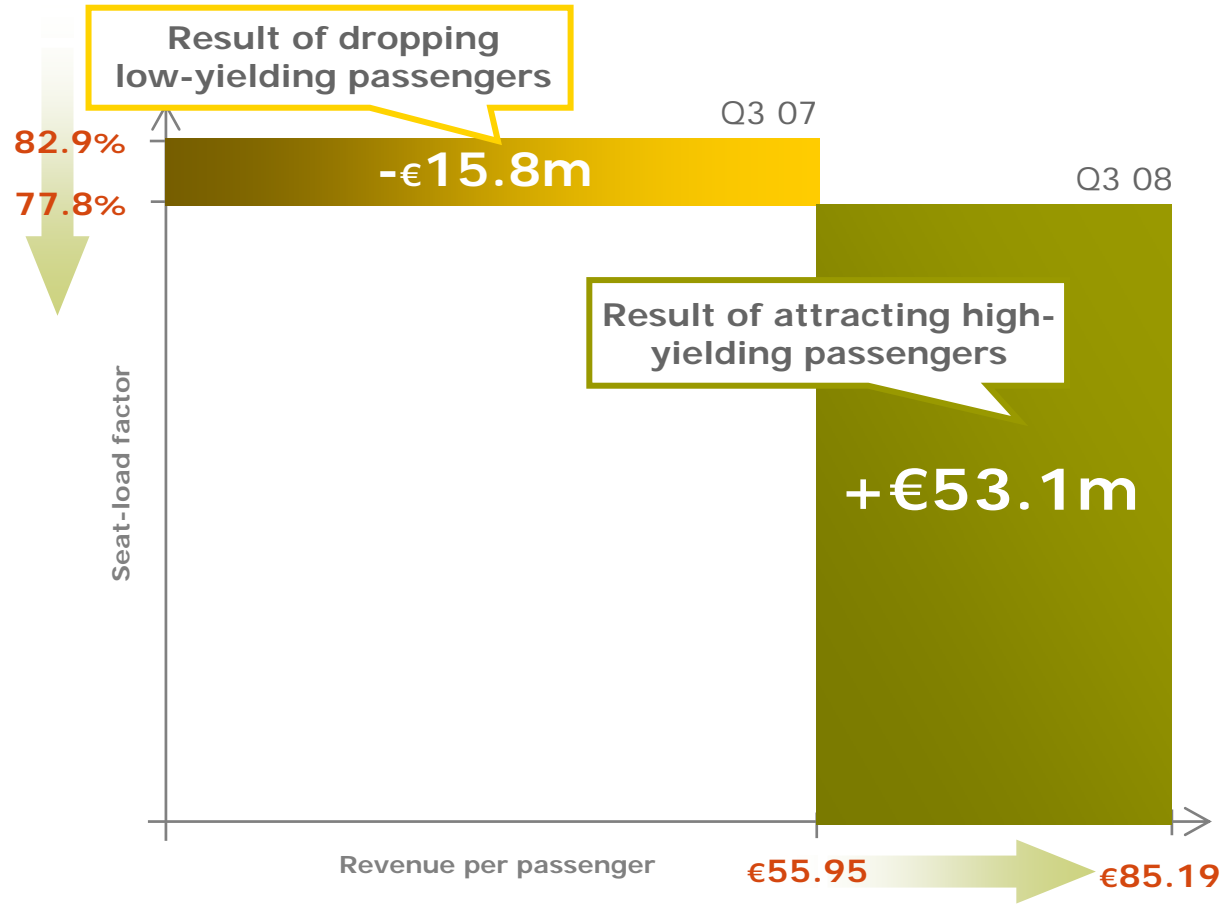
Big boost on ancillaries up to 12.8% of revenue
per flight

Vueling has maximized revenue per flight by attracting higher-yielding passengers—and jettisoning lower-yielding ones in the process



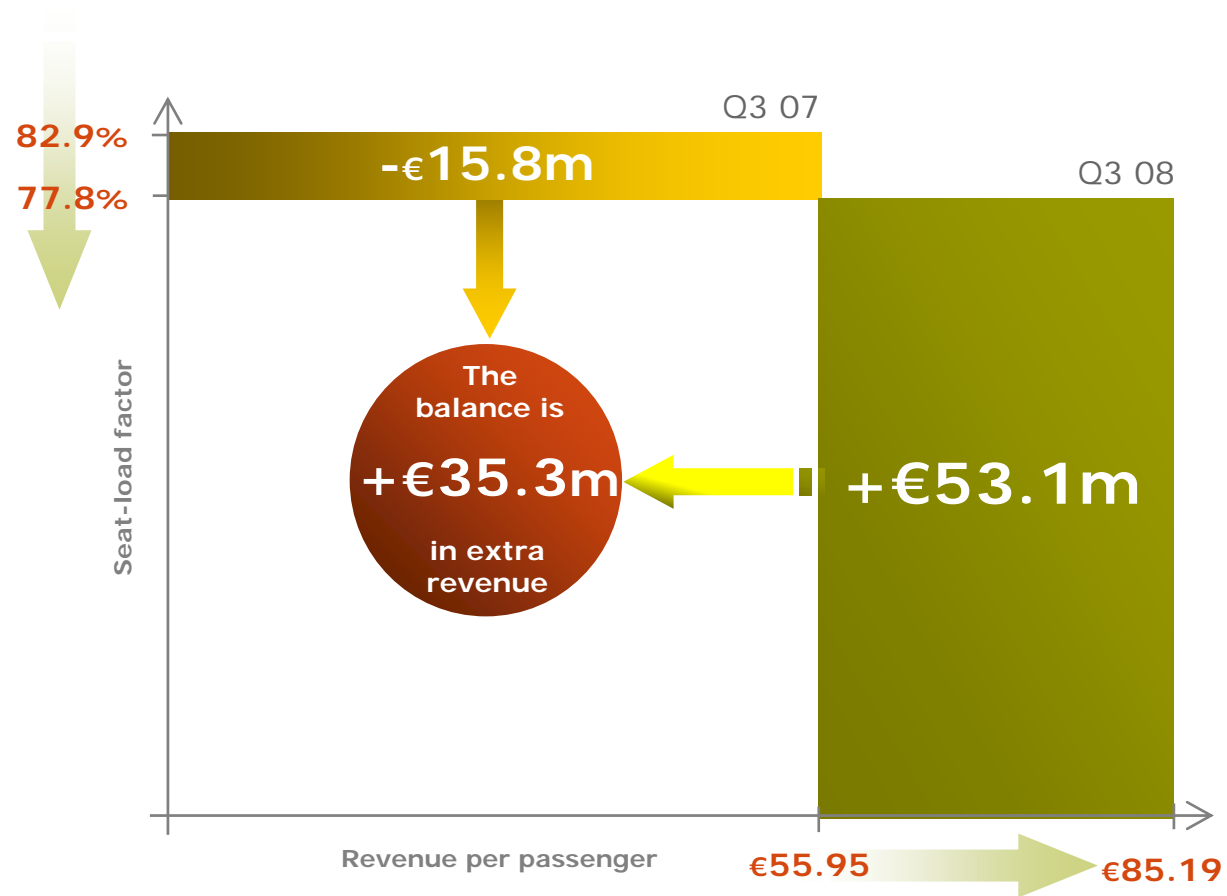
Revenue improvement in spite of the overall economic backdrop

Total revenue has benefited as a result



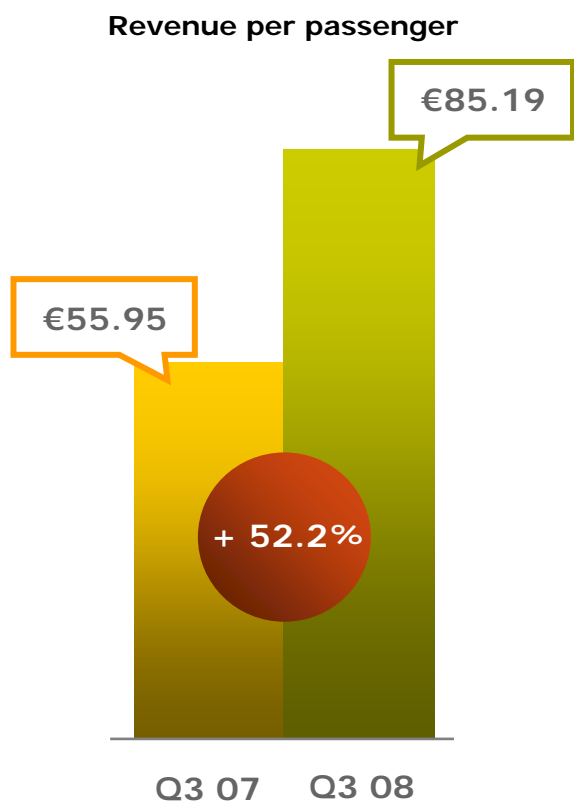
Revenue improvement in spite of the overall economic backdrop

Total revenue has benefited as a result



Revenue improvement in spite of the overall economic backdrop

Revenue per passenger increase has been achieved by design



What's behind the increase

Travel agents' distribution channel

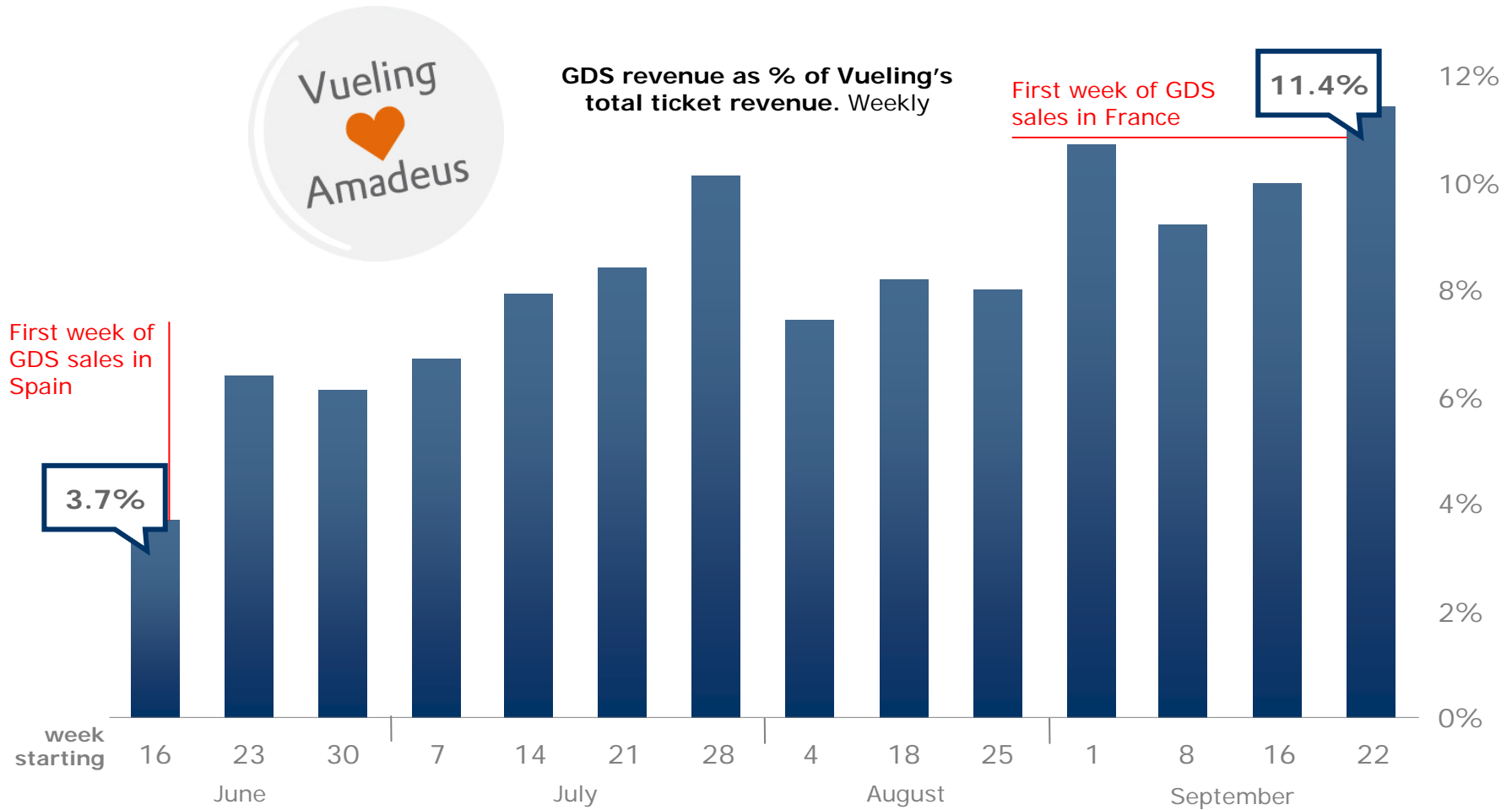
Big boost in ancillaries

"Dynamic network": capacity increase on high-demand specific days, withdrawal on weak days

Cancellation of non-profitable and revenue-underperforming routes

No more €10 promotions

GDS sales have been instrumental in revenue increase and accessing higher yield passengers

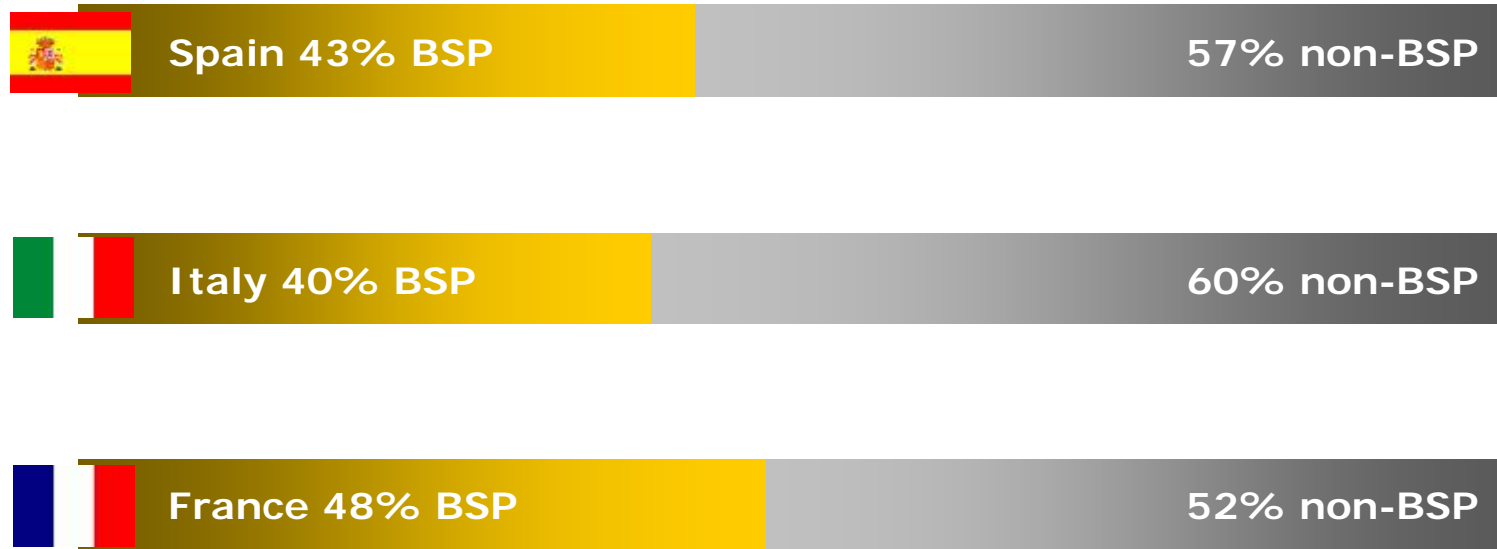


Vueling becomes the first LCC featuring full GDS integration



Travel agents' channel still has enormous potential ahead in Vueling's core markets

BSP sales as a % of all sales at Vueling core markets. %



**Close to half of sales in Vueling core markets are still indirect
Big potential for Vueling**

New ancillaries have been very successful

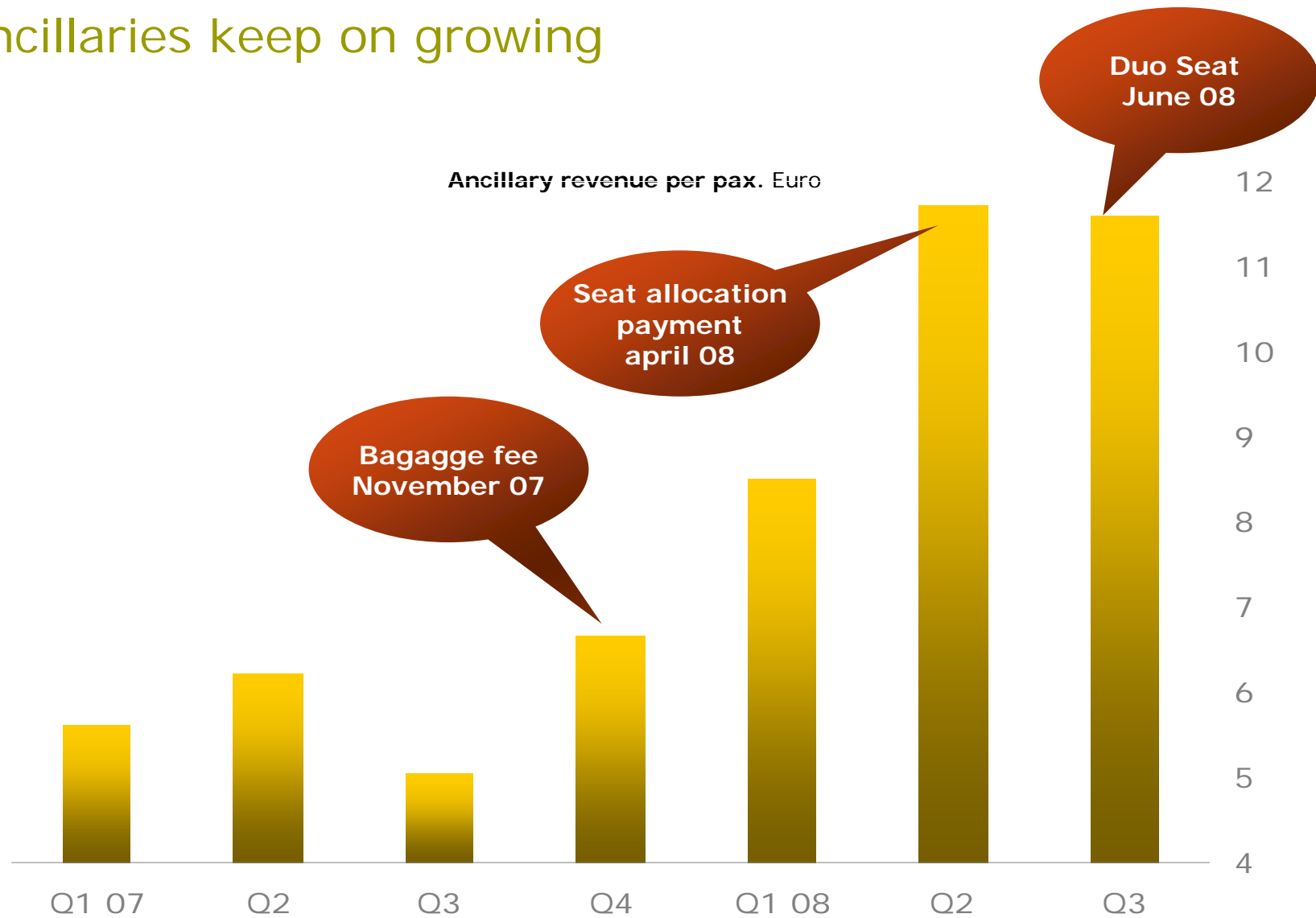
The screenshot shows the vueling.com website interface. On the left is a search form with fields for flight type (Round Trip/One Way), origin (Tenerife (TFN)), destination, departure/return dates (14 Oct 2008), and passenger details (1 Adult, 0 Children, 0 Infants). A 'Search' button and a 'Resident / Large Family' checkbox are also present.

At the top, navigation links include 'Check-in Online', 'Vueling Cities', 'Conditions of Carriage', 'Changes and Itinerary', 'FAQs', and 'Punto Programme'. A central section titled 'Change and itinerary' contains buttons for 'View booking', 'Change flight', 'Purchase insurance', and 'Boarding Card'. To the right, there are buttons for 'Allocate seat', 'Request invoice', and 'Add suitcase.'. Further right, there are icons for 'Hotels', 'Group Reservations', 'Hotel Deals', and 'Vueling gift voucher'. A 'Find the lowest fare' button is also visible.

Red callout lines point from text labels to specific features: 'Dynamic packaging' points to the search form; 'Car rental' points to the 'CARS' tab; 'Change fees' points to the 'Change flight' button; 'Seat allocation' points to the 'Allocate seat' button; 'Hotels' points to the 'Hotels' icon; 'Insurance' points to the 'Purchase insurance' button; 'Bag fee' points to the 'Add suitcase.' button; and 'Gift vouchers' points to the 'Vueling gift voucher' icon.

... and newer ones are on the pipeline

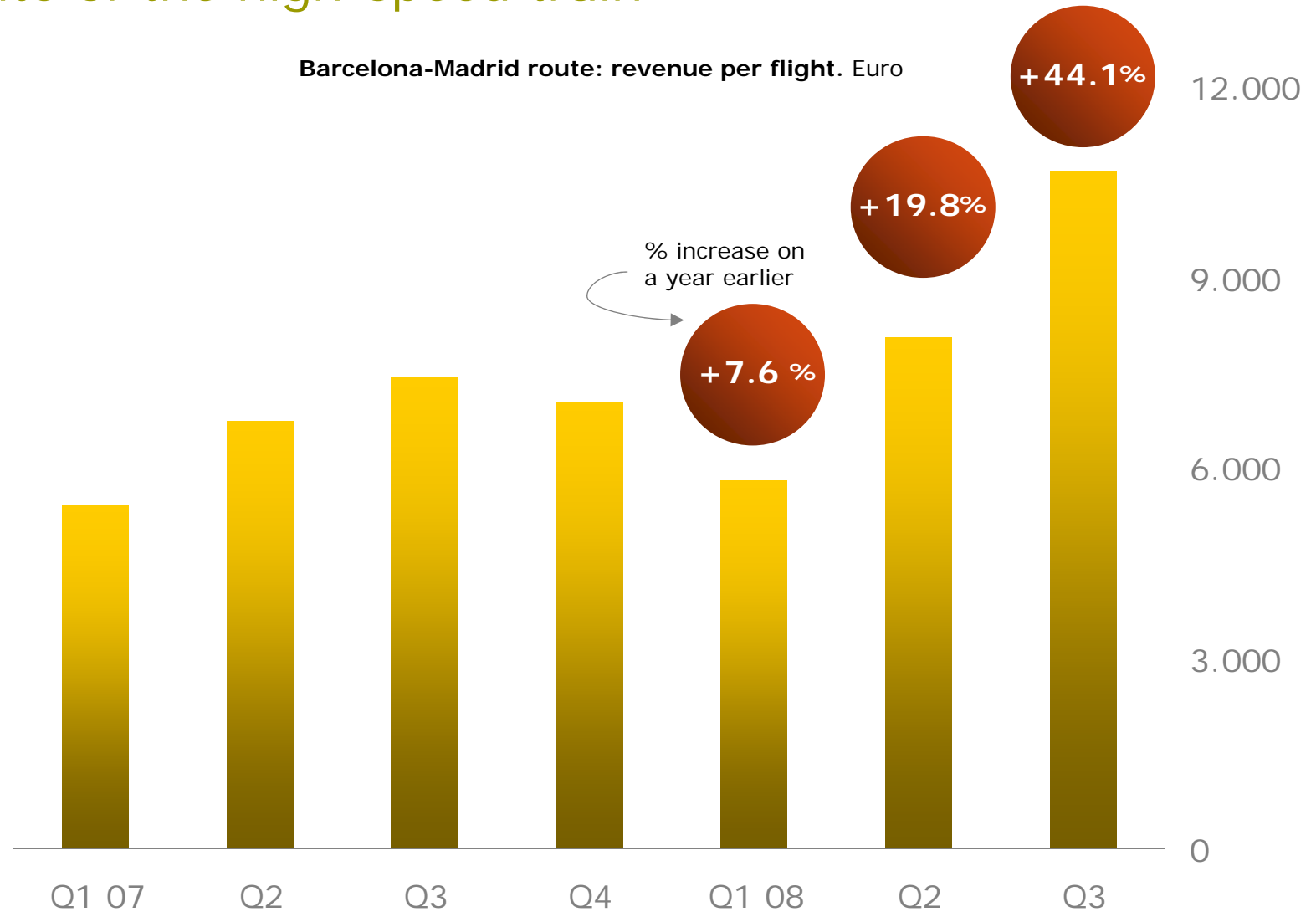
Ancillaries keep on growing



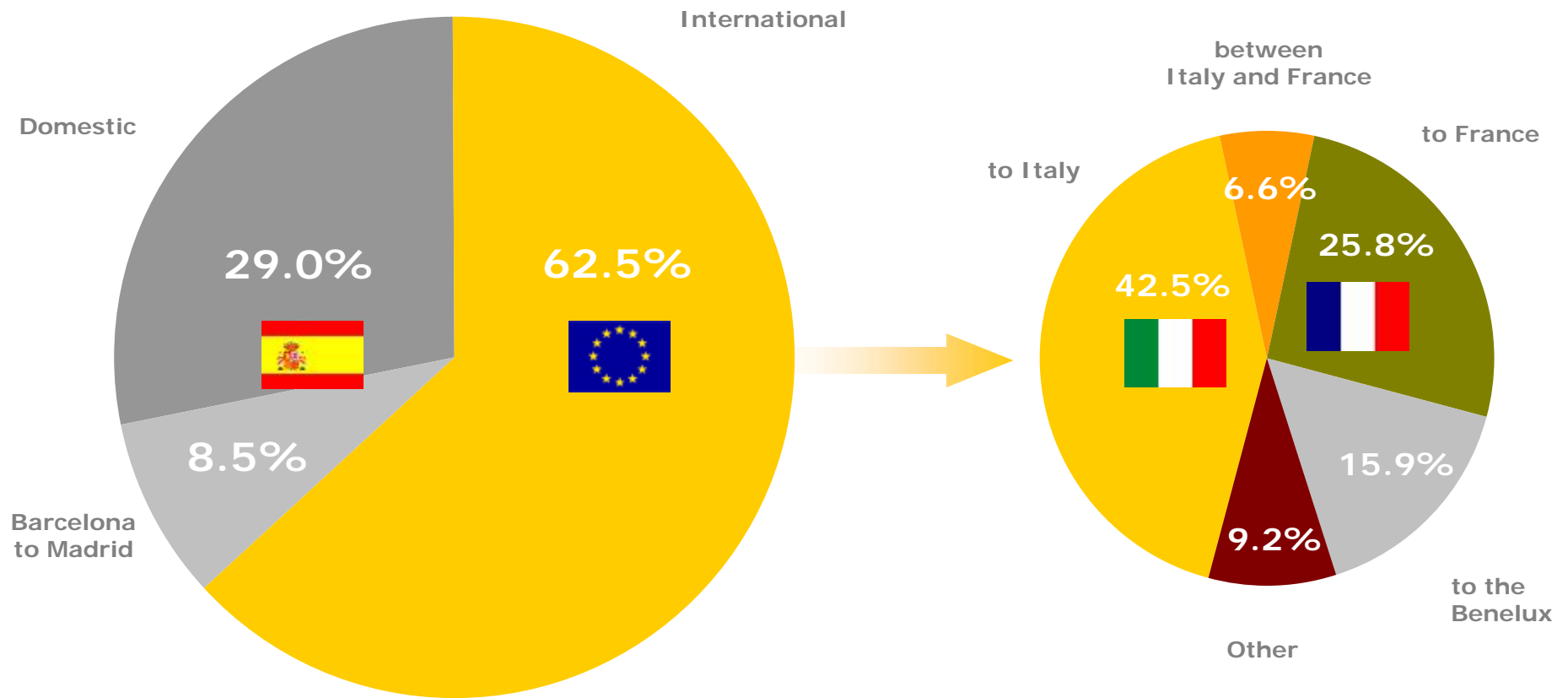
New products are key contributors to increased ancillaries

Business routes having strong performance

Barcelona-Madrid: revenues are on the rise in the year despite of the high-speed train



Risk spreading: 2/3 of our ASKs belong to international routes. International routes are balanced too.



Top 3 performing routes are business oriented routes. Vueling has lower exposure to leisure routes than other LCC's and grounds significant part of its margins on more stable business routes

Q3 general outlook

Revenues evolution

 **Cost performance** 

Positioning and outlook for next quarters

Our ex-fuel unit costs dropped by more than 9%

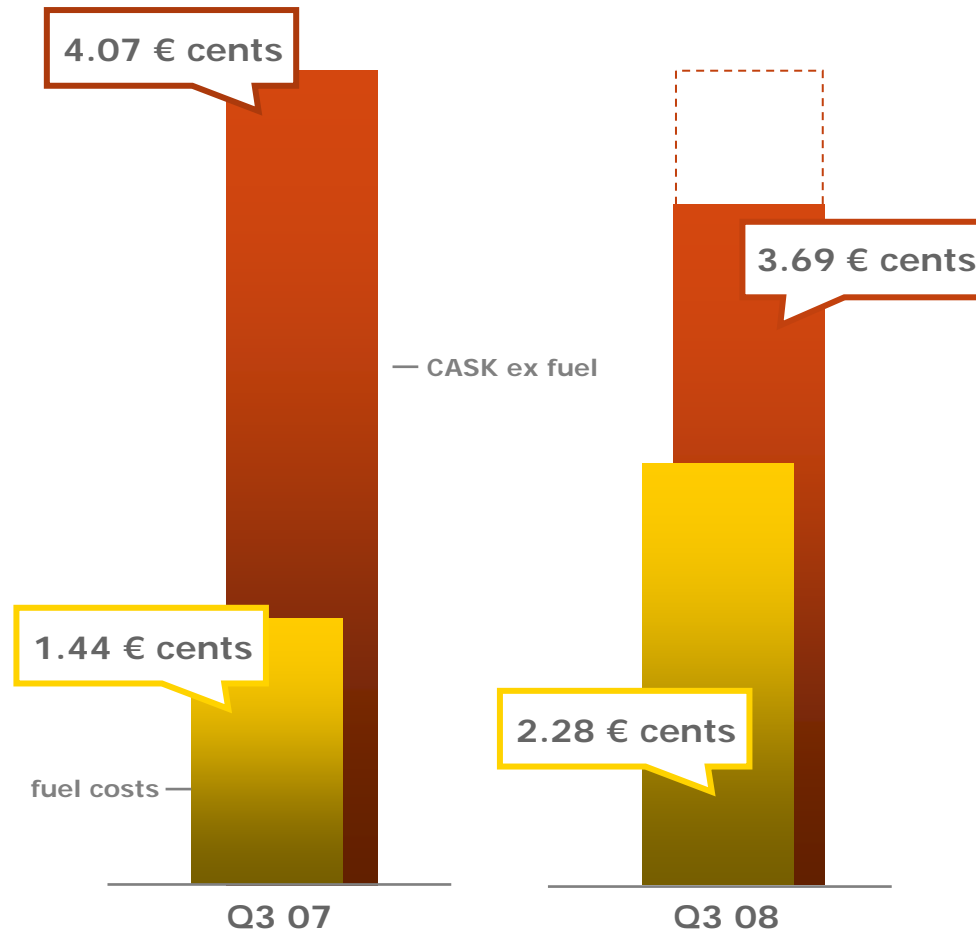
All-time low of 3.69 Euro cents per ASK ex fuel

Fuel-price partially offset by ex fuel savings

Handling, fleet, and advertising continue their
downward trend

Ex-fuel unit costs 9.3% down, to an all-time low

Vueling kept on lowering its ex-fuel unit costs, managing to compensate part of last summer's fuel price hike



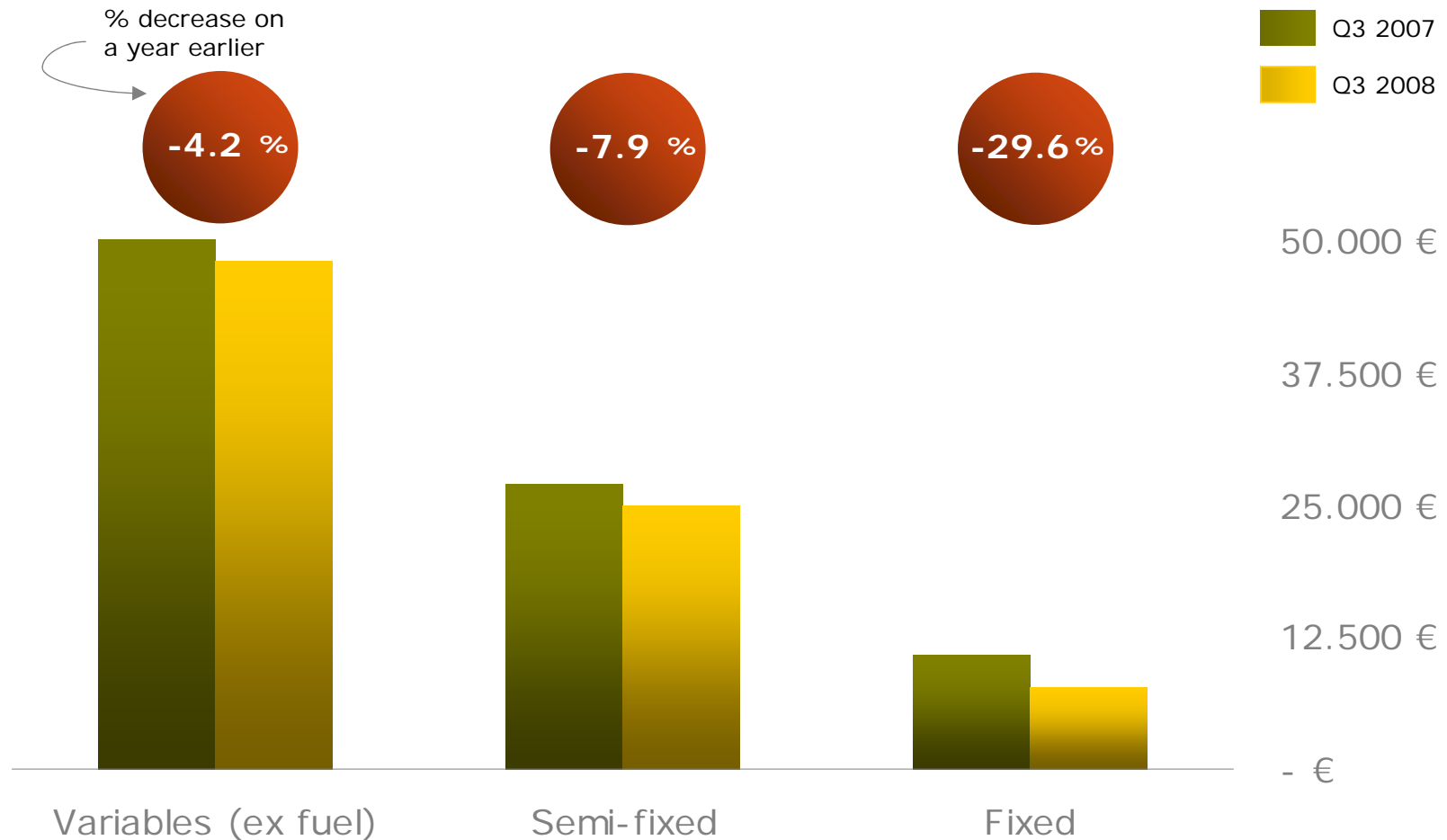
Ex-fuel costs down due mainly to reductions in handling, fleet and advertising

Increase in average stage length has also helped in reducing CASK

USD weakness had limited effect due to high levels of USD hedging

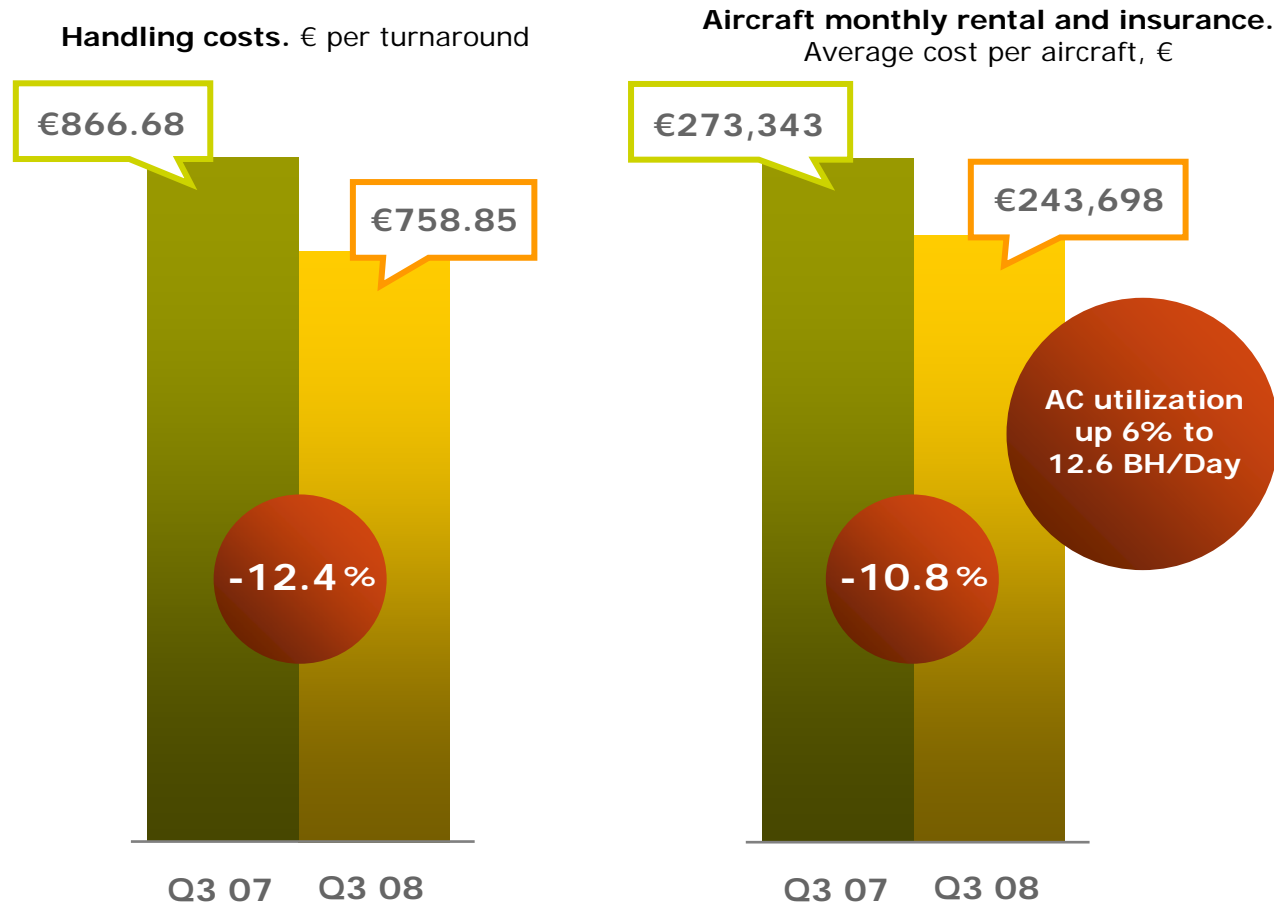
Headcount reductions followed reduction in number of aircraft (17%)
Cockpit and cabin crew down by 18% from 1st January
Main office headcount also down by 14% from 1st January

... driving cost-savings in every category, not only in respect to Q1 but also in respect to Q3 07

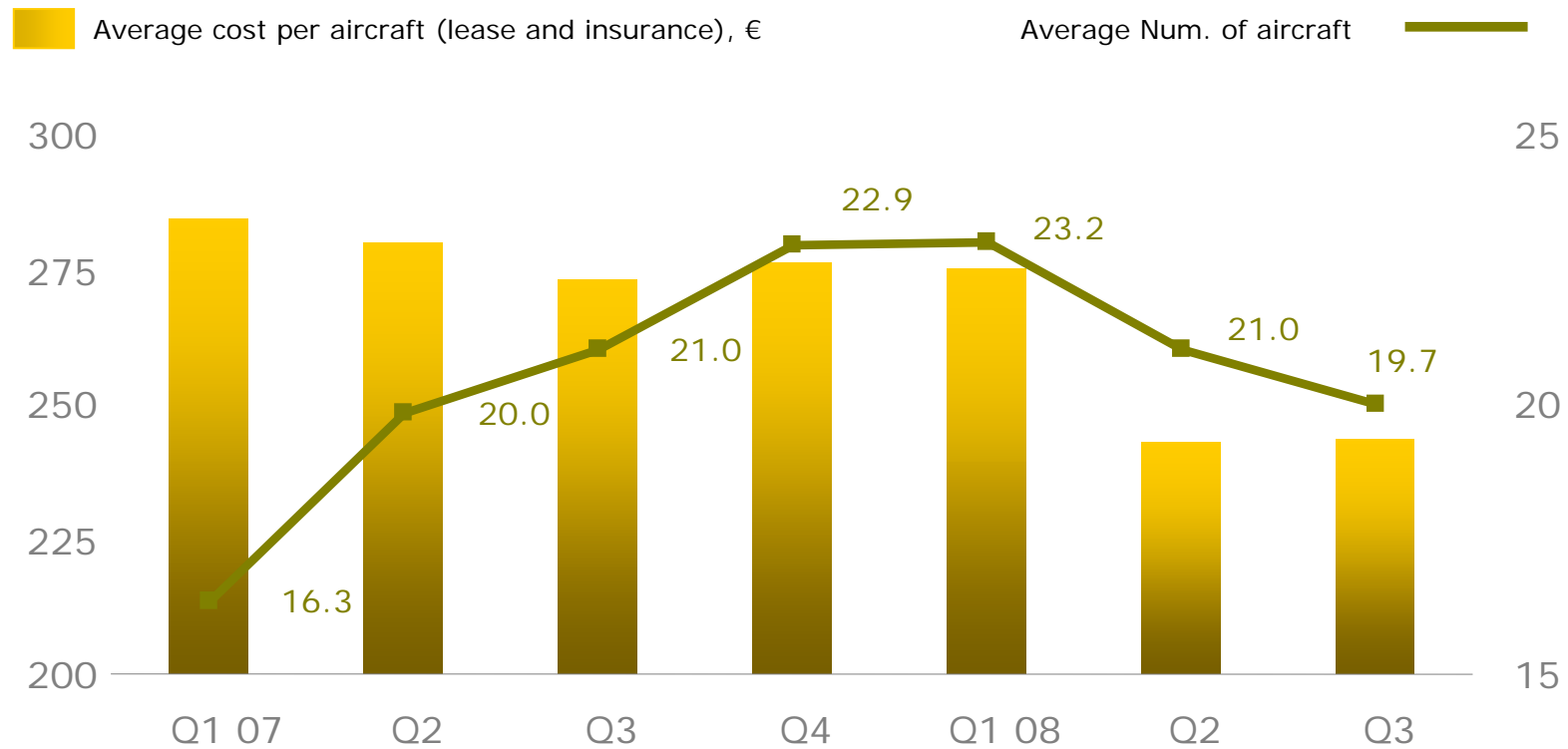


Fixed costs represent less than 10% of total costs, but also fixed costs were reduced

Operating costs keep on going down

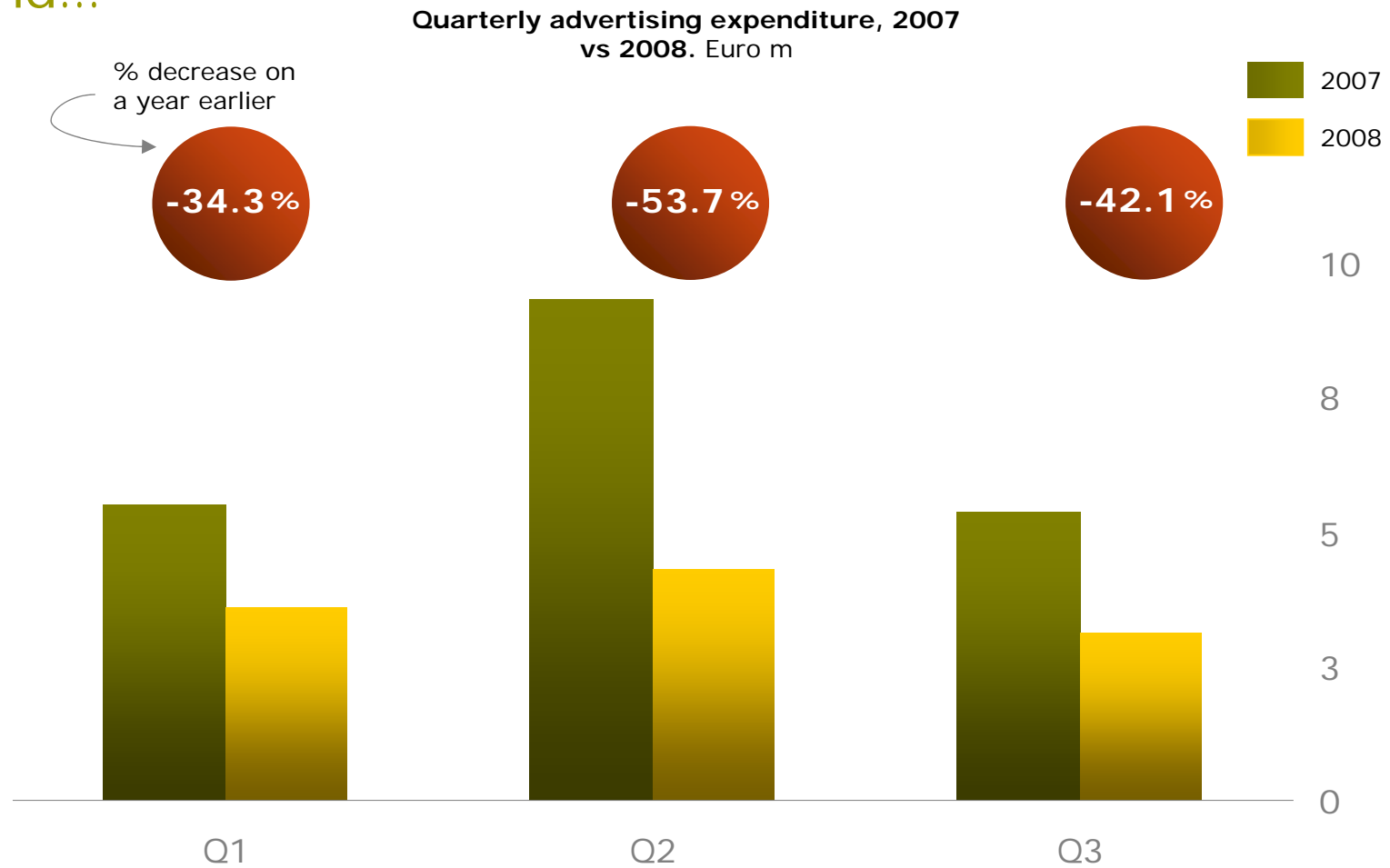


Fleet reduction is an important source of savings 'per se'



Flexibility will be both ways: reducing but also growing when necessary
Restructuring / Redelivery costs of €4.1m in Q3, include an accrual of €2.6m for Q4 redelivery costs

Marketing and commercial costs continue their downward trend...



Savings in advertisement have not affected revenues

...as we optimize our marketing budget by reaching by co-branding deals with leading brands in Spain and Europe



MTV Networks Europe:
€3m worth of advertising space
across Europe from May to
September 2008

Antena 3 TV (national network in Spain): air time via barter deal



"I'm vueling to Ibiza" record,
promoting our Ibiza base all
throughout the summertime



Q3 general outlook

Revenues evolution

Cost performance



**Positioning and outlook for
next quarters**

The best part of our €90m yearly improvement plan has been accomplished...

Capacity and network optimization

24 non-profitable routes cancelled over last 12 months

Reduction of 8 a/c without penalties since January 1st

Access to new market segments

BSP sales through Amadeus in Spain, France, Italy and the Benelux amount to 11%+ of revenues

Ancillary revenue growth

4 new products launched during 2008 for a total of 22 products

Ancillary revenue per pax 100%+ up over last year

Cost and revenue efficiencies

CASK-ex fuel reduced by 10.5% over Q3 07

RASK is 28.6% up in respect to Q3 07

The best quarter in our history...
with the worst fuel price ever

Vueling
delivers

Revenues and margins are increasing

Profit margin improvement of 15.3 pp almost
achieves the 17pp needed to complete
turnaround on a full year

Improvement Plan is ahead of target

... but there is still scope for further improvement,
even amid tough economical environment

Fleet reduction will have full impact in Q4 08 and Q1 09



**Cancellation of Q4 and Q1 non profitable routes
will allow for margin improvement**

Off-line distribution ceiling is still far away



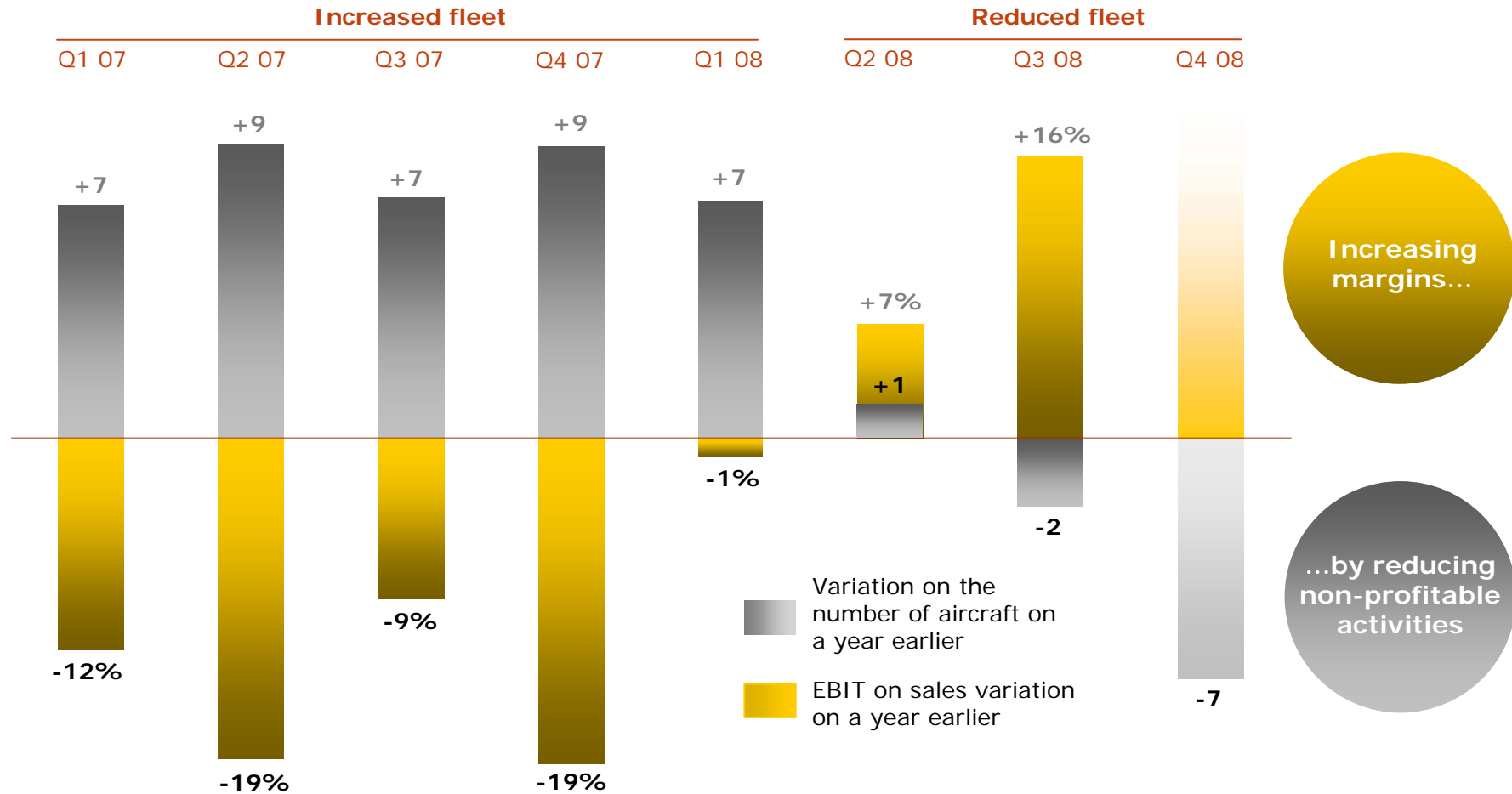
**Spain, France and Italy market shares of BSP are
over 40%, 30pp ahead of Vueling current BSP share**

Further cost-cutting is achievable and fuel cost can decrease



**Every \$10 decrease in the price of Brent barrel has
a positive impact in fuel costs of ca €6.5m in a year**

Fleet reduction is a key element in the turnaround process



Fleet reduction is one of the basic pillars in the turnaround process

Why is Vueling well positioned

**Low
cost-base**

Ex fuel
cost base
at

3.69

Euro cents

**Extremely
flexible
structure**

Allows for capacity
management at a
very low cost.

35%

of cockpit crews on
part-time patterns

**Unique
positioning**

Low-cost
company with
successful

GDS

distribution

**Dynamic
network**

24
non-profitable
routes have
already been
wiped off of
portfolio

Why is Vueling well positioned

**Quality
Product for
business
traveler**

4 to 9
daily frequencies
in Top 3 routes
(Business Routes)

**Limited
short-term
fuel
hedging**

...and the vast
majority below

\$90
a barrel

**Good
levels of
USD hedge**

for 2008/09 ranging
from

1.32 to 1.56

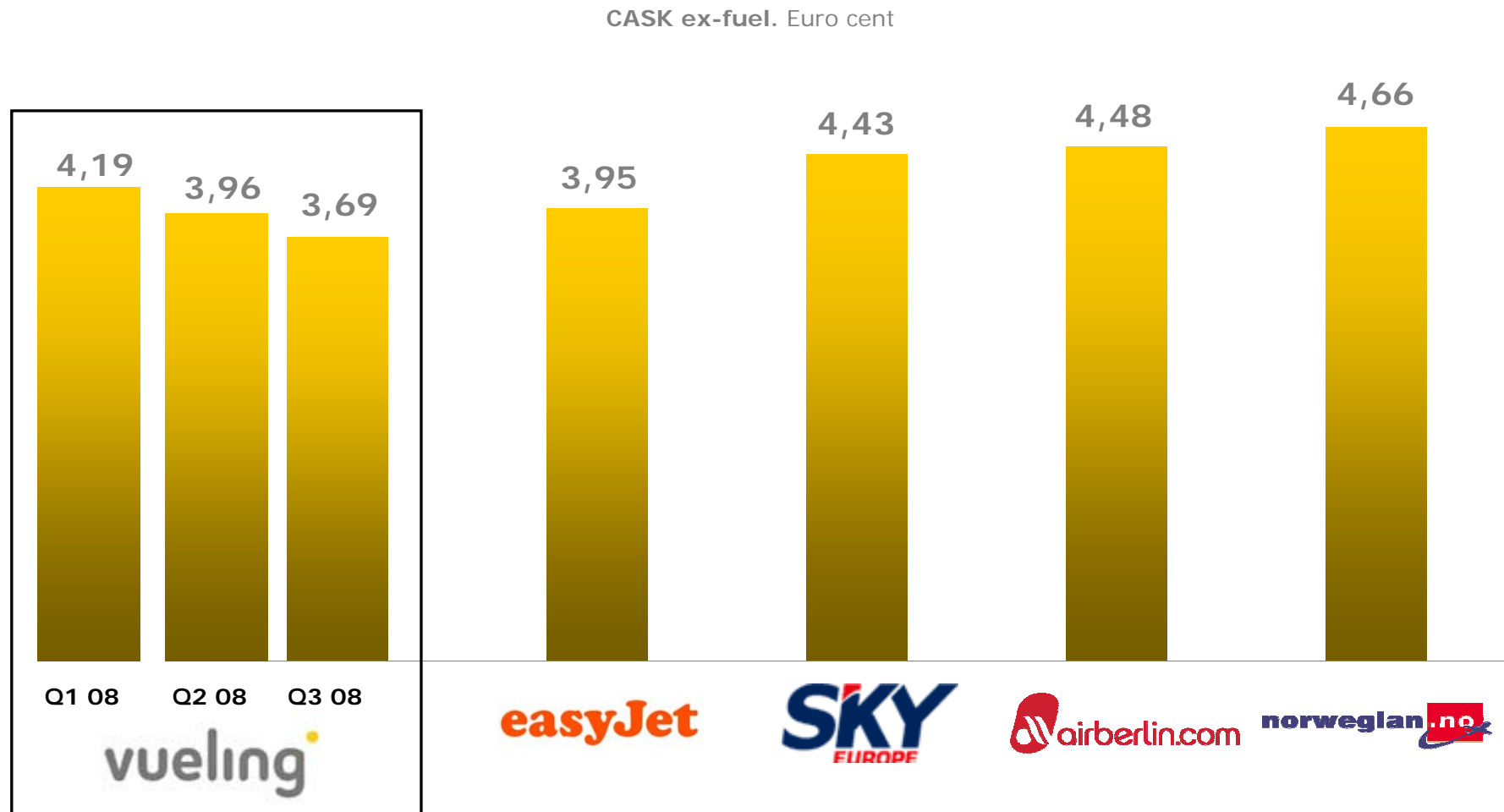
**Low-cost
model**

Low-cost carriers
have been

**more
successful**

than traditional
airlines in
downturns

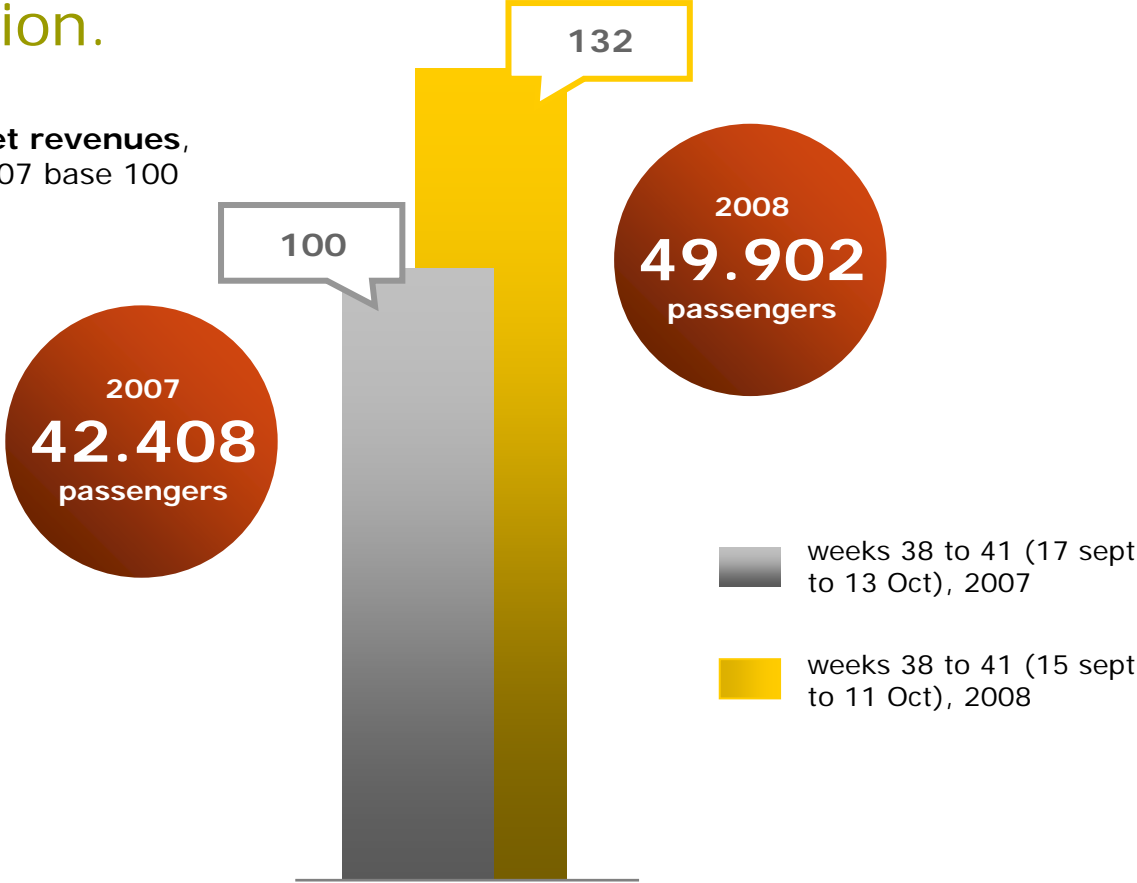
Vueling has become a highly competitive company in CASK



Note: Apr-Jun 08 results for Sky Europe, Air Berlin and Norwegian; Oct 07-Mar 08 results for EasyJet. Exchange rates: 1,37 €/£; 0,13 €/NOK
 Source: Company Presentations

Vueling has the right product, through the right channel at a low cost to attract business traveler in this tough economical situation.

Barcelona-Madrid route full ticket revenues, weeks 38 to 41, 2007 vs. 2008, 2007 base 100



Main Vueling route, BCN-MAD, re-entry has been very strong, Vueling is the most economic way to travel between BCN and Madrid in less than 4 hours

These results reinforce Vueling targets for 2008 and 2009

Vueling
delivers

Significant improvement in 2008
results over previous year

Focus on achieving
profitability in 2009

Questions & Answers

For any further enquiry, please contact

Alfons Claver

Communications and Investor Relations

Vueling Airlines, SA

investors@vueling.com

+34 93 378 76 70