

## Vueling completa su restructuración con un beneficio operativo de 13,4 millones en el segundo trimestre del año

### Hechos destacables del periodo

**Vueling registró un beneficio operativo de 13,4 millones de euros** (sin costes de restructuración) durante el segundo trimestre del año, con un margen de un 12,7%, una mejora de 23 puntos respecto al mismo periodo del año anterior (pérdidas operativas de 11,3 millones y un margen negativo de un 10,2%).

**Tomando como base los 12 meses hasta junio, Vueling entró en beneficios**, con un resultado operativo (antes de costes de restructuración) de 17,5 millones.

**El nivel de ingreso por pasajero permaneció estable**, en 75,36 €, a pesar del entorno económico y del descenso de precios del combustible. El ingreso accesorio descendió un 14,9% hasta los 9,69 € por pasajero, como consecuencia de la nueva regulación de la Unión Europea sobre cláusulas "opt-in" en pólizas de seguro. La tarifa pura por pasajero se incrementó un 3,3% hasta los 54,81 €.

**El nivel de ocupación se incrementó en 3,7 puntos porcentuales** y llegó al 73,1%

**El ingreso por vuelo se incrementó un 5.3% hasta los 9.870 €** como consecuencia de los dos factores anteriores: ingresos estables y mejora en los niveles de ocupación.

**La venta a través de agencias de viaje se situó en torno al 22% del ingreso por tarifa**, 20 puntos por encima que el del mismo periodo del año anterior.

**La base de costes total se redujo un 17,3%** hasta los 4,98 céntimos de euro por asiento-kilómetro ofertado (AKO) a causa del descenso en los precios del fuel y las buenas coberturas. La base de costes ex fuel, por otra parte, se incrementó un 5,1% hasta los 4,12 céntimos. Durante el trimestre, Vueling ahorró 27 millones en gastos de combustible, comparado con el mismo periodo del año anterior.

**La posición de caja**, a 20 de julio, era de **114,7 millones de euros**.

Tabla sumaria de resultados*	segundo trimestre			primer semestre		
	2009	2008	% var.	2009	2008	% var.
Capacidad (AKOs, millones)	<b>1.849</b>	2.039	(9,3%)	3.349	4.126	(18,8%)
Pasajeros (miles)	<b>1.399</b>	1.480	(5,5%)	2.480	2.896	(14,4%)
Ingresos totales (€, miles)	<b>105.416</b>	111.316	(5,3%)	179.521	198.979	(9,8%)
Gastos totales (€, miles)	<b>92.054</b>	122.668	(25,0%)	175.789	242.486	(27,2%)
EBIT (€, miles)	<b>13.362</b>	(11.354)	+217,7%	3.732	(43.507)	+108,6%
Financiero y subarrendos (€, miles)	<b>63</b>	(726)	+108,7%	1.523	(567)	+368,6%
Resultado operativo (€, miles)	<b>13.425</b>	(12.080)	+211,1%	5.255	(44.074)	+111,9%
Margen operativo (€, miles)	<b>12,7%</b>	(10,9%)	+23,6 pp.	2,9%	(22,2%)	+25,1 pp.
Costes de restructuración (€, miles)	<b>9.158</b>	407	+2.350,1%	9.999	794	+1.159,3%
EBT (€, miles)	<b>4.267</b>	(12.487)	+134,2%	(4.744)	(44.868)	+89,4%
Resultado neto (€, miles)	<b>2.986</b>	(8.748)	+134,1%	(3.322)	4.185	n/a

\*Normas contables de aplicación en España. No auditado

## Perspectivas para el tercer trimestre

Las perspectivas para el tercer trimestre son positivas, ya que las reservas están evolucionando de un modo razonablemente bueno. Además, las sinergias derivadas de la fusión impactarán de lleno durante el periodo, lo cual implica:

- **Sinergias de costes** en publicidad, handling y estructura, con el propósito de reducir la base de costes ex fuel de la aerolínea.
- **Sinergias de ingresos** como consecuencia del despliegue de la marca Vueling, la cancelación de frecuencias solapadas y el efecto del código compartido con Iberia en los flujos de ingresos de la compañía.

La consecución de dichas sinergias será el objetivo de Vueling en los próximos meses, así como el impulso que permitirá a la compañía mantener su posición competitiva y de costes.

Si bien posibles incrementos en el precio del combustible siguen siendo una fuente de inquietud, la compañía espera **registrar un beneficio antes de impuestos (EBT) para el conjunto de 2009**, e incluso una vez contabilizados los costes de reestructuración

## Evolución del negocio

Durante el segundo trimestre de 2009 Vueling completó la implementación de su plan de reestructuración. El plan, que descansaba sobre cuatro pilares (**racionalización de la red, acceso a nuevos segmentos de mercado, fomento del ingreso accesorio y reducción en la base de costes**), se concluyó con un conjunto de resultados que cabe ilustrar en:

- **Capacidad estabilizada** en 17 aparatos
- **Niveles de ocupación al alza**, 3,7 puntos porcentuales, hasta un 73,1%
- **Niveles estables de ingreso por pasajero**, en 75,36 €
- **Niveles al alza de ingreso por vuelo**, 5,3% hasta los 9.378 €.

La consecuencia principal de todo ello fue que, **tomando como base los 12 meses has el 30 de junio, Vueling entrara en beneficios**, con un resultado operativo (antes de costes de reestructuración) de 17,5 millones.

La consolidación final del plan tuvo lugar con anterioridad a la fusión con Clickair, que se produjo el 15 de julio.

## Tráfico e ingresos

Tal y como ha venido sucediendo desde la implementación del plan de reestructuración, durante el segundo trimestre del año, la optimización del nivel de ingreso por vuelo continuó siendo el principal vector comercial de la compañía. Dicha optimización, que durante el trimestre se saldó con una subida de un 5,3% en el nivel de ingreso por vuelo (un 10,0% en el semestre) se debió a:

- **Un nivel de ingreso por pasajero estable**, creciendo éste tan sólo un 0,2% hasta los 75,36 €, a pesar (a) del entorno económico y (b) del descenso en el precio del petróleo, una circunstancia que, en teoría, presionaría las tarifas a la baja.
- **Un incremento en el nivel de ocupación**, de 3,7 puntos porcentuales, hasta el 73,1%

(€ por pasajero)	segundo trimestre			primer semestre		
	2009	2008	% var.	2009	2008	% var.
Ingreso medio por tarifa pura	<b>54,81</b>	53,05	+3,3%	51,18	47,81	+7,0%
Ingreso medio por cargos y comisiones	<b>10,86</b>	10,79	+0,6%	11,30	11,02	+2,5%
Ingreso medio accesorio puro	<b>9,69</b>	11,38	(14,9%)	9,91	9,88	+0,3%
Ingreso medio total por pasajero	<b>75,36</b>	75,22	+0,2%	72,39	68,71	+5,4%
Tasa de ocupación (PKT/AKO, %)	<b>73,1%</b>	69,4%	+3,7 pp.	70,2%	67,3%	+2,9 pp
Ingreso por vuelo (€)	<b>9.870</b>	9.371	+5,3%	9.101	8.271	+10,0%

En conjunto, el ingreso bruto descendió un 5,3% hasta los 105,4 millones de euros, si bien ello se produjo a un ritmo mucho menor al del descenso en capacidad (9,3% hasta los 1.849 millones de AKOs, como consecuencia del programa de reducción de flota de Vueling tras la cancelación de las rutas no rentables).

En peso del ingreso accesorio dentro de la estructura de ingresos de la compañía descendió, como también lo hizo el nivel de ingreso accesorio por pasajero (un 14,9% hasta los 9,69 €) a partir de la introducción de la cláusula "opt-in" en la contratación de pólizas de seguros, lo cual afectó el índice de conversión de ventas en dicho producto.

Durante el segundo trimestre de 2009, de cada 100 euros recaudados por la compañía, 72,7 procedieron de la tarifa, 14,4 de tasas y cargos y 12,9 de productos accesorios.

### Ingresos totales

(€, miles)	segundo trimestre				primer semestre			
	2009	%	2008	%	2009	%	2008	%
Por tarifa pura	<b>76.665</b>	<b>72,7%</b>	78.515	70,5%	126.927	70,7%	138.457	69,6%
Por cargos y comisiones	<b>15.194</b>	<b>14,4%</b>	15.959	14,3%	28.019	15,6%	31.904	16,0%
Accesorios puros	<b>13.557</b>	<b>12,9%</b>	16.848	15,1%	24.575	13,7%	28.619	14,4%
Ingresos brutos	<b>105.416</b>	<b>100%</b>	111.321	100%	179.521	100%	198.979	100%

En relación a los ingresos unitarios (ingreso por asiento-kilómetro ofertado), éstos se incrementaron un 4,4% hasta los 5,70 céntimos de euro por AKO, a pesar que la distancia media se incrementara sólo un 0,8%. Los ingresos semestrales crecieron un 11,2% hasta los 5,36 céntimos de euro por AKO—en este caso, con un descenso de un 1% en la distancia media.

	segundo trimestre			primer semestre		
	2009	2008	% var.	2009	2008	% var.
Ingreso por AKO (€, céntimos)	<b>5,70</b>	5,46	4,4%	5,36	4,82	11,2%
Distancia media (km por vuelo)	<b>962</b>	954	0,8%	943	953	(1,0%)

El 16 de junio de 2008, Vueling empezó con la implantación de la distribución por GDS. En los poco más de 9 meses desde la fecha, el peso del canal indirecto en Vueling ha crecido, de partir de una cantidad meramente simbólica, a convertirse en el flujo de ingresos de mayor crecimiento para la compañía, por encima del 20% del ingreso por tarifa de Vueling.

## Costes

La base de costes trimestral de Vueling se ha beneficiado, significativamente, de unos precios del fuel mucho más bajos, así como de la política de coberturas de la compañía, hasta el punto que, durante el periodo, Vueling ahorró 27 millones de euros tan sólo en fuel—un ahorro de un 63% de año en año. El fuel hizo que los costes variables bajaran un 30,6% a pesar del ligero incremento (1,4%) del resto de costes de la partida.

Como consecuencia del descenso de precios, el fuel dejó de ser la principal partida de gastos de la compañía.

## Gastos para el periodo

(€, miles)	segundo trimestre			primer semestre		
	2009	2008	% var.	2009	2008	% var.
Variable	<b>59.676</b>	86.006	(30,6%)	113.933	164.642	(20,6%)
↳ Fuel	<b>15.837</b>	42.782	(63,0%)	31.012	76.191	(59,3%)
↳ Resto de variables	<b>43.839</b>	43.224	+1,4%	82.921	88.451	(6,3%)
Semi-fijos	<b>25.168</b>	28.241	(10,9%)	49.378	60.739	(18,7%)
Fijos	<b>7.209</b>	8.422	(14,4%)	14.477	17.106	(15,4%)
Total expenses	<b>92.054</b>	122.668	(25,0%)	175.789	242.486	(27,5%)

Expresado en unidades, la base de costes de Vueling se ha reducido de modo acorde, siendo de nuevo el fuel el principal impulso, ya que descendió de 2,10 céntimos de euro por ASK en el segundo trimestre de 2008 a menos de la mitad, 0,86 céntimos, en el segundo trimestre de 2009. Ello hizo que la base de costes total se redujera más de un 17%.

(€, céntimos)	segundo trimestre			primer semestre		
	2009	2008	% var.	2009	2008	% var.
CAKO excl. Fuel	<b>4,12</b>	3,92	+5,1%	4,32	4,03	+7,2%
Coste de fuel por AKO	<b>0,86</b>	2,10	(59,0%)	0,93	1,85	(49,7%)
CAKO total (incl. fuel)	<b>4,98</b>	6,02	(17,3%)	5,25	5,88	(10,7%)

La base de costes ex fuel, sin embargo, se incrementó un 5,1% como consecuencia de la reducción del tamaño de flota y la consiguiente pérdida de economías de escala. Ello es también de aplicación para los resultados semestrales, que vieron la base de costes ex fuel incrementarse un 7,2%

La fusión de Vueling con Clickair permitirá a la compañía mejorar su base de costes ex fuel, como consecuencia de ahorros en publicidad, handling y estructura, así como la operación de una flota mucho mayor—de 17 aviones en la antigua Vueling a 35 aviones en la nueva—que incidirá en una reducción de los costes unitarios.

## Operaciones

Vueling servía 24 aeropuertos el 30 de junio, un aeropuerto más que en la misma fecha del año anterior, con una flota compuesta de 17 Airbus A320, una de las más jóvenes de Europa, con una edad media ligeramente por encima de los 3 años.

Durante el segundo trimestre Vueling operó 4 aviones menos (17 contra 21) que en el mismo periodo del año anterior, una reducción de un 19%.

A pesar del tamaño más reducido de flota, la productividad de los aviones, medida en horas-bloque por avión y día se incrementó un 8,8% durante el trimestre, creciendo de 11,08 a 12,05 horas bloque.

	segundo trimestre			primer semestre		
	2009	2008	% var.	2009	2008	% var.
Horas-bloque	<b>18.825</b>	21.173	(11,1%)	34.480	43.022	(19,9%)
Número medio de aviones	<b>17</b>	21	(19,0%)	17	22,1	(23,0%)
Horas-bloque por avión y día	<b>12,05</b>	11,08	+8,8%	11,42	10,65	+7,2%

Durante el segundo trimestre, Vueling siguió operando desde sus bases en Barcelona, Madrid y Sevilla, y abrió una base de verano en Ibiza, desde donde ofrece seis rutas domésticas y tres internacionales. No hubo incidencias significativas durante el periodo.

Como consecuencia de su reciente fusión con Clickair, Vueling opera ahora en tres bases más (Valencia, Málaga y Bilbao) además de las ya mencionadas.

## Financiero y coberturas

### Compras de fuel (barril de Brent)

	segundo semestre	
	% consumo	precio medio (USD)
julio-diciembre	45%	566/tn

### Dólar

	H2 2009	
	%	tipo medio
julio-diciembre	80%+	1,44 USD/EUR

La posición de caja de Vueling era, a 20 de julio, de 114,7 millones de euros.

### Para más información:

Alfons Claver  
Vueling Airlines, SA

[alfons.claver@vueling.com](mailto:alfons.claver@vueling.com)

+34 93 378 76 70

Fernando Geijo  
Estudio de Comunicación, SA

[fgeijo@estudiodecomunicacion.com](mailto:fgeijo@estudiodecomunicacion.com)

+34 619 287 315

## Cuenta trimestral de pérdidas y ganancias

(€, miles)	segundo trimestre		
	2009	2008	% var.
Ingreso por tarifa	76.665	78.515	(2,4%)
Cargos y comisiones	15.194	15.954	(4,8%)
Ingresos accesorios puros	13.557	16.848	(19,5%)
<b>Total ingresos</b>	<b>105.416</b>	<b>111.316</b>	<b>(5,3%)</b>
Fuel	15.837	42.782	(63,0%)
Handling	10.400	10.311	+0,9%
Tasas aeroportuarias	9.955	10.164	(2,1%)
Tasas de navegación	8.570	8.971	(4,5%)
Tripulación	1.647	1.978	(16,7%)
Mantenimiento	4.502	5.092	(11,6%)
Comercial y marketing	5.083	6.298	(19,3%)
Otros gastos	3.682	409	+800,2%
<b>Total costes variables</b>	<b>59.676</b>	<b>86.006</b>	<b>(30,6%)</b>
<b>Margen de contribución</b>	<b>45.740</b>	<b>25.311</b>	<b>(80,7%)</b>
Tripulación	5.327	7.002	(23,9%)
Mantenimiento	4.364	4.027	+8,4%
Seguros de flota	534	677	(21,1%)
Arrendamiento de flota	12.497	14.643	(14,7%)
Otros costes de producción	2.446	1.894	+29,1%
<b>Total costes semifijos</b>	<b>25.168</b>	<b>28.243</b>	<b>(10,9%)</b>
<b>Margen operativo</b>	<b>20.572</b>	<b>(2.932)</b>	<b>+801,6%</b>
Publicidad	1.366	2.582	(47,1%)
Amortización	782	626	(24,9%)
Gastos generales	5.062	5.213	(2,9%)
<b>Total costes fijos</b>	<b>7.209</b>	<b>8.422</b>	<b>(14,4%)</b>
<b>EBIT</b>	<b>13.362</b>	<b>(11.354)</b>	<b>+217,7%</b>
Resultado financiero	(207)	(831)	+75,1%
Resultado de los subarriendos	270	105	+157,1%
Gastos Reestructuración	9.158	407	+2150,1%
<b>EBT</b>	<b>4.267</b>	<b>(12.487)</b>	<b>+134,2%</b>
Impuestos	(1.280)	3.738	n/a
<b>Resultado neto</b>	<b>2.986</b>	<b>(8.748)</b>	<b>+134,1%</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>26.641</b>	<b>3.915</b>	<b>+580,5%</b>

Las cifras presentadas han sido preparadas bajo los principios contables establecidos por el Nuevo Plan General de Contabilidad vigente en España. Las cifras no están auditadas.

AKOs calculados de acuerdo a la great-circle distance

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

EBIT: BAI, resultado antes de impuestos, costes de reestructuración e intereses

EBT: resultado antes de impuestos

## Cuenta semestral de pérdidas y ganancias

(€, miles)	primer semestre		
	2009	2008	% var.
Ingreso por tarifa	126.927	138.457	(8,3%)
Cargos y comisiones	28.019	31.904	(12,2%)
Ingresos accesorios puros	24.575	28.619	(14,1%)
<b>Total ingresos</b>	<b>179.521</b>	<b>198.979</b>	<b>(9,8%)</b>
Fuel	31.012	76.191	(59,3%)
Handling	19.257	20.574	(6,4%)
Tasas aeroportuarias	18.399	21.174	(13,1%)
Tasas de navegación	15.461	18.514	(16,5%)
Tripulación	3.161	4.068	(22,3%)
Mantenimiento	8.998	10.655	(15,6%)
Comercial y marketing	11.314	12.057	(6,2%)
Otros gastos	4.331	1.408	(207,6%)
<b>Total costes variables</b>	<b>111.933</b>	<b>164.642</b>	<b>(32,0%)</b>
<b>Margen de contribución</b>	<b>67.588</b>	<b>34.338</b>	<b>(96,8%)</b>
Tripulación	10.528	13.904	(24,3%)
Mantenimiento	8.435	7.951	+6,1%
Seguros de flota	1.079	1.487	(27,4%)
Arrendamiento de flota	24.439	32.949	(25,8%)
Otros costes de producción	4.897	4.448	+10,1%
<b>Total costes semifijos</b>	<b>49.378</b>	<b>60.739</b>	<b>(18,7%)</b>
<b>Margen operativo</b>	<b>18.210</b>	<b>(26.401)</b>	<b>+169,0%</b>
Publicidad	2.874	4.373	(34,3%)
Amortización	1.538	1.211	+27,0%
Gastos generales	10.066	11.521	(12,6%)
<b>Total costes fijos</b>	<b>14.477</b>	<b>17.106</b>	<b>(15,4%)</b>
<b>EBIT</b>	<b>3.732</b>	<b>(43.507)</b>	<b>+108,6%</b>
Resultado financiero	845	(687)	+223,0%
Resultado de los subarriendos	678	120	(465,0%)
Gastos Reestructuración	9.999	794	+1159,3%
<b>EBT</b>	<b>(4.744)</b>	<b>(44.868)</b>	<b>+89,4%</b>
Impuestos	1.423	49.052	(97,1%)
<b>Resultado neto</b>	<b>(3.322)</b>	<b>4.185</b>	<b>n/a</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>29.709</b>	<b>(9.347)</b>	<b>+417,8%</b>

Las cifras presentadas han sido preparadas bajo los principios contables establecidos por el Nuevo Plan General de Contabilidad vigente en España. Las cifras no están auditadas.

AKOs calculados de acuerdo a la great-circle distance

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

EBIT: BAI, resultado antes de impuestos, costes de reestructuración e intereses

EBT: resultado antes de impuestos



## Principales magnitudes operativas y financieras trimestrales

	segundo trimestre		
	2009	2008	% var.
<b>INGRESOS</b>			
Ingresos totales (miles de euros)	105.416	111.316	(5,3%)
Ingreso total por pasajero (euros)	75,36	75,22	0,2%
Ingreso por vuelo (euros)	9.870,41	9.371,36	5,3%
Tarifa media por pasajero (euros)	54,81	53,05	3,3%
Ingreso medio accesorio puro / pasaj.(euros)	9,69	11,38	(14,9%)
Ingreso por AKO (céntimos de euro)	5,70	5,46	4,4%
<b>COSTES</b>			
Gastos totales (miles de euros)	92.054	122.668	(25,0%)
Coste por AKO, incl. fuel (céntimos de euro)	4,98	6,02	(17,3%)
Coste de fuel por AKO (céntimos de euro)	0,86	2,10	(59,2%)
Coste por AKO, ex. fuel (céntimos de euro)	4,12	3,92	5,1%
EBITDAR* (miles de euros)	26.641	3.915	580,4%
Margen de EBITDAR (%)	25,3%	3,5%	21,8%
BaII/EBIT** (miles de euros)	13.362	(11.354)	+217,7%
Margen de BaII/EBIT (%)	12,7%	(10,2%)	+22,9 pp.
EBT*** (miles de euros)	4.267	(12.487)	+134,2%
Margen de EBT (%)	4,0%	(11,2%)	+15,2 pp.
<b>OPERATIVA</b>			
AKOs (millones)	1.849	2.039	(9,3%)
PKTs (millones)	1.351	1.415	(4,5%)
Total flights clown	10.680	11.880	(10,1%)
Número medio de aviones operados	17	21	(19,0%)
Núm. medio de horas bloque por día y avión	12,05	11,08	8,8%
Número medio de vuelos por día y avión	6,84	6,22	10,0%
Número total de asientos volados (miles)	1.922	2.138	(10,1%)
Aeropuertos servidos a final de periodo	24	23	4,3%
Distancia media volada (km)	962	954	0,8%
Número total de pasajeros (miles)	1.399	1.480	(5,5%)
Factor de ocupación (PKT/RPK, %)	73,1%	69,4%	+3,7 pp.

Las cifras presentadas han sido preparadas bajo los principios contables establecidos por el Nuevo Plan General de Contabilidad vigente en España. Las cifras no están auditadas.

AKOs calculados de acuerdo a la great-circle distance

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

EBIT: BaII, resultado antes de impuestos, costes de restructuración e intereses

EBT: resultado antes de impuestos

## Principales magnitudes operativas y financieras semestrales

	primer semestre		
	2009	2008	% var.
<b>INGRESOS</b>			
Ingresos totales (miles de euros)	179.521	198.979	(9,8%)
Ingreso total por pasajero (euros)	72,39	68,71	+5,4%
Ingreso por vuelo (euros)	9.101	8.271	+10,0%
Tarifa media por pasajero (euros)	51,18	47,81	+7,0%
Ingreso medio accesorio puro / pasaj.(euros)	9,91	9,88	+0,3%
Ingreso por AKO (céntimos de euro)	5,36	4,82	(11,2%)
<b>COSTES</b>			
Gastos totales (miles de euros)	175.789	242.486	(27,5%)
Coste por AKO, incl. fuel (céntimos de euro)	5,25	5,88	(10,7%)
Coste de fuel por AKO (céntimos de euro)	0,93	1,85	(49,7%)
Coste por AKO, ex. fuel (céntimos de euro)	4,32	4,03	+7,2%
EBITDAR* (miles de euros)	29.709	(9.347)	+417,8%
Margen de EBITDAR (%)	16,5%	(4,7%)	21,2 pp.
BAlI/EBIT** (miles de euros)	3.732	(43.507)	+108,6%
Margen de BAlI/EBIT (%)	2,1%	(21,9%)	+24 pp.
EBT*** (miles de euros)	(4.744)	(44.868)	+89,4%
Margen de EBT (%)	<b>(2,6%)</b>	<b>(22,5%)</b>	+19,9 pp.
<b>OPERATIVA</b>			
AKOs (millones)	3.349	4.126	(18,8%)
PKTs (millones)	2.350	2.778	(15,4%)
Total flights clown	19.726	24.059	(18,0%)
Número medio de aviones operados	16,58	22,08	(24,9%)
Núm. medio de horas bloque por día y avión	11,42	10,65	+7,2%
Número medio de vuelos por día y avión	6,54	5,95	+9,9%
Número total de asientos volados (miles)	3.551	4.331	(18,0%)
Aeropuertos servidos a final de periodo	26	26	0,0%
Distancia media volada (km)	943	953	(1,0%)
Número total de pasajeros (miles)	2.480	2.896	(14,4%)
Factor de ocupación (PKT/RPK, %)	70,2%	67,3%	+2,9 pp.

Las cifras presentadas han sido preparadas bajo los principios contables establecidos por el Nuevo Plan General de Contabilidad vigente en España. Las cifras no están auditadas.

AKOs calculados de acuerdo a la great-circle distance

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

EBIT: BAlI, resultado antes de impuestos, costes de restructuración e intereses

EBT: resultado antes de impuestos

## Vueling completes its restructuring plan and turns a €13.4m operating profit in Q2

### Highlights

**Vueling turned a €13.4m operating profit** (excluding restructuring costs) during the second quarter in the year, with an operating margin of 12.7%—a 23-point improvement when compared to the same period one year earlier (operating losses of €11.3m and a negative margin of -10.2%).

**Vueling broke even on a yearly, 12-rolling month basis**, with a €17.5m operating profit before restructuring costs being factored in.

**Revenue per passenger stood stable**, at €75.36 per passenger, in spite of the overall economic backdrop and much lower fuel prices. Ancillary revenue decreased 14.9% to €9.69 per passenger, as a consequence of the EU opt-in policy on online insurance, while pure fare revenue increased by 3.3% to €54.81 per passenger.

**Seat load factor improved by 3.7 percentage points** and reached 73.1%.

**Revenue per flight increased by 5.3% to €9,870** as a consequence of the two factors above: stable yields and improving seat load-factors.

**Travel-agent sales stood around 22% of Vueling's ticket revenue**, 20 points above the same period on a year earlier.

**The overall unit cost base decreased by 17.3% to 4.98 Euro cents per ASK**, as a consequence of dropping oil prices and good fuel hedges. Vueling's non-fuel cost base, on the other hand, increased by 5.1%, to 4.12 Euro cents per ASK. During the quarter, Vueling saved €27m in fuel expenditure as compared to Q2 08.

**Vueling's cash position**, as of July 20<sup>th</sup>, was of **€114.7m**.

Summary table of results*	Q2			H1		
	2009	2008	% var.	2009	2008	% var.
Capacity (ASKs, millions)	<b>1,849</b>	2,039	(9.3%)	3,349	4,126	(18.8%)
Passengers ('000)	<b>1,399</b>	1,480	(5.5%)	2,480	2,896	(14.4%)
Total revenues (€ '000)	<b>105,416</b>	111,316	(5.3%)	179,521	198,979	(9.8%)
Total expenses (€ '000)	<b>92,054</b>	122,668	(25.0%)	175,789	242,486	(27.2%)
EBIT (€ '000)	<b>13,362</b>	(11,354)	+217.7%	3,732	(43,507)	+108.6%
Financials and subleases (€ '000)	<b>63</b>	(726)	+108.7%	1,523	(567)	+368.6%
Operating result (€ '000)	<b>13,425</b>	(12,080)	+211.1%	5,255	(44,074)	+111.9%
Operating margin (%)	<b>12.7%</b>	(10.9%)	+23.6 pp.	2.9%	(22.2%)	+25.1 pp.
Restructuring costs	<b>9,158</b>	407	+2,350.1%	9,999	794	+1,159.3%
EBT (€ '000)	<b>4,267</b>	(12,487)	+134.2%	(4,744)	(44,868)	+89.4%
Net result	<b>2,986</b>	(8,748)	+134.1%	(3,322)	4,185	n/a

\*According to new Spanish GAAP. Non audited

## Outlook for Q3

**Prospects for Q3 are positive**, as bookings are evolving cautiously well. On top of that, merger synergies will be in full swing during the quarter, which will include:

- **Cost synergies** in advertising, structure and handling, with the aim of reducing Vueling's non-fuel cost base.
- **Revenue synergies** as a consequence of the Vueling brand rollout, the cancellation of overlapping frequencies and the effect of the Iberia code-share on Vueling revenue streams.

The accomplishment of these synergies will become Vueling's main objective in the coming months, and will be the driver allowing the company to keep its competitive edge and cost-position.

While possible increases in fuel prices remain a source of concern, the company expects to **post a pre-tax (EBT) profit for the full-year period**, even after restructuring costs are factored into.

## Business review

On the second quarter of 2009 Vueling completed the implementation of its restructuring plan. The plan, which rested upon four pillars (**network rationalization, access to new market segments, focus on ancillary revenue, and cost-base reduction**), was completed with a set of results that can be illustrated with the following data:

- **Capacity stabilized**, at 17 aircraft
- **Rising load factors**, 3.7 pp. up, to 73.1%, in Q2
- **Stable revenue per passenger levels**, at €75.36 per passenger
- **Rising revenue per flight levels**, 5.3% up to €9,378

As a consequence of the plan, Vueling managed to **break even on a yearly, 12-rolling month basis**, with a €17.5m operating profit to June 30<sup>th</sup>, before restructuring costs being factored in.

The plan's final consolidation took place ahead of Vueling's merger with Clickair, effective on July 15<sup>th</sup>.

## Revenue and traffic

As it has been the case since the implementation of the restructuring plan, during the second quarter of 2009, revenue per flight optimization remained Vueling's fundamental commercial target. In this particular quarter, such optimization (5.3% up in the quarter, 10.0% up in the semester) was down to:

- **A stable revenue per passenger level**, which grew just by 0,2% to €75.36, in spite of (a) the overall economic backdrop and (b) the decrease in oil prices, a circumstance that would theoretically see important downward pressure on yields.
- **And an increasing load-factor level**, 3.7 pp. up, to 73.1%.

(€ per passenger)	Q2			H1		
	2009	2008	% var.	2009	2008	% var.
Average pure fare per passenger	<b>54.81</b>	53.05	+3.3%	51.18	47.81	+7.0%
Average fees and charges per pax.	<b>10.86</b>	10.79	+0.6%	11.30	11.02	+2.5%
Average pure ancillary revenue per pax.	<b>9.69</b>	11.38	(14.9%)	9.91	9.88	+0.3%
Total income per passenger	<b>75.36</b>	75.22	+0.2%	72.39	68.71	+5.4%
Seat-load factor (RPK/ASK, %)	<b>73.1%</b>	69.4%	+3.7 pp.	70.2%	67.3%	+2.9 pp
Revenue per flight (€)	<b>9,870</b>	9.371	+5.3%	9.101	8.271	+10.0%

Overall, gross revenue decreased by 5.3%, to €105.4m, at a much slower pace than ASK supply (9.3% down, to 1,849m, as a consequence of Vueling's fleet reduction programme after the cancellation of non-profitable routes).

Ancillary revenues' weight within the overall revenue mix decreased as also did the ancillary revenue per passenger level (14.9% down to €9.69), as a result of the EU new opt-in policy on travel insurance, which has affected conversion rates on this particular product.

On Q2 09, out of every €100 taken by the company, €72.7 came from ticket revenue, €14.4 from fees and charges, and €12.9 from ancillary products.

## Absolute revenues

(€ '000)	Q2				H1			
	2009	%	2008	%	2009	%	2008	%
Pure fare	<b>76,665</b>	<b>72.7%</b>	78,515	70.5%	126,927	70.7%	138,457	69.6%
Fees and charges	<b>15,194</b>	<b>14.4%</b>	15,959	14.3%	28,019	15.6%	31,904	16.0%
Pure ancillary	<b>13,557</b>	<b>12.9%</b>	16,848	15.1%	24,575	13.7%	28,619	14.4%
Total revenues	<b>105,416</b>	<b>100%</b>	111,321	100%	179,521	100%	198,979	100%

With regards to unit revenues (revenue per available seat-kilometre), they increased by 4.4% to 5.70 Euro cents per ASK, in spite of the average sector length being increased by just 0.8%. Revenues for the semester grew by 11.2% to 5.36 Euro cents per ASK—in this case with a 1% decrease in average sector length.

	Q2			H1		
	2009	2008	% var.	2009	2008	% var.
Revenue per ASK (€ cents)	<b>5.70</b>	5.46	4.4%	5.36	4.82	11.2%
Average sector length (km per flight)	<b>962</b>	954	0.8%	943	953	(1.0%)

On June 16<sup>th</sup> 2008, Vueling started its GDS rollout. In the slightly over 9 months since that date, indirect channel sales grew from a symbolic amount to become Vueling's fastest growing revenue stream, over and above 20% of Vueling ticket revenue.

## Costs

Vueling's quarterly cost base benefited significantly from much lower fuel prices, as well as of the company's hedging policy, to the point that Vueling saved €27m in fuel alone during the period—a 63% saving year on year. Fuel made variable costs drop by 30.6% in spite of the slight increase (1.4%) in the rest of variables.

As a consequence of the drop in prices, fuel ceased to be the single most important expenditure in the company.

### Expenses for the period

(€ '000)	Q2			H1		
	2009	2008	% var.	2009	2008	% var.
Variable	<b>59,676</b>	86,006	(30.6%)	113,933	164,642	(20.6%)
↳ Fuel	<b>15,837</b>	42,782	(63.0%)	31,012	76,191	(59.3%)
↳ Rest of variables	<b>43,839</b>	43,224	+1.4%	82,921	88,451	(6.3%)
Semi-fixed	<b>25,168</b>	28,241	(10.9%)	49,378	60,739	(18.7%)
Fixed	<b>7,209</b>	8,422	(14.4%)	14,477	17,106	(15.4%)
Total expenses	<b>92,054</b>	122,668	(25.0%)	175,789	242,486	(27.5%)

On a unit base, Vueling cost base was reduced accordingly, the main driver being, again, fuel costs, which went from 2.10 Euro cents per ASK in Q2 08 to less than half that amount, 0.86 Euro cents, in Q2 09. That made the overall cost base to reduce by more than 17%.

(€ cents)	Q1			H1		
	2009	2008	% var.	2009	2008	% var.
CASK excl. fuel	<b>4.12</b>	3.92	+5.1%	4.32	4.03	+7.2%
Fuel cost per ASK	<b>0.86</b>	2.10	(59.0%)	0.93	1.85	(49.7%)
Total CASK (incl. fuel)	<b>4.98</b>	6.02	(17.3%)	5.25	5.88	(10.7%)

However, the non-fuel cost base increased by 5.1% as a consequence of the reduction of fleet size and the ensuing loss of economies of scale. That is also true in the semester's figure: 7.2% up.

Vueling's merger with Clickair will allow the company to improve its non-fuel cost base, as a result of savings in advertising, structure and handling, and the operation of a much larger fleet—from 17 aircraft in the stand-alone Vueling to 35 in the post-merger one.

## Operations

Vueling served 24 airports as of June 30<sup>th</sup>, 1 more airport than on the same date one year earlier, with a fleet made up of 17 Airbus A-320, one of the youngest in Europe, with an average age of a bit over 3 years.

During Q2 Vueling operated 4 fewer aircraft on average (17 vs. 21) that on the same period the previous year, a 19 % reduction.

In spite of the smaller fleet, aircraft productivity, measured in block-hours per flight and day, improved by 8.8% during the quarter, going from 11.08 to 12.05 block hours.

	Q2			H1		
	2009	2008	% var.	2009	2008	% var.
Block-hours	<b>18,825</b>	21,173	(11.1%)	34,480	43,022	(19.9%)
Nº of aircraft in operation	<b>17</b>	21	(19.0%)	17	22.1	(23.0%)
Block-hours per a/c and day	<b>12.05</b>	11.08	+8.8%	11.42	10.65	+7.2%

During Q4 Vueling kept on operating out of its Barcelona, Madrid, and Seville bases, and opened a summer base in Ibiza, where it operated 6 domestic and 3 international routes. No incidences of note took place during the quarter.

As a result of its recent merger with Clickair, Vueling is now operating 3 more bases—Valencia, Malaga, and Bilbao—on top of the abovementioned ones.

## Financial and hedging

### Fuel purchase (Brent barril)

	H2 2009	
	% consumption	average price (USD)
July-December	45%	566/tn

### Dollar

	H2 2009	
	%	average rate
July-December	80%+	1,44 USD/EUR

Vueling's cash position, as of July 20<sup>th</sup>, was of €114.7m.



## Quarterly profit and loss account

(€ '000)	Q2		
	2009	2008	% var.
Ticket revenues	76,665	78,515	(2.4%)
Fees and charges	15,194	15,954	(4.8%)
Pure ancillary revenues	13,557	16,848	(19.5%)
<b>Total revenues</b>	<b>105,416</b>	<b>111,316</b>	<b>(5.3%)</b>
Fuel	15,837	42,782	(63.0%)
Handling	10,400	10,311	+0.9%
Airport taxes	9,955	10,164	(2.1%)
Navigation taxes	8,570	8,971	(4.5%)
Crew	1,647	1,978	(16.7%)
Maintenance	4,502	5,092	(11.6%)
Commercial and marketing	5,083	6,298	(19.3%)
Others expenditures	3,682	409	+800.2%
<b>Total variable expenditure</b>	<b>59,676</b>	<b>86,006</b>	<b>(30.6%)</b>
<b>Contribution margin</b>	<b>45,740</b>	<b>25,311</b>	<b>(80.7%)</b>
Crew	5,327	7,002	(23.9%)
Maintenance	4,364	4,027	+8.4%
Fleet insurance	534	677	(21.1%)
Fleet leases	12,497	14,643	(14.7%)
Other production costs	2,446	1,894	+29.1%
<b>Total semi-fixed expendit.</b>	<b>25,168</b>	<b>28,243</b>	<b>(10.9%)</b>
<b>Operating margin</b>	<b>20,572</b>	<b>(2,932)</b>	<b>+801.6%</b>
Advertisement	1,366	2,582	(47.1%)
Amortization	782	626	(24.9%)
General expenditure	5,062	5,213	(2.9%)
<b>Total fixed expenditure</b>	<b>7,209</b>	<b>8,422</b>	<b>(14.4%)</b>
<b>EBIT</b>	<b>13,362</b>	<b>(11,354)</b>	<b>+217.7%</b>
Financial result	(207)	(831)	+75.1%
Sub-lease result	270	105	+157.1%
Restructuring costs	9,158	407	+2,150.1%
<b>EBT</b>	<b>4,267</b>	<b>(12,487)</b>	<b>+1,342%</b>
Taxes	(1,280)	3,738	n/a
<b>Net result</b>	<b>2,986</b>	<b>(8,748)</b>	<b>+134.1%</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>26,641</b>	<b>3,915</b>	<b>+580.5%</b>

All data in this presentation have been elaborated according to the new Spanish GAAP. Non-audited figures.

ASK have been calculated according to the great-circle distance.

## Accumulated profit and loss account

(€ '000)	H1		% var.
	2009	2008	
Ticket revenues	126,927	138,457	(8.3%)
Fees and charges	28,019	31,904	(12.2%)
Pure ancillary revenues	24,575	28,619	(14.1%)
<b>Total revenues</b>	<b>179,521</b>	<b>198,979</b>	<b>(9.8%)</b>
Fuel	31,012	76,191	(59.3%)
Handling	19,257	20,574	(6.4%)
Airport taxes	18,399	21,174	(13.1%)
Navigation taxes	15,461	18,514	(16.5%)
Crew	3,161	4,068	(22.3%)
Maintenance	8,998	10,655	(15.6%)
Commercial and marketing	11,314	12,057	(6.2%)
Others expenditures	4,331	1,408	(207.6%)
<b>Total variable expenditure</b>	<b>111,933</b>	<b>164,642</b>	<b>(32.0%)</b>
<b>Contribution margin</b>	<b>67,588</b>	<b>34,338</b>	<b>(96.8%)</b>
Crew	10,528	13,904	(24.3%)
Maintenance	8,435	7,951	+6.1%
Fleet insurance	1,079	1,487	(27.4%)
Fleet leases	24,439	32,949	(25.8%)
Other production costs	4,897	4,448	+10.1%
<b>Total semi-fixed expendit.</b>	<b>49,378</b>	<b>60,739</b>	<b>(18.7%)</b>
<b>Operating margin</b>	<b>18,210</b>	<b>(26,401)</b>	<b>+169.0%</b>
Advertisement	2,874	4,373	(34.3%)
Amortization	1,538	1,211	+27.0%
General expenditure	10,066	11,521	(12.6%)
<b>Total fixed expenditure</b>	<b>14,477</b>	<b>17,106</b>	<b>(15.4%)</b>
<b>EBIT</b>	<b>3,732</b>	<b>(43,507)</b>	<b>+108.6%</b>
Financial result	845	(687)	+223.0%
Sub-lease result	678	120	(465.0%)
Restructuring costs	9,999	794	+1,159.3%
<b>EBT</b>	<b>(4,744)</b>	<b>(44,868)</b>	<b>+89.4%</b>
Taxes	1,423	49,052	(97.1%)
<b>Net result</b>	<b>(3,322)</b>	<b>4,185</b>	<b>n/a</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>29,709</b>	<b>(9,347)</b>	<b>+417.8%</b>

All data in this presentation have been elaborated according to the new Spanish GAAP. Non-audited figures.

ASK have been calculated according to the great-circle distance.

## Quarterly financial and operating statistics

	Q2		
	2009	2008	% var.
<b>REVENUES</b>			
Total revenue (€ '000)	105,416	111,316	(5.3%)
Total income per passenger (€ '000)	75.36	75.22	0.2%
Revenue per flight (€)	9,870.41	9,371.36	5.3%
Average pure fare per passenger (€)	54.81	53.05	3.3%
Average pure ancillary revenue per pass. (€)	9.69	11.38	(14.9%)
Total revenue per ASK (€ cents)	5.70	5.46	4.4%
<b>EXPENDITURES</b>			
Total expenditure (€ '000)	92,054	122,668	(25.0%)
Cost per ASK, incl. fuel (€ cents)	4.98	6.02	(17.3%)
Fuel costs per ASK (€ cents)	0.86	2.10	(59.2%)
Cost per ASK, excl. fuel (€ cents)	4.12	3.92	5.1%
EBITDAR (€ '000)	26,641	3,915	580.4%
EBITDAR margin (%)	25.3%	3.5%	21.8%
EBIT (€ '000)	13,362	(11,354)	+217.7%
EBIT margin (%)	12.7%	(10.2%)	+22.9 pp.
EBT (€ '000)	4,267	(12,487)	+134.2%
EBT margin (%)	4.0%	(11.2%)	+15.2 pp.
<b>OPERATIONS</b>			
ASKs (millions)	1,849	2,039	(9.3%)
RPKs (millions)	1,351	1,415	(4.5%)
Total flights flown	10,680	11,880	(10.1%)
Average aircraft in operation	17	21	(19.0%)
Average block hours per aircraft and day	12.05	11.08	8.8%
Average number of flights per day	6.84	6.22	10.0%
Seats clown ('000)	1,922	2,138	(10.1%)
Airports served	24	23	4.3%
Average stage length (km)	962	954	0.8%
Total number of passengers ('000)	1,399	1,480	(5.5%)
Load factor (RPK/ASK)	73.1%	69.4%	+3.7 pp.

All data in this presentation have been elaborated according to the new Spanish GAAP. Non-audited figures.

ASK have been calculated according to the great-circle distance.

## Accumulated financial and operating statistics

	2009	H1 2008	% var.
<b>REVENUES</b>			
Total revenue (€ '000)	179,521	198,979	(9.8%)
Total income per passenger (€ '000)	72.39	68.71	+5.4%
Revenue per flight (€)	9,101	8,271	+10.0%
Average pure fare per passenger (€)	51.18	47.81	+7.0%
Average pure ancillary revenue per pass. (€)	9.91	9.88	+0.3%
Total revenue per ASK (€ cents)	5.36	4.82	(11.2%)
<b>EXPENDITURES</b>			
Total expenditure (€ '000)	175,789	242,486	(27.5%)
Cost per ASK, incl. fuel (€ cents)	5.25	5.88	(10.7%)
Fuel costs per ASK (€ cents)	0.93	1.85	(49.7%)
Cost per ASK, excl. fuel (€ cents)	4.32	4.03	+7.2%
EBITDAR (€ '000)	29,709	(9,347)	+417.8%
EBITDAR margin (%)	16.5%	(4.7%)	21.2 pp.
EBIT (€ '000)	3,732	(43,507)	+108.6%
EBIT margin (%)	2.1%	(21.9%)	+24 pp.
EBT (€ '000)	(4,744)	(44,868)	+89.4%
EBT margin (%)	<b>(2.6%)</b>	<b>(22.5%)</b>	+19.9 pp.
<b>OPERATIONS</b>			
ASKs (millions)	3,349	4,126	(18.8%)
RPKs (millions)	2,350	2,778	(15.4%)
Total flights flown	19,726	24,059	(18.0%)
Average aircraft in operation	16.58	22.08	(24.9%)
Average block hours per aircraft and day	11.42	10.65	+7.2%
Average number of flights per day	6.54	5.95	+9.9%
Seats clown ('000)	3,551	4,331	(18.0%)
Airports served	26	26	0.0%
Average stage length (km)	943	953	(1.0%)
Total number of passengers ('000)	2,480	2,896	(14.4%)
Load factor (RPK/ASK)	70.2%	67.3%	+2,9 pp.

All data in this presentation have been elaborated according to the new Spanish GAAP. Non-audited figures.

ASK have been calculated according to the great-circle distance.

flying hoy means

**vueling**

**VUELING AIRLINES'  
2009 SECOND-QUARTER  
FINANCIAL RESULTS.**



Barcelona, July 23 rd, 2009.

Introduction

Revenues

Operations and costs

Outlook for Q3 09

Vueling completes its restructuring plan turning a profit in the second quarter of the year

Revenue-driven results in spite of the overall economic backdrop

---

Vueling benefits from lower fuel costs and a positive hedging position

---

Capacity adjustment (cancellation of non-profitable routes) is 100% complete now

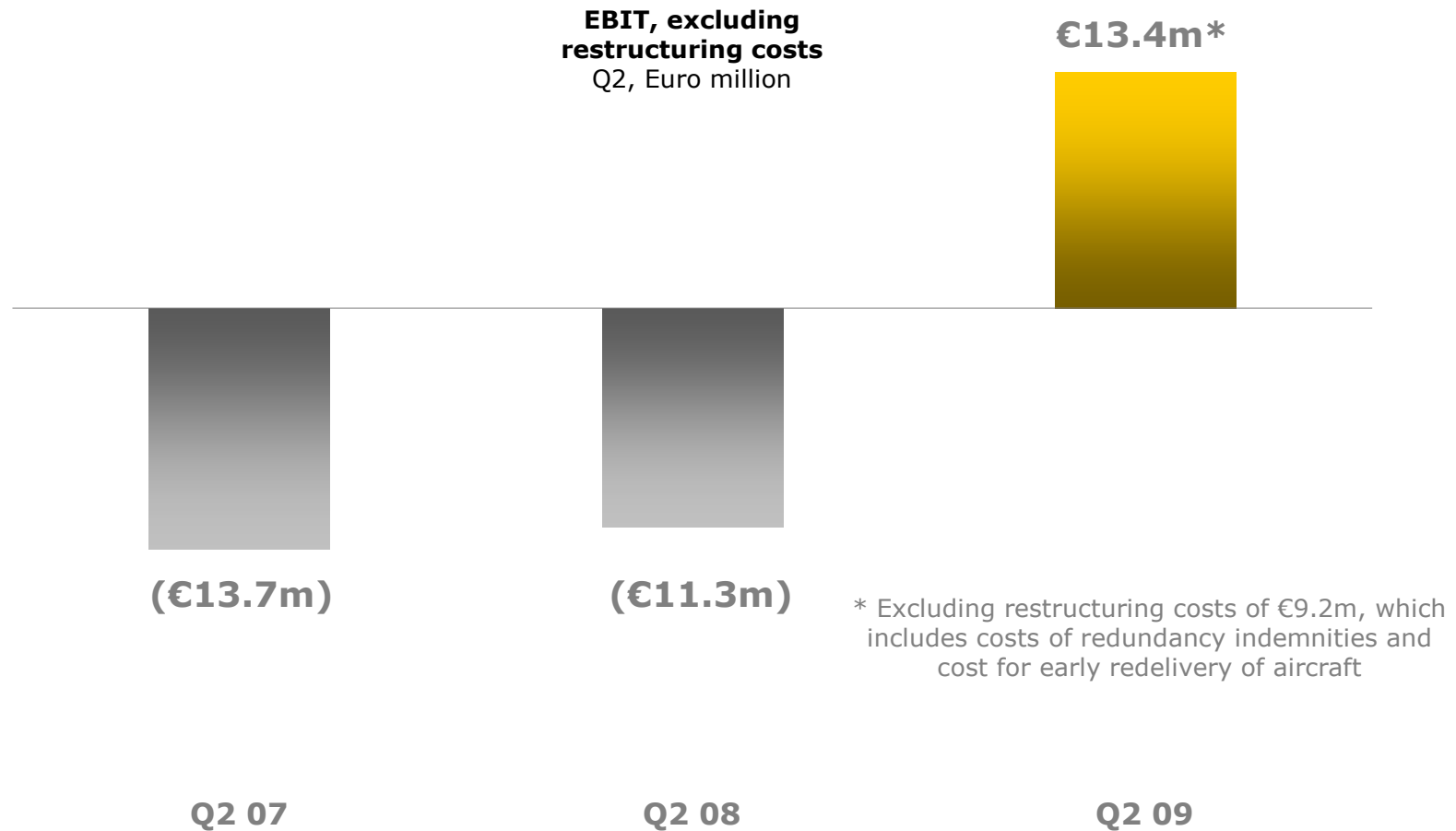
---

In spite of much lower overall costs, non fuel unit costs are above last year's

---

These results are underpinned by a significant margin improvement

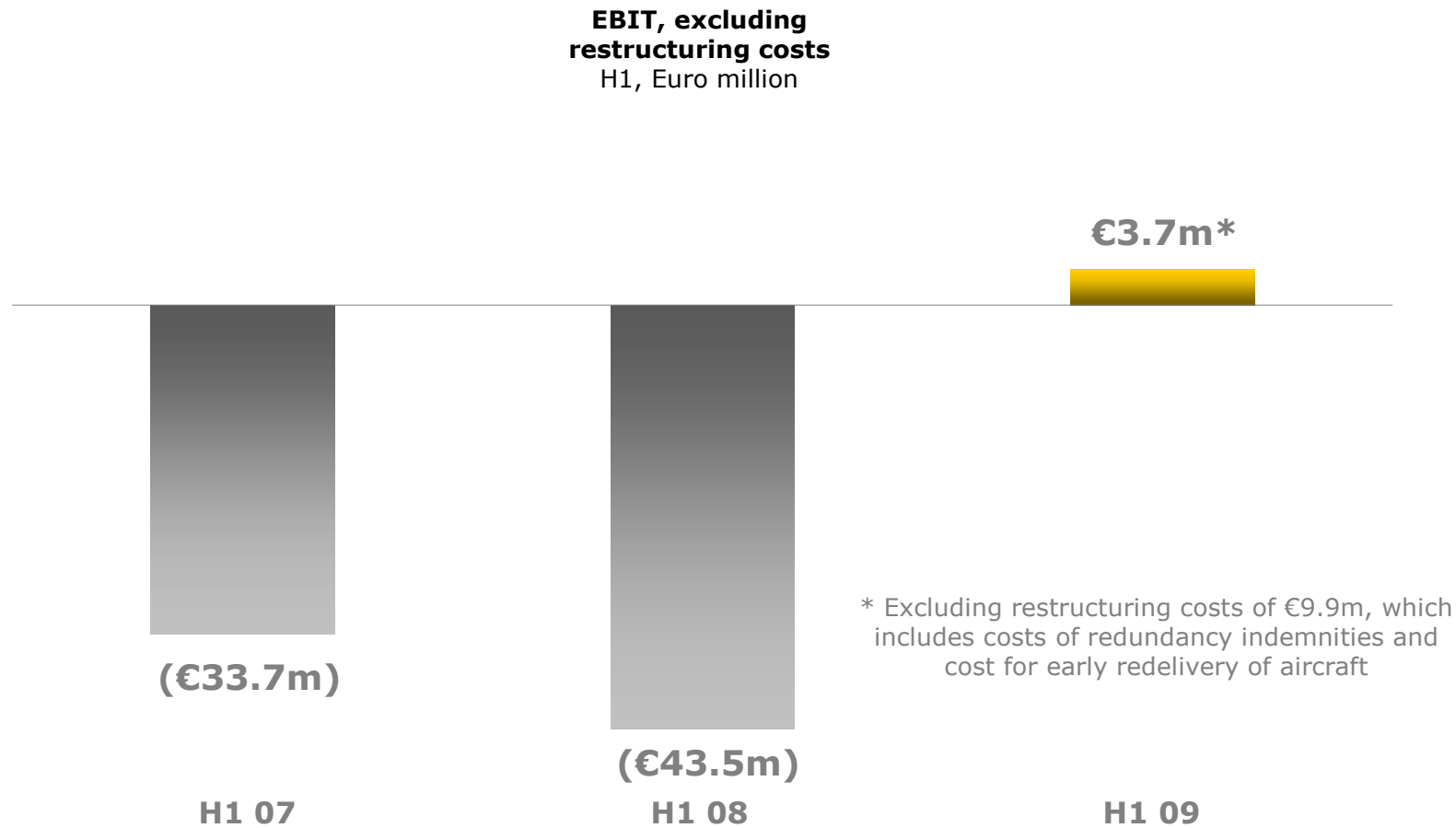
# Vueling turns an operating profit of €13.5m on the second quarter in the year ...



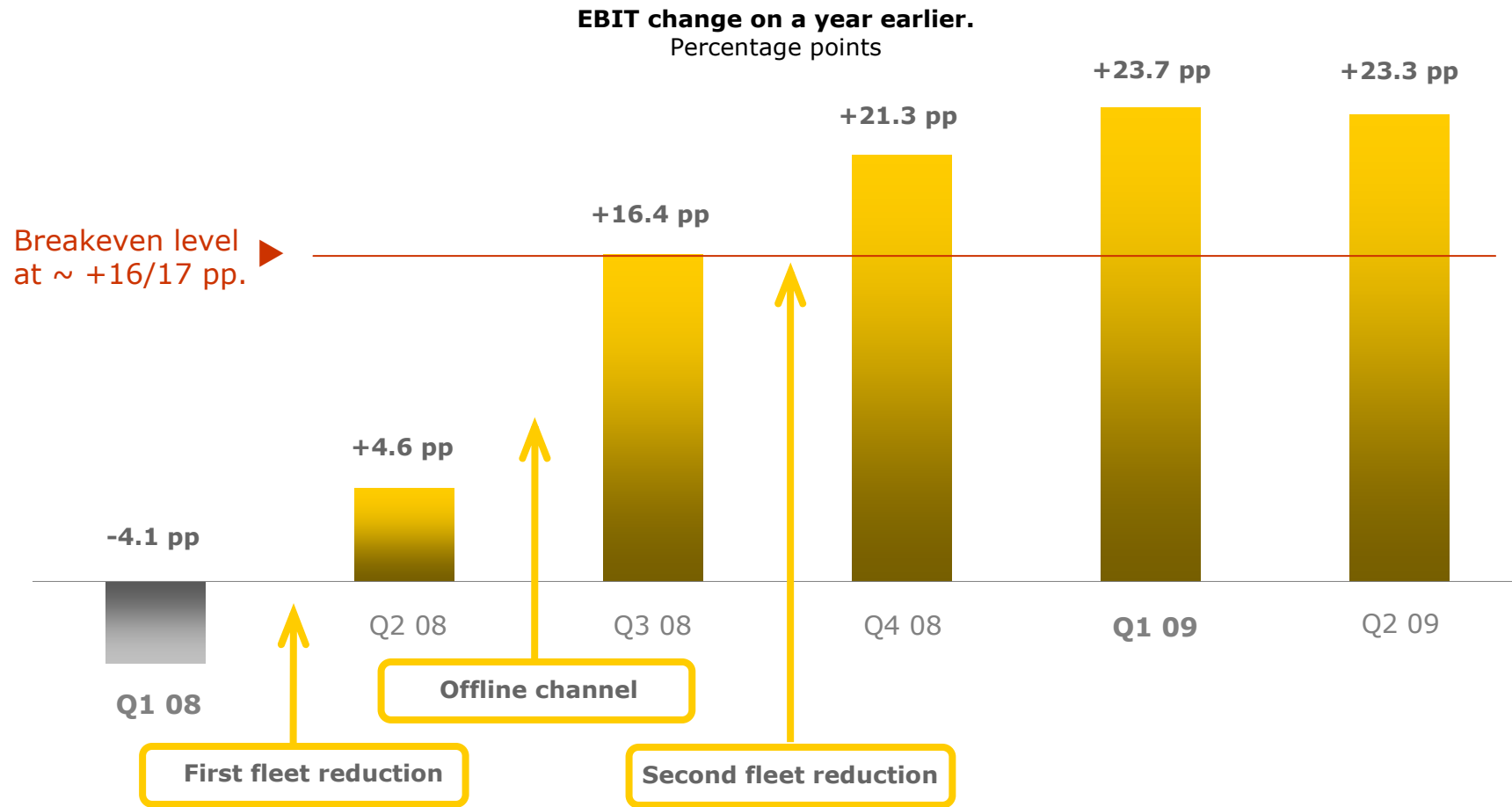
**First positive result ever for a second quarter**



... which becomes a €3.7m operating profit in the first half

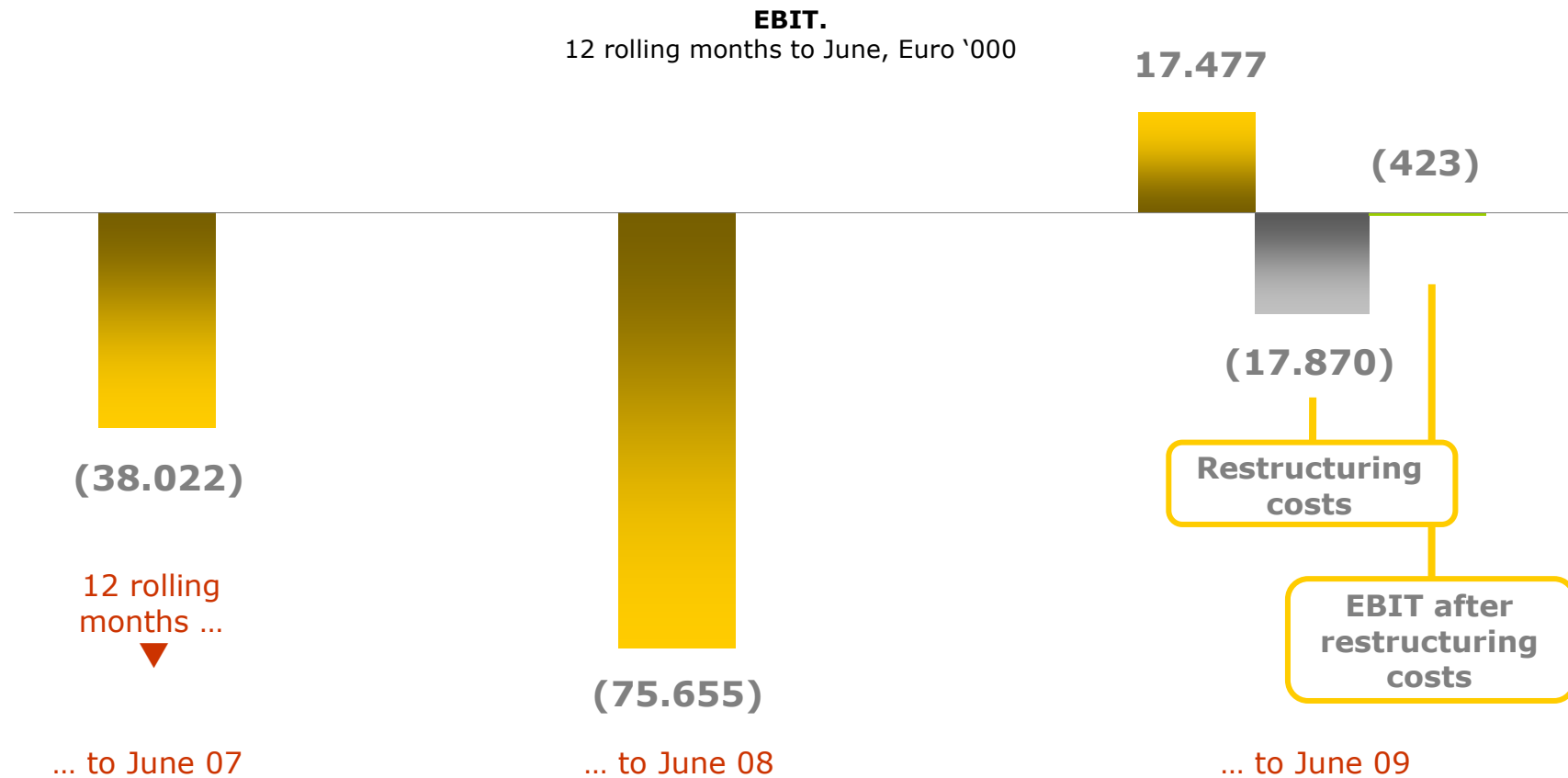


# Vueling's profit margin has kept on growing for the fifth quarter in a row



**This is Vueling's second Q2 of improving operating margins**

# Vueling has registered a positive operating profit over the last 12 rolling months



**The company has already gone beyond breakeven point and operating profit has almost completely offset restructuring costs**

# Vueling and Clickair have had a similar evolution

		vueling	clickair vuela inteligente
Q2	EBIT pre restructuring costs	€13.5m	€10.6m
	EBIT post restructuring costs	€4.3m	€5.1m
H1	EBIT pre restructuring costs	€3.7m	€0.242m
	EBIT post restructuring costs	(€6.2m)	(€6.0m)

Introduction

Revenues

Operations and costs

Outlook for Q3 09

Unlike most of the industry, Vueling has been capable of maintaining (or even increasing) unit revenues

Increased focus on business traveller has been key in this environment

---

Indirect channels continue to grow

---

Ancillaries slightly down due to EU new regulation on online insurance policies

---

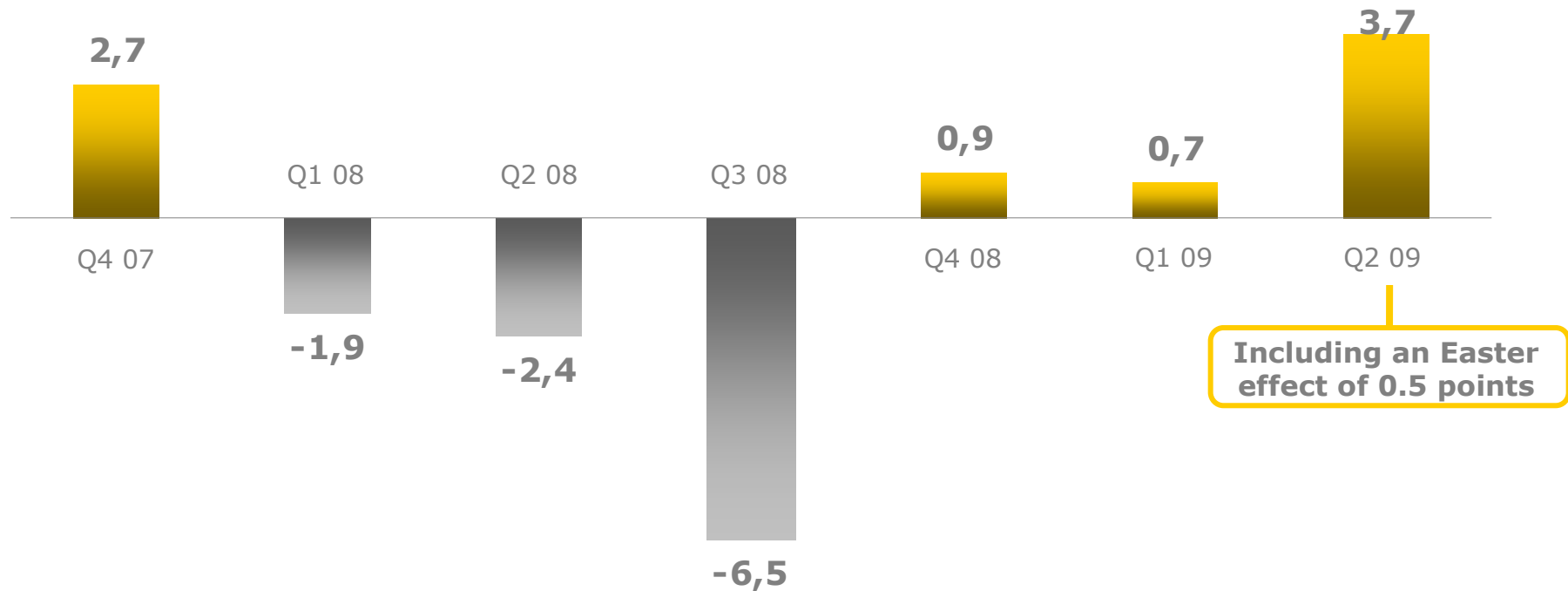
Stable revenue per passenger, combined with higher load factors, has allowed a revenue per flight increase, outperforming other competitors

# Vueling is now flying at cruising speed

<b>Load factor on the rise</b>	<b>3.7 points up, to 73.1%</b>
<b>Stable revenue per passenger</b>	<b>0.2% up, to €75.36</b>
<b>Increased revenue per flight</b>	<b>5.3% up, to €9,870</b>
<b>Capacity stabilized</b>	<b>... at 17 aircraft</b>

# (1) Load factors are now on the rise

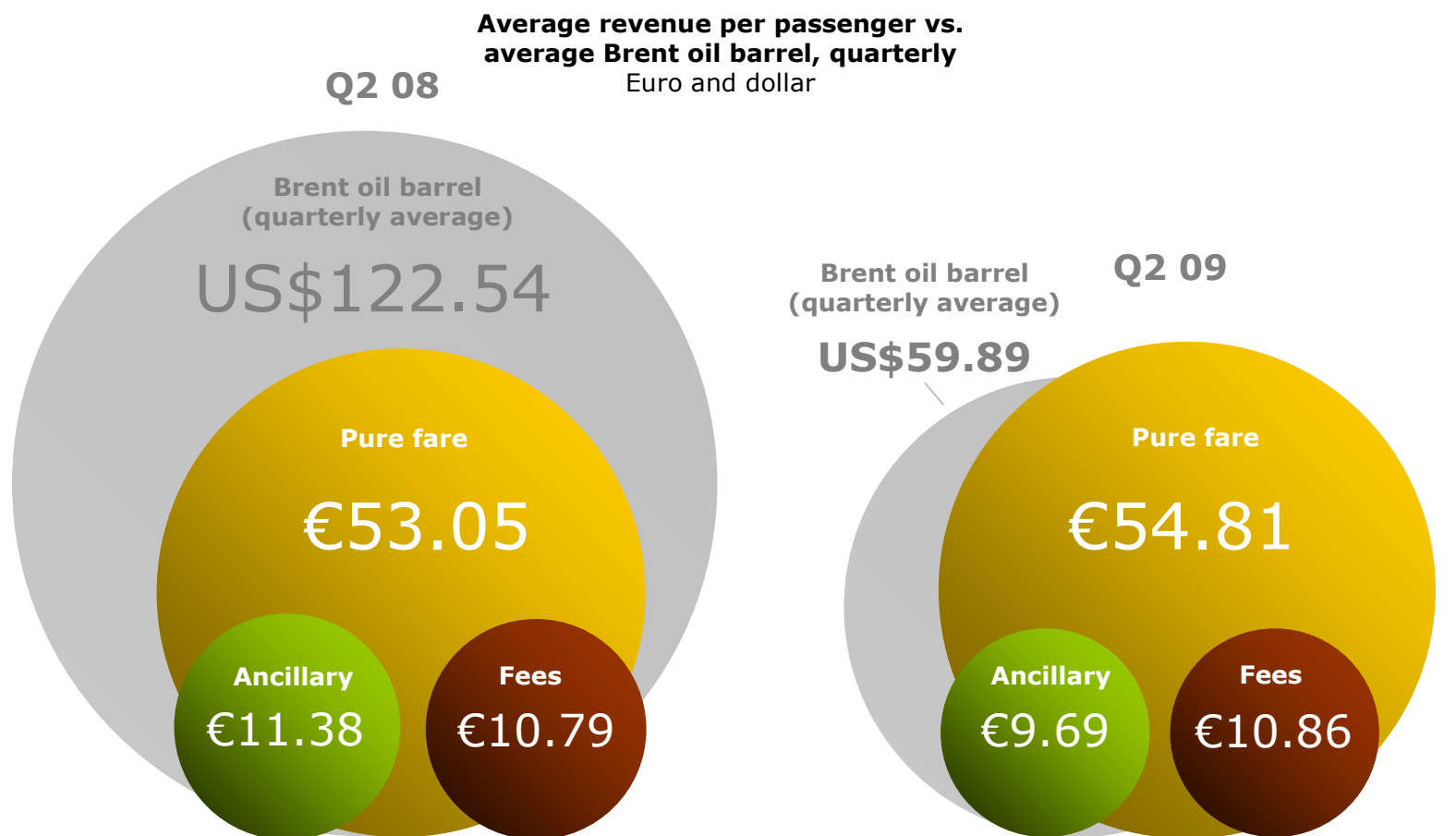
**Load factor, quarterly. Change on a year earlier.**  
Percentage points



**Capacity has been adjusted to meet demand:  
non-profitable routes have been cancelled**



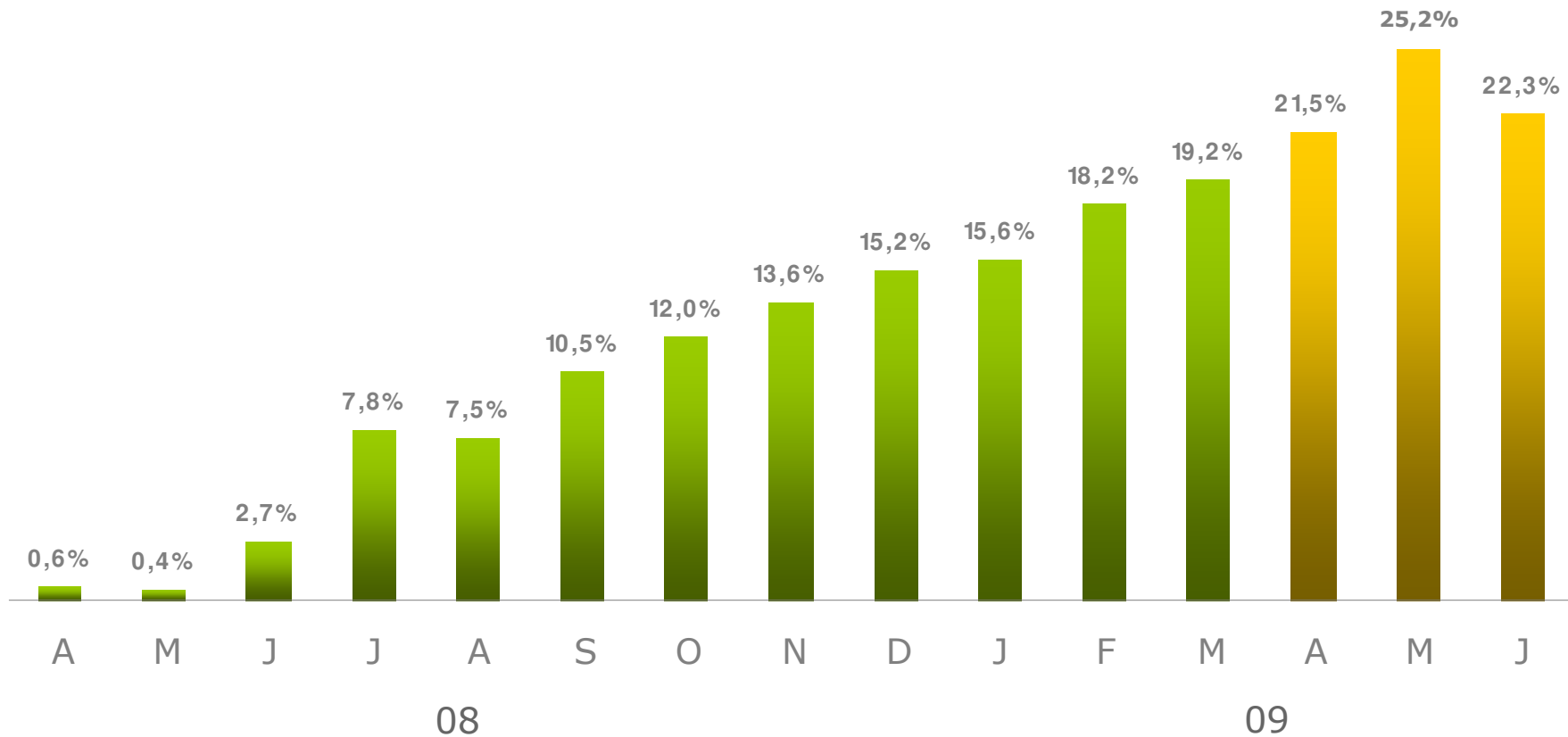
## (2) Average fares are stable in spite of lower fuel prices



**Unlike most, Vueling is capable of maintaining (or even increasing) unit revenues**

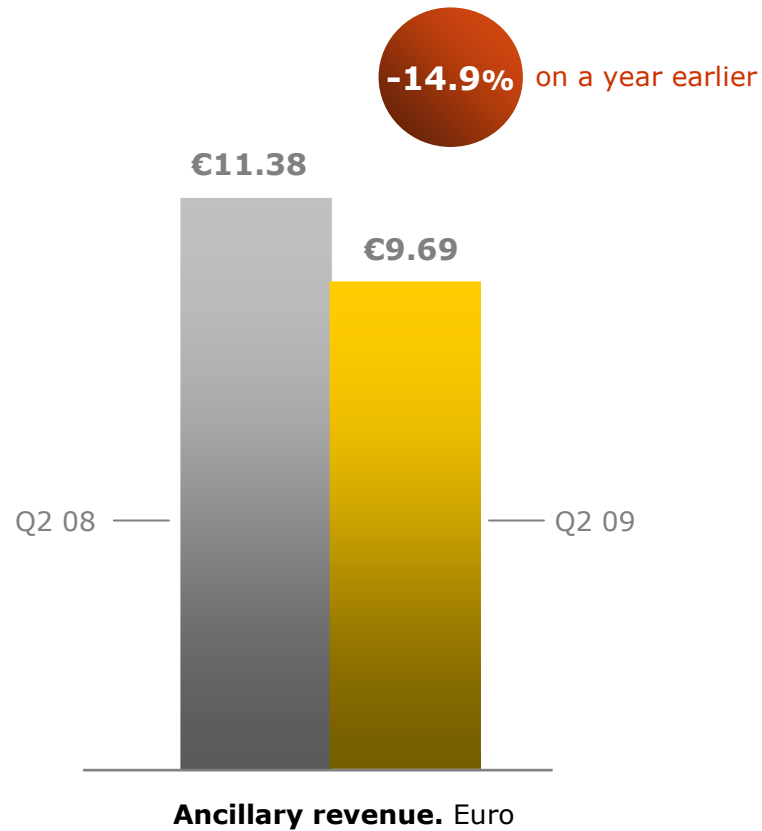
### (3) The indirect channel keeps on growing and growing...

**GDS revenue as % of Vueling's total ticket revenue. Monthly**



**Indirect channel will be further boosted with Iberia code-share**

## (4) But ancillaries have fallen as a result of the EU's opt-in policy on online insurance



**In spite of the fall, Vueling consolidates its position amongst the best airlines in ancillary generation**

Introduction

Revenues

Operations and costs

Outlook for Q3 09

## Vueling restructuring plan completed

Adjustment in capacity and restructuring  
ahead of merger completed

---

Cost reduction of 25% overall

---

Fuel costs down by €27m

---

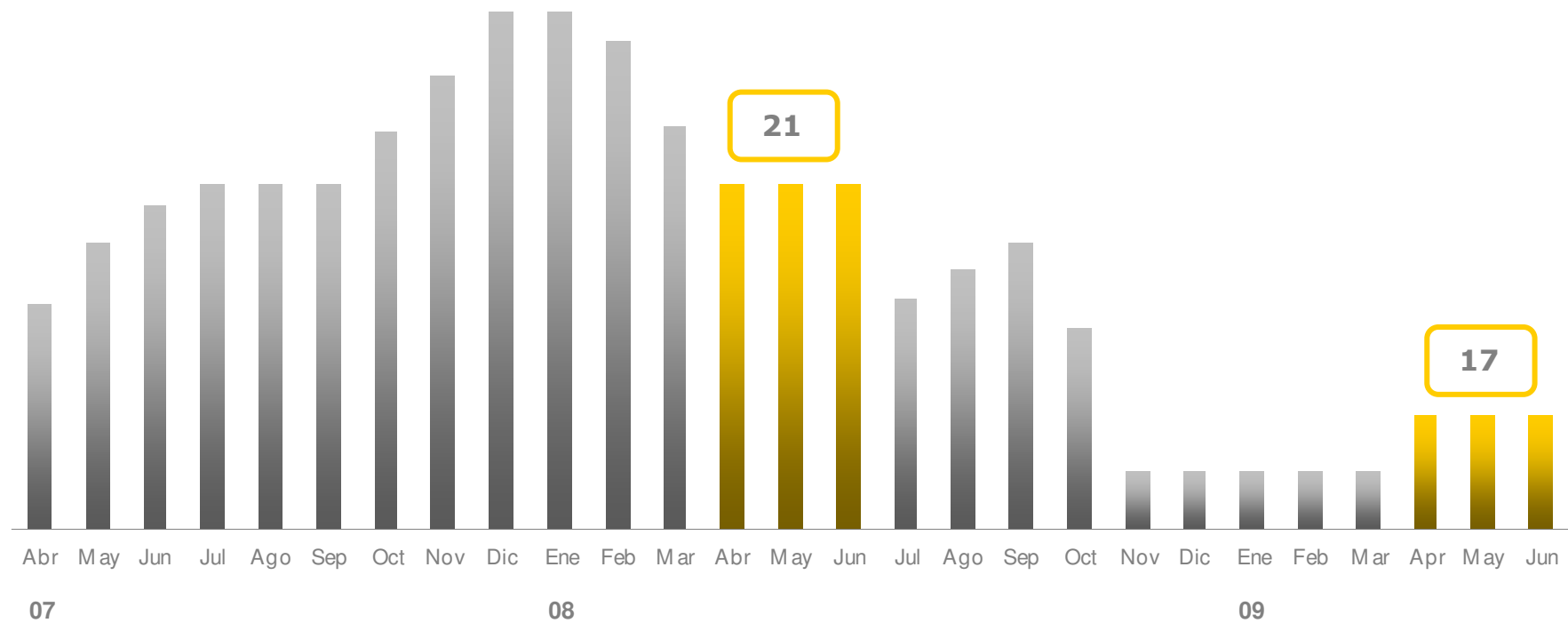
Total unit costs reduced by 17.3%  
but CASK ex fuel up by 5.2%

---

Utilization up by 8.8%

# Vueling has operated a smaller fleet...

**Aircraft on Vueling fleet**

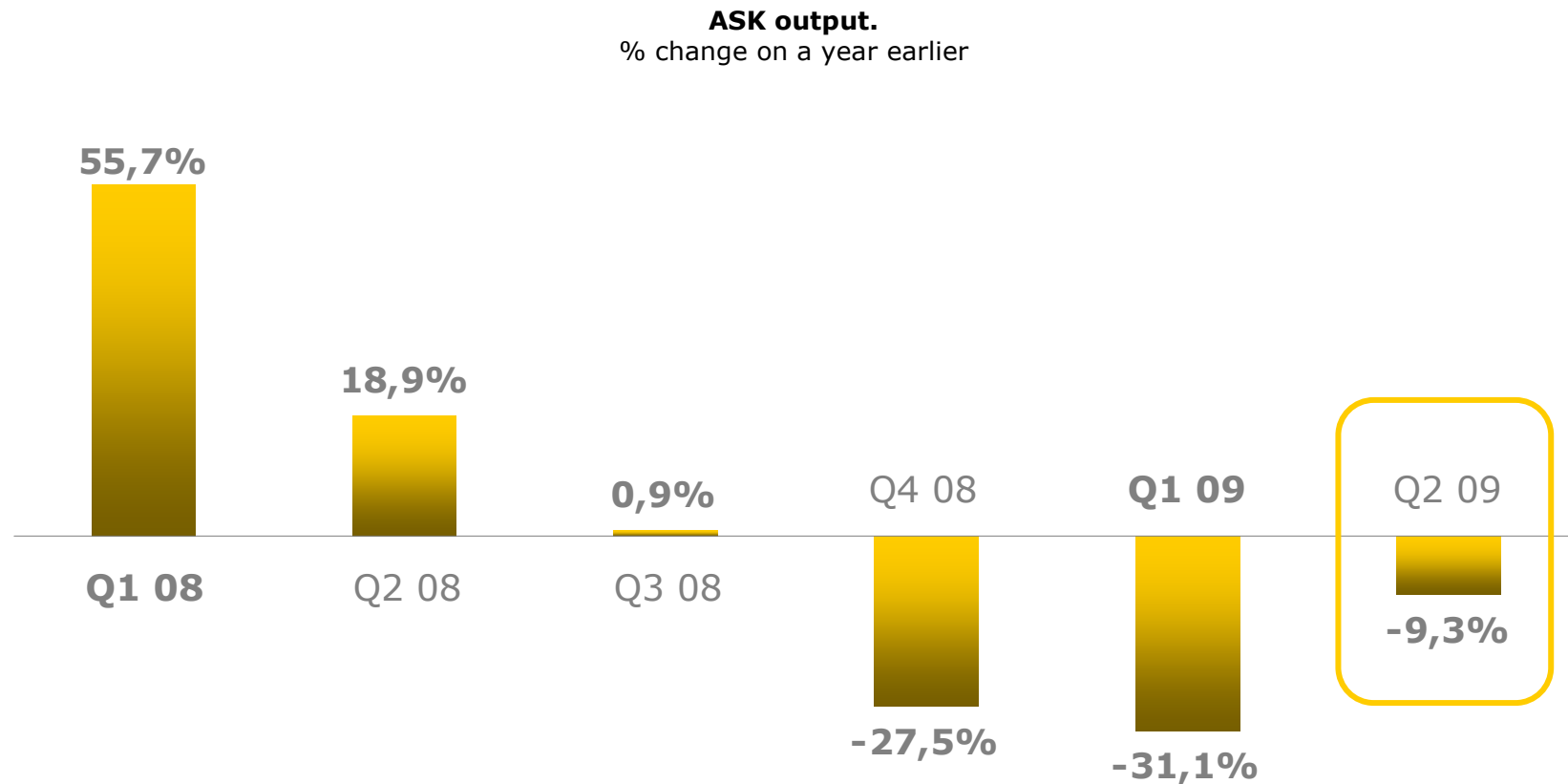


**Vueling's fleet as of June 09 was 20% smaller than on the previous year**



Source: Vueling

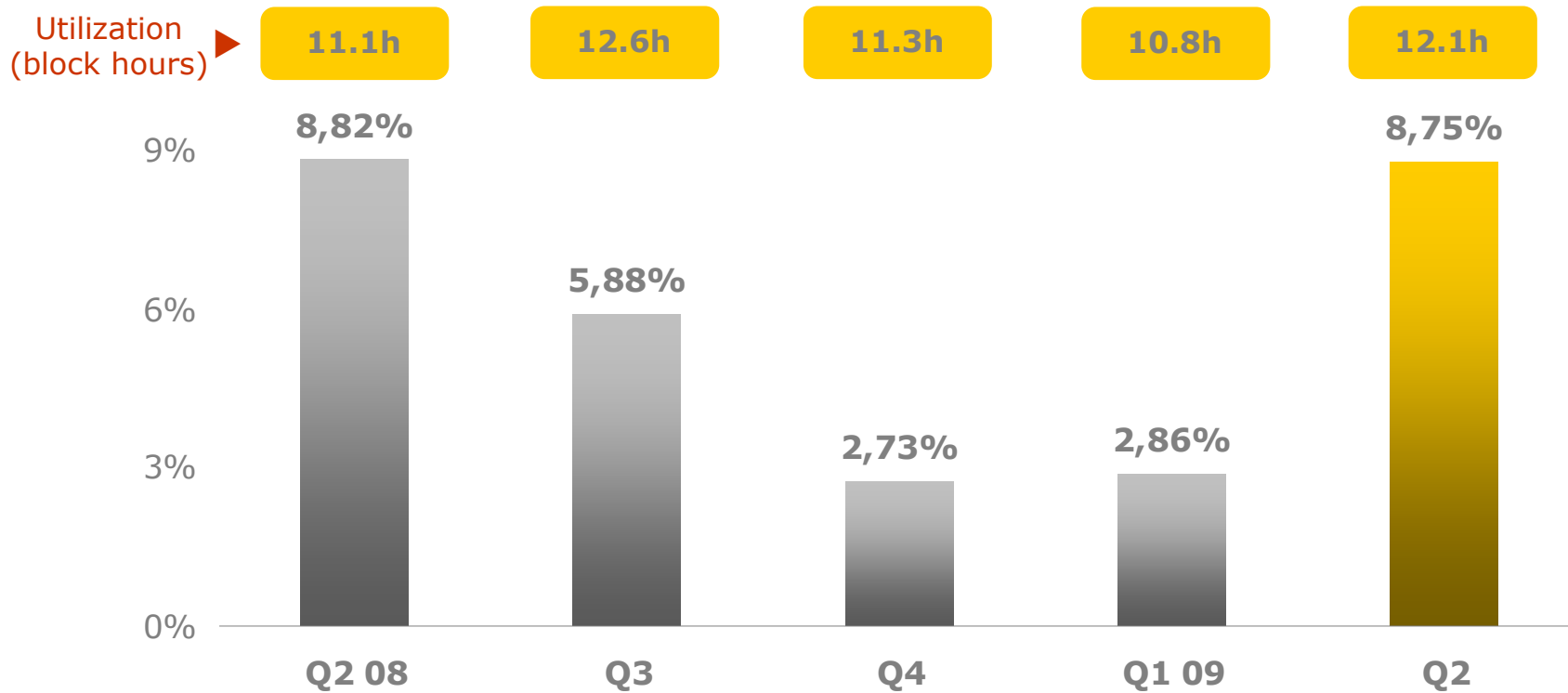
... and the ASK supply has been accordingly lower



**Vueling's fleet as of June 09 was 20% smaller than on the previous year**

# Capacity reduction has been made while productivity has been increased

**Utilization**  
**(block hours per aircraft and day).**  
% change on a year earlier

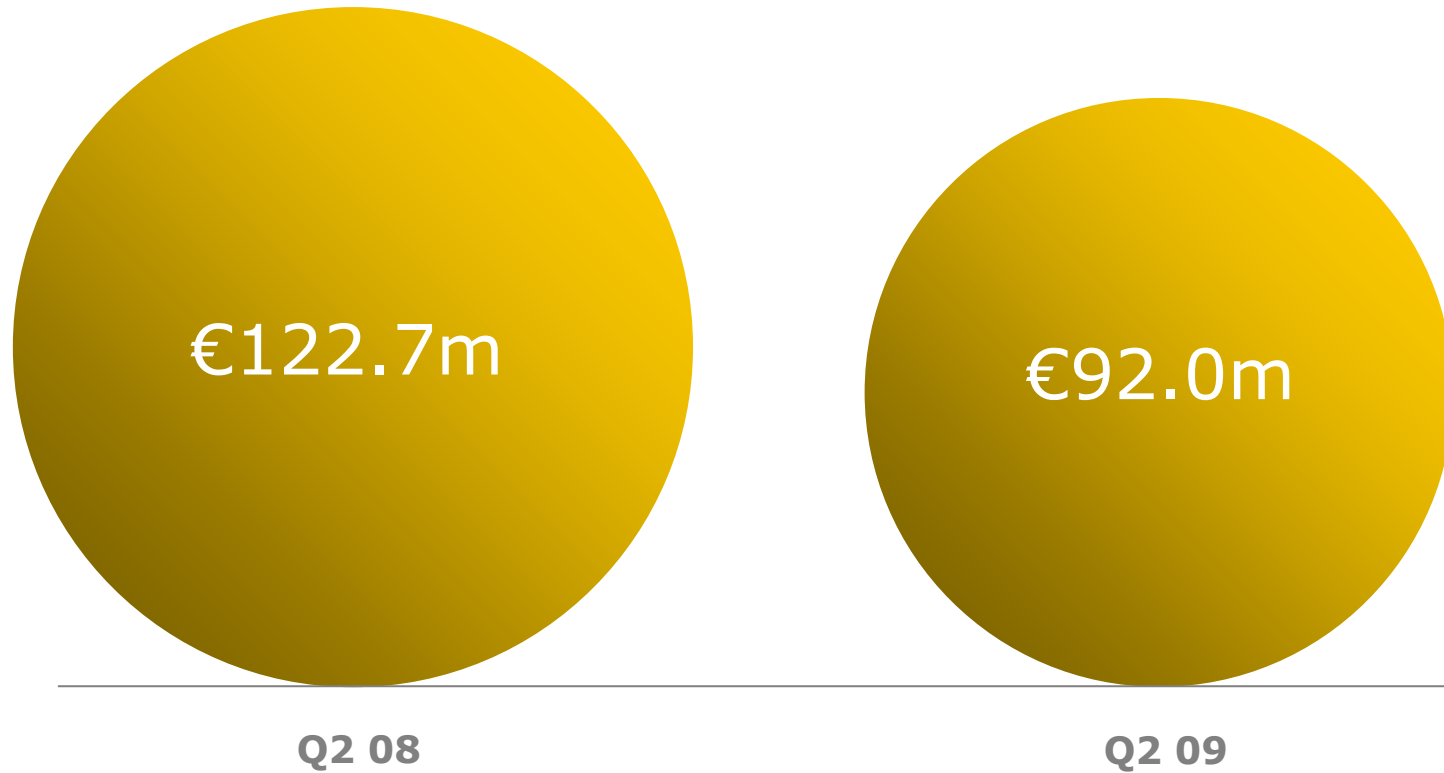


**Two consecutive Q2 of improvements in utilization**



# Overall, costs have sharply decreased...

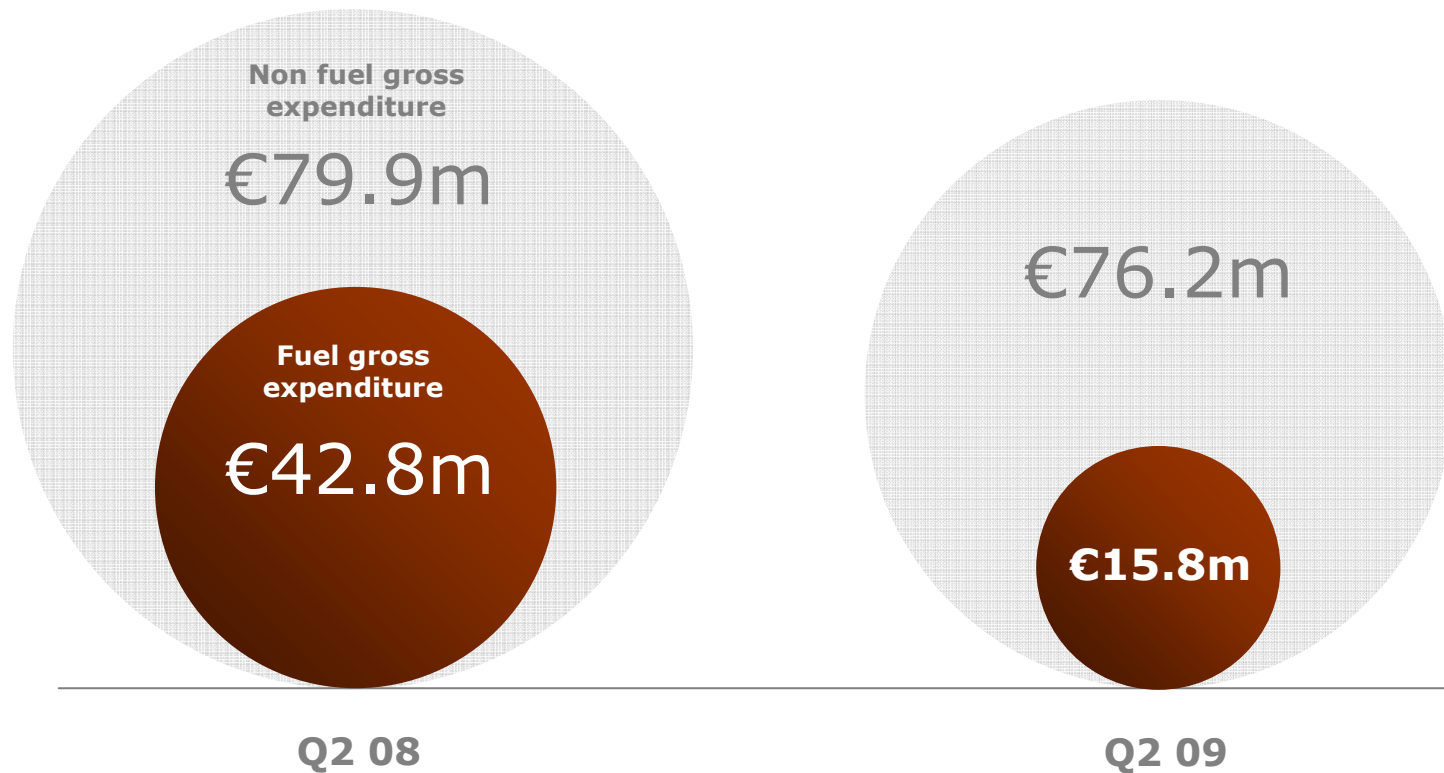
Overall expenditure **-25.0%** on a year earlier



**Savings have been led by low fuel prices and good hedging**

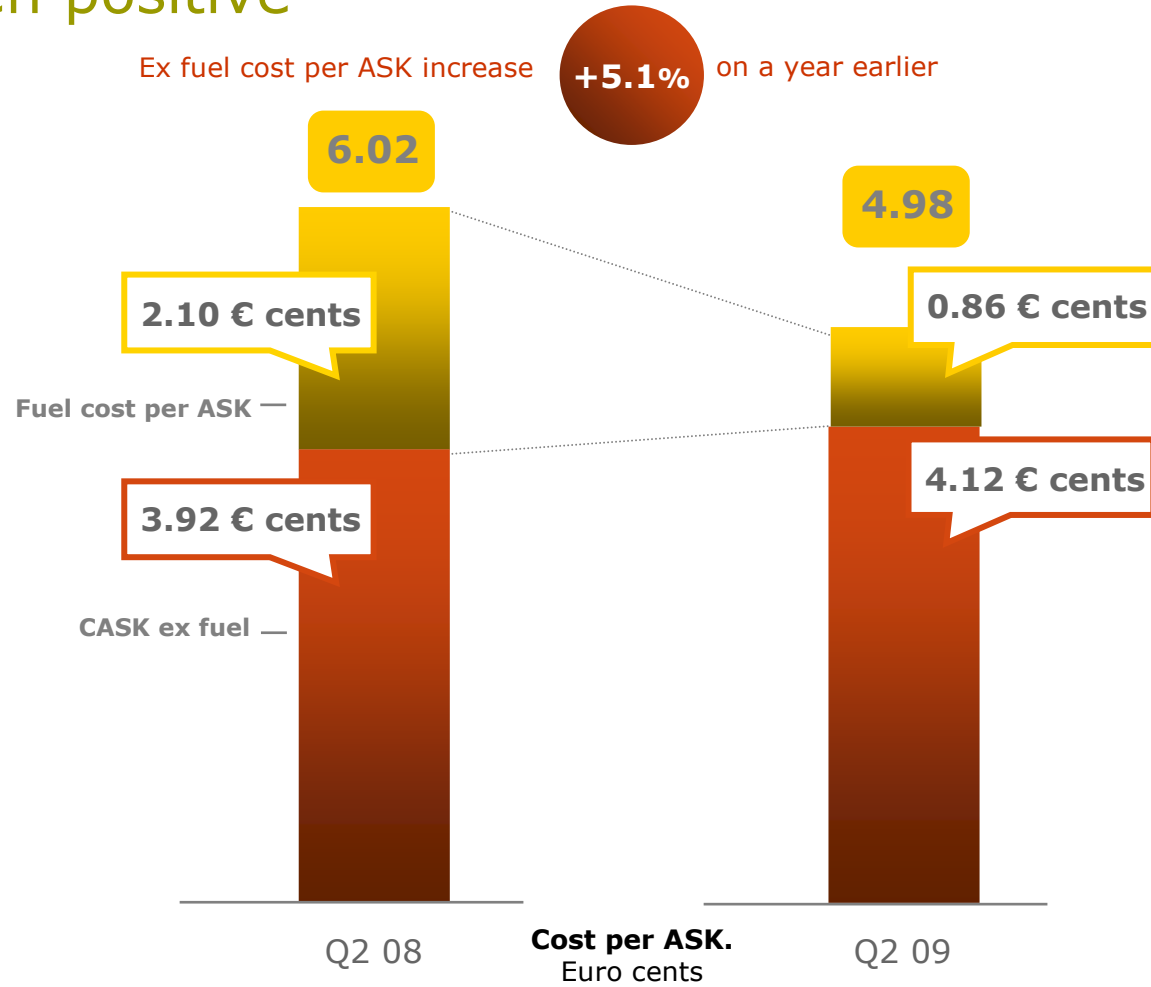
... as a result of a much lower fuel bill

Fuel expenditure **-63.0%** on a year earlier



**Vueling has saved €27m in fuel on Q2 alone**

# However, Vueling's non-fuel unit cost base evolution has not been positive



Merger cost synergies will be key to keep costs at competitive level

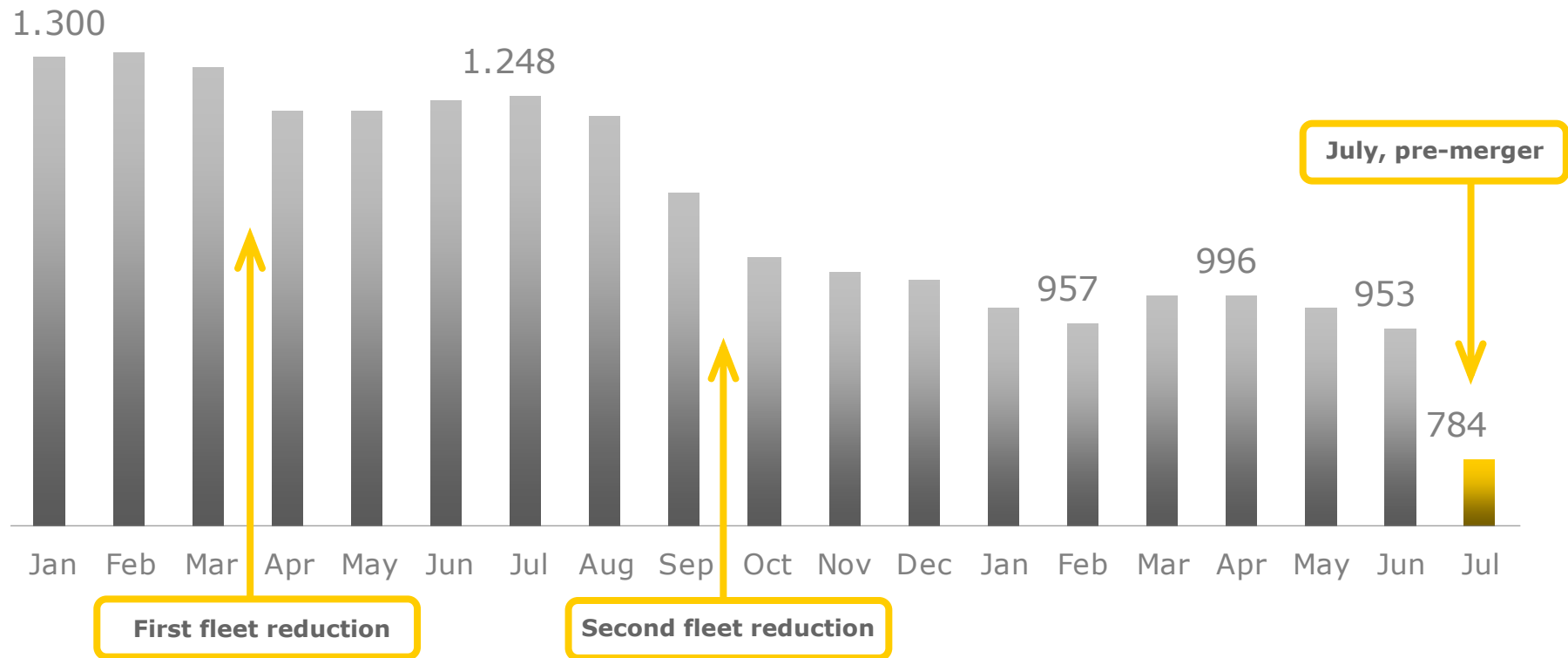
# Vueling's fuel position remains good

	Jan - Dec 09	55% at \$1000/tonne
	Apr 09 - Mar 10	44% at \$78/barrel
	Apr 09 - Mar 10	55% at \$75/barrel
	Oct 08 - Sep 09	70% at \$1,073/tonne
	Jan - Dec 09	approx. 65% at \$90/bbl
	Apr - Dec 09	90% at \$620/tonne
	Jul - Sep 09	73% at \$1,171/tonne
	Jul - Dec 09	approx. 45% at \$566/tonne

# Headcount numbers have been finally adjusted

## Full-time equivalent headcount

FTE headcount change: **-27.6%** from June 08 to June 09



First fleet reduction

Second fleet reduction

Headcount has been adjusted prior to the merger

# Strong balance sheet, solid cash position of €114.7m

## Balance sheet. Euro million

30<sup>th</sup> Jun 2009

### ASSETS

• Non-current assets	78.7
• Currents assets	29.0
• Cash and investments	62.2

### LIABILITIES

• Equity	38.6
• Long-term liabilities	20.5
• Current liabilities	110.8

Σ €169.9m

31<sup>st</sup> Dec 2008

### ASSETS

• Non-current assets	84.0
• Currents assets	20.2
• Cash and investments	43.0

### LIABILITIES

• Equity	46.1
• Long-term liabilities	21.8
• Current liabilities	79.3

Σ €147.2m

Vueling's cash position as of July 20<sup>th</sup> is €114.7m

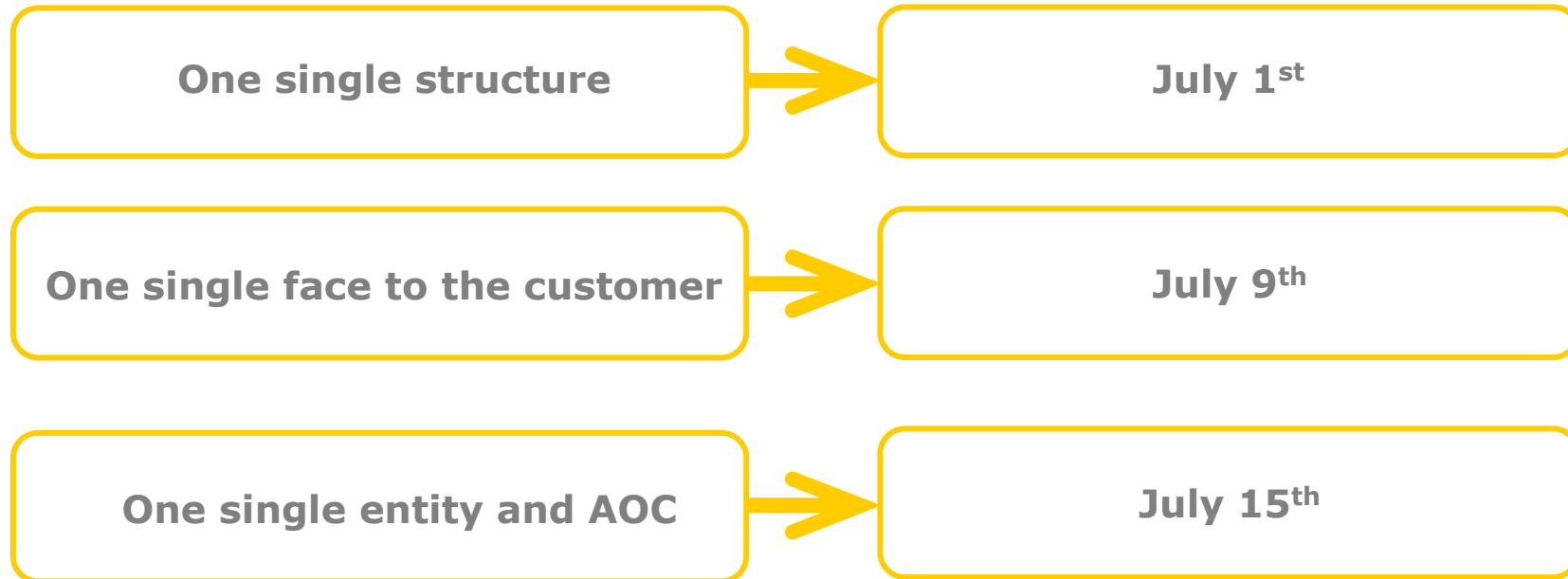
Introduction

Revenues

Operations and costs

Outlook for Q3 09

The merger process is now finished: operating, commercial and legal

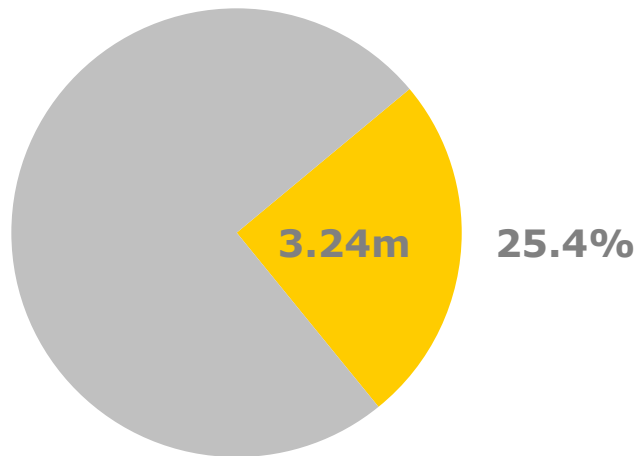


**Speedy merger: it's been just 7 months since EU clearance**

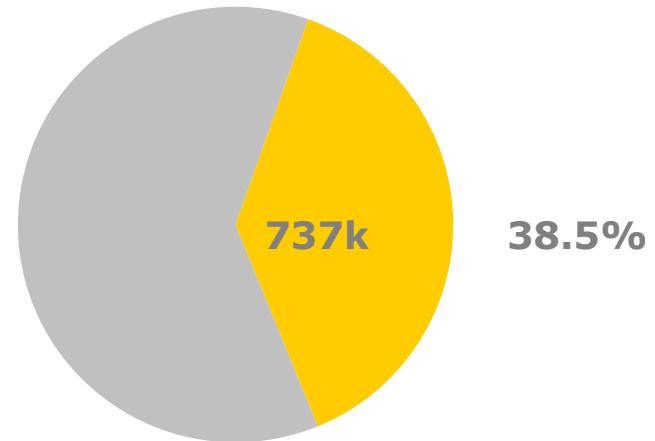


# A leading airline in Spain: N° 1 in Barcelona and Seville ...

**Vueling + Clickair traffic, Jan to Jun 09**  
passengers % market share



**Barcelona**



**Seville**

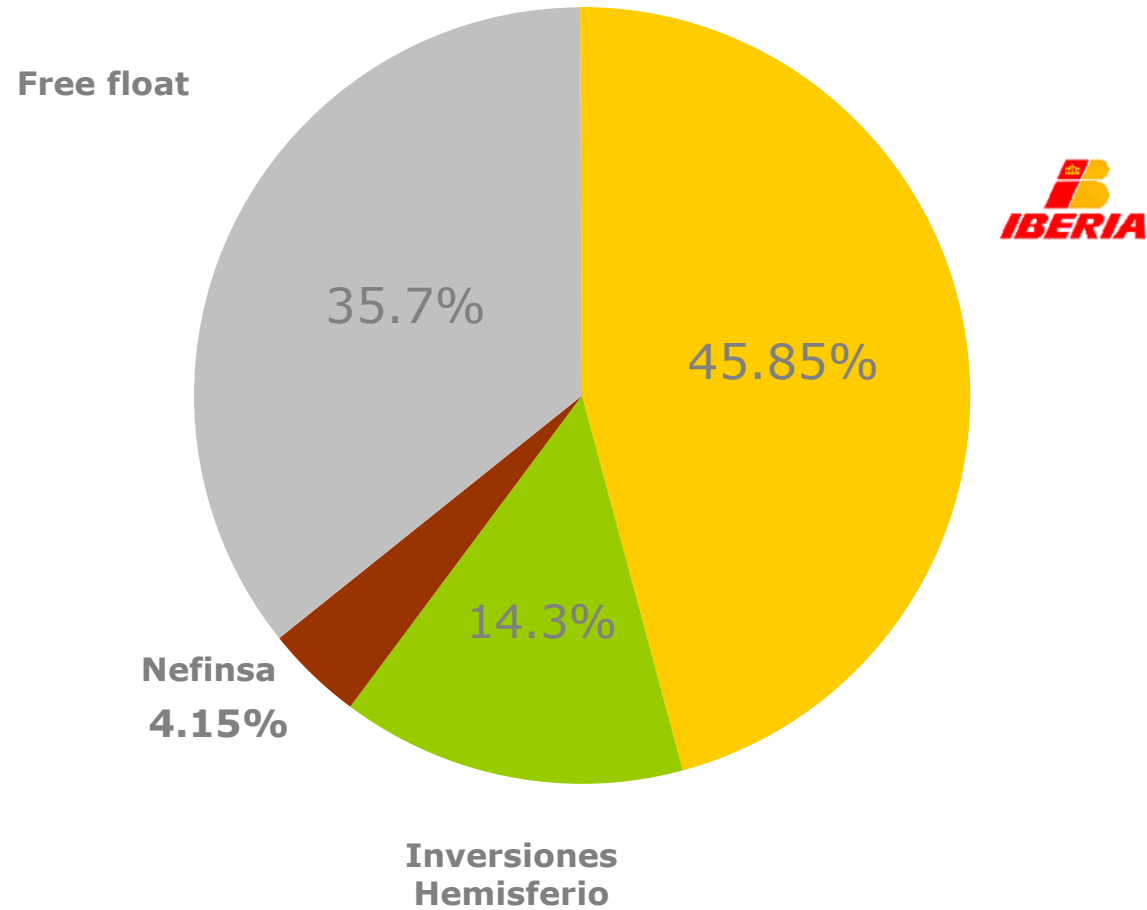
Vueling will keep on focusing on profitable routes, adding Clickair's

... operating 92 routes into 45 destinations across Europe



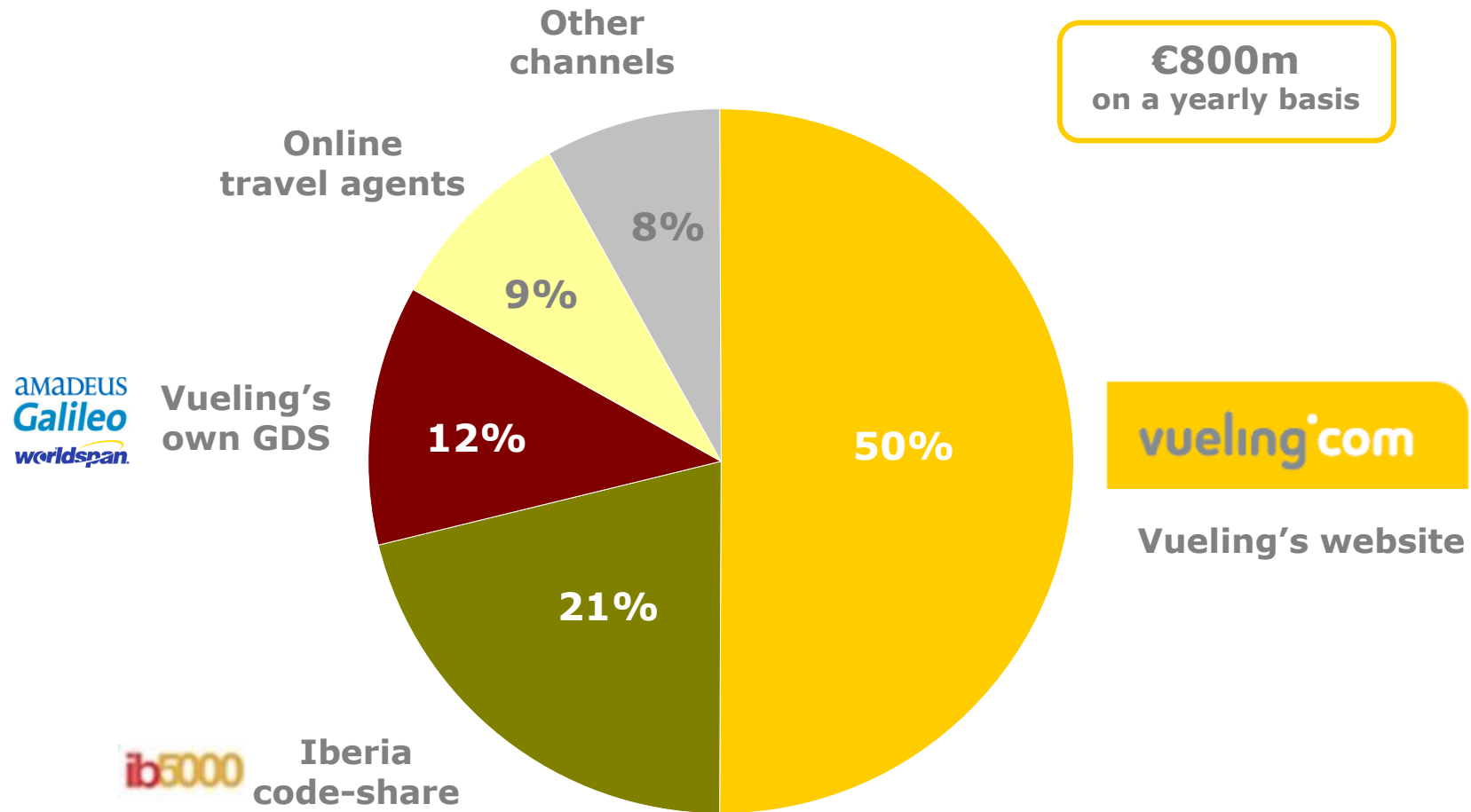
Vueling will keep on focusing on profitable routes, adding Clickair's

# The new structure is already in place



Two important industrial partners commit for a minimum 2-year period

# Multichannel strategy will help to improve load factors and increase yields



Vueling will approach every stream of revenue

## Outlook for Q3 is positive

Bookings evolving cautiously well

---

A possible increase in fuel price  
remains a concern

---

Vueling expects to post a positive EBT  
for the full-year period

---

Realization of synergies and reduction in non  
fuel cost base will be the main objectives  
in the coming months

---

Both, cost synergies and further non-fuel cost  
reductions will be the drivers allowing to keep  
Vueling's competitive cost-position

flying hoy means

**vueling**

**NOW VUELING  
IS PLUS GRANDE!  
ANY QUESTIONS?**



Barcelona, July 23 rd, 2009.