

Vueling obtuvo 8,5 millones de beneficio después de impuestos en 2008, con un incremento en la recaudación de un 21%, hasta los 438,9 millones de euros

Hechos destacables del periodo

Vueling obtuvo un beneficio neto de 8,5 millones de euros, con un resultado operativo de -30,8 millones euros y un margen (antes de ingresos financieros, costes de reestructuración e impuestos) de un -7,0%, una mejora de 12,8 puntos porcentuales en relación al resultado de 2007. El EBITDAR pasó de 5,9 millones negativos en 2007 a 31,2 millones positivos en 2008.

Vueling aumentó sus ingresos totales un 21%, hasta los 438,9 millones de euros, aupados por un incremento de un 27,9% en el ingreso medio por pasajero y de un 22,9% en el ingreso por vuelo. El ingreso accesorio puro se incrementó un 66,9% y ya representa un 14,2% de los ingresos de la compañía.

Las ventas a través de agencia representaron el 14,5% de los ingresos por tarifa, con un total de 54,7 millones de euros, de los que 20,7 millones se generaron en ventas a través de los sistemas de distribución global (GDS). Vueling empezó a operar en Amadeus durante el mes de junio y en Galileo durante el mes de diciembre.

La base de costes ex fuel se redujo en un 7,8%, lo cual ayudó a absorber la práctica totalidad de la subida del precio del crudo sufrida durante el ejercicio y que se situó en máximos históricos. Vueling incrementó su base de costes total (incluyendo el fuel) en tan sólo un 2,6%, situándose ésta en 5,91 céntimos de euro por asiento-kilómetro ofertado (AKO).

Durante el 2008 Vueling llevó a cabo una completa reestructuración de la compañía, basada ésta en la racionalización de la red con un ajuste de la capacidad ofertada que conllevó el descenso en el número de aviones desde los 24 de enero a los 16 de diciembre, el acceso a nuevos segmentos de mercado a través del canal agencias y la eliminación de rutas no rentables.

Perspectivas para 2009

Vueling tiene perspectivas muy positivas para el primer trimestre de 2009, tanto en la línea de ingresos como en la de costes. De ese modo se espera que, en comparación con el primer trimestre del año anterior:

- **El nivel de ingreso por vuelo se eleve entre un 10 y un 15%.**
- **Los costes de fuel sean aproximadamente un 40% menores.** Vueling tiene cubiertas el 48% de sus necesidades de fuel para el primer trimestre del año. Ello implica que el coste equivalente del barril para Vueling rondaría los 50 dólares.

Así pues, la compañía prevé que la conjunción de mayores ingresos y costes mucho menores traigan consigo una muy significativa mejora del margen del primer trimestre del año en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Para el acumulado anual, se esperan asimismo significativas mejoras, debido principalmente al impacto anualizado de dos factores:

- **La implantación del GDS**, que conllevaría unos ingresos extras de entre 20 y 30 millones de euros en el primer semestre del año.
- **El plan de reestructuración de la compañía**, ya finalizado, que, para el mismo periodo de tiempo implicará ahorros de entre 5 y 12 millones de euros para el mismo periodo.

A pesar del entorno económico presente, que podría afectar a los resultados de forma adversa, la compañía tiene razones para creer que pueden beneficiarle varios factores:

- El hecho que los pasajeros de negocios, más que reducir su frecuencia de viajes, busquen alternativas más económicas para viajar.
- La experiencia histórica, que sitúa a las compañías de bajo coste como las mejor posicionadas para capear periodos de crisis.
- La flexibilidad que ha demostrado Vueling en su reciente plan de mejora que podría, si las circunstancias lo demandasen, volver a ser crucial.

Tabla sumaria de resultados*	Anual			Cuarto trimestre		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
Ingresos totales (miles de euros)	438.912	362.673	21,0%	84.470	94.582	(10,7%)
Gastos totales (miles de euros)	469.737	434.392	8,1%	96.311	127.949	(24,7%)
EBIT (miles de euros)	(30.825)	(71.719)	(57,0%)	(11.841)	(33.367)	(64,5%)
Resultado financiero y subarriendos (miles de euros)	854	4.568	(81,3%)	476	(1.408)	n.a.
Resultado Operativo (miles de €)	(29.971)	(67.151)	55,4%	(11.365)	(34.775)	(67,3%)
Margen Operativo (%)	(6,8%)	(18,5%)	11,7 pp.	(13,4%)	(36,7%)	23,3 pp.
Costes de reestructuración	8.627	-	n.a.	3.694	-	n.a.
EBT (miles de euros)	(38.598)	(67.151)	(42,5%)	(15.059)	(34.775)	(56,7%)
Resultado neto	8.539	(78.484)	n.a.	(10.541)	(46.108)	(77,1%)

*Normas contables de aplicación en España. No auditado

Evolución del negocio

Durante el ejercicio 2008, Vueling implementó la totalidad de su plan de reestructuración, lo cual generó un incremento notable en los ingresos, una contención del gasto y, por ende, una mejora significativa de los márgenes en relación al ejercicio anterior.

La reestructuración de la compañía se basó en 4 ejes principales:

- La **racionalización de la red** de rutas, con la consiguiente eliminación de aquellas rutas de poca o nula rentabilidad, y una mayor concentración en rutas de negocios. De ese modo Vueling dejó de operar un total de 21 rutas (sin incluir rutas las estacionales) durante el ejercicio al mismo tiempo que incrementó el número de frecuencias en rutas de negocios, llegando a operar hasta 11 vuelos diarios en la ruta Barcelona-Madrid, 5 en la ruta Barcelona-París y 4 en la ruta Barcelona-Sevilla. Vueling inició el ejercicio operando 56 rutas y lo cerró con 35.
- El **acceso a nuevos segmentos de mercado** gracias a la adopción de los sistemas globales de distribución (o GDS): Amadeus a partir del mes de junio y Galileo en diciembre. Las ventas a través de agencias de viaje tradicionales representaron un 14,5% del ingreso anual por tarifa. De éstas, el GDS representó ya 6,55 puntos de total de ingreso por tarifa.
- Un incremento en la **eficiencia de gestión** de la compañía, que se tradujo en:
 - El **incremento en la recaudación** de la compañía tomando como métrica básica el **incremento en el nivel de ingreso por vuelo**, con pasajeros de mayor valor añadido que permiten un aumento en el ingreso total. Si bien el número de pasajeros transportados descendió un 5,4% durante el ejercicio, dicho descenso se vio sobradamente compensado con un incremento de un 27,9% en el ingreso total por pasajero, hasta los 74,57 euros, y un incremento de un 22,9% en el nivel de ingreso por vuelo, pasando éste de 7.630 euros en 2007 a 9.370 euros en 2008.
 - La **rebaja de su base de costes** para consolidarla entre los mejores del sector. Ello contribuyó a compensar el alza en el precio del combustible que, durante la temporada de verano, se situó en máximos históricos. La base de costes ex fuel de Vueling se redujo un 7,8% en relación a la de 2007, mientras que su base de costes total (incluyendo fuel) sólo se incrementó un 2,6%.
- El **desarrollo de los ingresos accesorios**, con el lanzamiento de nuevos productos y el ajuste en precio de los ya existentes, para así maximizar ingresos. El ingreso accesorio puro de la compañía se incrementó un 66,9% en 2008, llegando a los 62,1 millones de euros.

La aplicación de los puntos arriba mencionados tuvo como consecuencia un incremento de un 21% en la recaudación bruta, que pasó de 362,7 millones en 2007 a 438,9 millones en 2008, a pesar del hecho que Vueling operara prácticamente el mismo número de aviones (20,1 de media en 2008 contra 20,0 en 2007) y ofertara, de hecho, una cantidad de plazas ligeramente menor (8,5 millones en 2007 contra 8,4 en 2008).

En cuanto a la línea de costes, éstos experimentaron un incremento de un 8,1% hasta los 469,7 millones de euros, si bien en esa cifra se incluye el muy significativo aumento de la partida de combustible, que se incrementó un 42,3% durante el ejercicio, pasando de 105,7 millones en 2007 a 150,5 millones en 2008. Los gastos totales sin fuel se redujeron un 2,9%, pasando de 328,7 millones en 2007 a 319,2 millones en 2008, a pesar de un aumento de un 5,4% en el número de asientos-kilómetro ofertados, pasando éstos de 7,5 millones en 2007 a 7,9 millones en 2008.

Todo lo arriba mencionado conllevó una mejora en el margen operativo de 12,8 puntos porcentuales, pasando éste del -19,8% en 2007 al -7,0% en 2008. En resultado neto, producto de aplicar créditos fiscales de 47,1 millones de euros, se situó en un margen del 1,9%, una mejora de 23,6 puntos porcentuales en relación al margen de 2007, que fue de un -21,6%.

Tráfico e ingresos

El objetivo del año fue el incremento del ingreso por vuelo, que es lo que aseguró la maximización del resultado, aun si ello pudiera causar niveles de ocupación de los vuelos ligeramente inferiores.

La recaudación total creció un 21% y llegó a 438,9 millones en 2008. Ello se basó en un significativo incremento en la recaudación media por pasajero, de un 27,9%, y que llegó a los 74,57 euros, lo que permitió compensar con creces la ligera disminución en la tasa de ocupación (2,4 puntos porcentuales) hasta el punto de obtener un nivel de ingreso por vuelo un 22,9% mayor que en 2007, hasta los 9.370 euros por vuelo.

(euros por pasajero)	Anual			Cuarto trimestre		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
Ingreso medio por tarifa pura	54,33	42,30	28,4%	52,00	41,55	25,1%
Ingreso medio por cargos y comisiones	9,69	10,03	(3,4%)	9,98	10,36	(3,7%)
Ingreso medio accesorio puro	10,55	5,98	76,4%	9,93	7,10	39,9%
Ingreso medio total por pasajero	74,57	58,31	27,9%	71,91	59,00	21,8%
Tasa de ocupación (PKT/AKO, %)	70,3%	72,7%	(2,4 pp.)	67,6%	67,7%	(0,1 pp.)
Ingreso por vuelo (euros)	9.370	7.630	22,9%	8.768	7.100	23,5%

Dentro de este conjunto, el peso de los productos accesorios dentro de la estructura de ingresos de la compañía se incrementó de manera importante: de cada 100 euros ingresados, 14,2 euros provenían de los accesorios, un incremento de casi 4 euros en relación a 2007. En dicho apartado, la compañía incrementó la variedad de productos en oferta, desde los ya existentes seguros de viaje y alquileres de coche, hasta el cobro por maleta facturada o el sistema de reserva de "dynamic packaging".

Ingresos totales

(miles de euros)	Anual				Cuarto trimestre			
	2008	%	2007	%	2008	%	2007	%
Por tarifa pura	319.777	72,8	263.078	72,5	61.083	72,3	66.598	70,4
Por cargos y comisiones	57.032	13,0	62.379	17,2	11.723	13,9	16.609	17,6
Accesorios puros	62.103	14,2	37.216	10,3	11.664	13,8	11.375	12,0
Ingresos brutos	438.912	100	362.673	100	84.470	100	94.582	100

En cuanto al ingreso unitario (ingreso por asiento-kilómetro ofertado), éste se incrementó un 14,3% a pesar del hecho que la distancia media volada aumentara un 7,5%.

	Anual			Cuarto trimestre		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
Ingreso por AKO (céntimos de euro)	5,52	4,83	14,3%	5,14	4,18	22,9%
Distancia media (km por vuelo)	942	881	7,5%	947	945	(0,2%)

Durante la segunda mitad del año se desarrolló plenamente la venta a través de sistemas de distribución global (o GDS, según sus siglas en inglés). A la conexión con Amadeus con la posibilidad de liquidar el pago a través de BSP (disponible en España desde mediados de junio y en el resto de Europa entre los meses de septiembre y octubre), se le sumó, en diciembre, la conexión a través de Galileo. Durante el 2008 las ventas a través de agencia representaron el 14,5% de los ingresos totales por tarifa.

Cabe recordar que los clientes que utilizaron las agencias como canal de compra pagaron, de media, tarifas más altas de las que se recaudaban a través de canales directos de venta como el propio sitio web de la compañía o bien su call centre. Asimismo, la compra a través de agencia todavía representa hoy entre un 40 y un 48% de todos los procesos de compra de pasajes aéreos, por lo que el margen de desarrollo de este canal en Vueling es muy amplio.

Costes

La contención de costes y sus efectos positivos en la mejora de márgenes de la compañía, así como en su posicionamiento competitivo, ha sido uno de los puntos clave de su plan de reestructuración.

La implementación de las iniciativas de gestión encaminadas a recortar la base de costes de la compañía logró su objetivo de manera notable. Sólo el insólito incremento en el precio del combustible conllevó una subida de los costes variables (de un 17,7%) y por influencia de éstos, de los costes totales (de un 8,1%). Sin embargo, tanto la partida de costes fijos como la de costes semi-fijos experimentaron descensos, sensible en éste último caso (de un 0,6%) y muy significativa (de un 25,9%) en el anterior.

No obstante, durante el cuarto trimestre del año, una vez el precio del combustible se situó en niveles más razonables, los costes totales de la compañía se redujeron en prácticamente una cuarta parte, afectando la rebaja de costes a todas las categorías: variables, semi-fijos y fijos.

Gastos durante el periodo

(miles de euros)	Anual			Cuarto trimestre		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
Variables	327.560	278.371	17,7%	64.170	80.885	(20,6%)
↳ Fuel	150.532	105.733	42,3%	24.470	34.218	(27,7%)
↳ Resto variables	177.028	172.638	2,54%	39.700	46.667	(14,93%)
Semi-fijos	104.345	104.947	(0,6%)	22.233	30.591	(24,0%)
Fijos	37.832	51.074	(25,9%)	8.908	16.473	(45,9%)
Gastos totales	469.737	434.392	8,1%	96.311	127.949	(24,7%)

Durante 2008 el combustible se convirtió en la partida de gastos más importante de la compañía: si en 2007, uno de cada cuatro euros gastados se destinó a la compra de fuel, durante el 2008 esta cantidad se elevó a uno de cada tres euros, o lo que es lo mismo 150,5 millones un total de 469,7 millones. El combustible representó, asimismo, casi la mitad de los costes variables de la compañía, con un incremento de más de 45 millones de año en año.

Incluso contabilizando el fuel, el coste unitario total se incrementó en tan sólo un 2,6%, al pasar éste de 5,76 a 5,91 céntimos de euro, lo cual habla por sí sólo del éxito de las medidas llevadas a cabo por la compañía para mantener su base de costes bajo control.

(céntimos de euro)	Anual			Cuarto trimestre		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
CAKO excl. Fuel	4,02	4,36	(7,8%)	4,36	4,13	5,5%
Coste de fuel por AKO	1,89	1,40	35%	1,50	1,51	0,0%
CAKO total (incl. fuel)	5,91	5,76	2,6%	5,86	5,64	3,9%

Durante el trimestre de verano la base de costes ex fuel de Vueling alcanzó el nivel más bajo de la historia de la compañía, sucesivamente en los meses de junio, julio y agosto, con 3,59 céntimos de euro por AKO en este último caso.

(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	

(céntimos de euro)	2008		
	Oct	Nov	Dic
CAKO ex fuel	4,38	4,58	4,14
Coste fuel por AKO	1,78	1,47	1,25
CAKO total (incl. fuel)	6,16	6,06	5,38

Operaciones

Vueling operaba 35 rutas a 31 de diciembre de 2008, 21 menos que en la misma fecha del año anterior, con una flota de 16 Airbus A-320, situándose ésta como la segunda más joven de Europa, con una media de edad de 2,5 años.

Desde el cuarto trimestre del año Vueling estuvo operando menos aviones de media que durante el mismo periodo del año anterior, lo cual ha llevado a la compañía a operar un número de aviones prácticamente idéntico en 2007 y 2008 (20,1 aparatos en 2008, 0,1 más que en 2007).

Número medio de aviones en operación durante el período

	Trimestres				Anual
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
2007	16,3	20	21	23	20,0
2008	23,2	21	19,7	17	20,1
% var.	42,3%	5,0%	(6,3%)	(26,1%)	0,5%

La productividad de los aparatos, medida en horas-bloque por avión y día mejoró un 2,7% durante el año, al pasar de 11,0 a 11,3 horas-bloque.

	Anual			Cuarto trimestre		
	2008	2007	% var.	2008	2007	% var.
Horas-bloque	82.736	80.616	2,6%	17.103	23.740	(27,9%)
Núm. de aviones operados	20,1	20,0	0,5%	17	23	(26,1%)
Horas-bloque por avión y día	11,3	11,0	2,7%	10,9	11,2	(2,7%)

Durante el cuarto trimestre del año se procedió a la devolución de cuatro aviones, sin penalización alguna por parte del lessor. Ciertos costes de mantenimiento asociados a las devoluciones se han contabilizado en el dicho trimestre.

Durante el último trimestre del año Vueling siguió operando desde sus bases de Barcelona, Madrid y Sevilla, sin que, ni durante el periodo ni a lo largo del año se produjeran incidencias dignas de mención.

Financieros y coberturas

Compras de fuel (barril de Brent)

	Primer trimestre 2009		Resto de 2009	
	% consumo	precio medio (USD)	% consumo	precio medio (USD)
A 31/12/2008	48%	563	n.r.	n.r.
A 24/2/2009	n.r.	n.r.	25%	537

*n.r.: no relevante

Compras de dólares

	Primer trimestre 2009		Resto de 2009	
	importe	tipo medio	% pagos	tipo medio
A 31/12/2008	23,1m	1,42	n.r.	n.r.
A 24/2/2009	n.r.	n.r.	11,5m	1,42m

*n.r.: no relevante

Adicionalmente a 31/12/08 un importe en concepto de compras de USD de aproximadamente 5 millones de euros estaba pendiente de traspaso a ingreso. Dicho importe será contabilizado como ingreso en los primeros 6 meses de 2009.

Principales riesgos para el primer semestre de 2009

Los principales riesgos a los que hace frente la Compañía en el primer semestre de 2009 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 son del 100% 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 ejercicio 2009 no son elevados, por lo que variaciones en el tipo de cambio podrían afectar de forma significativa al resultado del ejercicio.

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.

Cuenta trimestral de pérdidas y ganancias

(miles de euros)	Cuarto trimestre		
	2008	2007	% var.
Ingreso por tarifa	61.083	66.598	(8,3%)
Cargos y comisiones	11.723	16.609	(29,4%)
Ingresos accesorios puros	11.664	11.375	0,0%
Total ingresos	84.470	94.582	(10,7%)
Fuel	24.740	34.218	(27,7%)
Handling	8.472	11.083	(23,6%)
Tasas aeroportuarias	9.085	11.126	(18,3%)
Tasas de navegación	7.245	10.219	(29,1%)
Tripulación	1.699	1.831	(7,2%)
Mantenimiento	4.237	4.861	(12,8%)
Comercial y marketing	5.762	5.485	5,0%
Otros gastos	2.930	2.062	42%
Total costes variables	64.170	80.885	(20,7%)
Margen de contribución	20.300	13.697	48,2%
Tripulación	6.603	8.489	(22,2%)
Mantenimiento	3.312	3.079	7,5%
Seguros de flota	570	822	(30,6%)
Arrendamiento de flota	12.748	18.201	(30,0%)
Total costes semifijos	23.233	30.591	(24,0%)
Margen operativo	(2.933)	(16.894)	82,6%
Publicidad	1.635	3.289	(50,3%)
Amortización	738	722	0,1%
Gastos generales	6.535	12.462	(47,5%)
Total costes fijos	8.908	16.473	(45,9%)
EBIT	(11.841)	(33.367)	64,5%
Resultado financiero	77	(1.408)	105,5%
Resultado de los subarriendos	399	-	
Gastos Reestructuración	3.694	-	
EBT	(15.059)	(34.775)	56,7%
Impuestos	4.518	(11.333)	139,9%
Resultado neto	(10.541)	(46.108)	77,1%
EBITDAR	1.645	(14.444)	111,4%

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.

AKOs calculados de acuerdo a la great-circle distance

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

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

*** EBT: resultado antes de impuestos e intereses

*** EBT: resultado antes de impuestos

Cuenta anual de pérdidas y ganancias

(miles de euros)	Anual		
	2008	2007	% var.
Ingreso por tarifa	319.777	263.078	21,5%
Cargos y comisiones	57.032	62.379	(8,6%)
Ingresos accesorios puros	62.104	37.216	66,9%
Total ingresos	438.913	362.673	21,0%
Fuel	150.532	105.733	42,3%
Handling	39.026	41.878	(6,8%)
Tasas aeroportuarias	41.658	42.021	(0,8%)
Tasas de navegación	35.414	33.806	4,7%
Tripulación	7.941	6.739	17,8%
Mantenimiento	17.892	17.524	2,1%
Comercial y marketing	26.937	24.742	8,9%
Otros gastos	8.160	5.928	37,6%
Total costes variables	327.560	278.371	17,6%
Margen de contribución	111.352	84.302	32,1%
Tripulación	27.188	24.584	10,6%
Mantenimiento	15.146	13.509	14,1%
Seguros de flota	2.612	3.156	(17,2%)
Arrendamiento de flota	59.399	63.698	(6,7%)
Total costes semifijos	104.345	104.947	(0,5%)
Margen operativo	7.007	(20.645)	133,9%
Publicidad	6.741	17.632	(61,8%)
Amortización	2.642	2.095	26,1%
Gastos generales	28.449	31.347	(9,2%)
Total costes fijos	37.832	51.074	(25,9%)
EBIT	(30.825)	(71.719)	(57,0%)
Resultado financiero	(357)	4.568	(107,8%)
Resultado de los subarriendos	1.211	-	
Gastos Reestructuración	8.627	-	
EBT	(38.598)	(67.151)	42,6%
Impuestos	47.137	(11.333)	515,9%
Resultado neto	8.539	(78.484)	n.a.
EBITDAR	31.216	(5.926)	526,7%

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.

AKOs calculados de acuerdo a la great-circle distance

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

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

*** EBT: resultado antes de impuestos e intereses

*** EBT: resultado antes de impuestos

Principales magnitudes operativas y financieras trimestrales

	Cuarto trimestre		
	2008	2007	% var.
INGRESOS			
Ingresos totales (miles de euros)	84.470	94.582	(10,7%)
Ingreso total por pasajero (euros)	71,91	59,00	21,8%
Ingreso por vuelo (euros)	8.768	7.100	23,5%
Tarifa media por pasajero (euros)	52,00	41,45	25,1%
Ingreso medio accesorio puro por pasajero (euros)	9,93	7,10	39,9%
Ingreso por AKO (céntimos de euro)	5,14	4,18	22,9%
COSTES			
Gastos totales (miles de euros)	96.311	127.949	(24,7%)
Coste por AKO, incl. fuel (céntimos de euro)	5,86	5,64	3,9%
Coste de fuel por AKO (céntimos de euro)	1,50	1,51	0,0%
Coste por AKO, ex. fuel (céntimos de euro)	4,36	4,13	5,5%
EBITDAR* (miles de euros)	1.645	(14.444)	111,4%
Margen de EBITDAR (%)	1,9%	(15,3%)	13,4 pp.
BAlI/EBIT** (miles de euros)	(11.841)	(33.367)	64,5%
Margen de BAlI/EBIT (%)	(14,0%)	(35,3%)	21,3 pp.
EBT*** (miles de euros)	(15.059)	(34.775)	56,7%
Margen de EBT (%)	(17,8%)	(36,8%)	19 pp.
OPERATIVA			
AKOs (millones)	1.643	2.265	(27,5%)
PKTs (millones)	1.110	1.532	(27,5%)
Vuelos operados	9.634	13.322	(27,7%)
Número medio de aviones operados	17	23	(26,1%)
Número medio de horas bloque por día y avión	10,9	11,2	(2,7%)
Número medio de vuelos por día y avión	6,1	6,3	(3,2%)
Número total de asientos volados (miles)	1.734	2.398	(27,7%)
Distancia media volada (km)	947	945	0,2%
Número total de pasajeros (miles)	1.175	1.603	(26,7%)
Coefficiente de ocupación (PKT/AKO)	67,6%	67,7%	(0,1 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.

AKOs calculados de acuerdo a la great-circle distance

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

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

*** EBT: resultado antes de impuestos e intereses

*** EBT: resultado antes de impuestos

Principales magnitudes operativas y financieras anuales

	2008	Anual 2007	% var.
INGRESOS			
Ingresos totales (miles de euros)	438.912	362.673	21,0%
Ingreso total por pasajero (euros)	74,57	58,31	27,9%
Ingreso por vuelo (euros)	9.370	7.630	22,9%
Tarifa media por pasajero (euros)	54,33	42,30	28,4%
Ingreso medio accesorio puro por pasajero (euros)	10,55	5,98	76,4%
Ingreso por AKO (céntimos de euro)	5,52	4,83	14,3%
COSTES			
Gastos totales (miles de euros)	469.737	434.392	8,1%
Coste por AKO, incl. fuel (céntimos de euro)	5,91	5,76	2,6%
Coste de fuel por AKO (céntimos de euro)	1,89	1,40	35%
Coste por AKO, ex. fuel (céntimos de euro)	4,02	4,36	(7,8%)
EBITDAR* (miles de euros)	31.216	(5.926)	526,7%
Margen de EBITDAR (%)	7,1%	1,2%	5,9 pp.
BAlI/EBIT** (miles de euros)	(30.825)	(71.719)	(57,0%)
Margen de BAlI/EBIT (%)	(7,0%)	(19,8%)	12,8 pp.
EBT*** (miles de euros)	(38.594)	(67.151)	42,6%
Margen de EBT (%)	(8,8%)	(18,5%)	9,7 pp.
OPERATIVA			
AKOs (millones)	7.945	7.535	5,4%
PKTs (millones)	5.883	5.477	7,4%
Vuelos operados	46.844	47.530	(1,4%)
Número medio de aviones operados	20,1	20	0,5%
Número medio de horas bloque por día y avión	11,3	11,0	2,7%
Número medio de vuelos por día y avión	6,4	6,5	(1,5%)
Número total de asientos volados (miles)	8.432	8.555	(1,4%)
Distancia media volada (km)	947	881	7,5%
Número total de pasajeros (miles)	5.886	6.220	(5,4%)
Coefficiente de ocupación (PKT/AKO)	70,3%	72,7%	(2,4 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.

AKOs calculados de acuerdo a la great-circle distance

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

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

*** EBT: resultado antes de impuestos e intereses

*** EBT: resultado antes de impuestos