

“La recuperación de los 100 millones de euros”

## **Vueling ha conseguido un beneficio de 27,7 millones de euros para el conjunto de 2009**

**El margen neto se ha situado en 4,6% de las ventas—un incremento de 2,7 puntos**

### **Hechos destacables**

**Vueling ha conseguido un beneficio neto de 27,7 millones de euros** para el conjunto de 2009, con un margen neto del 4,6%—que se ha traducido en un incremento de 2,7 puntos en comparación a 2008 (beneficio neto de 8,5 millones, con un margen del 1,9%)

**Durante el cuarto trimestre del año**, Vueling, por vez primera en su historia, ha podido reportar un EBIT que está prácticamente en el punto de equilibrio, con una pérdida de 0,5 millones de euros (excluyendo costes de reestructuración, que han sido de 16,7 millones), una mejora de 13 puntos en el margen sobre ventas en relación al mismo periodo del año anterior.

**Los ingresos totales para el año se han situado en 601,6 millones** y se han incrementado en un 36,3% en relación a los de 2008. En base unitaria, el ingreso por asiento kilómetro-ofertado (AKO) se ha incrementado en un 6,4% hasta los 5,91 céntimos de euro. Los ingresos para el cuarto trimestre han sido de 160,4 millones de euros, un incremento del 83,8% sobre el año anterior.

**Vueling ha operado 62.573 vuelos durante el año**, un 33,6% más que en 2008. No sólo ha habido más vuelos sino que éstos también han ido más llenos: el **nivel de ocupación anual se ha incrementado 3,4 puntos**, hasta el 73,7%.

**Las ventas a través de agencias de viaje** han contribuido decisivamente al incremento tanto en el número de pasajeros como en el ingreso bruto y se han situado **por encima del 31% de los ingresos por tarifa de Vueling**, como consecuencia de la implantación progresiva del GDS de Vueling y de los acuerdos de código compartido con Iberia.

**Los costes unitarios de Vueling han descendido un 12,3%** hasta los 5,21 céntimos de Euro por AKO, debido a la caída en los precios del petróleo y a una cautelosa política de coberturas. El gasto en combustible ha sido, en 2009, un 30,6% menor que en el año anterior, a pesar de que la compañía ha operado una flota mayor—una media de 26 aparatos, en comparación con los 21 de 2008. El coste por AKO ex fuel se ha incrementado un 3%. Se espera que todavía se capturen sinergias de costes durante 2010, y la reducción de costes ex fuel será un objetivo clave para 2010.

A consecuencia de su fusión con Clickair, la nueva Vueling se ha convertido en **la segunda aerolínea basada en España**, durante la segunda mitad del año, tan sólo por detrás de Iberia, y en la cuarta de entre todas las que operan en España. Vueling ha sido, asimismo, **la aerolínea líder en 4 de sus 7 bases**: Barcelona (con una cuota de mercado del 24%), Sevilla (36%), Bilbao (18%) e Ibiza (14%).

**La posición de caja de Vueling**, a 31 de diciembre, era de **121 millones de euros**, incluyendo una línea de crédito de 13 millones de euros.

Tabla sumaria de resultados	año completo			cuarto trimestre		
	2009	2008	% var.	2009	2008	% var.
Capacidad (AKOs)	<b>10.181m</b>	7.945m	+28,1%	3.116m	1.643m	+89,7%
Pasajeros ('000)	<b>8.199</b>	5.886	+39,3%	2.406	1.175	+104,8%
Ingresos totales ( '000 €)	<b>601.584</b>	441.286	+36,3%	160.372	87.243	+83,8%
Gastos totales ( '000 €)	<b>503.223</b>	471.836	+12,4%	160.883	99.084	+62,4%
EBITDAR* ('000 €)	<b>146.547</b>	31.490	+365,4%	23.665	1.644	+1.339,2%
EBIT* ('000 €)	<b>71.361</b>	(30.550)	n/a	(510)	(11.841)	+95,7%
EBT ('000 €)	<b>40.153</b>	(38.599)	n/a	(18.237)	(15.059)	(21,1%)
Beneficio/pérdida neta ('000 €)	<b>27.777</b>	8.538	+225,3%	(13.005)	(10.581)	(22,9%)

\* Sin costes de reestructuración  
Según normas contables de aplicación en España. No auditado.

**Acerca de las cuentas.** A menos que se exprese lo contrario, todos los datos corresponden a:

- Vueling en solitario para el periodo de enero a junio de 2009; es decir, sin consolidar los datos de Clickair
- Y desde el primero de julio para la entidad fusionada

El porcentaje de margen sobre ventas podría verse reducido si los datos de Clickair para el primer semestre fuesen tomados en consideración.

Como **apéndice** a este documento, se incluye una **cuenta de pérdidas y ganancias proforma** (Vueling + Clickair).

### Perspectivas para el 2010

Se espera que las **sinergias de costes** que se capturen en 2010 equivalgan a **15,5 millones de euros**.

En cuanto a las **sinergias de ingresos** que se espera capturar durante los primeros seis meses de 2010 se espera que se sitúen sobre los **20 millones de euros**.

Estos dos puntos, junto con los recientemente lanzados planes de mejora de costes y de mejora de ingresos (los cuales, conjuntamente, se sitúan por encima de los 25 millones de euros) permitirían a Vueling compensar con creces los efectos del incremento en el entorno competitivo y mejorar el margen neto de 2010 en relación al de 2009.

En el 2010, no se esperan cambios significativos en el tamaño de la flota operada.

## EVOLUCIÓN DEL NEGOCIO

A lo largo de 2009, Vueling ha completado su fusión con Clickair, y por tanto éstos son los primeros resultados anuales para la compañía fusionada.

La nueva Vueling ha surgido como una compañía de mucho mayor tamaño, con una presencia significativa en el mercado español: en la segunda mitad del año, Vueling se ha convertido en la cuarta aerolínea en volumen de pasajeros en España, y en la aerolínea líder en cuatro de sus siete bases—Barcelona (24% de cuota de mercado), Sevilla (36%), Bilbao (18%) e Ibiza (11%).

Su mayor tamaño se ha traducido en un crecimiento en todas y cada una de sus magnitudes de negocio:

	<b>2009</b>	2008	% var.
Aviones operados de media	<b>26</b>	21	+23,8%
Aeropuertos*	<b>40</b>	21	+88,0%
Rutas*	<b>54</b>	35	+54,3%
Vuelos	<b>62.573</b>	46.844	+33,6%
Asientos volados (m)	<b>11,3</b>	8,4	+33,6%
AKOs (m)	<b>10.181</b>	7.945	+28,1%
Pasajeros transportados (m)	<b>8,2</b>	5,9	+39,6%

\*A 31 de diciembre

Vueling ha incrementado en un 33,6% el volumen de asientos volados—y en un 33,9% el número de pasajeros transportados. También, ha prácticamente doblado el número de aeropuertos en donde ha estado presente, de 21 a 40 (a 31 de diciembre) lo que ha comportado un gran aumento en el número de rutas en oferta.

De hecho, casi todas las bases y destinos principales de Vueling han experimentado un gran incremento en el número de destinos en oferta, siendo el caso de Barcelona el más llamativo, al crecer de 15 a 35 rutas, de año en año (a 31 de diciembre).

	a 31 de diciembre	
rutas operadas desde...	<b>2009</b>	2008
Barcelona	<b>35</b>	15
Sevilla	<b>10</b>	6
Madrid	<b>7</b>	9
Valencia	<b>7</b>	2
Málaga	<b>5</b>	3
Bilbao	<b>4</b>	1

## Ingresos

Los ingresos totales se han situado, a final de año, en 601,6 millones de euros, un incremento del 36,3% sobre el año anterior. De éstos, un 75,9% han correspondido al ingreso por tarifa, mientras que un 12,3% han procedido de la venta de productos accesorios.

A pesar que el ingreso total por pasajero se ha mantenido estable durante el ejercicio, ello se ha conseguido a partir de un significativo incremento en la tarifa básica, la cual ha compensado el efecto a la baja en la reducción de los recargos por combustible—que siguieron al descenso en los precios del fuel desde máximos a 140 dólares por barril a mediados de 2008. Factores clave en dicho incremento de tarifa han sido las sinergias de fusión y la muy positiva evolución de los canales de venta off-line.

Los ingresos accesorios por pasajero han caído un 18% durante el año debido, principalmente, a dos factores: (a) el cambio, de “opt-out” a “opt-in” en el modo de contratar seguros online, siguiendo así lo estipulado por la legislación europea y (b) el incremento de ventas a través del canal off-line, donde alguno de los productos accesorios ya están incluidos en la tarifa básica. La caída en general del ingreso accesorio ha sido compensada por el éxito de nuevos productos, como el transporte de animales de compañía o de menores no acompañados, y también por incrementos de ingresos en productos ya existentes, como la asignación de asiento y métodos de pago.

El incremento de las tarifas en el canal off-line ha compensado con creces el impacto negativo que ha causado, en los accesorios, el incremento de ventas a través de ese mismo canal. De hecho, el ingreso accesorio por pasajero entre aquellos clientes que han contratado a través del canal on-line se ha situado en los 13,6 €, uno de los más altos en Europa.

El nivel de ocupación se ha incrementado significativamente durante el año: 3,4 puntos, llegando al 73,7%. Vueling ha atraído pasajeros de negocio quienes, en general, buscan maneras más económicas de viajar, manteniendo, al mismo tiempo, altos niveles de calidad, número de frecuencias y puntualidad.

## Costes

La base de costes de Vueling se ha reducido un 12,3% como consecuencia de la caída en los precios del fuel: el gasto total en fuel ha sido en consecuencia menor, a pesar de operar una flota mucho mayor—una media de 26 aparatos comparados con los 21 de 2008.

En su conjunto, los gastos totales de Vueling se han incrementado a un ritmo mucho menor (+12,4%, hasta los 530 millones de euros) que el crecimiento en producción de la compañía, ya se mida éste en AKOs (+28,1%, hasta los 10.181 millones), número de asientos en oferta (+33,6%, hasta los 11,3 millones), número de aviones operados de media (+23,3%, hasta los 26 aparatos) o de pasajeros transportados (+39,3%, hasta los 8,2 millones).

La base de costes ex fuel se ha incrementado un 3%, yendo de 4,04 a 4,18 céntimos de euro—sin embargo, los costes ex fuel del cuarto trimestre han experimentado una reducción significativa del 8%. En 2010, Vueling está sacando partido de las

oportunidades disponibles en reducción de costes, impulsadas tanto por las sinergias de fusión todavía por capturar como por los programas de reducción de costes. El objetivo para la base de costes ex fuel para 2010 es situarse por debajo de los 4 céntimos de euro.

Vueling operaba en 40 aeropuertos a 31 de diciembre de 2009, 19 más de los servidos en la misma fecha del año anterior, con una flota compuesta por 35 Airbus A320.

### **Costes de restructuración**

Los costes de restructuración corresponden, principalmente, a indemnizaciones por despido, indemnizaciones por cancelaciones de contratos, y a devoluciones de activos, todo ello relacionado con el proceso de fusión.

Las salidas de caja relacionadas con los costes de restructuración han sido completamente desembolsadas a lo largo de 2009, y no se esperan costes de restructuración para 2010.

## Cuenta trimestral de pérdidas y ganancias

(€, miles)	cuarto trimestre		
	2009	2008	% var.
Ingreso por tarifa	123.062	61.053	+101,6%
Cargos y comisiones	17.499	11.723	+49,3%
Ingresos accesorios puros	19.812	14.467	+36,9%
<b>Total ingresos</b>	<b>160.372</b>	<b>87.243</b>	<b>+83,8%</b>
Fuel	31.283	24.740	+26,4%
Handling	25.840	11.415	+126,4%
Tasas aeroportuarias	12.859	6.127	+109,9%
Tasas de navegación	13.943	7.267	+91,9%
Tripulación	3.572	1.768	+102,0%
Mantenimiento	16.217	7.620	+112,8%
Comercial y marketing	8.168	5.070	+61,1%
Otros gastos	2.190	3.270	(33,0%)
<b>Total costes variables</b>	<b>114.070</b>	<b>67.276</b>	<b>+69,6%</b>
<b>Margen de contribución</b>	<b>46.302</b>	<b>19.967</b>	<b>+131,9%</b>
Tripulación	8.690	5.551	+56,5%
Mantenimiento	1.588	742	+114,0%
Seguros de flota	1.105	648	+70,5%
Arrendamiento de flota	23.362	12.748	+83,3%
Otros costes de producción	2.646	1.433	+84,7%
<b>Total costes semifijos</b>	<b>37.391</b>	<b>21.122</b>	<b>+77,0%</b>
<b>Margen operativo</b>	<b>8.912</b>	<b>(1.155)</b>	<b>n/a</b>
Publicidad	(157)	1.420	n/a
Amortización	813	738	+10,2%
Gastos generales	8.766	8.528	+2,8%
<b>Total costes fijos</b>	<b>9.422</b>	<b>10.686</b>	<b>(11,8%)</b>
<b>EBIT</b>	<b>(510)</b>	<b>(11.841)</b>	<b>+95,7%</b>
Resultado financiero	1.195	571	+109,2%
Subarrendos	(210)	399	n/a
Costes de reestructuración	16.741	4.187	+299,8%
<b>EBT</b>	<b>(18.237)</b>	<b>(15.059)</b>	<b>(21,1%)</b>
Impuestos	(5.232)	(4.478)	(16,8%)
<b>Resultado neto</b>	<b>(13.005)</b>	<b>(10.581)</b>	<b>(22,9%)</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>23.665</b>	<b>1.644</b>	<b>+1339,2%</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 anual de pérdidas y ganancias

(€, miles)	año completo		
	2009	2008	% var.
Ingreso por tarifa	456.873	319.806	+42,9%
Cargos y comisiones	70.797	57.032	+24,1%
Ingresos accesorios puros	73.914	64.448	+14,7%
<b>Total ingresos</b>	<b>601.584</b>	<b>441.286</b>	<b>+36,3%</b>
Fuel	104.443	150.532	(30,6%)
Handling	81.818	51.446	+59,0%
Tasas aeroportuarias	43.396	29.382	+47,7%
Tasas de navegación	45.436	35.435	+28,2%
Tripulación	11.209	9.056	+23,8%
Mantenimiento	53.395	34.864	+53,1%
Comercial y marketing	30.017	22.924	+30,9%
Otros gastos	9.859	7.389	+33,4%
<b>Total costes variables</b>	<b>379.573</b>	<b>341.029</b>	<b>+11,3%</b>
<b>Margen de contribución</b>	<b>222.012</b>	<b>100.257</b>	<b>+121,4%</b>
Tripulación	28.264	23.138	+22,2%
Mantenimiento	4.876	2.598	+87,7%
Seguros de flota	3.385	2.940	+15,1%
Arrendamiento de flota	71.053	59.398	+19,6%
Otros costes de producción	5.627	4.780	+17,7%
<b>Total costes semifijos</b>	<b>113.205</b>	<b>92.854</b>	<b>+21,9%</b>
<b>Margen operativo</b>	<b>108.807</b>	<b>7.403</b>	<b>+1.369,9%</b>
Publicidad	3.577	6.926	(48,4%)
Amortización	4.133	2.642	+56,4%
Gastos generales	29.736	28.384	+4,8%
<b>Total costes fijos</b>	<b>37.446</b>	<b>37.953</b>	<b>(1,3%)</b>
<b>EBIT</b>	<b>71.361</b>	<b>(30.550)</b>	<b>n/a</b>
Resultado financiero	69	(358)	+119,1%
Subarriendos	(1.354)	1.211	n/a
Costes de reestructuración	32.494	8.902	+265,0%
<b>EBT</b>	<b>40.153</b>	<b>(38.599)</b>	<b>n/a</b>
Impuesto	12.376	(47.137)	n/a
<b>Resultado neto</b>	<b>27.777</b>	<b>8.538</b>	<b>+225,3%</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>146.547</b>	<b>31.490</b>	<b>+365,4%</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

	cuarto trimestre		
	2009	2008	% var.
<b>INGRESOS</b>			
Ingresos totales (miles de euros)	160.372	87.243	+83,8%
Ingreso total por pasajero (euros)	66,67	74.28	(10,2%)
Ingreso por vuelo (euros)	8.345	9.056	(7,8%)
Tarifa media por pasajero (euros)	51,16	51,98	(1,6%)
Ingreso medio accesorio puro / pasaj.(euros)	8,24	12,32	(33,1%)
Ingreso por AKO (céntimos de euro)	5,15	5,31	(3,1%)
<b>COSTES</b>			
Gastos totales (miles de euros)	160.883	99.084	+62,4%
Coste por AKO, incl. fuel (céntimos de euro)	5,16	6,03	(14,4%)
Coste de fuel por AKO (céntimos de euro)	1,00	1,51	(33,3%)
Coste por AKO, ex. fuel (céntimos de euro)	4,16	4,53	(8,1%)
EBITDAR* (miles de euros)	23.665	1.644	+1.339,2%
Margen de EBITDAR (%)	15%	2%	+12,9pp
BAlI/EBIT** (miles de euros)	(510)	(11.841)	+95,7%
Margen de BAlI/EBIT (%)	0%	(14%)	+13,3pp
<b>OPERATIVA</b>			
AKOs (millones)	3.116	1.643	+89,7%
PKTs (millones)	2.176	1.110	+96,0%
Vuelos operados	19.217	9.634	+99,5%
Núm. de aviones operados a final de periodo	35	21	+69,4%
Núm. medio de horas bloque por día y avión	9,94	9,00	+10,4%
Número medio de vuelos por día y avión	5,97	5,07	+17,8%
Número total de asientos volados (miles)	3.459	1.734	+99,5%
Etapa media (km)	901	948	(4,9%)
Número total de pasajeros (miles)	2.406	1.175	+104,8%
Factor de ocupación (AKO/PKT)	69,8%	67,6%	+2,2pp

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



## Principales magnitudes operativas y financieras anuales

	año completo		
	2009	2008	% var.
<b>INGRESOS</b>			
Ingresos totales (miles de euros)	601.584	441.286	36,3%
Ingreso total por pasajero (euros)	73,38	74,97	(2,1%)
Ingreso por vuelo (euros)	9.614	9.420	2,1%
Tarifa media por pasajero (euros)	55,73	54,33	2,6%
Ingreso medio accesorio puro / pasaj.(euros)	9,02	10,95	(17,7%)
Ingreso por AKO (céntimos de euro)	5,91	5,55	6,4%
<b>COSTES</b>			
Gastos totales (miles de euros)	530.223	471.836	12,4%
Coste por AKO, incl. fuel (céntimos de euro)	5,21	5,94	(12,3%)
Coste de fuel por AKO (céntimos de euro)	1,03	1,89	(45,9%)
Coste por AKO, ex. fuel (céntimos de euro)	4,18	4,04	3,4%
EBITDAR* (miles de euros)	146.547	31.490	365,4%
Margen de EBITDAR (%)	24%	7%	17,2pp
BAlI/EBIT** (miles de euros)	71.361	(30.550)	333,6%
Margen de BAlI/EBIT (%)	12%	(7%)	18,8pp
<b>OPERATIVA</b>			
AKOs (millones)	10.181	7.945	28,1%
PKTs (millones)	7.500	5.583	34,3%
Vuelos operados	62.573	46.844	33,6%
Núm. de aviones operados a final de periodo	26	21	23,3%
Núm. medio de horas bloque por día y avión	10,98	10,75	2,1%
Número medio de vuelos por día y avión	6,59	6,09	8,3%
Número total de asientos volados (miles)	11.261	8.430	33,6%
Etapa media (km)	904	943	(4,1%)
Número total de pasajeros (miles)	8.199	5.886	39,3%
Factor de ocupación (AKO/PKT)	74%	70%	3,4pp

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

## APÉNDICE

### Cuenta de pérdidas y ganancias pro-forma de Vueling + Clickair

(€, miles)	cuarto trimestre		
	Vueling + Clickair		
	<b>2009</b>	2008	% var.
Ingresos	160.372	178.829	(10,3%)
EBITDAR*	23.665	11.998	+97,2%
EBIT*	(510)	(13.627)	(96,3%)

(€, miles)	año complete		
	Vueling + Clickair		
	<b>2009</b>	2008	% var.
Ingresos	762.788	888.162	(14,1%)
EBITDAR*	177.621	71.520	+148,4%
EBIT*	78.487	(44.684)	n/a

\* Sin costes de reestructuración

“The €100-million turnaround”

## Vueling turns a record €27.7m net profit for the whole of 2009

Net margin stood at 4.6% of sales — a 2.7-point increase

### Highlights

**Vueling turned a €27.7m net profit** for the whole of 2009, with a 4.6% net margin — a 2.7-point increase when compared to 2008 (net profit of €8.5m, and a 1.9% net margin)

**In the fourth quarter of the year**, Vueling, for the first time, posted virtual break-even EBIT with just a €0.5m loss, (excluding restructuring costs, which amounted to €16.7m), a 13-point improvement in margin on sales with regards to the same period one year earlier

**Total revenue for the year reached €601.6m**, and increased by 36.3% when compared to 2008. On a unit basis, revenue per ASK increased by 6.4% to 5.91 Euro cents. Revenue for Q4 was €160.4m, a 83.8% increase on a year earlier.

**Vueling operated 62,573 flights during the year**, 33.6% more than it did over 2008. Not only there were more flights but these were also better filled: its **annual seat load-factor increased by 3.4-points**, to 73.7%.

**Travel-agent sales** decisively contributed to the increase in passenger numbers and gross revenue, and **accounted for over 31% of Vueling’s scheduled revenue**, as a consequence of Vueling’s own GDS constant rollout and of code-share agreements with Iberia.

**Vueling’s overall unit cost based decreased by 12.3%** to 5.21 Euro cents per ASK, due to dropping oil prices and cautious fuel hedging. During the year, Vueling’s gross fuel bill was 30.6% lower in comparison to the same period last year, in spite of the company operating a larger fleet—an average of 26 aircraft vs. 21 in 2008. Ex-fuel cask increased by 3%. Cost synergies are expected to be captured still in 2010 and ex-fuel cost reduction will be a leading target for Vueling in 2010.

As a consequence of the merger with Clickair, the new Vueling became **second carrier** amongst **Spanish-based carriers** during H2, only after Iberia and the fourth one including all carriers, and, at any rate, **the leading carrier in 4 of its 7 bases**: Barcelona (with a 24% of market share), Seville (36%), Bilbao (18%) and Ibiza (14%).

**Vueling’s cash position**, as of December 31<sup>st</sup>, was of **€121m**, which included proceeds from a €13m credit line.

Summary table of results	full year			Q4		
	2009	2008	% var.	2009	2008	% var.
Capacity (ASKs)	<b>10,181m</b>	7,945m	+28.1%	3,116m	1,643m	+89.7%
Passengers ('000)	<b>8,199</b>	5,886	+39.3%	2,406	1,175	+104,8%
Total revenues (€ '000)	<b>601,584</b>	441,286	+36.3%	160,372	87,243	+83.8%
Total expenses (€ '000)	<b>503,223</b>	471,836	+12.4%	160,883	99,084	+62,4%
EBITDAR* (€ '000)	<b>146,547</b>	31,490	+365.4%	23,665	1,644	+1,339.2%
EBIT* (€ '000)	<b>71,361</b>	(30,550)	n/a	(510)	(11,841)	+95.7%
EBT (€ '000)	<b>40,153</b>	(38,599)	n/a	(18,237)	(15,059)	(21.1%)
Net profit/loss (€ '000)	<b>27,777</b>	8,538	+225.3%	(13,005)	(10,581)	(22.9%)

\* Without restructuring costs.  
According to new Spanish GAAP. Non audited

**Note on the accounts.** Except otherwise indicated, all data correspond to:

- Vueling stand-alone to June 30<sup>th</sup> 2009; that is, excluding Clickair data
- Plus, from July 1<sup>st</sup> onwards, for the merged entity

Percentage of margin on sales would be reduced if Clickair H109 sales and margin were considered.

Proforma Vueling + Clickair profit and loss accounts are included as an appendix to this document.

## Outlook for 2010

Cost synergies are forecasted to be captured in 2010 in an amount of €15.5m.

Revenue synergies are expected to be captured in H1 2010 in an amount of €20m

These two items, together with recently-launched cost and revenue improvement plans (amounting to €25m+) should allow Vueling to more than offset the effects of increased competition and improve net margins of 2010 in respect to 2009.

No significant changes in the size of operated fleet are foreseen in 2010

## BUSINESS REVIEW

During 2009 Vueling completed its merger with Clickair, and therefore these are the first end-of-year set of results for the newly-merged company.

The new Vueling has emerged as a much-enlarged carrier, with a significant presence at its home market: Vueling has become, in the second half of the year, the fourth-largest carrier in Spain, and the leading airline in four of its seven bases—its home town of Barcelona (24% of market share), Seville (36%), Bilbao (18%), and Ibiza (11%).

Its increased size translates into greater than before magnitudes in every aspect:

	<b>2009</b>	2008	% var.
Average operating aircraft	<b>26</b>	21	+23.8%
Airports served*	<b>40</b>	21	+88.0%
Routes operated*	<b>54</b>	35	+54.3%
Flights flown	<b>62,573</b>	46,844	+33.6%
Seats flown (m)	<b>11.3</b>	8.4	+33.6%
ASKs (m)	<b>10,181</b>	7,945	+28.1%
Passengers carried (m)	<b>8.2</b>	5.9	+39.6%

\*As of Dec 31<sup>st</sup>

Vueling increased the amount of seats flown by 33.6%—and by 33.9% the number of passengers it carried. Also, it nearly doubled the amount of airports where it operated, from 21 to 40 (the snapshot as of Dec 31<sup>st</sup>), which brought about a large increase in the number of routes on offer.

As a matter of fact, almost every Vueling base and main city saw a sharp increase in the choice of destinations, the most striking case being Barcelona, which went from 15 to 35 routes, year on year:

routes operated from...	as of Dec. 31 <sup>st</sup>	
	2009	2008
Barcelona	<b>35</b>	15
Seville	<b>10</b>	6
Madrid	<b>7</b>	9
Valencia	<b>7</b>	2
Málaga	<b>5</b>	3
Bilbao	<b>4</b>	1

## Revenues

Total revenue reached €601.6m during the year, a 36.3% increase on a year earlier. Of these, 75.9% corresponded to ticket revenue, while a further 12.3% came from ancillary products.

Despite of total revenue per passenger remaining almost stable in the year, this was achieved through a significant increase in basic fare which has offset the effect of the reduction in fuel surcharges that followed the decrease in fuel prices from peaks over 140USD per barrel in mid 2008. Key factors in this increased fare were merger synergies and the very positive evolution of the off-line channel sales.

Ancillary revenue per passenger fell an 18% in the year due mainly to two factors: (a) change in insurance policy from opt-out to opt-in following EU regulations and (b) an increase in sales through the off-line channel, where some of the ancillary products are included in the basic fare. The fall of ancillary product was compensated by successful new ancillaries such as pet and unaccompanied-minor charges, and also by increases in ancillary revenue such as seat assignment or new payment methods charges.

Increased fares in the off-line channel largely offset the negative impact that the increase in sales through the off-line channel caused in the ancillaries per passenger rate. Indeed, ancillaries per passenger in the on-line channel stood at €13.6 per passenger, amongst best practices in Europe.

Load factor significantly increased in the year: 3.4 points to 73.7%. Vueling has been capturing business travellers who seek for cheapest ways of travel but maintaining high standards of quality, frequencies and punctuality.

## Costs

Vueling's unit cost base decreased by 12.3% as a consequence of the fuel-price slump: the company's gross fuel bill was accordingly smaller, in spite of it operating a much larger fleet—an average of 26 aircraft during 2009 vs. 21 aircraft during 2008.

All in all Vueling gross expenditure increased at a much slower rate (+12.4%, to €530.2m) than the growth in any of the company's output, no matter whether ASK (+28.1%, to 10,181m) or seat supply (+33.6%, to 11.3m), number of aircraft operated on average (+23.3%, to 26 aircraft) or passengers carried (39.3%, to 8.2m).

Ex-fuel CASK increased by 3%, from 4.04 to 4.18, however ex-fuel costs in Q4 had a significant decrease of 8%. Vueling seizes significant opportunities in cost reductions in 2010, boosted both by merger synergies yet to capture and cost reduction programs. Ex-fuel CASK target for 2010 is below 4.0 € cents.

Vueling served 40 airports as of December 31<sup>st</sup>, 19 more airports than on the same date one year earlier, with an all-Airbus A320 fleet made up of 35 aircraft.

### **Restructuring costs**

Restructuring costs corresponded to indemnities for redundancies, indemnities for contract cancellations and assets write-offs, amongst others. The vast majority of restructuring costs are related to the merger.

Cash out for restructuring costs has been completely disbursed during 2009, and no restructuring costs are expected for 2010.

## Quarterly profit and loss account

(€ '000)	Q4		
	2009	2008	% var.
Ticket revenues	123,062	61,053	+101.6%
Fees and charges	17,499	11,723	+49.3%
Pure ancillary revenues	19,812	14,467	+36.9%
<b>Total revenues</b>	<b>160,372</b>	<b>87,243</b>	<b>+83.8%</b>
Fuel	31,283	24,740	+26.4%
Handling	25,840	11,415	+126.4%
Airport taxes	12,859	6,127	+109.9%
Navigation taxes	13,943	7,267	+91.9%
Crew	3,572	1,768	+102.0%
Maintenance	16,217	7,620	+112.8%
Commercial and marketing	8,168	5,070	+61.1%
Others expenditures	2,190	3,270	(33.0%)
<b>Total variable expenditure</b>	<b>114,070</b>	<b>67,276</b>	<b>+69.6%</b>
<b>Contribution margin</b>	<b>46,302</b>	<b>19,967</b>	<b>+131.9%</b>
Crew	8,690	5,551	+56.5%
Maintenance	1,588	742	+114.0%
Fleet insurance	1,105	648	+70.5%
Fleet leases	23,362	12,748	+83.3%
Other production costs	2,646	1,433	+84.7%
<b>Total semi-fixed expenditure</b>	<b>37,391</b>	<b>21,122</b>	<b>+77.0%</b>
<b>Operating margin</b>	<b>8,912</b>	<b>-1,155</b>	<b>+871.3%</b>
Advertisement	(157)	1,420	(111.1%)
Amortization	813	738	+10.2%
General expenditure	8,766	8,528	+2.8%
<b>Total fixed expenditure</b>	<b>9,422</b>	<b>10,686</b>	<b>(11.8%)</b>
<b>EBIT</b>	<b>(510)</b>	<b>(11,841)</b>	<b>+95.7%</b>
Financial result	1,195	571	+109.2%
Sub-leases	(210)	399	(152.5%)
Restructuring costs	16,741	4,187	+299.8%
<b>EBT</b>	<b>(18,237)</b>	<b>(15,059)</b>	<b>(21.1%)</b>
Taxes	(5,232)	(4,478)	(16.8%)
<b>Net result</b>	<b>(13,005)</b>	<b>(10,581)</b>	<b>(22.9%)</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>23.665</b>	<b>1.644</b>	<b>+1339,2%</b>

All data in this presentation have been elaborated according to the new Spanish GAAP.  
Figures are non-audited.



## Annual profit and loss account

(€ '000)	Full-year		
	2009	2008	% var.
Ticket revenues	456,873	319,806	+42.9%
Fees and charges	70,797	57,032	+24.1%
Pure ancillary revenues	73,914	64,448	+14.7%
<b>Total revenues</b>	<b>601,584</b>	<b>441,286</b>	<b>+36.3%</b>
Fuel	104,443	150,532	(30.6%)
Handling	81,818	51,446	+59.0%
Airport taxes	43,396	29,382	+47.7%
Navigation taxes	45,436	35,435	+28.2%
Crew	11,209	9,056	+23.8%
Maintenance	53,395	34,864	+53.1%
Commercial and marketing	30,017	22,924	+30.9%
Others expenditures	9,859	7,389	+33.4%
<b>Total variable expenditure</b>	<b>379,573</b>	<b>341,029</b>	<b>+11.3%</b>
<b>Contribution margin</b>	<b>222,012</b>	<b>100,257</b>	<b>+121.4%</b>
Crew	28,264	23,138	+22.2%
Maintenance	4,876	2,598	+87.7%
Fleet insurance	3,385	2,940	+15.1%
Fleet leases	71,053	59,398	+19.6%
Other production costs	5,627	4,780	+17.7%
<b>Total semi-fixed expenditure</b>	<b>113,205</b>	<b>92,854</b>	<b>+21.9%</b>
<b>Operating margin</b>	<b>108,807</b>	<b>7,403</b>	<b>+1,369.9%</b>
Advertisement	3,577	6,926	(48.4%)
Amortization	4,133	2,642	+56.4%
General expenditure	29,736	28,384	+4.8%
<b>Total fixed expenditure</b>	<b>37,446</b>	<b>37,953</b>	<b>(1.3%)</b>
<b>EBIT</b>	<b>71,361</b>	<b>(30,550)</b>	<b>n/a</b>
Financial result	69	(358)	+119.1%
Sub-leases	(1,354)	1,211	(211,8%)
Restructuring costs	32,494	8,902	+265.0%
<b>EBT</b>	<b>40,153</b>	<b>(38,599)</b>	<b>n/a</b>
Taxes	12,376	(47,137)	n/a
<b>Net result</b>	<b>27,777</b>	<b>8,538</b>	<b>+225.3%</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>146,547</b>	<b>31,490</b>	<b>365,4%</b>

All data in this presentation have been elaborated according to the new Spanish GAAP. Figures are non-audited.

## Quarterly financial and operating statistics

	Q4		
	2009	2008	% var.
<b>REVENUES</b>			
Total revenue (€ '000)	160,372	87,243	83.8%
Total income per passenger (€ '000)	66.67	74.28	(10.2%)
Revenue per flight (€)	8,345	9,056	(7.8%)
Average pure fare per passenger (€)	51.16	51.98	(1.6%)
Average pure ancillary revenue per pass. (€)	8.24	12.32	(33.1%)
Total revenue per ASK (€ cents)	5.15	5.31	(3.1%)
<b>EXPENDITURES</b>			
Total expenditure (€ '000)	160,883	99,084	62.4%
Cost per ASK*, incl. fuel (€ cents)	5.16	6.03	(14.4%)
Fuel costs per ASK (€ cents)	1.00	1.51	(33.3%)
Cost per ASK*, excl. fuel (€ cents)	4.16	4.53	(8.1%)
EBITDAR*(€ '000)	23,665	1,644	1,339.2%
EBITDAR* margin (%)	15%	2%	12.9pp
EBIT* (€ '000)	(510)	(11,841)	95.7%
EBIT margin* (%)	0%	(14%)	13.3pp
<b>OPERATIONS</b>			
ASKs (millions)	3,116	1,643	89.7%
RPKs (millions)	2,176	1,110	96.0%
Total flights flown	19,217	9,634	99.5%
Average nr of aircraft in operation	35	21	69.4%
Average block hours per aircraft and day	9.94	9.00	10.4%
Average number of flights per day	5.97	5.07	17.8%
Seats flown ('000)	3,459	1,734	99.5%
Average stage length (km)	901	948	(4.9%)
Total number of passengers ('000)	2,406	1,175	104.8%
Load factor (RPK/ASK)	69.8%	67.6%	2.2pp

All data in this presentation have been elaborated according to the new Spanish GAAP. Figures are non-audited. ASKs have been calculated according to the great-circle distance.

\* Without restructuring costs.

## Annual financial and operating statistics

	Full-year		
	2009	2008	% var.
<b>REVENUES</b>			
Total revenue (€ '000)	601,584	441,286	36.3%
Total income per passenger (€ '000)	73.38	74.97	(2.1%)
Revenue per flight (€)	9,614	9,420	2.1%
Average pure fare per passenger (€)	55.73	54.33	2.6%
Average pure ancillary revenue per pass. (€)	9.02	10.95	(17.7%)
Total revenue per ASK (€ cents)	5.91	5.55	6.4%
<b>EXPENDITURES</b>			
Total expenditure* (€ '000)	530,223	471,836	12.4%
Cost per ASK*, incl. fuel (€ cents)	5.21	5.94	(12.3%)
Fuel costs per ASK (€ cents)	1.03	1.89	(45.9%)
Cost per ASK*, excl. fuel (€ cents)	4.18	4.04	3.4%
EBITDAR* (€ '000)	146,547	31,490	365.4%
EBITDAR margin (%)	24%	7%	17.2pp
EBIT* (€ '000)	71,361	(30,550)	333.6%
EBIT margin (%)	12%	(7%)	18.8pp
<b>OPERATIONS</b>			
ASKs (millions)	10,181	7,945	28.1%
RPKs (millions)	7,500	5,583	34.3%
Total flights flown	62,573	46,844	33.6%
Average nr of aircraft in operation	26	21	23.3%
Average block hours per aircraft and day	10.98	10.75	2.1%
Average number of flights per day	6.59	6.09	8.3%
Seats flown ('000)	11,261	8,430	33.6%
Average stage length (km)	904	943	(4.1%)
Total number of passengers ('000)	8,199	5,886	39.3%
Load factor (RPK/ASK)	74%	70%	3.4pp

All data in this presentation have been elaborated according to the new Spanish GAAP. Figures are non-audited. ASKs have been calculated according to the great-circle distance.

\* Without restructuring costs.

## APPENDIX

### Vueling + Clickair pro-forma profit and loss accounts

(€ '000)	Q4		
	Vueling + Clickair		
	2009	2008	% var.
Total revenue	160,372	178,829	(10,3%)
EBITDAR*	23,665	11,998	+97.2%
EBIT*	-510	-13,627	(96.3%)

(€ '000)	12 months to Dec. 31 <sup>st</sup>		
	Vueling + Clickair		
	2009	2008	% var.
Total revenue	762.788	888,162	(14,1%)
EBITDAR*	177,621	71,520	+148,4%
EBIT*	78,487	-44,684	n/a

\* Without restructuring costs.