



Vueling Airlines, SA

Resultados del segundo trimestre de 2008
y acumulado semestral

Informe de gestión

29 de julio de 2008

Vueling mejora márgenes incluso en un entorno de fuertes subidas del precio del fuel.

Hechos destacables del semestre

La implementación del Plan de Mejora ha empezado a dar resultados tangibles en sus dos pilares básicos, la reducción de la base de costes de la compañía e incremento en los niveles de ingreso por vuelo.

Vueling incrementó la recaudación total un 24% del segundo trimestre, hasta los 111,8 millones de euros, aupado por un incremento de un 22,6% en el ingreso medio por pasajero y de un 16,9% en el ingreso por vuelo. El ingreso accesorio puro se incrementó un 89,8% y ya representa un 15,5% de los ingresos totales de la compañía.

El ingreso total acumulado semestral de la compañía fue de 199,7 millones de euros, un incremento del 33,4% respecto al mismo periodo del año anterior, siendo de nuevo destacable el importante aumento en ingresos por pasajero de un 19% y de ingresos accesorios por pasajero de un 67%.

La rebaja en la base de costes ex fuel permitió compensar totalmente el alza en el precio del combustible. Los costes ex fuel se redujeron en el trimestre un 15,6% y durante el mes de junio Vueling consiguió la base de costes ex fuel más baja de toda su historia. Los costes ex fuel para el total del semestre se redujeron también en un 14%.

Remarcable inicio de las ventas por BSP durante el mes de junio, que llevó a las ventas a través de agencia a incrementarse un 26% durante el mismo mes

Se mantiene la previsión de mejorar significativamente los resultados para el conjunto del 2008 respecto a los de 2007, a pesar del aumento de los precios de fuel.

Tabla sumaria de resultados*

	Segundo trimestre			Acumulado semestral		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
Ingresos totales (miles de euros)	111.812	89.866	24,4%	199.744	149.691	33,0%
Gastos totales (miles de euros)	123.571	103.467	19,4%	243.755	187.602	29,9%
Pérdida bruta (miles de euros)	(12.486)	(13.712)	(8,9%)	(44.868)	(33.727)	33,0%
Pérdida bruta (%)	(11,2%)	(15,3%)	4,09pp	(22,5%)	(22,5%)	(0,07pp)
Recaudación por pasajero (euros)	74,47	60,75	22,60%	67,85	56,84	19,40%

*Normas contables de aplicación en España. No auditado

Evolución del negocio

Durante el segundo trimestre del año, Vueling inició la implementación de su plan de mejora, que empezó a generar resultados tangibles ya en el periodo, sobretodo en sus dos pilares principales: la reducción de la base de costes de la compañía y la mejora en el nivel de ingreso por vuelo. El trimestre se desarrolló en un entorno económico particularmente adverso, con una subida en el precio del combustible que lo situó en máximos históricos, subida que fue totalmente compensada, sin embargo, con las mejoras de gestión ejecutadas por la compañía.

Si bien el tráfico de pasajeros creció en el trimestre un 3,7% hasta 1,48 millones, el ingreso total por pasajero se incrementó un 22,6% hasta los 74,47 euros por pasajero, mientras que el ingreso por vuelo lo hizo un 17%, con lo que la recaudación bruta creció un 24% hasta los 111,8 millones de euros, comparado con los 89,8 millones del mismo periodo del año anterior.

Los pasajeros transportados durante el primer semestre ascendieron a 2.896 miles con un aumento de un 16% respecto al mismo periodo del año anterior y la facturación total creció un 33% hasta los 199,7 millones de Euros.

Al mismo tiempo, las iniciativas encaminadas a la reducción de costes se tradujeron en una creciente optimización de aviones, tripulaciones y rutas. Dichas iniciativas contribuyeron a una rebaja en los costes ex fuel de un 15,6% en relación con el mismo periodo del año anterior, la mayor rebaja trimestral en la historia de la compañía.

El incremento del ingreso por vuelo y la reducción de costes ex fuel han permitido una mejora en los márgenes unitarios tanto a nivel trimestral como semestral. Las pérdidas antes de impuestos han subido un 33% por el aumento de actividad y por el incremento de costes de fuel.

La Compañía ha iniciado un programa de reducción de capacidad que le ha llevado a operar en la actualidad 19 aviones frente a los 24 disponibles a inicio de año. Está previsto también que se efectúe una nueva reducción hasta 16 aviones en el mes de Octubre de 2008. Esta reducción es un elemento clave en la mejora de los resultados por cuanto permite eliminar las rutas menos rentables eliminando la práctica totalidad de los costes asociados a las mismas. La reducción se efectúa por medio de devoluciones anticipadas de aviones y mediante subarrendos por periodos de un año. En la actualidad la compañía tiene tres aviones subarrendados. Las devoluciones de aviones se están efectuando sin penalización aunque es previsible que tengan costes derivados del proceso de cancelación aunque éstos no serían significativos en el contexto de la operación y la mejora de resultados que permiten obtener.

Tráfico e ingresos

El incremento del ingreso por vuelo sigue siendo el principal vector comercial de la compañía, aunque ello pueda generar ligeras mermas en los niveles de ocupación.

La recaudación total creció un 24% y llegó a 111,8 millones de euros. Ello vino aupado por un notable incremento en la recaudación media por pasajero, de un 22,6%, y que llegó a los 74,47 euros, lo que permitió compensar con creces la ligera merma en la tasa de ocupación (2,4 puntos porcentuales menor que en el mismo periodo de 2007) hasta el punto de obtener un nivel de ingreso por vuelo un 16,9% mayor, hasta los 9.412 euros por vuelo, que en el mismo periodo de 2007.

(euros por pasajero)	Segundo trimestre			Acumulado semestral		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
Ingreso medio por tarifa pura	53,05	45,52	16,5%	47,81	41,51	15,2%
Ingreso medio por cargos y comisiones	9,71	8,83	10,0%	9,9	9,28	6,6%
Ingreso medio accesorio puro	11,71	6,39	83,1%	10,14	6,06	67,5%
Ingreso medio total por pasajero	74,47	60,75	22,6%	67,85	56,84	19,4%
Tasa de ocupación (PKT/AKO, %)	69,4	71,8	(2,4pp)	67,3	69,5	(2,2p)
Ingreso por vuelo (euros)	9.412	8.053	16,9%	8.302	7.407	12,1%

Tal y como ya se comunicó con el cambio de año, la mejora en el ingreso por vuelo se ha convertido en el principal objetivo comercial de la compañía, aún cuando, como es el caso que nos ocupa, ello haya podido provocar una ligera bajada en los índices de ocupación, cosa que hasta el momento ha quedado compensada con creces por el incremento en la recaudación, el cual siempre se ha movido en la región de los dos dígitos.

El incremento en el ingreso medio por pasajero vino impulsado por una subida considerable en el ingreso por tarifa pura y en el excelente comportamiento de los productos accesorios que la compañía ha ido lanzando al mercado en los últimos meses y que han dado como resultado una subida de un 83,1% en este apartado: buena parte de los productos, como el cobro de maletas o la reserva de asiento XL, introducidos durante el otoño de 2007, han empezado a impactar de manera anualizada durante el presente año.

El incremento en la recaudación se produjo a pesar del hecho que la Semana Santa se celebró este año durante el primer trimestre mientras que en el año anterior ésta había recaído en el segundo trimestre del año.

El incremento en el ingreso accesorio modificó 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 se reducía sensiblemente (2,1 puntos en el primer caso y 3,2 puntos en el segundo), el porcentaje aportado por los ingresos accesorios puros se incrementaba en 5,3 puntos, pasando así de un 10,2% de los ingresos brutos de la compañía a un 15,5%. En términos generales, cuatro de cada diez euros

Ingresos totales

(miles de euros)	Segundo trimestre				Acumulado semestral			
	2008	%	2007	%	2008	%	2007	%
Por tarifa pura	78.515	70,2	64.982	72,3	138.456	69,3	103.767	69,3
Por cargos y comisiones	15.969	14,3	15.756	17,5	31.919	16	30.786	20,6
Accesorios puros	17.328	15,5	9.128	10,2	29.369	14,7	15.138	10,1
Ingresos brutos	111.812	100	89.866	100	199.744	100%	149.691	100

El incremento en la recaudación fue en cualquier caso superior al incremento en el número de pasajeros transportados, un 3,7% más de pasajeros durante el trimestre y 15,8% durante el semestre. En cualquier caso, la reducción de flota llevada a cabo por Vueling empieza a notarse en el crecimiento del número de pasajeros transportados, hasta el punto que durante el tercer trimestre del año, se producirá una convergencia entre el número de aviones operados en 2007 y en 2008, con el consiguiente impacto en el crecimiento en el número de pasajeros transportados (para más información sobre flota, véase la sección de Costes de este informe).

En cuanto al ingreso unitario, el ingreso por AKO (asiento-kilómetro ofertado) se incrementó un 4,7%, dos puntos por encima del incremento en la distancia media volada, de un 2,7%.

	Segundo trimestre			Acumulado semestral		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
Ingreso por AKO (céntimos de euro)	5,48	5,24	4,7%	4,84	4,81	0,7%
Distancia media (km por vuelo)	956	931	2,7%	952	929	2,5%

Mención específica merece el remarcable inicio de las ventas a través de sistemas de distribución global (o GDS, sus siglas en inglés) y en concreto la venta en Amadeus con la posibilidad de liquidar el pago a través de BSP (Billing and Settlement Plan), que hace posible la reconciliación de pagos entre las agencias y la aerolínea una vez al mes y permite, entre otras cosas, la compra de billetes con pago en efectivo. La presencia de Vueling en Amadeus es producto de un desarrollo tecnológico específico pionero entre las aerolíneas de bajo coste.

Vueling implementó su venta a través de Amadeus el 16 de junio, lo que llevó a que las ventas a través de agencias durante el mes de junio se incrementasen un 26% respecto al mismo periodo del año anterior, llegando a representar un 12% de la recaudación total de Vueling durante el mes.

Durante los próximos meses, Vueling implementará el GDS en Francia e Italia, desarrollando asimismo la venta a través de otro gran distribuidor global, Galileo. Debe recordarse el potencial de crecimiento en el canal viene dado por el hecho que el 43% de pasajeros en España todavía realizan su compra exclusivamente a través de canales indirectos. Dichos pasajeros suelen pagar, además, tarifas medias más elevadas que aquéllos que compran directamente a través de la página web.

La recaudación total durante el semestre se elevó hasta los casi 200 millones de euros (199,7 millones), un alza de un 33% respecto al mismo periodo del año anterior, mientras que la recaudación media por pasajero lo hizo un 19,4% hasta 67,85 euros, lo que llevó el ingreso por vuelo a los 8.302 euros. Al igual que durante el segundo trimestre el aumento en el ingresos por vuelo compensó con creces la ligera merma en la tasa de ocupación, de 2,2 puntos, al pasar ésta de un 69,5% en 2007 a un 67,3% en 2008. En términos de recaudación unitaria, ésta

experimentó un crecimiento de un 0,7 en relación al primer semestre del año anterior, por debajo del crecimiento de la distancia media volada.

Costes

La contención de costes sigue siendo un punto clave en la gestión diaria de la compañía, así como en el largo plazo.

Las iniciativas de gestión implementadas con el Plan de Mejora permitieron continuar la tendencia a la baja en la base de costes de la compañía. Durante el segundo trimestre del año los gastos de las operaciones ascendieron a 123,5 millones de euros, un 19,4% más que durante el mismo periodo del año anterior, un incremento por debajo del 24% registrado en la partida de ingresos totales.

Gastos durante el periodo

(miles de euros)	Segundo trimestre			Acumulado semestral		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
Variables	87.082	64.573	34,9%	166.253	116.477	42,7%
Semifijos	26.346	25.618	2,8%	56.288	47.392	18,8%
Fijos	10.143	13.276	(23,6%)	21.214	23.733	(10,6%)
Gastos totales	123.571	103.467	19,4%	243755	187602	29,9%

En términos unitarios, los costes ex fuel se redujeron un 15,6% durante el trimestre, lo que permitió compensar en su práctica totalidad el alza en el precio del combustible, el coste total del cual fue de 42,7 millones de euros durante el periodo, 19,8 millones por encima de lo gastado en el segundo trimestre de 2007. En términos unitarios el incremento del coste del fuel fue de un 56,8%, al pasar éste de 1,34 a 2,10 céntimos de euro.

Una vez contabilizado el fuel, el coste unitario total se incrementó en tan sólo un 0,5%, al pasar de 6,03 a 6,06 céntimos de euro, un claro testimonio de la voluntad de la compañía de mantener un férreo control de su base de costes.

(céntimos de euro)	Segundo trimestre			Acumulado semestral		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
CAKO excl. fuel	3,96	4,69	(15,6%)	4,06	4,73	(14,2%)
Coste de fuel por AKO	2,10	1,34	56,8%	1,85	1,30	42,3%
CAKO total (incl. fuel)	6,06	6,03	0,5%	5,91	6,03	(2,0%)

Durante el mes de junio, con el combustible en máximos históricos (2,30 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 3,77 céntimos de euro por AKO, rebajando así el anterior récord, registrado en marzo del mismo año, lo cual contribuyó a los satisfactorios resultados trimestrales en lo referente a costes.

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

Dentro de las mejoras de gestión que condujeron a la rebaja de la base de costes destacan la publicidad, los arrendamientos y seguros de flota, así como el coste de tripulaciones.

El coste **comercial y de marketing** experimentó una rebaja significativa, al haber promovido la compañía acciones de publicidad orientadas a objetivos y con un claro seguimiento del retorno de inversión, como en el caso de la publicidad online, la cual ya representa un aproximadamente un 50% de la inversión publicitaria de la compañía, comparada con poco menos de un 30% el año anterior. Durante el trimestre, el coste unitario de la partida comercial y de marketing experimentó una rebaja de un 45,9%.

Coste comercial y de marketing

	Segundo trimestre			Acumulado semestral		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
Por AKO (céntimos de €)	0,42	0,46	(9,1%)	0,50	0,82	(39,0%)
Por pasajero vendido (euros)	3,25	6,00	(45,9%)	3,13	5,18	(39,6%)

La reducción en el gasto en marketing no se hizo a costa del conocimiento de marca, sino que, según las últimas investigaciones de mercado llevadas a cabo por la compañía en sus bases españolas, éstas se sitúan en los niveles más elevados que se han registrado en los dos últimos años.

Índice de conocimiento total*

	2008		2007	
	Junio	Enero	Junio	Enero
Barcelona	88,4%	84,8%	83,0%	78,7%
Madrid	77,2%	75,3%	76,5%	65,8%
Sevilla	76,9%	67,0%	69,2%	n.d.

*conocimiento espontáneo más conocimiento sugerido

En el área de **arriendo y seguro de flota** también se consiguieron ahorros importante, a pesar que la flota media operada por la compañía durante el trimestre fue todavía ligeramente superior (un 5%) en comparación al mismo periodo de 2007. Durante el segundo semestre de 2008, el tamaño de la flota media de Vueling seguirá reduciéndose hasta llegar finalmente a niveles por debajo de los del año anterior.

Número medio de aviones en operación durante el período

	Primer trimestre	Segundo trimestre	Acumulado semestral
2007	16,3	20	18,2
2008	23,2	21	22,1
% var.	42,3%	5,0%	21,4%

A lo largo del trimestre, el número medio de aviones en operación se estabilizó en 21 aparatos, y durante el mes de junio convergió con el número de aparatos en operación durante el mismo mes de año anterior. En términos generales, el primer semestre del año vio la flota reducirse a razón de 0,5 aparatos de media al mes, desde un pico de 24 en enero. Durante el mismo periodo del año anterior, la flota de la compañía había crecido a una media de 1,1 aparatos nuevos al mes.

Número medio de aviones en operación (mensual)

	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
2007	16	16	17	19	20	21
2008	24	23,5	22	21	21	21

La consecuente ralentización en el tamaño medio de flota durante el trimestre tuvo una incidencia directa en la reducción de costes en arrendamiento y seguro de flota, de un 19,3% en el periodo.

	Segundo trimestre			Acumulado semestral		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
Coste arrendamiento y seguros flota (cént. €)	0,94	1,03	(9,1%)	0,83	0,98	(15,3%)
Coste arrendamiento y seguros flota por hora bloque (euros)	0,72	0,90	(19,3%)	0,80	0,90	(11,4%)

Los gastos totales durante el semestre se elevaron a 243,7 millones de euros, un 29,9% más que en el mismo periodo de 2007, un incremento por debajo del de los ingresos totales, que experimentaron una subida de un 33,2% durante el periodo. En términos unitarios, los costes ex fuel se redujeron un 14,2%, alcanzando los 4,06 céntimos de euro por asiento-kilómetro ofertado (AKO). Los costes unitarios de fuel se elevaron un 42,3%. La compañía consiguió compensar totalmente el incremento de los costes de combustible de modo que el coste total por AKO descendió un 2%. Las tres partidas de gastos en donde se consiguieron mayores ahorros fueron, por ese orden, comercial y marketing (-39%), handling (-16,7%) y arrendamiento y seguros de flota (-15,3%).

Operaciones

Vueling redujo el tamaño de su flota a 21 aparatos de media durante el segundo trimestre, permaneciendo la flota estable en este número a lo largo del trimestre. La cancelación de rutas no-rentables conducirá a posteriores reducciones de flota, que serán ejecutadas durante el tercer y cuarto trimestre del año. Vueling cerrará el 2008 operando 16 aparatos.

Vueling operaba 57 rutas a 30 de junio de 2008, tres más que en el mismo punto del año anterior, con una flota de 21 Airbus A320, situándose esta como la segunda más joven de Europa, con una edad media de 2,5 años. El tamaño medio de flota durante el trimestre fue de 21 aviones (uno más que en 2007), un 5% más que en el mismo periodo del año anterior.

La productividad de los aparatos, medida en horas bloque por avión y día mejoró un 8,8% durante el periodo, a pasar de 10,2 horas-bloque a 11,1.

	Segundo trimestre			Acumulado semestral		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
Horas bloque	21.173	18.614	13,7%	43.022	33.893	26,9%
Núm. de aviones operados	21	20	5,0%	22,1	18,2	21,4%
Horas bloque por avión y día	11,1	10,2	8,8%	10,7	10,3	3,9%

No se produjeron incidencias importantes durante el periodo, mejorándose los indicadores de gestión de manera notable en lo que respecta a índices de puntualidad, de maletas perdidas o dañadas, así como en el porcentaje de vuelos completados.

El aumento en la utilización de los aviones se debió principalmente a mejoras en la operación conducentes a un mayor aprovechamiento de éstos, así como a la consolidación de una cartera de "slots" (derechos de despegue y aterrizaje) que permitieron a la compañía la optimización de sus operaciones.

Barcelona siguió siendo la principal base de la compañía, seguida por Madrid, Sevilla y París.

El 30 de mayo Vueling abrió una base operativa en el aeropuerto de Ibiza, con un avión que permanecerá en la isla hasta el 30 de septiembre. De este modo, la compañía ha podido ofrecer nuevas rutas a la isla (Alicante, Bilbao y Sevilla) así como un mayor número de frecuencias en destinos históricos.

Las principales rutas operadas por Vueling durante el periodo, medidas en número medio de frecuencias diarias fueron Barcelona-Madrid (7 frecuencias), Barcelona-París (5 frecuencias) y Barcelona-Sevilla (4 frecuencias).

Durante el periodo, Vueling consolidó sus ya significativas cuotas de mercado en sus principales mercado, llegando hasta la posición de liderazgo en Sevilla.

Cuotas de mercado de pasajeros en vuelos comerciales regulares

	Segundo trimestre			Acumulado semestral		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
Barcelona	9,5%	8,9%	0,6pp	10,4%	9,3%	1,1pp
Madrid	2,9%	3,3%	(0,4pp)	3,4%	3,1%	0,3pp
Sevilla	19,1%	14,2%	4,9pp	21,6%	15,7%	5,9pp
España	3,5%	3,7%	(0,2pp)	3,9%	3,7%	0,2pp

Financieros y otros

La situación de caja y equivalentes a 30 de junio de 2008 era de más de 63 millones de euros.

EL tradicional aumento que se produce en la caja durante el mes de julio, hace que el nivel de caja y equivalentes a fecha más reciente se sitúe en prácticamente 70 millones de euros.

Los estados financieros a 30 de junio de 2008 incluyen la activación de los créditos fiscales por bases imponibles negativas al haberse evaluado positivamente la probabilidad de obtención de ganancias futuras que permitan la compensación de las pérdidas fiscales acumuladas. Los factores que se han tomado en consideración han sido los siguientes:

- Existe un Plan de Negocio que prevé niveles de beneficios en los próximos ejercicios suficientes para compensar las bases imponibles negativas
- Existe un mandato del Consejo a la Dirección de la Compañía para ejecutar las acciones contenidas en dicho Plan
- Se considera que existe una alta probabilidad de cumplimiento del Plan atendiendo a la ejecución del mismo a fecha más reciente
- Se ha producido una mejora significativa en los precios de venta de los billetes respecto a 2007 indicativa de la existencia de un cambio significativo en el entorno competitivo, principalmente en materia de niveles de precios.

Principales riesgos para el segundo semestre

Los principales riesgos a los que hace frente la Compañía en el segundo semestre del año son los siguientes:

Precio del barril de Brent: Aproximadamente un tercio de los costes de la Compañía están directamente relacionados con la evolución del precio de Brent en los mercados internacionales. Los niveles de cobertura sobre compras futuras no significativos por lo que el resultado de la Compañía puede verse afectado por variaciones en el precio de esta materia prima, tanto al alza como a la baja.

Evolución del tipo de cambio del dólar: Un porcentaje elevado de los costes de la Compañía, próximo al 50% viene referenciado al Dólar. Los niveles de cobertura de las compras para el segundo semestre del año son elevados, superiores al 70%, aun así, variaciones en el tipo de cambio podrían afectar de forma significativa al resultado del segundo semestre.

Evolución del consumo en los principales mercados en que opera la Compañía: La reciente evolución de magnitudes macroeconómicas hace prever la posibilidad de que se produzca una ralentización en el crecimiento del consumo, que a su vez puede tener un impacto sobre las ventas de la Compañía. A fecha actual un porcentaje elevado de los ingresos de los meses de julio y agosto ha sido ya contratado. La visibilidad sobre la evolución de los ingresos para el cuarto trimestre del ejercicio es más reducida. No obstante ello, la evolución de las tarifas hasta la fecha no muestra ningún impacto significativo de una desaceleración del consumo sobre los ingresos de la Compañía.

Perspectivas para el resto del año

La Compañía mantiene su objetivo de mejorar de forma significativa el resultado del ejercicio 2008 respecto al del ejercicio 2007 incluso a los niveles actuales de precios del barril de Brent.

Principales magnitudes operativas y financieras

	Segundo trimestre		
	2008	2007	% var.
INGRESOS			
Ingresos totales (miles de euros)	111.812	89.866	24,4%
Ingreso total por pasajero (euros)	74,47	60,75	22,6%
Ingreso por vuelo (euros)	9.412	8.053	16,9%
Tarifa media por pasajero (euros)	53,05	45,52	16,5%
Ingreso medio accesorio puro por pasajero (euros)	11,71	6,39	83,1%
Ingreso por AKO (céntimos de euro)	5,48	5,24	4,7%
COSTES			
Gastos totales (miles de euros)	123.571	103.467	19,4%
Coste por AKO, incl. fuel (céntimos de euro)	6,06	6,03	0,5%
Coste de fuel por AKO (céntimos de euro)	2,1	1,34	56,8%
Coste por AKO, ex. fuel (céntimos de euro)	3,96	4,69	(15,6%)
EBITDAR* (miles de euros)	3.510	2.075	69,2%
Margen de EBITDAR (%)	3,1%	2,3%	0,8 pp
BAlI/EBIT** (miles de euros)	(11.759)	(13.600)	(13,5%)
Margen de BAlI/EBIT (%)	(10,5)	(15,1)	4,6%
EBT*** (miles de euros)	(12.486)	(11.712)	6,6%
Margen de EBT (%)	(11,2%)	(13,0%)	1,9pp
OPERATIVA			
AKOs (millones)	2.039	1.715	18,9%
PKTs (millones)	1.415	1.332	6,2%
Total flights flown	11.880	11.160	6,5%
Número medio de aviones operados	21	20	5,0%
Número medio de horas bloque por día y avión	11,1	10,2	8,8%
Número medio de vuelos por día y avión	6,2	6,1	1,6%
Número total de asientos volados (miles)	2.138	2.009	6,4%
Número de aeropuertos servidos a final de periodo	26	23	13,0%
Distancia media volada (km)	956	931	2,7%
Número total de pasajeros (miles)	1.480	1.427	3,7%
Coefficiente de ocupación (PKT/AKO)	69,4%	71,8%	(2,4pp)

Todos los datos de esta presentación han sido elaborados de acuerdo con las normas contables de aplicación en España

AKOs calculados de acuerdo a la great-circle distance

* EBITDAR: resultado antes de impuestos, intereses, depreciación, amortización y alquileres

** EBIT: BAlI, resultado antes de impuestos e intereses

*** EBT: resultado antes de impuestos

Principales magnitudes operativas y financieras acumuladas

	Acumulado semestral		
	2008	2007	% var.
INGRESOS			
Ingresos totales (miles de euros)	199.744	149.691	33,0%
Ingreso total por pasajero (euros)	67,85	56,84	19,4%
Ingreso por vuelo (euros)	8.302	7.407	12,1%
Tarifa media por pasajero (euros)	47,81	41,51	15,2%
Ingreso medio accesorio puro por pasajero (euros)	10,14	6,06	67,5%
Ingreso por AKO (céntimos de euro)	4,84	4,81	0,7%
COSTES			
Gastos totales (miles de euros)	243.755	187.602	29,9%
Coste por AKO, incl. fuel (céntimos de euro)	5,91	6,03	(2,0%)
Coste de fuel por AKO (céntimos de euro)	1,85	1,30	42,3%
Coste por AKO, ex. fuel (céntimos de euro)	4,06	4,73	(14,2%)
EBITDAR* (miles de euros)	-9.851	-8.260	19,3%
Margen de EBITDAR (%)	-4,9%	-5,5%	0,6 pp
BAlI/EBIT** (miles de euros)	(44.868)	(33.727)	33,0%
Margen de BAlI/EBIT (%)	(22,50%)	(22,50%)	(0,07pp)
EBT*** (miles de euros)	(44.868)	(33.727)	33,0%
Margen de EBT (%)	22,5%	22,5%	0,07pp
OPERATIVA			
AKOs (millones)	4.216	3.113	35,4%
PKTs (millones)	2.778	2.352	18,1%
Total flights flown	24.059	20.209	19,1%
Número medio de aviones operados	22,1	18,2	21,4%
Número medio de horas bloque por día y avión	10,7	10,3	3,9%
Número medio de vuelos por día y avión	6,2	6,1	1,6%
Número total de asientos volados (miles)	4.330	3.638	19,0%
Número de aeropuertos servidos a final de periodo	26	23	13,0%
Distancia media volada (km)	952	929	2,5%
Número total de pasajeros (miles)	2.896	2.500	15,8%
Coefficiente de ocupación (PKT/AKO)	67,3%	69,5%	(2,2pp)

Todos los datos de esta presentación han sido elaborados de acuerdo con las normas contables de aplicación en España

AKOs calculados de acuerdo a la great-circle distance

* EBITDAR: resultado antes de impuestos, intereses, depreciación, amortización y alquileres

** EBIT: BAlI, resultado antes de impuestos e intereses

*** EBT: resultado antes de impuestos

Cuenta trimestral de pérdidas y ganancias

(miles de euros)	Segundo trimestre		
	2008	2007	% var.
Ingreso por tarifa	78.515	64.982	20,8%
Cargos y comisiones	15.969	15.756	1,4%
Ingresos accesorios puros	17.328	9.128	89,8%
Total ingresos	111.812	89.866	24,4%
Fuel	42.782	22.945	86,5%
Handling	10.312	9.899	4,2%
Tasas aeroportuarias	10.164	10.024	1,4%
Tasas de navegación	8.971	7.677	16,9%
Tripulación	1.978	1.616	22,4%
Mantenimiento	4.547	4.196	8,4%
Comercial y marketing	7.061	6.924	2,0%
Otros gastos	1.267	1.294	(2,1%)
Total costes variables	87.082	64.573	34,9%
Margen de contribución	24.730	25.294	(2,2%)
Tripulación	6.999	5.195	34,7%
Mantenimiento	4.027	3.742	7,6%
Seguros de flota	677	786	(13,9%)
Arrendamiento de flota	14.643	15.895	(7,9%)
Total costes semifijos	26.346	25.618	2,8%
Margen operativo	(1.616)	(325)	397,2%
Publicidad	2.579	7.046	(63,4%)
Amortización	626	(219)	(385,8%)
Gastos generales	6.937	6.449	7,6%
Total costes fijos	10.143	13.276	(23,6%)
EBIT	(11.759)	(13.600)	(13,5%)
Resultado financiero	(832)	1.888	(144,0%)
Resultado de los subarrendos	104	0	
EBT	(12.486)	(11.712)	6,6%
Impuestos	3.746	0	
Resultado neto	(8.740)	(11.712)	(25,4%)
EBITDAR	3.510	2.075	69,1%

Cuenta acumulada de pérdidas y ganancias

(miles de euros)	Acumulado semestral		
	2008	2007	% var.
Ingreso por tarifa	138.457	103.767	33,4%
Cargos y comisiones	31.914	30.786	3,7%
Ingresos accesorios puros	29.369	15.138	94,0%
Total ingresos	199.740	149.691	33,4%
Fuel	76.191	40.449	88,4%
Handling	20.575	18.662	10,3%
Tasas aeroportuarias	21.174	18.293	15,7%
Tasas de navegación	18.514	14.009	32,2%
Tripulación	4.068	2.938	38,5%
Mantenimiento	9.306	7.546	23,3%
Comercial y marketing	13.354	12.429	7,4%
Otros gastos	3.071	2.151	42,8%
Total costes variables	166.253	116.477	42,7%
Margen de contribución	33.487	33.214	0,8%
Tripulación	13.904	9.817	41,6%
Mantenimiento	7.951	6.966	14,1%
Seguros de flota	1.487	1.563	(4,9%)
Arrendamiento de flota	32.948	29.045	13,4%
Total costes semifijos	56.289	47.392	18,8%
Margen operativo	(22.802)	(14.177)	60,8%
Publicidad	4.373	10.833	(59,7%)
Amortización	1.211	606	99,8%
Gastos generales	15.633	12.294	27,2%
Total costes fijos	21.217	23.733	(10,6%)
EBIT	(44.019)	(37.911)	16,1%
Resultado financiero	(977)	4.184	(123,4%)
Resultado de los subarrendos	120	0	
EBT	(44.876)	(33.727)	33,0%
Impuestos	(44.646)	0	
Resultado neto	(230)	(33.727)	(99,3%)
EBITDAR	(9.851)	(8.260)	19,3%

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. Los ajustes de primera aplicación han sido registrados con fecha efecto 1 de enero de 2007. Las cifras no están auditadas.