



Comisión Nacional del Mercado de Valores
Calle Miguel Ángel, 11
28010 Madrid

En Barcelona, a 10 de diciembre de 2009

Ref.: VUELING AIRLINES, S.A. Folleto Informativo

CERTIFICO

Que el contenido del soporte informático adjunto a esta carta para su depósito en la Comisión Nacional del Mercado de Valores, se corresponde en todos sus términos con el Folleto Informativo de VUELING AIRLINES, S.A. elaborado conforme a los Anexos I, II y III del Reglamento 809/2004 (CE), que ha sido verificado e inscrito en los registros oficiales de la Comisión Nacional del Mercado de Valores el 10 de diciembre de 2009.

Se autoriza a la Comisión Nacional del Mercado de Valores para que publique en su página web el contenido del soporte informático adjunto.

Atentamente,

VUELING AIRLINES, S.A.

Fdo. Pedro Ferreras Díez



FOLLETO INFORMATIVO

ADMISIÓN A NEGOCIACIÓN DE ACCIONES DE

VUELING AIRLINES, S.A.

14.952.259 acciones ordinarias

El presente Folleto Informativo ha sido inscrito en el Registro Oficial de la Comisión Nacional del Mercado de Valores con fecha 10 de diciembre de 2009

De conformidad con lo previsto en el Real Decreto 1310/2005, de 4 de noviembre, y la Orden EHA 3537/2005, de 10 de noviembre, el presente Folleto Informativo ha sido redactado de conformidad con los modelos establecidos en el Anexo I, II y III del Reglamento CE Nº 809/2004, relativo a la aplicación de la Directiva 2003/71/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo.

ÍNDICE

I.	RESUMEN.....	10
1.	DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN Y CALENDARIO	10
2.	DESCRIPCIÓN DEL EMISOR	12
3.	MAGNITUDES FINANCIERAS MÁS IMPORTANTES	13
3.1	Información financiera histórica	14
3.2	Información financiera intermedia.....	16
3.2.1	<i>Información financiera hasta el 30 de junio de 2009</i>	16
3.2.2	<i>Información financiera a 30 de septiembre de 2009</i>	19
4.	OTRAS INFORMACIONES	20
4.1	Composición del Consejo de Administración	20
4.2	Accionistas principales y distribución accionarial	21
5.	FACTORES DE RIESGO	22
5.1	Riesgos asociados al Emisor.....	22
5.2	Factores de riesgo asociados a la industria aérea	25
II.	FACTORES DE RIESGO.....	28
II.1	Riesgos asociados al Emisor.....	29
II.2	Factores de riesgo asociados a la industria aérea	37
III.	INFORMACIÓN SOBRE EL EMISOR (ANEXO I DEL REGLAMENTO (CE) N° 809/2004 DE LA COMISIÓN DE 29 DE ABRIL DE 2004).....	43
1.	PERSONAS RESPONSABLES.....	43
1.1	Todas las personas responsables de la información que figura en el documento de registro y, según los casos, de ciertas partes del mismo, con en el último caso, una indicación de las partes. En caso de personas físicas, incluidos los miembros de los órganos de administración, de gestión o de supervisión del emisor, indicar el nombre y el cargo de la persona; en caso de personas jurídicas, indicar el nombre y el domicilio social	43
1.2	Declaración de los responsables del documento de registro que asegure que, tras comportarse con una diligencia razonable para garantizar que así es, la información contenida en el documento de registro es, según su conocimiento, conforme a los hechos y no incurre en ninguna omisión que pudiera afectar a su contenido. En su caso, declaración de los responsables de determinadas partes del documento de registro que asegure que, tras comportarse con una diligencia razonable para garantizar que así es, la información contenida en la parte del documento de registro del que sean responsables es, según su conocimiento, conforme a los hechos y no incurre en ninguna omisión que pudiera afectar a su contenido	43
2.	AUDITORES DE CUENTAS	44
2.1	Nombre y dirección de los auditores del emisor para el período cubierto por la información financiera histórica (así como su afiliación a un colegio profesional)	44
2.2	Si los auditores han renunciado, han sido apartados de sus funciones o no han sido redesignados durante el período cubierto por la información financiera histórica, deben revelarse los detalles si son importantes.....	45
3.	INFORMACIÓN FINANCIERA SELECCIONADA	45
3.1	Información financiera histórica seleccionada relativa al emisor, que se presentará para cada ejercicio durante el período cubierto por la información financiera histórica, y cualquier período financiero intermedio subsiguiente, en la misma divisa que la información financiera.	

	La información financiera histórica seleccionada debe proporcionar las cifras clave que resumen la situación financiera del emisor.....	45
3.2	Información financiera seleccionada relativa a periodos intermedios.....	48
3.2.1	<i>Información financiera hasta el 30 de junio de 2009</i>	48
3.2.2	<i>Información financiera a 30 de septiembre de 2009</i>	51
4.	FACTORES DE RIESGO	53
5.	INFORMACIÓN SOBRE EL EMISOR	53
5.1	Historial y evolución del Emisor.....	53
5.1.1	<i>Nombre legal y comercial del Emisor</i>	53
5.1.2	<i>Lugar de registro del Emisor y número de registro</i>	53
5.1.3	<i>Fecha de constitución y periodo de actividad del Emisor, si no son indefinidos</i>	53
5.1.4	<i>Domicilio y personalidad jurídica del Emisor, legislación conforme a la cual opera, país de constitución, y dirección y números de teléfono de su domicilio social (o lugar principal de actividad empresarial si es diferente de su domicilio social).</i>	53
5.1.5	<i>Acontecimientos importantes en el desarrollo de la actividad de VUELING</i>	61
5.2	Inversiones y desinversiones.....	64
5.2.1	<i>Descripción, (incluida la cantidad) de las principales inversiones y desinversiones del Emisor y de CLICKAIR por cada ejercicio para el periodo cubierto por la información financiera histórica hasta la fecha del documento de registro</i>	64
5.2.2	<i>Descripción de las inversiones y desinversiones principales del emisor actualmente en curso, incluida la distribución de estas inversiones geográficamente (nacionales y en el extranjero) y el método de financiación (interno o externo)</i>	67
5.2.3	<i>Información sobre las principales inversiones o desinversiones futuras del Emisor sobre las que se hayan adoptado compromisos en firme</i>	67
6.	DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA	67
6.1	Actividades principales	67
6.1.1	<i>Descripción y factores clave relativos al carácter de las operaciones del emisor y de sus principales actividades, declarando las principales categorías de productos vendidos y/o servicios prestados en cada ejercicio durante el período cubierto por la información financiera histórica</i>	67
6.1.2	<i>Indicación de todo nuevo producto y/o servicio significativos que se hayan presentado y, en la medida en que se haya divulgado públicamente su desarrollo, dar la fase en que se encuentra</i>	87
6.2	Mercados principales.....	87
6.3	Cuando la información dada de conformidad con los puntos 6.1 y 6.2 se haya visto influenciada por factores excepcionales, debe mencionarse este hecho.	92
6.3.1	<i>Descripción de nuevos productos o proyectos</i>	92
6.3.2	<i>Acuerdos estratégicos con IBERIA</i>	93
6.4	Información relativa al grado de dependencia del Emisor de patentes o licencias, contratos industriales, mercantiles o financieros, o de nuevos procesos de fabricación.....	96
6.5	Bases para las manifestaciones sobre la posición competitiva del Emisor	97
7.	ESTRUCTURA ORGANIZATIVA	97
7.1	Descripción del grupo y de la posición del Emisor dentro del grupo	97
7.2	Lista de las filiales significativas del Emisor, incluido el nombre, el país de constitución o residencia, la participación en el capital y, si es diferente, su proporción de derechos de voto ..	97

8.	PROPIEDAD, INSTALACIONES Y EQUIPOS	97
8.1	Información relativa al inmovilizado material tangible existente o previsto, incluidas las propiedades arrendadas, y cualquier gravamen importante al respecto	97
8.2	Descripción de cualquier aspecto medioambiental que pueda afectar al uso por el emisor del inmovilizado material tangible.....	101
9.	ESTUDIO Y PERSPECTIVAS OPERATIVAS Y FINANCIERAS.....	103
9.1	Situación financiera	103
9.2	Resultados de explotación	103
9.2.1	<i>Información relativa a factores significativos, incluidos los acontecimientos inusuales o infrecuentes o los nuevos avances, que afecten de manera importante a los ingresos de VUELING por operaciones, indicando en qué medida han resultado afectados los ingresos.....</i>	<i>116</i>
9.2.2	<i>Cuando los estados financieros revelen cambios importantes en las ventas netas o en los ingresos, proporcionar un comentario narrativo de los motivos de esos cambios.....</i>	<i>116</i>
9.2.3	<i>Información relativa a actuaciones o factores gubernamentales, económicos, fiscales, monetarios o políticos que, directa o indirectamente, hayan afectado o pudieran afectar de manera importante a las operaciones del Emisor.....</i>	<i>116</i>
10.	RECURSOS DE CAPITAL.....	116
10.1	Recursos de capital del emisor a corto y largo plazo	116
10.2	Explicación de las fuentes y cantidades y descripción narrativa de los flujos de tesorería del Emisor	133
10.3	Información sobre las condiciones de préstamo y la estructura de financiación de las Sociedades.....	139
10.4	Información relativa a cualquier restricción sobre el uso de los recursos de capital que, directa o indirectamente, haya afectado o pudiera afectar de manera importante a las operaciones del Emisor.....	140
10.5	Información relativa a las fuentes previstas de fondos necesarias para cumplir los compromisos mencionados en 5.2.3 y 8.1.	140
11.	INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO, PATENTES Y LICENCIAS	141
12.	INFORMACIÓN SOBRE TENDENCIAS.....	142
12.1	Tendencias recientes más significativas de la producción, ventas e inventario y costes y precios de venta desde el fin del ejercicio anterior hasta la fecha de verificación del Documento de Registro.....	142
12.2	Información sobre cualquier tendencia conocida, incertidumbres, demandas, compromisos o hechos que pudieran razonablemente tener una incidencia importante en las perspectivas del Emisor, por lo menos para el actual ejercicio	142
13.	PREVISIONES O ESTIMACIONES DE BENEFICIOS	143
14.	ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DE GESTIÓN O DE SUPERVISIÓN, Y ALTOS DIRECTIVOS.....	143
14.1	Nombre, dirección profesional y cargo en el Emisor de las siguientes personas, indicando las principales actividades que éstas desarrollan al margen del Emisor, si dichas actividades son significativas con respecto al Emisor.....	143
14.1.1	<i>Nombre, dirección profesional, cargo y principales actividades de los miembros del consejo de administración.....</i>	<i>143</i>
14.1.2	<i>Alta dirección.....</i>	<i>147</i>

14.1.3	<i>Detalle de las empresas y asociaciones de las que los miembros del Órgano de Administración, Gestión o supervisión y de los Altos Directivos de VUELING han sido miembros de los órganos de administración, de gestión o de supervisión, o socios, en cualquier momento en los últimos cinco años.....</i>	149
14.1.4	<i>Naturaleza de toda relación familiar entre cualquiera de las personas referidas en los apartados anteriores.....</i>	151
14.1.5	<i>Condenas, sanciones o situaciones concursales durante los últimos cinco años anteriores a la fecha del Documento de Registro de las personas identificadas en el apartado 14.1.</i>	151
14.2	Conflictos de intereses de los órganos de administración, de gestión y de supervisión, y altos directivos	151
14.2.1	<i>Conflictos de interés.....</i>	152
14.2.2	<i>Cualquier acuerdo o entendimiento con accionistas importantes, clientes, proveedores u otros, en virtud de los cuales cualquier persona mencionada en el punto 14.1.1 y 14.1.2 hubiera sido designada miembro de los órganos de administración, de gestión o de supervisión, o alto directivo.....</i>	156
14.2.3	<i>Datos de toda restricción acordada por las personas mencionadas en el apartado 14.1.1 y 14.1.2 anterior del documento de registro sobre la disposición en determinado periodo de tiempo de su participación en los valores del Emisor.....</i>	156
15.	REMUNERACIÓN Y BENEFICIOS.....	157
15.1	Importe de la remuneración pagada (incluidos los honorarios contingentes o atrasados) y prestaciones en especie concedidas por VUELING y sus filiales a las personas mencionadas en el apartado 14.1.1 y 14.1.2 anteriores por servicios de todo tipo prestados por cualquier persona a VUELING o sus filiales	157
15.1.1	<i>Remuneración pagada a los miembros de los órganos de administración, gestión o supervisión de ANTIGUA VUELING.....</i>	157
15.1.2	<i>Remuneraciones pagadas a los altos directivos del Emisor relacionados en el apartado 14.1.2</i>	158
15.2	Importes totales ahorrados o acumulados por el Emisor o sus filiales para prestaciones de pensión, jubilación o similares.....	158
16.	PRACTICAS DE GESTIÓN.....	159
16.1	Fecha de expiración del actual mandato, en su caso, y período durante el cual la persona ha desempeñado servicios en ese cargo	159
16.2	Información sobre los contratos de miembros de los órganos de administración, de gestión o de supervisión con el Emisor o cualquiera de sus filiales que prevean beneficios a la terminación de sus funciones, o la correspondiente declaración negativa.....	159
16.3	Información sobre la Comisión Ejecutiva Delegada, el Comité de Auditoría del Emisor y la Comisión de Nombramientos y Retribuciones del Emisor, incluidos los nombres de los miembros y un resumen de su reglamento interno.....	160
16.4	Declaración de si el Emisor cumple el régimen o regímenes de gobierno corporativo de su país de constitución. En caso de que el Emisor no cumpla ese régimen, debe incluirse una declaración a ese efecto, así como una explicación del motivo por el cual el Emisor no cumple ese régimen	165
17.	EMPLEADOS.....	166
17.1	Número de empleados al final del período o la media para cada ejercicio durante el período cubierto por la información financiera histórica hasta la fecha del documento de registro (y las variaciones de ese número, si son importantes) y, si es posible y reviste importancia, un desglose de las personas empleadas por categoría principal de actividad y situación geográfica. Si el emisor emplea un número significativo de empleados eventuales, incluir	

	datos sobre el número de empleados eventuales por término medio durante el ejercicio más reciente.	166
	17.1.1 Planes de Reestructuración	167
	17.1.2 Planes de pensiones.....	168
17.2	Acciones y opciones de compra de acciones de los miembros del órgano de administración, gestión o supervisión y altos directivos mencionados en el apartado 14.1.1 y 14.1.2.....	168
17.3	Descripción de todo acuerdo de participación de los empleados en el capital de VUELING	168
18.	ACCIONISTAS PRINCIPALES.....	172
18.1	En la medida en que tenga conocimiento de ello el emisor, el nombre de cualquier persona que no pertenezca a los órganos administrativo, de gestión o de supervisión que, directa o indirectamente, tenga un interés declarable, según el derecho nacional del emisor, en el capital o en los derechos de voto del emisor, así como la cuantía del interés de cada una de esas personas o, en caso de no haber tales personas, la correspondiente declaración negativa.....	172
18.2	Si los accionistas principales del emisor tienen distintos derechos de voto, o la correspondiente declaración negativa.....	173
18.3	En la medida en que tenga conocimiento de ello el emisor, declarar si el emisor es directa o indirectamente propiedad o está bajo control y quién lo ejerce, y describir el carácter de ese control y las medidas adoptadas para garantizar que no se abusa de ese control	173
18.4	Descripción de todo acuerdo, conocido por el Emisor, cuya aplicación pueda en una fecha ulterior dar lugar a un cambio en su control.....	174
19.	OPERACIONES DE PARTES VINCULADAS	174
19.1	ANTIGUA VUELING	174
19.2	CLICKAIR.....	174
19.3	VUELING.....	176
20.	INFORMACIÓN FINANCIERA HISTÓRICA	176
20.1	Información financiera histórica	176
20.2	Información financiera pro forma.....	189
20.3	Estados financieros	190
20.4	Auditoría de la información financiera histórica anual	190
20.4.1	<i>Declaración de que se ha auditado la información financiera histórica anual. Si los informes de auditoría sobre la información financiera histórica han sido rechazados por los auditores legales o si contienen calificaciones o negaciones se reproducirán íntegramente el rechazo o las calificaciones o negaciones, explicando los motivos</i>	190
20.4.2	<i>Indicación sobre otra información en el Documento de registro que haya sido auditada por los auditores</i>	195
20.4.3	<i>Cuando los datos financieros de registro no se hayan extraído de los estados financieros auditados del Emisor, éste debe declarar la fuente de los datos y declarar que los datos no han sido auditados</i>	195
20.5	Edad de la información financiera más reciente.....	195
20.6	Información financiera intermedia y demás información financiera	195
20.6.1	<i>Si el emisor ha venido publicando información financiera trimestral o semestral desde la fecha de sus últimos estados financieros auditados, estos deben incluirse en el Documento de Registro. Si la información financiera trimestral o semestral ha sido revisada o auditada, debe también incluirse el informe de auditoría o de revisión. Si la información financiera trimestral o semestral no ha sido auditada o no se ha revisado, debe declararse este extremo</i>	195

20.6.2	<i>Si la fecha del documento de registro es más de nueve meses posterior al fin del último ejercicio auditado, debería contener información financiera intermedia que abarque por lo menos los primeros seis meses del ejercicio y que puede no estar auditada (en cuyo caso debe declararse este extremo). La información financiera intermedia debe incluir estados comparativos del mismo periodo del ejercicio anterior, salvo que el requisito de la información comparativa del balance pueda satisfacerse presentando el balance de final de año.</i>	196
20.6.2.1	<i>Balances de situación y cuentas de pérdidas y ganancias de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR a 30 de junio de 2009.</i>	196
20.6.2.2	<i>Balance de situación y cuenta de pérdidas y ganancias de VUELING a 30 de septiembre de 2009.</i>	199
20.7	Política de dividendos	201
20.8	Procedimientos judiciales y arbitrales	201
20.9	Cambios significativos en la posición financiera o comercial del Emisor	203
21.	INFORMACIÓN ADICIONAL	203
21.1	Capital social	203
21.1.1	<i>Capital emitido y autorizado</i>	203
21.1.2	<i>Acciones que no representen capital</i>	203
21.1.3	<i>Número, valor contable y valor nominal de las acciones del Emisor en poder o en nombre del propio Emisor o de sus filiales</i>	204
21.1.4	<i>Importe de todo valor convertible, valor canjeable o valor con garantías, indicando las condiciones y los procedimientos que rigen su conversión, canje o suscripción</i>	204
21.1.5	<i>Información y condiciones de cualquier derecho de adquisición y/o obligaciones con respecto al capital autorizado pero no emitido o sobre un compromiso de aumentar el capital</i>	204
21.1.6	<i>Información sobre cualquier capital de cualquier miembro del grupo que esté bajo opción o que se haya acordado condicional o incondicionalmente someter a opción y detalles de esas opciones, incluidas las personas a las que se dirigen esas opciones</i>	204
21.1.7	<i>Historial del capital social, resaltando la información sobre cualquier cambio durante el período cubierto por la información financiera histórica</i>	204
21.2	Estatutos y escritura de constitución	205
21.2.1	<i>Descripción de los objetivos y fines del Emisor y dónde pueden encontrarse en los estatutos y escritura de constitución</i>	205
21.2.2	<i>Breve descripción de cualquier disposición de las cláusulas estatutarias o reglamento interno del Emisor relativa a los miembros de los órganos administrativos, de gestión o de supervisión</i>	206
21.2.3	<i>Descripción de los derechos, preferencias y restricciones relativas a cada clase de las acciones existentes</i>	211
21.2.4	<i>Descripción de qué se debe hacer para cambiar los derechos de los tenedores de las acciones, indicando si las condiciones son más significativas que las que requiere la ley</i>	211
21.2.5	<i>Descripción de las condiciones que rigen la manera de convocar las Juntas Generales anuales y las Juntas Generales extraordinarias de accionistas, incluyendo las condiciones de admisión</i>	211
21.2.6	<i>Breve descripción de cualquier disposición de las cláusulas estatutarias o reglamento interno del Emisor que tenga por efecto retrasar, aplazar o impedir un cambio en el control del Emisor</i>	212
21.2.7	<i>Indicación de cualquier disposición de las cláusulas estatutarias o reglamento interno, en su caso, que rija el umbral de propiedad por encima del cual deba revelarse la propiedad del accionista</i>	212

21.2.8	<i>Descripción de las condiciones impuestas por las cláusulas estatutarias o reglamento interno que rigen los cambios en el capital, si estas condiciones son más rigurosas que las que requiere la ley.....</i>	213
22.	CONTRATOS IMPORTANTES.....	214
23.	INFORMACIÓN DE TERCEROS, DECLARACIONES DE EXPERTOS Y DECLARACIONES DE INTERÉS.....	218
23.1	Informes de expertos.....	218
23.2	Información procedente de terceros.....	218
24.	DOCUMENTOS PARA CONSULTA.....	218
25.	INFORMACIÓN SOBRE PARTICIPACIONES	219
IV.	MÓDULO DE INFORMACIÓN FINANCIERA PRO FORMA (ANEXO II DEL REGLAMENTO (CE) N° 809/2004 DE LA COMISIÓN DE 29 DE ABRIL DE 2004)..	220
1.	OBJETIVO DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA PRO FORMA	220
2.	DESCRIPCIÓN DE LA FUSIÓN CON CLICKAIR, S.A.	220
3.	OPERACIONES PREVIAS A LA FUSIÓN.....	221
3.1	AUMENTO DE CAPITAL SOCIAL DE CLICKAIR	221
3.2	CONVERSIÓN DE LAS ACCIONES DE CLICKAIR	221
4.	FUENTES DE INFORMACIÓN PARA LA PREPARACIÓN DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA PRO-FORMA	222
5.	HIPÓTESIS EMPLEADAS	222
6.	AJUSTES PRO FORMA	223
7.	OPINIÓN DEL AUDITOR.....	224
V.	INFORMACIÓN SOBRE LOS VALORES A EMITIR. NOTA SOBRE LAS ACCIONES (ANEXO III DEL REGLAMENTO (CE) N° 809/2004 DE LA COMISIÓN DE 29 DE ABRIL DE 2004)	228
1.	PERSONAS RESPONSABLES.....	228
1.1	Personas responsables	228
1.2	Declaración de responsabilidad.....	228
2.	FACTORES DE RIESGO	228
3.	INFORMACIÓN FUNDAMENTAL	228
3.1	Declaración sobre el capital circulante	228
3.2	Capitalización y endeudamiento.....	228
3.3	Intereses de las personas físicas y jurídicas participantes en la emisión	229
3.4	Motivos de la admisión a negociación.....	229
4.	INFORMACIÓN SOBRE LAS ACCIONES	230
4.1	Descripción del tipo y la clase de los valores admitidos a cotización, con el Código ISIN (número internacional de identificación del valor) u otro código de identificación del valor.....	230
4.2	Legislación según la cual se han creado los valores.....	230
4.3	Indicación de si los valores están en forma registrada o al portador y si los valores están en forma de título o de anotación en cuenta. En el último caso, nombre y dirección de la entidad responsable de la llevanza de las anotaciones	230
4.4	Divisa de la emisión de los valores.....	230

4.5	Descripción de los derechos vinculados a los valores, incluida cualquier limitación de esos derechos, y procedimiento para el ejercicio de los mismos.....	230
4.5.1.	<i>Derecho a participar en las ganancias sociales y en el patrimonio resultante de la liquidación</i>	231
4.5.2.	<i>Derechos asistencia y voto</i>	231
4.5.3.	<i>Derechos de suscripción preferentes en las ofertas de suscripción de valores de la misma clase</i>	232
4.5.4.	<i>Derecho de participación en los beneficios de VUELING</i>	232
4.5.5.	<i>Derechos de participación en cualquier excedente en caso de liquidación</i>	232
4.5.6.	<i>Derecho de información</i>	232
4.5.7.	<i>Cláusulas de amortización</i>	232
4.5.8.	<i>Cláusulas de conversión</i>	232
4.6	En el caso de nuevas emisiones, declaración de las resoluciones, autorizaciones y aprobaciones en virtud de las cuales los valores han sido o serán creados y/o emitidos	232
4.7	En caso de nuevas emisiones, fecha prevista de emisión de los valores	233
4.8	Descripción de cualquier restricción sobre la libre transmisibilidad de los valores	233
4.9	Indicación de la existencia de cualquier oferta obligatoria de adquisición y/o normas de retirada y recompra obligatoria en relación con los valores.....	234
4.10	Indicación de las ofertas públicas de adquisición realizadas por terceros sobre el capital del emisor, que se hayan producido durante el ejercicio anterior y el actual. Debe aclararse el precio o de las condiciones de canje de estas ofertas y su resultado	234
4.11	Por lo que se refiere al país del domicilio social del emisor y al país o países en los que se está haciendo la oferta o se solicita la admisión a negociación, información sobre los impuestos de la renta de los valores retenidos en origen, e indicación de si el emisor asume la responsabilidad de la retención de impuestos en origen	234
4.11.1.	<i>Régimen fiscal aplicable a las acciones de VUELING</i>	234
5.	CLAUSULAS Y CONDICIONES DE LA OFERTA	241
6.	ACUERDOS DE ADMISIÓN A COTIZACIÓN Y NEGOCIACIÓN	241
6.1	Indicación de si los valores ofertados son o serán objeto de una solicitud de admisión a cotización, con vistas a su distribución en un mercado regulado o en otros mercados equivalentes, indicando los mercados en cuestión.....	241
6.2	Todos los mercados regulados o mercados equivalentes en los que, según tenga conocimiento de ello el emisor, estén admitidos ya a cotización valores de la misma clase que los valores que van a ofertarse o admitirse a cotización	242
6.3	Si, simultáneamente o casi simultáneamente a la creación de los valores para los que se busca la admisión en un mercado regulado, se suscriben o se colocan privadamente valores de la misma clase, o si se crean valores de otras clases para colocación pública o privada, deben darse detalles sobre la naturaleza de esas operaciones y del número y las características de los valores a los cuales se refieren.....	242
6.4	Detalles de las entidades que tienen un compromiso firme de actuar como intermediarios en la negociación secundaria, aportando liquidez a través de las órdenes de oferta y demanda y descripción de los principales términos de su compromiso	242
6.5	Estabilización: en los casos en que un emisor o un accionista vendedor haya concedido una opción de sobre-adjudicación o se prevé que puedan realizarse actividades de estabilización de precios en relación con la oferta.....	242
6.5.1.	<i>El hecho de que pueda realizarse la estabilización, de que no haya ninguna garantía de que se realice y de que pueda detenerse en cualquier momento</i>	242

6.5.2.	<i>Principio y fin del período durante el cual puede realizarse la estabilización</i>	242
6.5.3.	<i>Identidad de la entidad que dirija la estabilización para cada jurisdicción pertinente, a menos que no se conozca en el momento de la publicación</i>	242
6.5.4.	<i>El hecho de que las operaciones de estabilización puedan dar lugar a un precio de mercado más alto del que habría de otro modo</i>	242
7.	TENEDORES VENDEDORES DE VALORES	243
7.1	Nombre y dirección profesional de la persona o de la entidad que se ofrece a vender los valores, naturaleza de cualquier cargo u otra relación importante que los vendedores hayan tenido en los últimos tres años con el Emisor o con cualquiera de sus antecesoros o personas vinculadas.....	243
7.2	Número y clase de los valores ofertados por cada uno de los tenedores vendedores de valores	243
7.3	Compromisos de no disposición (<i>lock-up agreements</i>).....	243
8.	INGRESOS Y GASTOS DE LA EMISIÓN / OFERTA	243
8.1	Ingresos netos totales y cálculo de los gastos totales de la emisión/oferta.	243
9.	DILUCIÓN	243
10.	INFORMACIÓN ADICIONAL	244
10.1	Si en la nota sobre los valores se menciona a los asesores relacionados con una emisión, una declaración de la capacidad en que han actuado los asesores.....	244
10.2	Indicación de otra información de la nota sobre los valores que haya sido auditada o revisada por los auditores y si los auditores han presentado un informe. Reproducción del informe o, con el permiso de la autoridad competente, un resumen del mismo.....	244
10.3	Cuando en la Nota sobre los valores se incluya una declaración o un informe atribuido a una persona en calidad de experto, proporcionar el nombre de esas personas, dirección profesional, cualificaciones e interés importante en el emisor, según proceda. Si el informe se presenta a petición del emisor, una declaración de que se incluye dicha declaración o informe, la forma y el contexto en que se incluye, y con el consentimiento de la persona que haya autorizado el contenido de esa parte de la Nota sobre los valores.....	244
10.4	En los casos en que la información proceda de un tercero, proporcionar una confirmación de que la información se ha reproducido con exactitud y que, en la medida en que el emisor tiene conocimiento de ello y puede determinar a partir de la información publicada por ese tercero, no se ha omitido ningún hecho que haría la información reproducida inexacta o engañosa. Además, el emisor debe identificar la fuente o fuentes de la información	244

I. RESUMEN

Se describen a continuación las principales características y los riesgos esenciales asociados a VUELING y a los valores objeto del presente Folleto Informativo (en adelante, el "**Folleto**"), sin perjuicio de la restante información de los Factores de Riesgo, la Nota sobre Acciones y del Documento de Registro.

Se hace constar expresamente que:

- (i) Este Resumen debe leerse como introducción al Folleto.
- (ii) Toda decisión de invertir en los valores objeto del Folleto debe estar basada en la consideración por parte del inversor del Folleto en su conjunto.
- (iii) No podrá exigirse responsabilidad civil a ninguna persona exclusivamente con base en el Resumen, a no ser que el mismo sea engañoso, inexacto o incoherente en relación con las demás partes del Folleto.
- (iv) En el caso de que se presentase una demanda sobre la información contenida en un Folleto ante un tribunal, el inversor demandante podría, en virtud del Derecho nacional de los Estados Miembros de la Unión Europea, tener que soportar los gastos de la traducción del Folleto antes de que dé comienzo el procedimiento judicial.

En el Folleto, las menciones siguientes tendrán el significado que a continuación se expresa:

1. El "**Emisor**" o "**VUELING**" hará referencia a la sociedad resultante de la fusión entre VUELING AIRLINES, S.A. (sociedad absorbente) y CLICKAIR, S.A. (sociedad absorbida), efectiva a partir del 15 de julio de 2009, fecha de presentación, en el Registro Mercantil de Barcelona de la escritura de Fusión, que actualmente se denomina VUELING AIRLINES, S.A.
2. "**ANTIGUA VUELING**" hará referencia a la sociedad absorbente VUELING AIRLINES, S.A. antes de la efectividad de la fusión anteriormente referida.
3. "**CLICKAIR**" hará referencia a la sociedad absorbida, CLICKAIR, S.A., sociedad disuelta como consecuencia de su absorción por ANTIGUA VUELING en virtud de la fusión anteriormente referida.

1. DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN Y CALENDARIO

El pasado día 7 de julio de 2008 el Consejo de Administración de ANTIGUA VUELING aprobó un contrato marco de integración entre ANTIGUA VUELING y CLICKAIR relativo a la operación de fusión de ambas sociedades.

La operación se estructuró como una fusión por absorción de CLICKAIR por parte de ANTIGUA VUELING con extinción de la primera y mediante la ampliación de capital en la segunda, en los términos y de conformidad con lo previsto en los entonces vigentes, artículos 233 y siguientes de la Ley de Sociedades Anónimas, entregando las nuevas acciones resultantes de la referida ampliación de capital a los accionistas de CLICKAIR (en adelante, la "**Fusión**").

El día 11 de noviembre de 2008 fue notificada la operación de concentración a la Comisión Europea de acuerdo con lo establecido en el Reglamento del Consejo (CE) número 139/2004.

El 9 de enero de 2009, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea autorizó con ciertas condiciones la fusión entre ANTIGUA VUELING y CLICKAIR. El visto bueno del Ejecutivo comunitario está supeditado a la puesta a disposición, en caso de ser solicitado por un competidor, por parte de ambas sociedades de una serie de

“slots” –derechos de despegue y aterrizaje- principalmente en los aeropuertos de Barcelona y Madrid y en otros aeropuertos europeos, con el fin de resolver los problemas de competencia que la concentración podría provocar en 19 rutas españolas y europeas. Si bien, esta condición no se espera que pueda afectar significativamente la operación.

El 13 y el 18 de febrero de 2009 los Consejos de Administración de ANTIGUA VUELING y de CLICKAIR respectivamente aprobaron el proyecto de fusión con el compromiso de permanencia de sus dos accionistas industriales de referencia, IBERIA LINEAS AÉREAS, S.A. (en adelante, “**IBERIA**”) y NEFINSA, S.A. (en adelante, “**NEFINSA**”). El tipo de canje propuesto fue determinado sobre la base del valor real de los patrimonios sociales de CLICKAIR y ANTIGUA VUELING estableciéndose en 2,9892561 acciones de un euro de valor nominal de ANTIGUA VUELING por cada acción de diez euros de valor nominal de CLICKAIR.

Con fecha 5 de mayo de 2009 se celebraron las Juntas Generales de Accionistas de ANTIGUA VUELING y de CLICKAIR, respectivamente, en las que, entre otras cosas, se aprobó el proyecto de fusión y la Fusión entre ambas sociedades. La Junta General de Accionistas de ANTIGUA VUELING aprobó igualmente ampliar su capital social en un importe de 14.952.259 euros mediante la emisión de 14.952.259 nuevas acciones representadas mediante anotaciones en cuenta, de 1 euro de valor nominal cada una de ellas, de la misma clase y serie que las que estaban en circulación, cuya suscripción quedó reservada a los titulares de acciones de CLICKAIR, sin que existiese, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 159.4 de la Ley de Sociedades Anónimas, derecho de suscripción preferente. De este modo, las nuevas acciones emitidas suponen el 100% del capital social de ANTIGUA VUELING y el 50% del capital social de VUELING. Como consecuencia de la ampliación de capital referida anteriormente, el capital social de VUELING queda fijado en 29.904.518 euros representado en por 29.904.518 acciones de un euro de valor nominal cada una de ellas.

Con carácter previo a la Fusión, CLICKAIR procedió a realizar las siguientes operaciones societarias con impacto en su capital social y en las acciones que lo representa:

- (i) Un aumento de capital de 5.000 euros, mediante la emisión de 20 acciones privilegiadas, 400 acciones ordinarias de la serie A y 80 acciones ordinarias de la serie B. Todas las acciones fueron emitidas por un valor nominal de 10 euros, a excepción de las citadas 20 acciones privilegiadas que comportaron la satisfacción de una prima de emisión de 1.049.750 euros por acción. Como consecuencia de esta ampliación de capital, los fondos propios de CLICKAIR se vieron incrementados en 21.000.000 de euros.
- (ii) Una vez efectuado el aumento de capital referido en el punto (i) anterior, se procedió a la (i) conversión de las 50.020 acciones privilegiadas de CLICKAIR en acciones ordinarias (al tipo de conversión de 76 acciones ordinarias por cada acción privilegiada) y a la agrupación de todas estas acciones en una única serie y (ii) a los efectos de atender el tipo de conversión mencionado, se aumentó el capital social de CLICKAIR por importe de 37.515.000 euros, mediante la emisión de 3.751.500 nuevas acciones ordinarias de 10 euros de valor nominal cada una de ellas, con cargo a reservas de libre disposición. Con carácter previo a la inscripción de la Fusión, IBERIA realizó una aportación dineraria de 4.264 miles de euros en CLICKAIR al objeto de reponer el patrimonio de la referida sociedad, minorado por pérdidas sociales de ejercicios anteriores. A estos efectos, Ernst & Young emitió un informe de fecha 10 de julio de 2009, complementario del informe del proyecto de Fusión de fecha 19 de marzo de 2009 en su condición de experto independiente, aclarando que el tipo de canje de las acciones derivado de la Fusión continuaba estando justificado tras la anterior aportación.

Como consecuencia de lo anterior, en el momento de la fusión el capital social de CLICKAIR estaba configurado por 5.002.00 acciones ordinarias de 10 euros de valor

nominal unitario, plenamente suscritas y desembolsadas, y pertenecientes a una sola clase y serie de acciones, todas ellas con los mismos derechos.

Una vez cumplidas las formalidades legales (i.e. plazo de oposición de acreedores, etc.), la escritura de Fusión se otorgó ante la Notario de Barcelona Dña. Berta García Prieto el día 14 de julio 2009, con el número 2.687 de su protocolo, y quedó inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona el día 16 de julio de 2009, si bien los efectos de la misma se retrotraen al momento de la presentación de la escritura en el Registro Mercantil, esto es, el 15 de julio de 2009.

La admisión a negociación de las acciones de VUELING tiene por finalidad dar cumplimiento a lo aprobado por la Junta General Extraordinaria de dicha sociedad, de fecha 5 de mayo de 2009, la cual acordó solicitar la admisión a negociación de las nuevas acciones emitidas en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, a través del Sistema de Interconexión Bursátil Español (Mercado Continuo) y que han sido entregadas a los accionistas de CLICKAIR en canje por sus acciones en dicha sociedad.

El presente Folleto ha sido preparado con ocasión de la admisión a negociación de 14.952.259 acciones de VUELING, emitidas como consecuencia del proceso de fusión con CLICKAIR.

2. DESCRIPCIÓN DEL EMISOR

VUELING AIRLINES, S.A. es la sociedad resultante de la fusión por absorción de CLICKAIR (sociedad absorbida, cuyo C.I.F era A-084447627) por parte de ANTIGUA VUELING (sociedad absorbente, cuyo C.I.F. es A-63422141), ejecutada en escritura pública otorgada ante la Notario del Ilustre Colegio de Notarios de Catalunya, Dña. Berta García Prieto el día 14 de julio 2009, con el número 2.687 de su protocolo y debidamente inscrita en el Registro Mercantil. En el marco de la referida operación de fusión, la sociedad absorbente no modificó su denominación social.

ANTIGUA VUELING se constituyó como sociedad anónima en España por tiempo indefinido con fecha 10 de febrero de 2004 y domicilio social en Barcelona, operando su primer vuelo el 1 de julio de 2004. Con fecha 8 de diciembre de 2006, ANTIGUA VUELING completó el proceso de Oferta Pública de Venta y Suscripción de acciones mediante la admisión a cotización de un total de 6.371.953 acciones, 3.049.694 ya existentes y 3.322.259 de nueva emisión.

Por su parte, CLICKAIR se constituyó como sociedad anónima en España por tiempo indefinido, con fecha 19 de septiembre de 2005, bajo la denominación social de "CATAIR LÍNEAS AÉREAS, S.A.". Cambio su denominación social por la de "CLICKAIR, S.A." y trasladó su domicilio a Barcelona en septiembre de 2006. CLICKAIR operó su primer vuelo en fecha 1 de octubre de 2006. La actividad principal de CLICKAIR consistía en la explotación y gestión del negocio de tráfico aéreo regular de transporte de pasajeros.

La actividad de VUELING, como sociedad resultante de la Fusión, consiste en la explotación y gestión del negocio de tráfico aéreo regular de transporte de pasajeros. VUELING es una aerolínea comercial de bajo coste que opera vuelos regulares (de punto a punto) de corta y media distancia entre las principales ciudades españolas y varios destinos internacionales, principalmente de Europa Occidental y del sur de Europa. VUELING cuenta con bases operativas en los aeropuertos de Barcelona, Madrid, Sevilla, Valencia, Málaga y Bilbao, siendo las principales las del Aeropuerto Internacional de El Prat de Barcelona (BCN) y el Aeropuerto Internacional de Madrid-Barajas de Madrid (MAD).

A fecha de verificación del presente Folleto, la flota de aviones que opera VUELING es de 35 aviones Airbus A320-200, de los cuales 18 aviones proceden de la flota de CLICKAIR y 17 aviones de la flota de ANTIGUA VUELING. El número de pasajeros transportados durante 2008 por ambas aerolíneas fue de 12.200 miles (5.900 miles de pasajeros por ANTIGUA VUELING y 6.300 miles por CLICKAIR) y, asimismo, el número

de pasajeros transportados durante el primer semestre de 2009 fue de 1.100 miles y 2.395 miles, respectivamente.

3. MAGNITUDES FINANCIERAS MÁS IMPORTANTES

Se presentan a continuación las magnitudes financieras más relevantes del balance de situación individual y de la cuenta de pérdidas y ganancias de ANTIGUA VUELING y de CLICKAIR anterior a la Fusión para (i) el cierre del ejercicio 2008 auditado y (ii) el primer semestre de 2009 no auditado. Adicionalmente, se acompaña la información correspondiente a los ejercicios finalizados a 31 de diciembre de 2007 y 2006 auditados de ANTIGUA VUELING.

Se hace constar que las cuentas anuales de ANTIGUA VUELING correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2006, 2007 y 2008 y depositadas en el Registro Mercantil de Barcelona y en la CNMV se han preparado conforme a lo siguiente:

- (i) las cuentas anuales individuales auditadas correspondientes al ejercicio 2008 han sido preparadas de conformidad con los principios y normas de valoración del Nuevo Plan General de Contabilidad (en adelante, "**NPGC**"), aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad (en adelante, "**Real Decreto 1514/2007**");y
- (ii) las cuentas anuales individuales auditadas correspondientes a los ejercicios 2006 y 2007, han sido preparadas conforme a los principios de contabilidad generalmente aceptados en España en las fechas de su preparación (en adelante, "**PGC**").

No obstante lo anterior, los estados financieros correspondientes a los ejercicios 2006 y 2007 de ANTIGUA VUELING se presentan en el presente Documento de Registro de conformidad con los criterios y principios contables contenidos en las Normas Internacionales de Información Financiera (en adelante, "**NIIF**"), que también fueron objeto de auditoría por los auditores de ANTIGUA VUELING y se encuentran depositados en la CNMV, a los exclusivos efectos de poder presentar información comparable con las cuentas anuales del ejercicio 2008 de ANTIGUA VUELING que han sido elaboradas bajo el NPGC y con las que presenta mayores similitudes. En este sentido, no existen diferencias significativas en el Patrimonio Neto de VUELING a 31 de diciembre de 2008, ni en su cuenta de pérdidas y ganancias correspondiente al ejercicio anual terminado en dicha fecha entre lo establecido en el NPGC y las NIIF. Los principios y normas contables aplicados en la elaboración de la memoria y de las cuentas anuales auditadas, necesarios para su correcta interpretación, así como los informes de auditoría de los tres últimos ejercicios cerrados, pueden consultarse en los estados financieros e informes de auditoría depositados en la CNMV y en el domicilio de VUELING.

Adicionalmente, en el presente Documento de Registro se muestran las cuentas anuales individuales auditadas de CLICKAIR correspondientes al ejercicio 2008 de conformidad con los principios y normas de valoración del NPGC.

Asimismo, el presente apartado también contiene información financiera pro forma correspondiente al ejercicio 2008 que ha sido preparada, a efectos informativos para facilitar la información acerca de cómo la operación de fusión por absorción de ANTIGUA VUELING sobre CLICKAIR, podría haber afectado al balance de situación y a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2008. Dado que dicha información financiera pro forma ha sido preparada para reflejar una situación hipotética, no tiene por objeto representar, y no representa, la situación financiero-patrimonial ni los resultados de las operaciones de VUELING, una vez fusionada con CLICKAIR. Dicha información financiera ha sido objeto de una revisión especial por parte de DELOITTE, S.L. en la que manifiestan que, en su opinión, la información financiera pro forma ha sido adecuadamente compilada en función de las asunciones e hipótesis definidas por los

administradores de VUELING y que el fundamento contable utilizado por dichos administradores en la preparación de la información financiera pro forma es consistente con las políticas contables utilizadas por VUELING en las cuentas anuales del ejercicio 2008.

Por último, también se incluye:

- (i) Información financiera intermedia no auditada de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR mediante la presentación de estados financieros correspondientes al primer semestre de 2008 y de 2009 elaboradas bajo NPGC.
- (ii) Información financiera de VUELING no auditada ni revisada por los auditores de cuentas de la sociedad correspondientes a 30 de septiembre de 2009.

3.1 Información financiera histórica

Balance de situación

Se presentan a continuación las principales magnitudes del (i) balance de situación correspondiente a los ejercicios 2006 y 2007 preparado de conformidad con las NIIF y 2008 preparado de conformidad con el NPGC de ANTIGUA VUELING y sus respectivas variaciones, del (ii) balance de situación del ejercicio 2008 de CLICKAIR preparado de conformidad con el NPGC, así como del (iii) balance pro forma correspondiente al ejercicio 2008 preparado de conformidad con el NPGC:

€ MM (datos en miles de euros)	VUELING PROFORMA 31/12/2008 NPGC	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT. VUELING 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT. VUELING 31/12/2007 Auditado NIIF	ANT. VUELING 31/12/2006 Auditado NIIF	ANT. VUELING % Var. 31/12/07-08	ANT. VUELING % Var. 31/12/06-07
Activos por Impuestos diferidos	89.561	41.723	47.838	-	-	-	0%
Otros activos no corrientes	85.022	47.505	36.181	35.762	20.055	1%	78%
Total activo no corriente	174.583	89.228	84.019	35.762	20.055	135%	78%
Activos corrientes de explotación	47.139	26.948	20.192	12.844	7.832	57%	64%
Efectivo e inversiones financieras temporales	108.301	44.328	42.973	87.089	130.185	-51%	-33%
Total activo corriente	155.440	71.276	63.165	99.933	138.017	-37%	-28%
TOTAL ACTIVO	330.023	160.504	147.184	135.695	158.072	8%	-14%
Patrimonio Neto	95.496	27.007	46.154	14.831	92.885	211%	-84%
Pasivos no corrientes	53.579	31.802	21.777	18.791	8.344	16%	125%
Pasivos corrientes	180.948	101.695	79.253	102.073	56.843	-22%	80%
TOTAL PASIVO y Patrimonio Neto	330.023	160.504	147.184	135.695	158.072	8%	-14%
Fondo de Maniobra (*)	(25.508)	(30.419)	(16.088)	(2.140)	81.174	-652%	-103%

(*) Fondo de Maniobra: calculado como la diferencia entre activos corrientes y pasivos corrientes.

Los comentarios sobre las principales variaciones en la información histórica del balance de situación se encuentran en los apartados 20.1 y 20.2, así como en los 10.1 y 10.3 para las cuentas de recursos propios y financiación.

Cuenta de pérdidas y ganancias

Se presentan a continuación las principales magnitudes de (i) la cuenta de pérdidas y ganancias correspondiente a los ejercicios 2006 y 2007 preparada de conformidad con las NIIF y al ejercicio 2008 preparada de conformidad con el NPGC de ANTIGUA VUELING y sus respectivas variaciones, de (ii) la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2008 de CLICKAIR preparado de conformidad con el NPGC, así como de (iii) la cuenta de pérdidas y

ganancias proforma correspondiente al ejercicio 2008 preparado de conformidad con el NPGC:

€ MM (datos en miles de euros)	VUELING PROFORMA 31/12/2008 NPGC	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT.VUELING 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT.VUELING 31/12/2007 Auditado NIIF	ANT.VUELING 31/12/2006 Auditado NIIF	ANT.VUELING % Var 31/12/07-08	ANT.VUELING % Var 31/12/06-07
Ingresos de explotación	896.550	444.364	448.485	362.673	235.526	24%	54%
Gastos de explotación	(981.392)	(490.001)	(486.726)	(432.298)	(245.864)	13%	76%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(84.842)	(45.637)	(38.241)	(69.625)	(10.338)	45%	-573%
RESULTADO FINANCIERO	(1.102)	(745)	(357)	6.391	(438)	-106%	1559%
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	(85.944)	(46.382)	(38.598)	(63.234)	(10.776)	39%	-487%
Impuesto sobre beneficios	60.975	13.838	47.137	-	-	-	-
RESULTADO NETO	(24.969)	(32.544)	8.539	(63.234)	(10.776)	114%	-487%

En el ejercicio 2008, ambas sociedades emprendieron un programa de reducción de capacidad que les llevó a reducir el número de aviones operados. Esta reducción se ha llevado a cabo mediante devoluciones anticipadas de aviones a los arrendadores de las mismas, así como mediante el subarriendo de aeronaves.

Todos los costes asociados a esta reestructuración de la flota han supuesto un impacto neto en la cuenta de resultados de ANTIGUA VUELING de 7.416 miles de euros y para CLICKAIR de 31.353 miles de euros, lo que supone un resultado de explotación antes de reestructuración para el ejercicio 2008 de 30.825 miles de euros negativos para ANTIGUA VUELING y de 14.284 miles de euros negativos para CLICKAIR. Las variaciones de las magnitudes principales de la cuenta de resultados se describen en el apartado 20 del presente Folleto.

Principales coeficientes financieros

Durante los ejercicios que cubre la información financiera histórica, ni ANTIGUA VUELING ni CLICKAIR de forma relevante, han recurrido al endeudamiento financiero neto externo. No obstante lo anterior, a continuación se incluyen los siguientes coeficientes financieros:

€ MM (datos en miles de euros)	ANT. VUELING 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT. VUELING 31/12/2007 Auditado NIIF	ANT. VUELING 31/12/2006 Auditado NIIF	ANT. VUELING % Var. 31/12/07-08	ANT. VUELING % Var. 31/12/06-07	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC
EBITDAR (*)	34.346	(3.832)	28.012	996%	-114%	8.526
EBITDAR (*) / Ingresos	7,7%	-1,1%	11,9%	8,7%	-12,9%	1,9%
Endeudamiento financiero bruto	-	-	-	-	-	4.884
Endeudamiento financiero neto	(42.642)	(84.822)	(113.161)	49,7%	-25,0%	(35.731)
Rentabilidad de los Fondos Propios (ROE=Resultado Neto / PN)	18,5%	-426,4%	-11,6%	444,9%	-414,8%	-120,5%
Apalancamiento Financiero (Endeudamiento financ. bruto / Activo)	-	-	-	-	-	3,0%
Endeudamiento financ. bruto / EBITDAR	-	-	-	-	-	57,3%
Endeudamiento financ. neto / EBITDAR	-124,2%	2213,5%	-404,0%	-105,6%	647,9%	-419,1%
Fondo de Maniobra	(16.088)	(2.140)	81.174	-652%	-103%	(30.419)

(*) EBITDAR: Resultado antes de impuestos, intereses, depreciación, amortización y alquileres de aeronaves, incluido el resultado de reestructuración y resultado de subarrendos, siguiendo el criterio de cuentas anuales auditadas.

3.2 Información financiera intermedia

3.2.1 Información financiera hasta el 30 de junio de 2009

A continuación se detallan las principales magnitudes de la situación financiera de ANTIGUA VUELING y de CLICKAIR anterior a la fusión, correspondientes al periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2008 y 2009. La presente información no ha sido ni auditada, ni de forma alguna revisada por los auditores de las sociedades.

Balance de situación

ANTIGUA VUELING

€ MM (datos en miles de euros)	ANT.VUELING 30/06/2009 NPGC	ANT.VUELING 30/06/2008 NPGC	ANT.VUELING % Var. 30/06/08-09
Activos por Impuestos diferidos	48.029	55.275	-13%
Otros activos no Corrientes	30.676	32.708	-6%
Total activo no corriente	78.705	87.983	-11%
Activos corrientes de explotación	27.957	16.147	73%
Efectivo e inversiones financieras temporales	63.238	63.132	0%
Total activo corriente	91.195	79.279	15%
TOTAL ACTIVO	169.900	167.262	2%
Patrimonio Neto	38.559	21.801	77%
Pasivos no corrientes	20.512	14.315	43%
Pasivos corrientes	110.829	131.146	-15%
TOTAL PASIVO y PATRIMONIO NETO	169.900	167.262	2%
Fondo de Maniobra (*)	(19.634)	(51.867)	62%

(*) Fondo de Maniobra: calculado como la diferencia entre activos corrientes y pasivos corrientes.

CLICKAIR

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR 30/06/2009 NPGC	CLICKAIR 30/06/2008 NPGC	CLICKAIR % Var. 30/06/08-09
Activos por Impuestos diferidos	42.968	47.311	-9%
Otros activos no corrientes	48.916	39.693	23%
Total activo no corriente	91.884	87.004	6%
Activos corrientes de explotación	56.413	46.902	20%
Efectivo e inversiones financieras temporales	51.894	52.685	-2%
Total activo corriente	108.307	99.587	9%
TOTAL ACTIVO	200.191	186.591	7%
Patrimonio Neto	46.762	(14.975)	412%
Pasivos no corrientes	38.995	51.591	-24%
Pasivos corrientes	114.434	149.975	-24%
TOTAL PASIVO y PATRIMONIO NETO	200.191	186.591	7%
Fondo de Maniobra (*)	(6.127)	(50.388)	88%

(*) Fondo de Maniobra: calculado como la diferencia entre activos corrientes y pasivos corrientes.

Cuenta de pérdidas y ganancias

ANTIGUA VUELING

€ MM (datos en miles de euros)	ANT.VUELING 30/06/2009 NPGC	ANT.VUELING 30/06/2008 NPGC	ANT.VUELING % Var. 30/06/08-09
Ingresos de explotación	183.955	202.521	-9%
Gastos de explotación	(189.819)	(246.775)	-23%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(5.864)	(44.254)	87%
RESULTADO FINANCIERO	1.120	(710)	258%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(4.744)	(44.964)	89%
Impuesto sobre beneficios	1.423	49.052	-97%
Resultado operaciones interrumpidas	-	96	-100%
RESULTADO NETO	(3.321)	4.184	-179%

CLICKAIR

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR 30/06/2009 NPGC	CLICKAIR 30/06/2008 NPGC	CLICKAIR % Var. 30/06/08-09
Ingresos de explotación	155.006	199.277	-22%
Gastos de explotación	(161.044)	(239.442)	33%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(6.038)	(40.165)	85%
RESULTADO FINANCIERO	1.138	(1.888)	160%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(4.900)	(42.053)	88%
Impuesto sobre beneficios	1.470	12.616	-88%
Resultado operaciones interrumpidas	-	-	-
RESULTADO NETO	(3.430)	(29.437)	88%

Coeficientes financieros

Durante los periodos correspondientes a 30 de junio de 2008 y 2009, ni ANTIGUA VUELING ni CLICKAIR de forma relevante, han recurrido al endeudamiento financiero neto externo. No obstante lo anterior, a continuación se incluyen los siguientes coeficientes financieros:

€ MM (datos en miles de euros)	ANT.VUELING 30/06/2009 NPGC	ANT.VUELING 30/06/2008 NPGC	ANT.VUELING % Var. 30/06/08-09
EBITDAR (*)	22.474	(8.070)	378%
EBITDAR (*) / Ingresos	12,2%	-4,0%	16,2%
Endeudamiento financiero bruto	-	-	-
Endeudamiento financiero neto	(60.351)	(63.132)	-4%
Rentabilidad de los Fondos Propios (ROE=Resultado Neto / PN)	-8,6%	19,2%	-27,8%
Apalancamiento Financiero (Endeudamiento financ. bruto / Activo)	-	-	-
Endeudamiento financ. bruto / EBITDAR	-	-	-
Endeudamiento financ. neto / EBITDAR	-268,5%	782,3%	-134,3%
Fondo de Maniobra	(19.634)	(51.867)	62%

(*) EBITDAR: Resultado antes de impuestos, intereses, depreciación, amortización y alquileres de aeronaves, incluido el resultado de reestructuración y resultado de subarrendos, siguiendo el criterio de cuentas anuales auditadas.

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR 30/06/2009 NPGC	CLICKAIR 30/06/2008 NPGC	CLICKAIR % Var. 30/06/08- 09
EBITDAR (*)	17.911	(10.190)	276%
EBITDAR (*) / Ingresos	11,6%	-5,1%	327,4%
Endeudamiento financiero bruto	7.509	-	-
Endeudamiento financiero neto	(41.523)	(51.872)	-20%
Rentabilidad de los Fondos Propios (ROE=Resultado Neto / PN)	-7,3%	196,6%	-103,7%
Apalancamiento Financiero (Endeudamiento financ. bruto / Activo)	3,8%	-	-
Endeudamiento financ. bruto / EBITDAR	41,9%	-	-
Endeudamiento financ. neto / EBITDAR	-231,8%	509,0%	-145,5%
Fondo de Maniobra	(6.127)	(50.388)	88%

(*) EBITDAR: Resultado antes de impuestos, intereses, depreciación, amortización y alquileres de aeronaves, incluido el resultado de reestructuración y resultado de subarrendos, siguiendo el criterio de cuentas anuales auditadas.

3.2.2 Información financiera a 30 de septiembre de 2009

Se presentan a continuación las principales magnitudes del balance de situación de VUELING a 30 de septiembre de 2009 (primeros estados financieros publicados de la sociedad resultante de la Fusión), preparadas de conformidad con el NPGC, que no ha sido objeto de auditoría, ni de revisión alguna por parte del auditor de la sociedad:

€ MM (datos en miles de euros)	VUELING 30/09/2009 NPGC
Total activo no corriente	193.717
Total activo corriente	207.343
TOTAL ACTIVO	401.060
Patrimonio Neto	158.451
Pasivos no corrientes	70.128
Pasivos corrientes	172.481
TOTAL PASIVO y PN	401.060

Se presentan a continuación las principales magnitudes de la cuenta de pérdidas y ganancias de VUELING correspondiente al 30 de septiembre 2009, que no ha sido objeto de auditoría, ni de revisión alguna por parte del auditor de la sociedad:

€ MM (datos en miles de euros)	VUELING 30/09/2009 NPGC
Total ingreso de explotación	443.134
Total gastos de explotación	-386.292
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	56.842
RESULTADO FINANCIERO	1.369
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	58.211
Impuestos sobre Beneficios	-17.608
RESULTADO NETO	40.603
EBITDAR (*)	113.100

(*) **EBITDAR**: Resultado antes de impuestos, intereses, depreciación, amortización y alquileres de aeronaves, incluido el resultado de reestructuración y resultado de subarrendos, siguiendo el criterio de cuentas anuales auditadas.

A continuación, se presentan los coeficientes financieros de VUELING a 30 de septiembre de de 2009:

€ MM (datos en miles de euros)	VUELING 30/09/2009 NPGC
EBITDAR (*)	113.100
EBITDAR (*) / Ingresos	25,5%
Endeudamiento financiero bruto	12.457
Endeudamiento financiero neto	(139.724)
Rentabilidad de los Fondos Propios (ROE=Resultado Neto / PN)	25,6%
Apalancamiento Financiero (Endeudamiento financ. bruto / Activo)	3,1%
Endeudamiento financ. bruto / EBITDAR	11,0%
Endeudamiento financ. neto / EBITDAR	-123,5%
Fondo de Maniobra	34.862

(*) **EBITDAR**: Resultado antes de impuestos, intereses, depreciación, amortización y alquileres de aeronaves, incluido el resultado de reestructuración y resultado de subarrendos, siguiendo el criterio de cuentas anuales auditadas.

4. OTRAS INFORMACIONES

4.1 Composición del Consejo de Administración

En la fecha de verificación del presente Folleto, el Consejo de Administración de VUELING está compuesto por 12 miembros de los que 4 son independientes, 7 son dominicales y 1 tiene la condición de "Otros Externo".

A este respecto, señalar que cuatro (4) de los consejeros dominicales lo son en representación de la sociedad IBERIA, dos (2) en representación de INVERSIONES

HEMISFERIO, S.L. (en adelante, “**INVERSIONES HEMISFERIO**”) y uno (1) lo es en representación de la sociedad NEFINSA.

A la fecha de verificación del presente Folleto, los consejeros dominicales nombrados a propuesta de INVERSIONES HEMISFERIO están pendientes de ser sustituidos, debido a que la referida sociedad ha dejado de ser accionista de VUELING con fecha 27 de octubre de 2009, habiendo puesto sus cargos a disposición del Consejo de Administración.

D. Ferran Conti Penina tiene la consideración de Otros Externo puesto que no es ejecutivo ni dominical. En la medida en que no está claro que pueda ser considerado como consejero independiente, se le ha designado como Otros Externos, y ello porque D. Ferrán Conti formó parte del Consejo del Emisor, en representación de INVERSIONES HEMISFERIO hasta el 24 de septiembre de 2007 y ha mantenido una relación de asesoramiento permanente con INVERSIONES HEMISFERIO hasta el año 2006 y de forma puntual desde dicho año.

4.2 Accionistas principales y distribución accionarial

Según la información pública disponible, los principales accionistas de VUELING y su porcentaje de participación en el capital son los siguientes:

Accionista	Participación directa (acciones)	Participación indirecta (acciones)	Participación total (acciones)	Participación total (%)
NEFINSA, S.A.	1.241.038	-	1.241.038	4,150%
IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.	13.711.221	-	13.711.221	45,850%
FIDELITY INTERNATIONAL LIMITED (1)		1.201.583	1.201.583	4,018%
JP MORGAN ASSET MANAGEMENT HOLDINGS, INC. (2)		1.738.171	1.738.171	5,812%
Resto de accionistas			11.796.422	39,447%
Autocartera	216.083	-	216.083	0,723%
Total			29.904.518	100,00%

(1) Sociedad domiciliada en un paraíso fiscal. Controla diferentes fondos a través de los que ostenta una participación del 4,018% del capital social de VUELING.

(2) JP MORGAN ASSET MANAGEMENT HOLDINGS, INC., controla el 100% del capital social de JPMORGAN ASSET MANAGEMENT (UK) LIMITED y de J.P. MORGAN INVESTMENT MANAGEMENT INC. que ostentan el 5,471% y el 0,341%, del capital social de VUELING, respectivamente.

De conformidad con lo anterior, a la fecha de verificación del presente Folleto, los accionistas representados en el Consejo de Administración de VUELING ostentan, en su conjunto, la titularidad, directa o indirecta, de acciones que representan un 50% del capital social.

Tras la Fusión, los antiguos socios de la sociedad absorbida CLICKAIR, esto es, IBERIA y NEFINSA, como consecuencia de la adjudicación de las acciones de nueva emisión a dichos accionistas, han pasado a ser accionistas de VUELING.

Asimismo, determinados empleados son titulares, en conjunto, de 94.521 acciones de VUELING, representativas en conjunto de un 0.63% del capital social de VUELING

Como consecuencia del canje de acciones derivado de la ampliación de capital social suscrita en VUELING por la Fusión, con fecha de 15 de junio de 2009, IBERIA comunicó a la CNMV la solicitud para la aplicación de la exención de obligación de formular OPA prevista en el artículo 8.g) del Real Decreto 1066/2007, de 27 de julio, sobre el régimen de las ofertas públicas de adquisición de valores (en adelante, “**Real Decreto**”

1066/2007”), en la medida en que tras dicha fusión, IBERIA alcanzó una participación de control en el capital social de VUELING según el artículo 4 del Real Decreto 1066/2007, que determina la obligación de formular una OPA sobre la totalidad de las acciones que representan el capital social de VUELING. A este respecto, el consejo de la CNMV acordó que no resultaba exigible a IBERIA la formulación de una OPA sobre VUELING una vez fue acreditado que concurrían las circunstancias recogidas en el artículo 8.g) del referido Real Decreto 1066/2007.

5. FACTORES DE RIESGO

5.1 Riesgos asociados al Emisor

Dependencia de las bases operativas y de los mercados de Europa

VUELING se vería afectada por cualquier circunstancia que redujese la demanda de transporte aéreo en España o en Europa. Asimismo, el negocio de VUELING podría verse perjudicado si las rutas en las que ésta opera actualmente no evolucionan según las expectativas de VUELING o por un incremento en la competencia directa en dichas rutas.

Riesgos derivados de la reducida dimensión de la flota

VUELING opera actualmente con una flota de 35 aviones, número considerablemente menor al de otras aerolíneas, incluyendo algunos competidores. Dado el limitado número de aviones con los que opera, si un avión no se encontrase disponible el impacto sería superior en términos relativos al que sufrirían otras aerolíneas con mayor flota.

La importancia de la correcta ejecución de potenciales estrategias de crecimiento

El aumento de la frecuencia de las rutas existentes y la explotación de nuevas rutas depende, entre otros aspectos de poder conseguir franjas horarias (“slots”) adicionales en algunos de los aeropuertos donde opera VUELING a día de hoy y de la capacidad para obtener las autorizaciones necesarias para acceder a los aeropuertos y mercados geográficos seleccionados por VUELING.

Asimismo, cabe señalar que mediante Decisión de 9 de enero de 2009, caso número COMP/M.5364 la Comisión Europea autorizó la operación de fusión consistente en la toma de control por parte de IBERIA de la sociedad resultante de la fusión entre ANTIGUA VUELING y CLICKAIR condicionando dicha operación al cumplimiento por parte de las referidas aerolíneas de una serie de compromisos por ellas asumidos, entre las que se encuentran la cesión, en los términos y condiciones establecidos en la Decisión, de franjas horarias en 19 rutas españolas y europeas a los competidores que deseen iniciar o incrementar servicios aéreos regulares de pasajeros directos en las mismas.

El establecimiento de nuevas rutas puede suponer que el porcentaje de ocupación inicial tienda a ser más bajo que los de las rutas existentes y la publicidad y otros costes promocionales por pasajero podrían incrementarse si se introdujese la marca VUELING en nuevos mercados, lo que podría provocar pérdidas iniciales en las nuevas rutas.

Riesgos derivados de los modelos de avión y motor operados por el Emisor

VUELING opera un único tipo de avión (Airbus A320-200) equipado con dos tipos de motores CFM56/5BA y CFM56/5B. Esta dependencia de un único tipo de avión y de dos motores hace a VUELING vulnerable a cualquier problema asociado a los mismos. En el caso de que se debiera sustituir el tipo de avión o motor utilizados hasta la fecha por VUELING, se perderían ventajas operativas, sin que pueda garantizarse que cualquier avión o motor sustituto vaya a tener las mismas ventajas.

Dependencia de los fabricantes de los aviones y los motores y de los arrendadores

Actualmente, la flota de VUELING está compuesta íntegramente por aviones fabricados por Airbus y equipados con motores fabricados por CFM Internacional. A día de hoy, VUELING alquila dichos aviones a 8 arrendadores diferentes. Existen factores que podrían limitar, entre otros, la capacidad de VUELING de obtener los aviones o los motores de los arrendadores. Además, un retraso en la entrega de los aviones por parte de los fabricantes a los arrendadores podría tener consecuencias económicas negativas para VUELING.

Obligaciones derivadas de los arrendamientos operativos de los aviones

La cuantía de las obligaciones de pago derivadas de los contratos de arrendamientos operativos, así como la necesidad de constituir depósitos en garantía del cumplimiento de las obligaciones derivadas de los contratos de arrendamientos operativos de aeronaves, podría afectar a la capacidad de VUELING para obtener financiación, limitar el uso de una parte importante de los flujos de caja operativos o poner a VUELING en una desventaja competitiva en comparación con competidores.

Aumento de los costes de mantenimiento a medida que la flota envejece

Los costes de mantenimiento se podrían incrementar a medida que la edad de la flota vaya aumentando y vayan expirando las garantías existentes de diversas piezas de los aviones

Estacionalidad

El 35% del volumen de negocio de VUELING se genera durante el tercer trimestre del año natural por coincidir éste con el periodo vacacional estival. Cualquier disminución o interrupción de la actividad de VUELING durante dicho periodo podría suponer un impacto negativo para la misma.

Capacidad de VUELING de atraer y retener personal cualificado

Futuros planes de expansión, en caso de existir, podrían requerir contratar, formar y mantener un número importante de nuevos empleados en el futuro, incluyendo pilotos y personal de mantenimiento. En la industria aérea europea hay escasez de pilotos por lo que se debe invertir mucho tiempo y esfuerzo para reclutarlos, formarlos y retenerlos en VUELING.

Dependencia de la progresiva aceptación del comercio electrónico en España

El crecimiento futuro de VUELING depende en buena medida de la confianza de los consumidores españoles en el comercio electrónico y de la capacidad de la Sociedad de atraer a los clientes que históricamente han utilizado los mecanismos tradicionales de compra.

Dependencia de la tecnología y sistemas automatizados

Dado que VUELING sólo emite billetes electrónicos, la página web y el sistema de reserva deben ser capaces de resistir un alto volumen de tráfico y proveer una importante cantidad de información, siendo un requisito fundamental del comercio electrónico la transmisión segura de información confidencial. Estos sistemas de información no pueden ser protegidos completamente. Adicionalmente, si la información recibida de los clientes estuviera disponible para terceros sin el consentimiento del cliente o si un tercero se apropiase de dicha información, podrían iniciarse acciones legales contra VUELING o incoarse expedientes sancionadores.

Dependencia de terceros para la provisión de servicios e instalaciones

Se han suscrito diferentes contratos con terceros que tienen como objeto proporcionar instalaciones y otros servicios necesarios para la actividad de VUELING, pudiendo su

resolución, expiración o la imposibilidad de renovarlos o renegociarlos con otros proveedores a precios comparables a los actuales, perjudicar al negocio de VUELING.

Sociedad resultante de la Fusión y dificultad de generar tesorería

VUELING entiende que dispone de capacidad suficiente para generar los recursos de tesorería necesarios para afrontar sus necesidades de liquidez. No obstante lo anterior, en el supuesto de que se produjesen desviaciones no previstas, la capacidad de VUELING de generar el capital circulante necesario para afrontar sus necesidades de tesorería podría resultar afectada.

Información financiera histórica incluida en el Folleto

La información financiera histórica depositada en el Registro Mercantil correspondiente a las cuentas anuales individuales auditadas de ANTIGUA VUELING para los ejercicios 2006 y 2007 fueron preparadas conforme a PGC y las cuentas anuales individuales auditadas de ANTIGUA VUELING para el ejercicio 2008 fueron preparadas conforme a NPGC debido a la modificación producida en el Plan General Contable en 2008. No obstante los estados financieros de ANTIGUA VUELING correspondientes a los ejercicios 2006 y 2007 se presentan en el presente Documento de Registro de conformidad con los criterios y principios contables contenidos en las NIIF al objeto de facilitar la comparación de la información con el ejercicio 2008 preparada conforme a NPGC, lo que podría dificultar la comparación de la información histórica incorporada en el Folleto. No obstante, los inversores pueden acceder a las cuentas anuales preparadas conforme al PGC y a los estados financieros preparados conforme a NIIF que se encuentran depositadas en la CNMV para contrastar las diferencias entre ellas.

La información financiera pro forma a 31 de diciembre de 2008 ha sido preparada, a efectos informativos para facilitar la información acerca de cómo la operación de fusión por absorción de ANTIGUA VUELING sobre CLICKAIR, podría haber afectado al balance de situación y a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2008. Dado que dicha información financiera pro forma ha sido preparada para reflejar una situación hipotética, no tiene por objeto representar, y no representa, la situación financiero-patrimonial ni los resultados de las operaciones de VUELING, una vez fusionada con CLICKAIR.

Riesgo de no materialización de las sinergias derivadas de la Fusión

La obtención de una serie de sinergias de gestión es, junto a la mejora de la posición competitiva de VUELING y el fortalecimiento de su situación patrimonial, una de las razones que fundamentan el objetivo industrial o empresarial de la fusión. La no materialización (en parte o en su totalidad) de alguna de estas sinergias afectaría claramente a las otras dos razones antes aducidas, resultando en una pérdida de valor para el accionista.

Exposición al riesgo de fluctuaciones del tipo de cambio euro/dólar

A pesar de que VUELING opera en Europa, los gastos de explotación están denominados en dólares americanos, mientras que ninguno de sus ingresos están referenciados en dólares americanos. El combustible, los pagos derivados de los contratos de arrendamiento operativo de aviones, los seguros y algunas obligaciones de mantenimiento se pagan en dólares americanos, mientras que todas las ventas de billetes se realizan en euros.

VUELING utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir el riesgo de la fluctuación entre dólar/euro para gran parte de las necesidades previstas de dólares americanos en los siguientes 12 meses.

Exposición al riesgo de fluctuaciones de los tipos de interés

En algunos contratos de arrendamiento operativo VUELING puede elegir entre pagos mensuales fijos para toda la vida del contrato o variables vinculados a los tipos de interés de los bonos del tesoro estadounidense. Para futuras entregas VUELING podría elegir, o sus arrendadores imponerle, pagos mensuales vinculados a los tipos de interés de los bonos del tesoro estadounidense u otros instrumentos, exponiendo a VUELING a fluctuaciones de los tipos de interés, salvo en la medida en que se concertaran coberturas.

Riesgos relacionados con la estructura accionarial de VUELING

Actualmente, la compañía aérea IBERIA es titular del 45,85% del capital social de VUELING y la entidad NEFINSA es titular del 4,15% del capital social de la referida sociedad. Como accionistas con una participación significativa de VUELING, las sociedades anteriormente mencionadas podrán tener una influencia significativa en todas las cuestiones que requieran mayoría de los accionistas. Es posible que tales entidades puedan ejercer el control sobre la gestión diaria de VUELING y provocar o frustrar un cambio de control en ésta.

Cotización de los valores admitidos a cotización

Volatilidad del precio de las acciones

El precio de mercado de las acciones de VUELING puede ser volátil. Factores como las fluctuaciones en los resultados operativos de VUELING o de sus competidores, publicidad negativa, cambios en las recomendaciones de los analistas bursátiles sobre VUELING, podrían tener un efecto material adverso en el precio de mercado de las acciones.

Reparto de dividendos

ANTIGUA VUELING nunca ha repartido dividendos. En cuanto a la política futura de distribución de dividendos, ésta será fijada por la junta general de accionistas a propuesta del consejo de administración. En todo caso, cabe señalar que VUELING deberá necesariamente aplicar los resultados positivos que, en su caso, obtenga en el futuro, en primer lugar a compensar las pérdidas netas incurridas en ejercicios precedentes y, atendida esta compensación, a dotar la reserva legal, así como las reservas que estatutariamente se determinen, antes de la distribución de ningún dividendo. Una vez satisfecha esta aplicación, el consejo de administración de VUELING no prevé proponer en el corto y medio plazo el pago de dividendos a los accionistas con cargo a los resultados, sino que contempla aplicar la totalidad de los fondos generados por el negocio para el desarrollo y expansión de la actividad de VUELING.

5.2 Factores de riesgo asociados a la industria aérea

Dependencia de los ciclos económicos

La industria aérea tiende a experimentar resultados financieros adversos cuando se produce un ciclo económico bajista como el actual. La crisis económica mundial ha producido un debilitamiento de las condiciones económicas en España y Europa, lo cual está provocando una reducción en la demanda de pasajeros derivada de, entre otros factores, el desplome del tráfico de negocios y las acentuadas presiones sobre los precios, lo que está perjudicando, por tanto, el negocio de VUELING.

La continua variación de los precios del petróleo

Los precios del combustible, dada su conexión directa con los precios del petróleo son una parte sustancial del total de gastos operativos. Si bien VUELING procura limitar el impacto derivado de las variaciones de los precios del combustible por medio de una política de cobertura de riesgos. Cualquier variación significativa de los costes de combustible podría, dependiendo del instrumento financiero de cobertura utilizado por VUELING en cada momento, hacer ineficaz la cobertura contratada y, en consecuencia, situar a VUELING en una posición de desventaja frente a aquellos competidores que no hubieran concertado coberturas o hubiesen optado por una estrategia de cobertura distinta para dicho riesgo.

Industria competitiva

VUELING opera en un mercado altamente competitivo con un gran número de nuevos operadores, incluyendo otras aerolíneas de bajo coste, líneas aéreas tradicionales y vuelos chárter, que compiten en toda la red de rutas. Además, debido a que VUELING opera una cantidad significativa de servicios de corto recorrido, está expuesta a la competencia de otros medios de transporte, como el ferrocarril y la carretera.

Exceso de capacidad de la industria aérea europea

La oferta ha excedido considerablemente la demanda de la industria aérea europea durante algunos años. Al mismo tiempo, se ha producido un incremento general en la demanda de servicios de transporte aéreo como consecuencia de la oferta creciente de vuelos de bajo coste, aunque el fuerte crecimiento inicial del mercado de bajo coste ha empezado recientemente a ralentizarse.

Consolidación en la industria aérea

La industria aérea europea ha asistido recientemente a un importante proceso de consolidación del sector. Cualquier consolidación o actividad de alianza significativa en la industria aérea en Europa aumentaría el tamaño y los recursos de los competidores, lo que provocaría un aumento de los riesgos competitivos descritos anteriormente.

Elevados costes fijos por vuelo

Cada vuelo que se realiza tiene elevados costes fijos. En contraste, el beneficio generado por un vuelo está directamente relacionado con el número de pasajeros y la estructura de tarifas de los vuelos. Por ello, un cambio de los niveles de ingresos previstos podría afectar negativamente a VUELING.

Dependencia del grado de aceptación de las aerolíneas de bajo coste

Cualquier suceso adverso, incluyendo accidentes o informes negativos de las autoridades regulatorias relativos a la seguridad o la fiabilidad de las aerolíneas de bajo coste, podría tener un impacto negativo en la percepción pública y la confianza en las aerolíneas como VUELING.

El incremento de las tasas aeroportuarias

Cualquier incremento sustancial de las tasas aeroportuarias, puede conllevar una pérdida de clientes, en la medida en que puedan aumentar el precio total de los billetes.

Dependencia de los servicios de control del tráfico aéreo

El tráfico aéreo en Europa se encuentra cada vez más congestionado. Un crecimiento del mismo podría incrementar la presión en el sistema de control del tráfico aéreo y podría causar interrupciones en los servicios. Dados los altos niveles de utilización de los

aviones, las interrupciones en los servicios podrían afectar más a VUELING que a otras aerolíneas.

Riesgos asociados a incidentes o accidentes de los aviones. Aumento de los costes de los seguros

Cualquier accidente o incidente de los aviones de VUELING podría conllevar reparaciones o sustituciones del avión dañado y pérdidas temporales o permanentes en el servicio, así como importantes reclamaciones potenciales de pasajeros afectados, propietarios y terceros.

Riesgo regulatorio, legal y operacional

El sector en el que opera VUELING está altamente regulado. La introducción de nuevos requisitos regulatorios o la ampliación de los requisitos existentes a la fecha podría hacer incurrir a VUELING en costes adicionales y podría limitar la flexibilidad de VUELING para responder a las condiciones de mercado.

VUELING, por su actividad empresarial, también está expuesta al riesgo operacional y, por tanto, podría sufrir pérdidas debidas a la inadecuación o fallos de los procesos, personas o sistemas internos, o bien a causa de acontecimientos externos.

Licencia de explotación. Restricciones a la participación en el capital social

VUELING está autorizada para operar en virtud de una licencia de explotación y un certificado de operador aéreo emitido por la Dirección General de Aviación Civil (actualmente, Agencia Estatal de Seguridad Aérea). Uno de los requisitos para mantener la licencia de explotación es que VUELING sea propiedad de los Estados miembros de la Unión Europea o de nacionales de dichos Estados miembros.

Dependencia de la adjudicación y utilización de slots

La normativa europea establece los criterios para la asignación a las aerolíneas de los *slots* para aeropuertos congestionados en los Estados miembros de la Unión Europea. Entre ellos, cabe señalar que una aerolínea debe utilizar sus *slots* al menos el 80 % del plazo para el que le han sido asignados. Si VUELING no puede acceder a *slots*, su asignación está restringida o no puede usarlos por un 80% del plazo para el que le han sido asignados, podría verse obligada a modificar los calendarios de vuelos o reducir la utilización de su flota. Cualquiera de estas alternativas podría tener un impacto negativo en VUELING.

Adicionalmente, con fecha de 8 de julio de 2009, IBERIA y VUELING suscribieron un acuerdo de código compartido (en adelante, el "**Acuerdo de Código Compartido**"), el cual estará en vigor durante cuatro años desde el momento de su firma, en virtud del cual, entre otros, se acordó la cesión de determinados slots por parte de IBERIA a VUELING. A este respecto, en el supuesto de que se produjese la resolución anticipada del Acuerdo de Código Compartido, por las causas previstas en el mismo o por denuncia de una de las partes sin necesidad de causa, el número de vuelos operados por VUELING podría verse reducido de forma significativa.

Incidencia de la normativa medioambiental

Las autoridades regulatorias españolas y de otros Estados miembros de la Unión Europea han publicado directivas y otras regulaciones, incluyendo normas relacionadas con la contaminación acústica y con la edad de los aviones. Posibles nuevos requisitos impuestos en la normativa medioambiental podrían limitar la capacidad de VUELING para modificar o expandir las instalaciones o continuar las operaciones, o podría ser necesario instalar un costoso equipo de control de contaminación o incurrir en otros gastos significativos, incluyendo los costes necesarios para remediar anteriores incumplimientos. El incumplimiento de la normativa medioambiental, incluyendo la falta de obtención de las perceptivas licencias o autorizaciones para el desarrollo de la actividad puede, en su caso, tener consecuencias negativas para VUELING.

Limitaciones en la emisión de gases con efecto invernadero

Para cumplir con la obligación de controlar y reducir las emisiones de gases con efecto invernadero, impuesta por el Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático, la Unión Europea, mediante Decisión de la Comisión Europea de 18 de julio de 2007, estableció directrices para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero, de conformidad con la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo que introducía el denominado "Protocolo de Kyoto" en Europa. La Directiva 2008/101/CE del Parlamento y la Comisión Europea incluyó la aviación en el nuevo régimen relativo a dichas emisiones de CO₂, obligando a las aerolíneas a crear un mercado de compra venta de derechos de emisión y estableciendo el procedimiento para el cumplimiento de las obligaciones dimanantes de este régimen. La normativa europea se completó recientemente con la Decisión de 16 de abril de 2009, en la que se establecen los plazos y condiciones concretas para que el comercio de emisiones pueda tener lugar.

Según la normativa comunitaria mencionada, las aerolíneas habrán debido presentar a aprobación ante los órganos nacionales encargados de su control antes del día 29 de agosto de 2009 su plan para monitorizar tanto las emisiones de CO₂ como las toneladas por pasajero transportadas. Un endurecimiento de las limitaciones a las emisiones realizadas por las aeronaves tendría un impacto en la cuenta de resultados del VUELING.

Mayores limitaciones en las horas de vuelo de los pilotos y la tripulación

De conformidad con lo dispuesto en la normativa española vigente, los pilotos y tripulantes de cabina no pueden efectuar más de 900 horas de vuelo al año. Adicionalmente, los pilotos no pueden superar las 100 horas de vuelo por cada periodo de 28 días. Si se introdujeran unas restricciones aún mayores, se requeriría la contratación de personal de vuelo adicional incrementándose los costes de explotación.

Regulación de los derechos de indemnización en caso de denegación de embarque, cancelaciones, retrasos y pérdidas de equipaje

No se puede garantizar que la legislación no vaya a imponer costes operativos adicionales relacionados con compensaciones por denegación de embarque o cancelaciones, el pago de provisiones de asistencia para pasajeros con vuelos retrasados o cancelados o compensaciones por pérdidas, daños o retrasos del equipaje.

II. FACTORES DE RIESGO

Antes de adoptar la decisión de invertir deben examinarse detenidamente los siguientes factores que se enumeran a continuación, así como el resto de información contenida en el Folleto. Cualquiera de estos riesgos podría afectar negativamente al negocio, a los resultados operativos o a la situación financiera de VUELING. Asimismo, debe tenerse en cuenta que dichos riesgos podrían afectar al precio de las acciones de VUELING, lo que podría ocasionar una pérdida parcial o total de la inversión realizada.

Si bien se considera que a continuación se describen todos los factores principales, podrían existir riesgos adicionales o incertidumbres que no se encuentran identificados actualmente o no se consideran significativos, que podrían representar un efecto adverso en el futuro para el negocio, la posición financiera o los resultados de explotación del VUELING.

Los factores principales de riesgo a los que está expuesto VUELING se describen de forma resumida a continuación.

II.1 Riesgos asociados al Emisor

Dependencia de las bases operativas y de los mercados de Europa

VUELING opera rutas a las mayores ciudades y destinos turísticos en España y a algunas de las principales ciudades de Europa, centrandó su negocio en sus bases de los aeropuertos de Barcelona, Sevilla, Bilbao, Valencia, Málaga y Madrid.

VUELING se vería afectada por cualquier circunstancia que redujese la demanda de transporte aéreo en España o en Europa, tales como incrementos significativos de precio como consecuencia de aumentos en los costes o tarifas aeroportuarias y en las tasas impuestas a los pasajeros, cambios en los viajes de placer o de negocio, en los patrones de gasto, cualquier cierre o reducción en las operaciones, o las restricciones al acceso a los aeropuertos en los que opera VUELING como consecuencia de actos de terceros, tales como huelgas, ataques o amenazas terroristas, epidemias, incendios o condiciones meteorológicas adversas.

Asimismo, el negocio de VUELING podría verse perjudicado si las rutas en las que ésta opera actualmente no evolucionan según las expectativas de VUELING o por un incremento en la competencia directa en dichas rutas.

De acuerdo con los datos proporcionados por AENA, de enero a abril de 2009, los 47 aeropuertos españoles registraron un descenso del 14,7% en relación al mismo periodo del año anterior.

Riesgos derivados de la reducida dimensión de la flota

VUELING opera actualmente con una flota de 35 aviones. Dado el limitado número de aviones con los que opera, si un avión no está disponible debido a una operación de mantenimiento no prevista, una reparación o cualquier otra causa, el impacto sería superior en términos relativos al que sufrirían otras aerolíneas con mayor flota, a menos que VUELING fuera capaz de sustituir rápidamente el avión en términos económicos razonables. Además, el reducido número de aviones y rutas operadas por VUELING limita la capacidad de ésta para obtener economías de escala y reducir sus costes operativos fijos por AKO (asiento-kilómetro ofertado) en comparación con otras aerolíneas de mayor tamaño.

En el caso de que un avión de VUELING quede inoperativo durante un cierto periodo de tiempo y no se disponga de ningún otro avión disponible para sustituirlo, la solución más factible es el alquiler de un avión a una empresa externa. El coste aproximado de alquilar un avión similar al operado por VUELING, incluyendo el combustible, la tripulación, las reservas de mantenimiento y los seguros sería de unos 48 miles de euros diarios, asumiendo una media de 5.700 kilómetros diarios realizados con estos aviones. Por otra parte, el quebranto para VUELING en el caso de que un avión estuviese inoperativo durante un día completo y no fuera posible su sustitución por otro avión, o la adopción de otras medidas análogas, podría oscilar entre 40 miles de y 60 miles de euros, aproximadamente, en función de las circunstancias, considerando los coeficientes de ocupación, tarifas medias y número de rutas operadas de media por un avión de VUELING en un día.

A 30 de junio de 2009 la flota de ANTIGUA VUELING estaba formada por 17 aviones operativos y un avión cedido en subarrendamiento, con una edad media de 3,55 años los aviones operativos. La fusión con CLICKAIR ha supuesto la incorporación de 20 aviones (18 operativos y 2 en subarrendamiento) de una antigüedad media de 7,66 años, lo que resulta en una edad media de la flota de VUELING de aproximadamente 6 años. Ello tendrá una incidencia directa en el número y la frecuencia de las revisiones programadas, en la probabilidad de sufrir incidencias no-programadas de tipo técnico y en los costes asociados a éstas.

La importancia de la correcta ejecución de potenciales estrategias de crecimiento

El aumento de la frecuencia de las rutas existentes y la explotación de nuevas rutas depende, entre otros aspectos de poder conseguir franjas horarias (“slots”) adicionales en algunos de los aeropuertos donde opera VUELING a día de hoy y de la capacidad para obtener las autorizaciones necesarias para acceder a los aeropuertos y mercados geográficos seleccionados por VUELING, todo ello de una manera consistente con la estrategia de bajo coste de VUELING. Cualquier condición que pudiera denegar, limitar o retrasar el acceso de VUELING a otros aeropuertos o la obtención de nuevos *slots* para rutas existentes podría limitar la capacidad de crecimiento de VUELING.

Asimismo, cabe señalar que mediante Decisión de 9 de enero de 2009, caso nº COMP/M.5364 la Comisión Europea autorizó la operación de fusión consistente en la toma de control por parte de IBERIA de la sociedad resultante de la fusión entre ANTIGUA VUELING y CLICKAIR condicionando dicha operación al cumplimiento por parte de las referidas aerolíneas de una serie de compromisos por ellas asumidos, entre las que se encuentran la cesión, en los términos y condiciones establecidos en la Decisión, de franjas horarias en 19 rutas españolas y europeas a los competidores que deseen iniciar o incrementar servicios aéreos regulares de pasajeros directos en las mismas.

La apertura, en su caso, de nuevas rutas y el aumento de la frecuencia de los vuelos exigirían que VUELING incurriera en gastos adicionales, incluso antes de que los nuevos servicios se pusieran en funcionamiento. Futuras estrategias de crecimiento requerirían la contratación de personal, equipamientos e instalaciones adicionales. Si VUELING fuera incapaz de acometer estas actuaciones de manera efectiva y eficiente en términos de coste, directamente o externalizándolas, futuros planes de expansión podrían verse afectadas.

En el futuro, en el supuesto de que se prevean estrategias de crecimiento, VUELING necesitará desarrollar nuevos controles operativos, financieros y de gestión, sistemas de información y otros procedimientos para acomodarse al futuro crecimiento de VUELING, lo que requerirá desembolsos adicionales. Si VUELING no es capaz de desarrollar a tiempo estos controles, sistemas o procedimientos, el negocio de VUELING podría verse perjudicado.

El establecimiento de nuevas rutas puede suponer que el porcentaje de ocupación (número de asientos cubiertos entre el número de asientos disponibles) inicial tienda a ser más bajo que los de las rutas existentes y la publicidad y otros costes promocionales por pasajero podrían incrementarse si se introdujese la marca VUELING en nuevos mercados, lo que podría provocar pérdidas iniciales en las nuevas rutas.

Riesgos derivados de los modelos de avión y motor operados por el Emisor

VUELING opera un único tipo de avión (Airbus A320-200) equipado con dos tipos de motores CFM56/5BA y CFM56/5B. Esta dependencia de un único tipo de avión y de dos motores hace a VUELING vulnerable a cualquier problema asociado a los mismos. A pesar de que hasta la fecha no se ha producido ningún tipo de problema, si se descubriera algún defecto de diseño o problema mecánico en el Airbus A320-200, o en los motores, que provocase que el avión permaneciese en tierra, el negocio de VUELING se vería seriamente perjudicado mientras dicho problema o defecto no fuera solucionado. En el caso de que se percibieran problemas mecánicos, o de diseño, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podría también suspender o restringir el uso de los aviones mientras se llevaran a cabo las correspondientes investigaciones.

En el caso de que se debiera sustituir el tipo de avión o motor utilizados hasta la fecha por VUELING, se perderían los beneficios que se describen en el referido epígrafe “*Flota de aviones*” del apartado 6.1.1 de la Información sobre VUELING. No puede garantizarse que cualquier avión o motor sustituto vaya a tener las mismas ventajas operativas que el Airbus A320-200, o los motores actuales, y tampoco que se vayan a poder alquilar o comprar aviones, o motores, en el plazo previsto ni a precios comparables. VUELING

incurriría en importantes costes de transición, incluyendo costes asociados a la formación de los empleados.

En el caso de que un Airbus A320-200 de cualquier aerolínea sufriera algún accidente, podría generarse, con independencia de su causa, una publicidad negativa de la industria aérea y del modelo de avión involucrado en el mismo, lo que podría provocar que el público evitase volar en aviones Airbus A320-200.

Dependencia de los fabricantes de los aviones y los motores y de los arrendadores

Actualmente, la flota de VUELING está compuesta íntegramente por aviones fabricados por Airbus y equipados con motores fabricados por CFM Internacional. En esta fecha, VUELING alquila dichos aviones a 8 arrendadores. Los factores referidos a continuación podrían limitar, entre otros, la capacidad de VUELING de obtener los aviones Airbus A320-200 o los motores CFM56/5B y CFM56/5BA de los arrendadores: (i) la existencia de cualquier adversidad que limitase la capacidad de los fabricantes del avión, o los motores, o de cualquier otro proveedor de material de entregar los aviones puntualmente a los arrendadores; (ii) el hecho de que los arrendadores no sean capaces (por razones financieras o de otro tipo) de cumplir sus obligaciones contractuales frente a VUELING, los fabricantes del avión, o los motores, o frente a cualquier otro proveedor de material. Si Airbus, CFM Internacional o los arrendadores fueran incapaces de cumplir sus obligaciones contractuales y VUELING no encontrase ninguna solución rápida y eficiente (celebración de nuevos contratos de arrendamiento, prórroga de los contratos de arrendamiento existentes, suscripción de *wet leases* -vuelos que, comercializados bajo la marca de VUELING, son realizados por subcontratas con otra aerolínea- o, en último término, la cancelación de vuelos, etc.), los resultados de VUELING podrían verse afectados negativamente.

Además, un retraso en la entrega de los aviones por parte de los fabricantes a los arrendadores podría tener consecuencias económicas negativas para VUELING. Por otro lado, la rápida transición desde la entrega del avión al comienzo de la generación de ingresos requiere la coordinación de varios procesos, tales como la contratación de pilotos y su formación, así como la coordinación de la programación de los vuelos. Si VUELING no es capaz de poner un avión en servicio de una manera rápida y coordinada podría incurrir en costes adicionales y perder ingresos previstos.

Asimismo, las operaciones podrían también verse perjudicadas por la incapacidad de Airbus o CFM Internacional de proveer puntualmente suficientes recambios o servicios de apoyo en relación con los aviones o los motores con los que opera VUELING.

Obligaciones derivadas de los arrendamientos operativos de los aviones

Hasta la fecha, VUELING explota la totalidad de su flota a través de contratos de arrendamientos operativos (*leasing*). El nivel de las obligaciones de pago y la necesidad de constituir depósitos en garantía del cumplimiento de los contratos de arrendamiento de aeronaves, podría afectar a la capacidad de VUELING para obtener financiación, limitar el uso de una parte importante de los flujos de caja operativos o poner a VUELING en una desventaja competitiva en comparación con competidores con menores obligaciones de pago fijas.

En ese caso, VUELING se podría ver obligada a renegociar sus obligaciones de pago u obtener capital adicional o deuda. No se puede garantizar que la referida renegociación fuera a ser oportuna o satisfactoria para VUELING ni que ésta vaya a ser capaz de obtener capital adicional o deuda (o que lo pudiera hacer en términos aceptables).

Al cierre del ejercicio 2008, para ANTIGUA VUELING el importe de las cuotas de arrendamiento mínimas a abonar en los próximos ejercicios era de 262,8 miles de euros. A fecha 30 de junio de 2009 el importe de las cuotas de arrendamiento mínimas era de 239,5 miles de euros a pagar en los próximos ejercicios.

Al cierre del ejercicio 2008, para CLICKAIR el importe de las cuotas de arrendamiento mínimas a abonar en los próximos ejercicios era de 262,4 miles de euros. A fecha 30 de junio de 2009 el importe de las cuotas de arrendamiento mínimas era de 236,3 miles de euros a pagar en los próximos ejercicios

Aumento de los costes de mantenimiento a medida que la flota envejece

A 30 de junio de 2009, la flota de 17 y 18 aviones arrendados por ANTIGUA VUELING y CLICKAIR (el número de aviones anterior no incluye las aeronaves que están subarrendadas a terceros, así como aeronaves pendientes de devolución al arrendador) tenían una edad media de 3,55 y 7,66 años respectivamente. A pesar de que VUELING espera mantener la edad media de los aviones por debajo de 10 años, los costes de mantenimiento, por asiento por kilómetro ofertado, se podrían incrementar significativamente a medida que la edad de la flota vaya aumentando y vayan expirando las garantías existentes de diversas piezas de los aviones.

Estacionalidad

El negocio de VUELING está marcado por una fuerte estacionalidad. Aproximadamente el 35% del volumen de negocio de VUELING se genera durante el tercer trimestre del año natural por coincidir éste con el periodo vacacional estival.

En este sentido, cualquier situación ajena al control de VUELING que pudiera disminuir o interrumpir la actividad de VUELING durante dicho periodo podrá suponer un impacto negativo para la misma.

Capacidad de VUELING de atraer y retener personal cualificado

El negocio de VUELING es intensivo en capital humano. Los costes de personal de ANTIGUA VUELING a 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009, respectivamente, representaron el 11% y el 16% de los costes operativos. En el caso de CLICKAIR, los costes de personal a dichas fechas representaron un 7% y un 10%, respectivamente, de los costes operativos. Una subida sustancial de los sueldos y salarios y otros beneficios laborales podrían aumentar los costes por asiento por kilómetro ofrecido y perjudicar la rentabilidad de VUELING.

Futuros planes de expansión, en su caso, podrían requerir contratar, formar y mantener un número importante de nuevos empleados en el futuro, incluyendo pilotos y personal de mantenimiento. En la industria aérea europea hay escasez de pilotos por lo que se debe invertir mucho tiempo y esfuerzo para reclutarlos, formarlos y retenerlos en VUELING. Además, existe un periodo de formación entre la contratación y la prestación efectiva de sus servicios, por lo que hay un lapso de tiempo difícil de gestionar a la hora de sustituir pilotos. Estas dificultades pueden incrementarse durante los eventuales futuros planes de expansión de la flota o en el supuesto de entrada de nuevos competidores, lo que podría llevar a VUELING a tener que ofrecer prestaciones adicionales. Cualquier escasez significativa de personal altamente formado y/o especializado, como los pilotos o personal de mantenimiento, podría tener un efecto negativo en el negocio y en los eventuales planes de expansión de VUELING.

Dependencia de la progresiva aceptación del comercio electrónico en España

En el ejercicio 2008, aproximadamente el 39% de las ventas se originaron en España, país en el que la penetración del comercio electrónico para la contratación de productos y servicios es sustancialmente menor que en otros mercados de Europa. Por tanto, el crecimiento futuro de VUELING depende en buena medida de la confianza de los consumidores españoles en este medio y de la capacidad de VUELING de atraer a los clientes que históricamente han utilizado los mecanismos tradicionales en vez de realizar compras electrónicas.

A 30 de junio de 2009, la venta de billetes a través de Internet representó aproximadamente el 58,8% de las ventas totales en ANTIGUA VUELING y el 40% en

CLICKAIR. Aproximadamente el 53% de las ventas se originaron en España, país en el que la penetración del comercio electrónico para la contratación de productos y servicios es sustancialmente menor que en otros mercados de Europa. Por tanto, el crecimiento futuro de VUELING depende en buena medida de la confianza de los consumidores españoles en este medio y de la capacidad de VUELING de atraer a los clientes que históricamente han utilizado los mecanismos tradicionales en vez de realizar compras electrónicas.

Dependencia de la tecnología y sistemas automatizados

VUELING depende de la tecnología y sus sistemas de información, tales como el sistema informatizado de reservas, el sistema operativo de los vuelos, la página web, el sistema de telecomunicaciones y otros sistemas automatizados para explotar el negocio. Dado que se emite un gran volumen de billetes electrónicos, la página web y el sistema de reserva deben ser capaces de resistir un alto volumen de tráfico y proveer una importante cantidad de información. Además, un requisito fundamental del comercio electrónico es la transmisión segura de información confidencial.

Estos sistemas de información no pueden quedar completamente protegidos frente a eventos fuera del control de VUELING, tales como desastres naturales, fraudes, virus informáticos o fallos en las telecomunicaciones. VUELING ha implementado medidas de seguridad, así como planes de recuperación para paliar este tipo de incidencias y podría incurrir en el futuro en costes significativos para protegerse de amenazas contra la seguridad o para aliviar los problemas causados por violaciones en la misma. No obstante, no se puede garantizar que dichas medidas vayan a ser adecuadas para prevenir interrupciones, retrasos y cortes que, en caso de producirse, podrían provocar una pérdida importante de datos, un aumento de costes, un descenso de los ingresos y, en general, provocar un perjuicio importante al negocio de VUELING.

Además, VUELING retiene la información personal que se recibe de los clientes, que es muy sensible. Si dicha información estuviera disponible para terceros sin el consentimiento del cliente o si un tercero se apropiase de dicha información, la reputación de VUELING se vería dañada y los clientes podrían iniciar acciones legales contra VUELING y la Agencia Española de Protección de Datos podría incoar un expediente sancionador a VUELING.

Dependencia de terceros para la provisión de servicios e instalaciones

Se han suscrito diferentes contratos con terceros que tienen como objeto proporcionar instalaciones y otros servicios necesarios para la actividad de VUELING. En este sentido, se ha suscrito con IBERIA, accionista de VUELING, contratos de importancia relevante de mantenimiento de aviones y de *handling* de rampa y pasajeros. La resolución o vencimiento anticipado de dichos contratos o la imposibilidad de renovarlos o renegociarlos con otros proveedores a precios comparables a los actuales podrían perjudicar el negocio de VUELING. Al margen de lo anterior, probablemente será necesario llegar a acuerdos similares en las nuevas rutas en las que VUELING pudiera decidir operar en el futuro. No se puede garantizar que VUELING vaya a ser capaz de obtener acceso a las instalaciones necesarias y los referidos servicios en estos nuevos destinos y, en todo caso, si va a poder obtenerlos a precios competitivos.

Asimismo, la fiabilidad de las operaciones de VUELING podría verse comprometida, incluso por periodos extensos de tiempo, por actuaciones colectivas de los empleados de dichos proveedores de servicios fuera del control de VUELING. Este tipo de incidencias podrían tener un impacto negativo en la fidelidad de los clientes.

Sociedad resultante de la Fusión y dificultad de generar tesorería

VUELING entiende que dispone de capacidad suficiente para generar los recursos de tesorería necesarios para afrontar sus necesidades de liquidez. No obstante lo anterior, en el supuesto de que se produjesen desviaciones no previstas, la capacidad de VUELING de generar el capital circulante necesario para afrontar sus necesidades de tesorería podría resultar afectada.

Información financiera histórica incluida en el Folleto

La información financiera histórica depositada en el Registro Mercantil correspondiente a las cuentas anuales individuales auditadas de ANTIGUA VUELING para los ejercicios 2006 y 2007 fueron preparadas conforme a PGC y las cuentas anuales individuales auditadas de ANTIGUA VUELING para el ejercicio 2008 fueron preparadas conforme a NPGC debido a la modificación producida en el Plan General Contable en 2008. No obstante los estados financieros de ANTIGUA VUELING correspondientes a los ejercicios 2006 y 2007 se presentan en el presente Documento de Registro de conformidad con los criterios y principios contables contenidos en las NIIF al objeto de facilitar la comparación de la información con el ejercicio 2008 preparada conforme a NPGC, lo que podría dificultar la comparación de la información histórica incorporada en el presente Folleto. No obstante, los inversores pueden acceder a las cuentas anuales preparadas conforme al PGC y a los estados financieros preparados conforme a NIIF que se encuentran depositadas en la CNMV para contrastar las diferencias entre ellas.

La información financiera pro forma a 31 de diciembre de 2008 ha sido preparada, a efectos informativos para facilitar la información acerca de cómo la operación de fusión por absorción de ANTIGUA VUELING sobre CLICKAIR, podría haber afectado al balance de situación y a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2008. Dado que dicha información financiera pro forma ha sido preparada para reflejar una situación hipotética, no tiene por objeto representar, y no representa, la situación financiero-patrimonial ni los resultados de las operaciones de VUELING, una vez fusionada con CLICKAIR.

Riesgo de no materialización de las sinergias derivadas de la Fusión

La obtención de una serie de sinergias de gestión es, junto a la mejora de la posición competitiva de VUELING y el fortalecimiento de su situación patrimonial, una de las razones que fundamentan el objetivo industrial o empresarial de la fusión. La no materialización (en parte o en su totalidad) de alguna de estas sinergias afectaría claramente a las otras dos razones antes aducidas, resultando en una pérdida de valor para el accionista. A continuación se describen las sinergias que se podrían derivar de la Fusión:

(i) Sinergias de Ingresos

- Mejora de la efectividad comercial y código compartido con IBERIA.
- Impacto de la marca VUELING.
- Optimización de la gestión de ingresos de transporte en rutas solapadas.
- Mejora de la política de gestión de ingresos auxiliares.

(ii) Sinergias de Costes

- Reducción de costes comerciales y marketing.
- Ahorros en estructura central y gastos con servicios externos (ej. Sistemas).

La información relativa a las sinergias de la Fusión aparece más desarrollada en el apartado 12.2 del presente Folleto relativo a la *Información sobre cualquier tendencia conocida, incertidumbres, demandas, compromisos o hechos que pudieran razonablemente tener una incidencia importante en las perspectivas del Emisor, por lo menos para el actual ejercicio.*

Exposición al riesgo de fluctuaciones del tipo de cambio euro/dólar

A pesar de que VUELING opera en Europa, un 54% y un 53% de los gastos de explotación de ANTIGUA VUELING y de CLICKAIR, a 31 de diciembre de 2008, respectivamente, estaban denominados en dólares americanos, mientras que ninguno de los ingresos de ambas sociedades estaban referenciados en dólares americanos. Este porcentaje, a 30 de junio de 2009, es de un 41% de los gastos de explotación de ANTIGUA VUELING y un 39% de los gastos de explotación de CLICKAIR. El combustible, los pagos derivados de los contratos de arrendamiento operativo de aviones, los seguros y algunas obligaciones de mantenimiento se pagan en dólares americanos, mientras que todas las ventas de billetes se realizan en euros.

VUELING utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir el riesgo de la fluctuación entre dólar/euro para un 50% de las necesidades previstas de dólares americanos en los siguientes 6 meses. A partir del 30 de junio de 2009, se estima que las necesidades de dólares americanos serán del 42% de los gastos de explotación de los siguientes doce meses.

En el ejercicio 2008, ANTIGUA VUELING cubrió el riesgo de tipo de cambio de una parte de sus operaciones denominadas en dólares USD, básicamente, compra de combustible y los gastos por arrendamiento operativo de las aeronaves. El valor razonable positivo a 31 de diciembre de 2008 de los derivados de tipo de cambio es de 331 miles de euros con contrapartida en el Patrimonio Neto. Los seguros de cambio en dólar USD aseguran la compra de dólares USD a precios que oscilan entre los 1,4181 y 1,4235 USD/EUR.

Los seguros de cambio en dólar USD aseguran la compra de dólares USD a precios que oscilan entre los 1,3889 y 1,4246 USD/EUR.

Las variaciones de valor razonable de los derivados de tipo de cambio contratados por VUELING dependen principalmente de la variación del tipo de contado del dólar USD frente al euro, así como de la evolución de las curvas de tipos de interés a corto plazo. El valor razonable de dichos derivados, a 31 de diciembre de 2008, es positivo por importe de 331 miles de euros, mientras que el valor razonable de dichos derivados a 30 de junio de 2009 es negativo por importe de 497 miles de euros con contrapartida en el Patrimonio Neto.

Adicionalmente, en el ejercicio 2008 se procedió a la discontinuación de diversas relaciones de cobertura que habían sido designadas en el ejercicio 2007, que cubrían compras de los ejercicios 2008 y 2009. Así pues, se registra en el Patrimonio Neto a 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009 un importe de 7.265 miles de euros y 1.479 miles de euros, respectivamente, relativo a las coberturas contables discontinuadas de compras del ejercicio 2009.

Por tanto, VUELING puede quedar afectada por fluctuaciones del tipo de cambio en relación con las cantidades que no han sido cubiertas o en el caso de que las coberturas no fueran efectivas.

Se muestra a continuación el detalle del análisis de sensibilidad (variaciones sobre el valor razonable a 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009) de los derivados de tipo de cambio EUR/USD, registrados en Patrimonio Neto como coberturas contables:

Sensibilidad en Patrimonio Neto (miles de euros)	30/06/2009	31/12/2008
+10% (apreciación del euro)	(3.502)	(1.329)
-10% (depreciación del euro)	5.025	1.625

El análisis de sensibilidad muestra que los derivados de tipo de cambio EUR/USD,

mostrarán un comportamiento negativo en escenarios de subida del euro, y al revés, en escenarios de caída del euro, por cuanto supone comprar dólares USD a un cambio fijo

Para que estos instrumentos financieros se puedan calificar como de cobertura contable, son designados inicialmente como tales documentándose la relación de cobertura. Asimismo, VUELING verifica inicialmente y de forma periódica a lo largo de su vida (como mínimo en cada cierre contable) que la relación de cobertura es eficaz, es decir, que es esperable prospectivamente que los cambios en el valor razonable o en los flujos de efectivo de la partida cubierta (atribuibles al riesgo cubierto) se compensen casi completamente por los del instrumento de cobertura y que, respectivamente, los resultados de la cobertura hayan oscilado dentro de un rango de variación del 80 al 125 por ciento respecto del resultado de la partida cubierta.

Exposición al riesgo de fluctuaciones de los tipos de interés

En algunos contratos de arrendamiento operativo VUELING puede elegir entre pagos mensuales fijos para toda la vida del contrato o variables vinculados a los tipos de interés de los bonos del tesoro estadounidense. Hasta la fecha, VUELING ha optado por la modalidad de pagos fijos mensuales en todos los contratos de arrendamiento operativo. Para futuras entregas VUELING podría elegir, o sus arrendadores imponerle, pagos mensuales vinculados a los tipos de interés de los bonos del tesoro estadounidense u otros instrumentos, exponiendo a VUELING a fluctuaciones de los tipos de interés, salvo en la medida en que se concertaran coberturas.

Riesgos relacionados con la estructura accionarial de VUELING

Accionistas principales

Actualmente, la compañía aérea IBERIA es titular del 45,85% del capital social de VUELING. La entidad NEFINSA, sociedad cabecera de un grupo empresarial diversificado con una dimensión nacional e internacional, es titular del 4,15% del capital social de VUELING. Como accionistas con una participación significativa de VUELING, las sociedades anteriormente mencionadas podrán tener una influencia significativa en todas las cuestiones que requieran mayoría de los accionistas, incluyendo el reparto de dividendos, nombramiento de consejeros (si bien limitado por el sistema de representación proporcional), aumento o reducción de capital o modificación de estatutos. Los intereses de IBERIA y de NEFINSA podrían ser significativamente distintos de los de otros accionistas. No obstante lo anterior, tal y como se describe en el apartado 14.2.1, VUELING e IBERIA han firmado un protocolo de conflictos de interés con el fin de regular las relaciones entre ambas compañías en este sentido.

Cotización de los valores admitidos a cotización

Volatilidad del precio de las acciones

El precio de mercado de las acciones de VUELING puede ser volátil. Factores como las fluctuaciones en los resultados operativos de VUELING o de sus competidores, publicidad negativa, cambios en las recomendaciones de los analistas bursátiles sobre VUELING o, en general, sobre el sector de actividad en el que VUELING opera y en la situación de los mercados financieros, podrían tener un efecto material adverso en el precio de mercado de las acciones. A lo largo de los últimos años, los mercados de valores en España y en el resto del mundo han sufrido una importante volatilidad en los precios y los volúmenes de negociación. Esta volatilidad podría tener graves efectos en el precio de mercado de las acciones de VUELING, con independencia de sus resultados de explotación y situación financiera.

Reparto de dividendos

ANTIGUA VUELING nunca ha repartido dividendos. En cuanto a la política futura de distribución de dividendos, ésta será fijada por la junta general de accionistas a propuesta del consejo de administración. En todo caso, cabe señalar que VUELING deberá necesariamente aplicar los resultados positivos que, en su caso, obtenga en el futuro, en primer lugar a compensar las pérdidas netas incurridas en ejercicios precedentes y, atendida esta compensación, a dotar la reserva legal, así como las reservas que estatutariamente se determinen, antes de la distribución de ningún dividendo. Una vez satisfecha esta aplicación, el consejo de administración de VUELING no prevé proponer en el corto y medio plazo el pago de dividendos a los accionistas con cargo a los resultados, sino que contempla aplicar la totalidad de los fondos generados por el negocio para el desarrollo y expansión de la actividad de VUELING.

II.2 Factores de riesgo asociados a la industria aérea

Dependencia de los ciclos económicos

La industria aérea tiende a experimentar resultados financieros adversos cuando se produce un ciclo económico bajista como el actual. La crisis económica mundial ha producido un debilitamiento de las condiciones económicas en España y Europa, lo cual está provocando una reducción en la demanda de pasajeros derivada de, entre otros factores, el desplome del tráfico de negocios y las acentuadas presiones sobre los precios, lo que está perjudicando, por tanto, el negocio de VUELING. A este respecto, a 30 de junio de 2009, el descenso del tráfico de pasajeros ha reducido los ingresos un 9% sobre el mismo periodo del ejercicio anterior en ANTIGUA VUELING y un 27% en CLICKAIR.

Adicionalmente, los competidores de VUELING podrían reaccionar ante un descenso en la demanda disminuyendo los precios al objeto de atraer a más pasajeros o incluso transfiriendo su exceso de capacidad a mercados o rutas operados por VUELING, lo que provocaría un incremento de la competencia en dichos mercados o rutas y, por tanto, un descenso adicional de la demanda.

No obstante lo establecido anteriormente, las sinergias derivadas de la fusión entre ANTIGUA VUELING y CLICKAIR, así como la estrategia de VUELING, tiene como objetivo compensar esta tendencia bajista del mercado y de la demanda, sin embargo, no puede garantizarse que esta tendencia no vaya a afectar a la capacidad de VUELING de incrementar sus ventas.

La continua variación de los precios del petróleo

Los precios del combustible, dada su conexión directa con los precios del petróleo, que han estado recientemente en precios máximos históricos, son una parte sustancial del total de gastos operativos de cualquier aerolínea y han representado un 31% y un 33% del total de gastos operativos de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR respectivamente, a 31 de diciembre de 2008 y 16% y 18% del total de gastos operativos de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR respectivamente, a 30 de junio de 2009. Históricamente, los precios del petróleo han estado sujetos a grandes fluctuaciones debido a cuestiones geopolíticas y al desequilibrio entre la oferta y la demanda. Si bien no se anticipa una reducción significativa en la disponibilidad de combustible, nuevas hostilidades en Oriente Próximo u otros conflictos en áreas productoras o una reducción en la capacidad de refino, podría provocar una reducción de la oferta de combustible para aviones e incrementar significativamente los gastos de combustible.

Si bien VUELING procura limitar el impacto derivado de las variaciones de los precios del combustible por medio de una política de cobertura de riesgos (véase *Apartado 10.1 relativo a Recursos de capital del emisor a corto y largo plazo*). Cualquier variación significativa de los costes de combustible podría, dependiendo del instrumento financiero de cobertura utilizado por VUELING en cada momento, hacer ineficaz la cobertura

contratada y, en consecuencia, situar a VUELING en una posición de desventaja frente a aquellos competidores que no hubieran concertado coberturas o hubiesen optado por una estrategia de cobertura distinta para dicho riesgo. Asimismo, el hecho de que los precios internacionales de combustible vengan denominados en dólares americanos expone a VUELING a las fluctuaciones de los tipos de cambio (véase *Apartado II.1 “Factores de riesgo del Emisor – Exposición al riesgo de fluctuaciones del tipo de cambio euro/dólar”*).

A este respecto, con el objetivo de reducir el potencial impacto negativo en los resultados de VUELING por las oscilaciones del precio de combustible Jet Fuel, durante el ejercicio 2008, VUELING efectuó contrataciones de derivados, swaps a precio fijo, referenciados al precio del barril de Brent.

Las variaciones de valor razonable de los derivados de combustible contratados por VUELING dependen principalmente de la variación del precio subyacente, el barril Brent, al plazo de vencimiento del derivado. El valor razonable de dichos derivados, a 31 de diciembre de 2008, es negativo por importe de 2.338 miles de euros, mientras que el valor razonable de dichos derivados, a 30 de junio de 2009, es positivo por importe de 2.887 miles de euros.

Se muestra a continuación el detalle del análisis de sensibilidad (variaciones sobre el valor razonable a 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009) de los derivados de combustible, registrados en el Patrimonio Neto como coberturas contables:

Sensibilidad en Patrimonio Neto (miles de euros)	30/06/2009	31/12/2008
+30% (subida del precio del Brent)	8.450	2.607
-30% (bajada del precio del Brent)	(2.675)	(2.402)

El análisis de sensibilidad muestra que los derivados de combustible mostrarán un comportamiento positivo en escenarios de subida del precio del Brent, por cuanto VUELING ha fijado un precio de compra, y por tanto, está cubierta ante subidas del precio del Brent. Ante movimientos del precio del Brent a la baja, el valor negativo se incrementaría.

Se estima que en los últimos seis meses del 2009 y en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2008, un incremento de 1 dólar estadounidense en el precio del barril de crudo habría incrementado los costes de combustible de VUELING en 0,5 y 1,3 euros, respectivamente.

Industria competitiva

VUELING opera en un mercado altamente competitivo con un gran número de nuevos operadores, incluyendo otras aerolíneas de bajo coste, líneas aéreas tradicionales y vuelos chárter, que compiten en toda la red de rutas. No puede asegurarse que VUELING vaya a ser capaz de competir de manera efectiva con aerolíneas con una posición dominante de mercado, mayores frecuencias de vuelos programados en sus rutas, mayor reconocimiento de su marca, mayores recursos o que hayan podido recibir ayudas sustanciales de sus respectivos gobiernos.

Además, debido a que VUELING opera una cantidad significativa de servicios de corto recorrido, está expuesta a la competencia de otros medios de transporte, como el ferrocarril y la carretera.

Exceso de capacidad de la industria aérea europea

La oferta ha excedido considerablemente la demanda de la industria aérea europea durante algunos años. Al mismo tiempo, se ha producido un incremento general en la demanda de servicios de transporte aéreo como consecuencia de la oferta creciente de vuelos de bajo coste. El fuerte crecimiento inicial del mercado de bajo coste ha empezado recientemente a ralentizarse y por lo tanto no se espera que las tasas de crecimiento previstas para los próximos años superen a las que hubo en el pasado. Además, se espera que aumente la capacidad de los operadores europeos de bajo coste. Los competidores pueden responder al aumento de competitividad bajando, por ejemplo, sus tarifas o transfiriendo su exceso de capacidad a mercados y rutas ya servidas por VUELING.

Consolidación en la industria aérea

La industria aérea europea ha asistido recientemente a un importante proceso de consolidación del sector. Cualquier consolidación o actividad de alianza significativa en la industria aérea en Europa aumentaría el tamaño y los recursos de los competidores, lo que provocaría un aumento de los riesgos competitivos descritos anteriormente.

Elevados costes fijos por vuelo

Cada vuelo que se realiza tiene elevados costes fijos que son mayoritariamente las tasas aeroportuarias y de navegación aérea, los servicios de asistencia en tierra, determinados costes de mantenimiento, el coste del combustible y los gastos variables de personal. En contraste, el beneficio generado por un vuelo está directamente relacionado con el número de pasajeros y la estructura de tarifas de los vuelos. Por ello, un cambio de los niveles de ingresos previstos podría afectar negativamente a VUELING.

Dependencia del grado de aceptación de las aerolíneas de bajo coste

Cualquier suceso adverso, incluyendo accidentes o informes negativos de las autoridades regulatorias relativos a la seguridad o la fiabilidad de las aerolíneas de bajo coste, especialmente si son europeas, podría tener un impacto negativo en la percepción pública y la confianza en las aerolíneas como VUELING.

El incremento de las tasas aeroportuarias

Con la compra de los billetes, VUELING repercute una serie de tasas a los clientes. Adicionalmente, VUELING hace frente a ciertas tasas aeroportuarias que, a 31 de diciembre de 2008 y 30 de junio de 2009, representaron, un 9% y un 17,78% de los gastos operativos en ANTIGUA VUELING y un 7,1% y un 16,77% de los gastos operativos de CLICKAIR. Cualquier incremento sustancial de las tasas aeroportuarias o la imposición de tasas adicionales, puede conllevar una pérdida de clientes, en la medida en que puedan aumentar el precio total de los billetes, ya que éstos son muy sensibles a las subidas en los precios de los billetes.

Los acuerdos entre los operadores aeroportuarios, otras autoridades administrativas y las aerolíneas están sujetos a un escrutinio creciente de las autoridades nacionales y comunitarias encargadas del control de la competencia. Alguno de los acuerdos que haya celebrado, o pueda celebrar, VUELING podría estar sujeto a un escrutinio similar y, en su caso, podrían verse afectados como consecuencia de éste.

Dependencia de los servicios de control del tráfico aéreo

El tráfico aéreo en Europa se encuentra cada vez más congestionado. Un crecimiento del mismo podría incrementar la presión en el sistema de control del tráfico aéreo y podría causar interrupciones en los servicios. Además, los controladores aéreos han

llevado a cabo en el pasado y pueden realizar en el futuro acciones colectivas que podrían afectar a VUELING. Dados los altos niveles de utilización de los aviones, las interrupciones en los servicios podrían afectar más a VUELING que a otras aerolíneas.

Riesgos asociados a incidentes o accidentes de los aviones. Aumento de los costes de los seguros

Cualquier accidente o incidente de uno de los aviones de VUELING podría conllevar reparaciones o sustituciones del avión dañado y pérdidas temporales o permanentes en el servicio, así como importantes reclamaciones potenciales de pasajeros afectados, propietarios y terceros. VUELING podría estar obligada a soportar importantes costes en el caso de que (i) sus pólizas de seguro no cubriesen un determinado siniestro, (ii) las cantidades aseguradas por dichas pólizas fuesen insuficientes o (iii) la compañía aseguradora fuera incapaz de pagar los importes asegurados, todo ello sin perjuicio del incremento de las primas del seguro.

Cualquier ataque o amenaza de ataque terrorista en Europa, Estados Unidos, Oriente medio o cualquier otro lugar, o una respuesta militar a una amenaza de ataque terrorista podría provocar una reducción del tráfico aéreo, un aumento de los costes de carburante y de los seguros.

Riesgo regulatorio, legal y operacional

El sector en el que opera VUELING está altamente regulado. La introducción de nuevos requisitos regulatorios o la ampliación de los requisitos existentes a la fecha podría hacer incurrir a VUELING en costes adicionales y podría limitar la flexibilidad de VUELING para responder a las condiciones de mercado, afectar a la competencia con otras aerolíneas o modificar su estructura de costes. No se puede garantizar que modificaciones a la normativa ya existente u otras leyes o normas (o sus modificaciones) que puedan ser aprobadas en el futuro no vayan a afectar al negocio de VUELING.

VUELING, por su actividad empresarial, también está expuesta al riesgo operacional y, por tanto, podría sufrir pérdidas debidas a la inadecuación o fallos de los procesos, personas o sistemas internos, o bien a causa de acontecimientos externos.

Licencia de explotación. Restricciones a la participación en el capital social

VUELING está autorizada para operar en virtud de una licencia de explotación y un certificado de operador aéreo emitido por la Dirección General de Aviación Civil (actualmente, Agencia Estatal de Seguridad Aérea). Uno de los requisitos para mantener la licencia de explotación es que VUELING sea propiedad de los Estados miembros de la Unión Europea o de nacionales de dichos Estados miembros y continúe siéndolo directamente o mediante la propiedad mayoritaria de su capital social. Asimismo, en virtud de los convenios bilaterales suscritos por España con otros Estados sobre aviación civil, cada Estado se reserva el derecho de denegar, suspender o condicionar la autorización de explotación de los servicios aéreos por parte de una compañía designada por el otro Estado, en caso de que la propiedad sustancial y/o el control efectivo de la empresa de transporte aéreo no se halle en manos del Estado contratante que designa a la empresa o de sus nacionales.

Dependencia de la adjudicación y utilización de slots

La normativa europea establece los procedimientos y criterios para la asignación a las aerolíneas de los *slots* para aeropuertos congestionados en los Estados miembros de la Unión Europea. Entre ellos, cabe señalar que una aerolínea debe utilizar sus *slots* al menos el 80 % del plazo para el que le han sido asignados, so pena de que éstos sean concedidos a otras aerolíneas para el siguiente periodo temporal de la concesión del *slot*. Si VUELING no puede acceder a *slots*, su asignación está restringida o no puede usarlos por un 80% del plazo para el que le han sido asignados, podría verse obligada a modificar los calendarios de vuelos o reducir la utilización de su flota. Cualquiera de estas alternativas podría tener un impacto negativo en VUELING.

Por otro lado, el dictamen de la Dirección General de Competencia de la Unión Europea en relación a la fusión entre ANTIGUA VUELING y CLICKAIR establece una potencial cesión de *slots* a competidores en una serie de aeropuertos, rutas y franjas horarias. Si bien esta cesión se produciría sólo en el caso que no hubiera *slots* disponibles a través de los conductos habituales. Existe el riesgo que VUELING deba ceder algunos de éstos, en cuyo caso el fortalecimiento de la posición de los competidores directos de VUELING en los mercados afectados se produciría, precisamente, a expensas de la posición de VUELING en dichos mercados.

Adicionalmente, con fecha de 8 de julio de 2009, IBERIA y VUELING suscribieron un Acuerdo de Código Compartido, el cual estará en vigor durante cuatro años desde el momento de su firma, en virtud del cual, entre otros, se acordó la cesión de determinados slots por parte de IBERIA a VUELING. A este respecto, en el supuesto de que se produjese la resolución anticipada del Acuerdo de Código Compartido, por las causas previstas en el mismo o por denuncia de una de las partes sin necesidad de causa, el número de vuelos operados por VUELING podría verse reducido de forma significativa.

Incidencia de la normativa medioambiental

La industria aérea está sujeta a las leyes y demás normativa medioambiental relacionada, entre otros aspectos, con la contaminación acústica y con las emisiones del motor del avión, con el uso y manipulación de materiales peligrosos, las emisiones y la limpieza de la contaminación ambiental. Las autoridades regulatorias españolas y de otros Estados miembros de la Unión Europea han publicado directivas y otras regulaciones, incluyendo normas relacionadas con la contaminación acústica y con la edad de los aviones. Esta normativa supone altos precios, tasas y costes considerables a las aerolíneas, debido a que los nuevos aviones que se pongan en servicio tendrán que cumplir los requerimientos medioambientales durante todo el tiempo que se mantengan en servicio. VUELING espera incurrir regularmente en gastos para cumplir con la referida regulación. Posibles nuevos requisitos impuestos en la normativa medioambiental podrían limitar la capacidad de VUELING para modificar o expandir las instalaciones o continuar las operaciones, o podría ser necesario instalar un costoso equipo de control de contaminación o incurrir en otros gastos significativos, incluyendo los costes necesarios para remediar anteriores incumplimientos. El incumplimiento de la normativa medioambiental, incluyendo la falta de obtención de las perceptivas licencias o autorizaciones para el desarrollo de la actividad puede, en su caso, tener consecuencias negativas para VUELING.

Limitaciones en la emisión de gases con efecto invernadero

Para cumplir con la obligación de controlar y reducir las emisiones de gases con efecto invernadero, impuesta por el Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático, la Unión Europea, mediante Decisión de la Comisión Europea de 18 de julio de 2007, estableció directrices para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero, de conformidad con la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo que introducía el denominado "Protocolo de Kyoto" en Europa. La Directiva 2008/101/CE del Parlamento y la Comisión Europea incluyó la aviación en el nuevo régimen relativo a dichas emisiones de CO₂, obligando a las aerolíneas a crear un mercado de compra venta de derechos de emisión y estableciendo el procedimiento para el cumplimiento de las obligaciones dimanantes de este régimen. La normativa europea se completó recientemente con la Decisión de 16 de abril de 2009, en la que se establecen los plazos y condiciones concretas para que el comercio de emisiones pueda tener lugar.

Según la normativa comunitaria mencionada, las aerolíneas habrán debido presentar a aprobación ante los órganos nacionales encargados de su control antes del día 29 de agosto de 2009 su plan para monitorizar tanto las emisiones de CO₂ como las toneladas por pasajero transportadas. Tras la aprobación de dicho plan, comenzarán a monitorizar

según el mismo las emisiones a partir de enero de 2010, con el objetivo de presentar en el primer trimestre de 2011 éstas y que las autoridades puedan, en base a ellas, calcular el cupo de emisiones que se les adjudicará para el periodo entre 2012 y 2020 además del porcentaje de emisiones gratuito. Conforme a dichos datos y los datos históricos de los que dispone la Comisión, ésta adjudicará derechos de emisión, de forma que en el año 2012 será el primero en que las aerolíneas deberán compensar sus emisiones de ese año con los derechos, debiendo comprar en el primer trimestre de 2013 aquellos derechos que excedan de los cupos gratuitos que se le hubiese adjudicado. Dicha obligación de monitorización anual de emisiones y presentación de derechos que avalen éstas en el mes de abril del año siguiente se llevará a cabo cada año, por tiempo indefinido. Un endurecimiento de las limitaciones a las emisiones realizadas por las aeronaves tendría un impacto en la cuenta de resultados del VUELING.

Mayores limitaciones en las horas de vuelo de los pilotos y la tripulación

De conformidad con lo dispuesto en la normativa española vigente, los pilotos y tripulantes de cabina no pueden efectuar más de 900 horas de vuelo al año. Adicionalmente, los pilotos no pueden superar las 100 horas de vuelo por cada periodo de 28 días. Si se introdujeran unas restricciones aún mayores, se requeriría la contratación de personal de vuelo adicional incrementándose los costes de explotación.

Regulación de los derechos de indemnización en caso de denegación de embarque, cancelaciones, retrasos y pérdidas de equipaje

No se puede garantizar que la legislación no vaya a imponer costes operativos adicionales relacionados con compensaciones por denegación de embarque o cancelaciones, el pago de provisiones de asistencia para pasajeros con vuelos retrasados o cancelados o compensaciones por pérdidas, daños o retrasos del equipaje.

III. INFORMACIÓN SOBRE EL EMISOR (ANEXO I DEL REGLAMENTO (CE) N° 809/2004 DE LA COMISIÓN DE 29 DE ABRIL DE 2004)

0. TÉRMINOS DEFINIDOS RELATIVOS A LAS SOCIEDADES PARTICIPANTES EN LA FUSIÓN

En el presente Folleto, las menciones siguientes tendrán el significado que a continuación se expresa:

El “**Emisor**” o “**VUELING**” hará referencia a la sociedad resultante de la fusión entre VUELING AIRLINES, S.A. (sociedad absorbente) y CLICKAIR, S.A. (sociedad absorbida), efectiva a partir del día 15 de julio de 2009, que se denomina VUELING AIRLINES, S.A.

“**ANTIGUA VUELING**” hará referencia a la sociedad absorbente VUELING AIRLINES, S.A. antes de la efectividad de la fusión anteriormente referida.

“**CLICKAIR**” hará referencia a la sociedad absorbida, CLICKAIR, S.A., sociedad disuelta como consecuencia de su absorción por ANTIGUA VUELING en virtud de la fusión anteriormente referida.

1. PERSONAS RESPONSABLES

1.1 Todas las personas responsables de la información que figura en el documento de registro y, según los casos, de ciertas partes del mismo, con en el último caso, una indicación de las partes. En caso de personas físicas, incluidos los miembros de los órganos de administración, de gestión o de supervisión del emisor, indicar el nombre y el cargo de la persona; en caso de personas jurídicas, indicar el nombre y el domicilio social

D. Pedro Ferreras Díez, mayor de edad, de nacionalidad española y con D.N.I. número 9702533-Y, en vigor, en su condición de secretario no miembro del consejo de administración de la sociedad VUELING AIRLINES, S.A., sociedad domiciliada en El Prat de Llobregat (Barcelona), Parque de Negocios Mas Blau II, Plaza Pla de l'Estany, nº 5, y con CIF A-63422141, asume la responsabilidad de la información contenida en el presente Documento de Registro al amparo de la delegación conferida en virtud de los acuerdos adoptados por la sesión del Consejo de Administración de VUELING celebrada el 20 de julio de 2009.

1.2 Declaración de los responsables del documento de registro que asegure que, tras comportarse con una diligencia razonable para garantizar que así es, la información contenida en el documento de registro es, según su conocimiento, conforme a los hechos y no incurre en ninguna omisión que pudiera afectar a su contenido. En su caso, declaración de los responsables de determinadas partes del documento de registro que asegure que, tras comportarse con una diligencia razonable para garantizar que así es, la información contenida en la parte del documento de registro del que sean responsables es, según su conocimiento, conforme a los hechos y no incurre en ninguna omisión que pudiera afectar a su contenido

D. Pedro Ferreras Díez, asegura que, tras comportarse con una diligencia razonable para garantizar que así es, la información contenida en el Documento de Registro es, según su conocimiento, conforme a los hechos y no incurre en ninguna omisión que pudiera afectar a su contenido.

2. AUDITORES DE CUENTAS

2.1 Nombre y dirección de los auditores del emisor para el período cubierto por la información financiera histórica (así como su afiliación a un colegio profesional)

ANTIGUA VUELING

Las cuentas anuales e informes de gestión individuales de ANTIGUA VUELING correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2006 y 2007 han sido auditados por KPMG Auditores, S.L., con domicilio en Madrid, Paseo de la Castellana 95; con C.I.F. B-78510153 y con el número S0702 del Registro Oficial de Auditores de Cuentas (R.O.A.C.). Los informes de auditoría de las cuentas anuales individuales de ANTIGUA VUELING correspondientes a los ejercicios 2006 y 2007 no presentan salvedades y se encuentran depositados en la CNMV. Adicionalmente, KPMG, Auditores, S.L. ha auditado los estados financieros individuales de ANTIGUA VUELING correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2006 y 2007 que han sido elaborados según NIIF. Los informes de auditoría de los mencionados estados financieros no han presentado salvedades y se encuentran depositados en la CNMV.

Las cuentas anuales e informes de gestión individuales de ANTIGUA VUELING correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008 han sido auditadas por DELOITTE, S.L., con el domicilio en Plaza Pablo Ruiz Picasso 1, 28020, Madrid y con el número S-0692 del R.O.A.C.

El informe de auditoría de las cuentas anuales individuales de ANTIGUA VUELING correspondientes al ejercicio 2008 presenta una salvedad por incertidumbre, que se detalla en el apartado 20.4.1 del presente Folleto. Dicho informe se encuentra depositado en el Registro Mercantil y en la CNMV.

ANTIGUA VUELING no formula ni aprueba cuentas anuales consolidadas por no estar obligada a ello.

CLICKAIR

Las cuentas anuales e informes de gestión individuales de CLICKAIR correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008 han sido auditados por PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L., con domicilio en Madrid, Paseo de la Castellana 43, con C.I.F. B-79031290 e inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el número S0242.

El informe de auditoría de las cuentas anuales individuales de CLICKAIR correspondiente al ejercicio 2008 presenta salvedades por limitación de alcance e incertidumbres, las cuales se detallan en el apartado 20.4.1 del presente Folleto. Dicho informe se encuentra depositado en el Registro Mercantil.

En relación con las salvedades del informe señalado en el párrafo anterior, con fecha 31 de agosto de 2009, DELOITTE, S.L. emitió un informe relativo a la situación de las referidas salvedades tras la Fusión de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR, cuyo contenido se transcribe en el apartado 20.4.1 del presente Folleto.

CLICKAIR no formula ni aprueba cuentas anuales consolidadas por no estar obligada a ello.

Información financiera pro forma de VUELING

Deloitte, S.L. emitió, con fecha 26 de marzo de 2009, un Informe Especial sobre Información Financiera Pro forma relativo a la fusión entre ANTIGUA VUELING y CLICKAIR, sobre el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008.

2.2 Si los auditores han renunciado, han sido apartados de sus funciones o no han sido redesignados durante el período cubierto por la información financiera histórica, deben revelarse los detalles si son importantes

La firma KPMG, Auditores S.L. fue la encargada de la auditoría de las cuentas anuales de ANTIGUA VUELING correspondientes a los ejercicios 2007 y 2006, así como lo estados financieros 2007 y 2006 con arreglo a NIIF. La Junta General de Accionistas de ANTIGUA VUELING acordó designar a DELOITTE, S.L. como auditor de cuentas de ANTIGUA VUELING para el ejercicio 2008. Dicho cambio de auditores no obedece a hechos de especial relevancia.

DELOITTE, S.L., ha sido el auditor de ANTIGUA VUELING durante el ejercicio 2008, no habiendo renunciado ni sido apartado de sus funciones durante dicho periodo

PRICEWATERHOUSECOOPERS AUDITORES, S.L. ha sido el auditor de CLICKAIR durante el ejercicio 2008, no habiendo renunciado ni sido apartado de sus funciones durante dicho periodo.

3. INFORMACIÓN FINANCIERA SELECCIONADA

3.1 Información financiera histórica seleccionada relativa al emisor, que se presentará para cada ejercicio durante el período cubierto por la información financiera histórica, y cualquier período financiero intermedio subsiguiente, en la misma divisa que la información financiera. La información financiera histórica seleccionada debe proporcionar las cifras clave que resumen la situación financiera del emisor.

Se presentan a continuación las magnitudes financieras más relevantes del balance de situación individual y de la cuenta de pérdidas y ganancias de ANTIGUA VUELING y de CLICKAIR anterior a la Fusión para (i) el cierre del ejercicio 2008 auditado y (ii) el primer semestre de 2009 no auditado. Adicionalmente, se acompaña la información correspondiente a los ejercicios finalizados a 31 de diciembre de 2007 y 2006 auditados de ANTIGUA VUELING.

Se hace constar que las cuentas anuales de ANTIGUA VUELING correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2006, 2007 y 2008 y depositadas en el Registro Mercantil de Barcelona y en la CNMV se han preparado conforme a lo siguiente:

- (i) las cuentas anuales individuales auditadas correspondientes al ejercicio 2008 han sido preparadas de conformidad con los principios y normas de valoración del NPGC, aprobado por el Real Decreto 1514/2007;y
- (ii) las cuentas anuales individuales auditadas correspondientes a los ejercicios 2006 y 2007, han sido preparadas conforme a PGC.

No obstante lo anterior, los estados financieros correspondientes a los ejercicios 2006 y 2007 de ANTIGUA VUELING se presentan en el presente Documento de Registro de conformidad con los criterios y principios contables contenidos en las NIIF, que también fueron objeto de auditoría por los auditores de ANTIGUA VUELING y se encuentran depositados en la CNMV, a los exclusivos efectos de poder presentar información comparable con las cuentas anuales del ejercicio 2008 de ANTIGUA VUELING que han sido elaboradas bajo el NPGC y con las que presenta mayores similitudes. En este sentido, no existen diferencias significativas en el Patrimonio Neto de VUELING a 31 de diciembre de 2008, ni en su cuenta de pérdidas y ganancias correspondiente al ejercicio anual terminado en dicha fecha entre lo establecido en el NPGC y las NIIF. Los principios y normas contables aplicados en la elaboración de la memoria y de las

cuentas anuales auditadas, necesarios para su correcta interpretación, así como los informes de auditoría de los tres últimos ejercicios cerrados, pueden consultarse en los estados financieros e informes de auditoría depositados en la CNMV y en el domicilio de VUELING.

Adicionalmente, en el presente Documento de Registro se muestran las cuentas anuales individuales auditadas de CLICKAIR correspondientes al ejercicio 2008 de conformidad con los principios y normas de valoración del NPGC.

Asimismo, el presente apartado también contiene información financiera pro forma correspondiente al ejercicio 2008 que ha sido preparada, a efectos informativos para facilitar la información acerca de cómo la operación de fusión por absorción de ANTIGUA VUELING sobre CLICKAIR, podría haber afectado al balance de situación y a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2008. Dado que dicha información financiera pro forma ha sido preparada para reflejar una situación hipotética, no tiene por objeto representar, y no representa, la situación financiero-patrimonial ni los resultados de las operaciones de VUELING, una vez fusionada con CLICKAIR. Dicha información financiera ha sido objeto de una revisión especial por parte de DELOITTE, S.L. en la que manifiestan que, en su opinión, la información financiera pro forma ha sido adecuadamente compilada en función de las asunciones e hipótesis definidas por los administradores de VUELING y que el fundamento contable utilizado por dichos administradores en la preparación de la información financiera pro forma es consistente con las políticas contables utilizadas por VUELING en las cuentas anuales del ejercicio 2008.

Por último, también se incluye:

- (i) Información financiera intermedia no auditada de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR mediante la presentación de estados financieros correspondientes al primer semestre de 2008 y de 2009 elaboradas bajo NPGC.
- (ii) Información financiera de VUELING no auditada ni revisada por los auditores de cuentas de la sociedad correspondientes a 30 de septiembre de 2009.

Balance de situación

Se presentan a continuación las principales magnitudes del (i) balance de situación correspondiente a los ejercicios 2006 y 2007 preparado de conformidad con las NIIF y 2008 preparado de conformidad con el NPGC de ANTIGUA VUELING y sus respectivas variaciones, del (ii) balance de situación del ejercicio 2008 de CLICKAIR preparado de conformidad con el NPGC, así como del (iii) balance pro forma correspondiente al ejercicio 2008 preparado de conformidad con el NPGC:

€ MM (datos en miles de euros)	VUELING PROFORMA 31/12/2008 NPGC	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT. VUELING 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT. VUELING 31/12/2007 Auditado NIIF	ANT. VUELING 31/12/2006 Auditado NIIF	ANT. VUELING % Var. 31/12/07-08	ANT. VUELING % Var. 31/12/06-07
Activos por Impuestos diferidos	89.561	41.723	47.838	-	-	-	0%
Otros activos no corrientes	85.022	47.505	36.181	35.762	20.055	1%	78%
Total activo no corriente	174.583	89.228	84.019	35.762	20.055	135%	78%
Activos corrientes de explotación	47.139	26.948	20.192	12.844	7.832	57%	64%
Efectivo e inversiones financieras temporales	108.301	44.328	42.973	87.089	130.185	-51%	-33%
Total activo corriente	155.440	71.276	63.165	99.933	138.017	-37%	-28%
TOTAL ACTIVO	330.023	160.504	147.184	135.695	158.072	8%	-14%
Patrimonio Neto	95.496	27.007	46.154	14.831	92.885	211%	-84%
Pasivos no corrientes	53.579	31.802	21.777	18.791	8.344	16%	125%
Pasivos corrientes	180.948	101.695	79.253	102.073	56.843	-22%	80%
TOTAL PASIVO y Patrimonio Neto	330.023	160.504	147.184	135.695	158.072	8%	-14%
Fondo de Maniobra (*)	(25.508)	(30.419)	(16.088)	(2.140)	81.174	-652%	-103%

(*) Fondo de Maniobra: calculado como la diferencia entre activos corrientes y pasivos corrientes.

Los comentarios sobre las principales variaciones en la información histórica del balance de situación se encuentran en los apartados 20.1 y 20.2, así como en los 10.1 y 10.3 para las cuentas de recursos propios y financiación.

Cuenta de pérdidas y ganancias

Se presentan a continuación las principales magnitudes de (i) la cuenta de pérdidas y ganancias correspondiente a los ejercicios 2006 y 2007 preparada de conformidad con las NIIF y al ejercicio 2008 preparada de conformidad con el NPGC de ANTIGUA VUELING y sus respectivas variaciones, de (ii) la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2008 de CLICKAIR preparado de conformidad con el NPGC, así como de (iii) la cuenta de pérdidas y ganancias proforma correspondiente al ejercicio 2008 preparado de conformidad con el NPGC:

€ MM (datos en miles de euros)	VUELING PROFORMA 31/12/2008 NPGC	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT.VUELING 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT.VUELING 31/12/2007 Auditado NIIF	ANT.VUELING 31/12/2006 Auditado NIIF	ANT.VUELING % Var 31/12/07-08	ANT.VUELING % Var 31/12/06-07
Ingresos de explotación	896.550	444.364	448.485	362.673	235.526	24%	54%
Gastos de explotación	(981.392)	(490.001)	(486.726)	(432.298)	(245.864)	13%	76%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(84.842)	(45.637)	(38.241)	(69.625)	(10.338)	45%	-573%
RESULTADO FINANCIERO	(1.102)	(745)	(357)	6.391	(438)	-106%	1559%
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	(85.944)	(46.382)	(38.598)	(63.234)	(10.776)	39%	-487%
Impuesto sobre beneficios	60.975	13.838	47.137	-	-	-	-
RESULTADO NETO	(24.969)	(32.544)	8.539	(63.234)	(10.776)	114%	-487%

En el ejercicio 2008, ambas sociedades emprendieron un programa de reducción de capacidad que les llevó a reducir el número de aviones operados. Esta reducción se ha llevado a cabo mediante devoluciones anticipadas de aviones a los arrendadores de las mismas, así como mediante el subarriendo de aeronaves.

Todos los costes asociados a esta reestructuración de la flota han supuesto un impacto neto en la cuenta de resultados de ANTIGUA VUELING de 7.416 miles de euros y para CLICKAIR de 31.353 miles de euros, lo que supone un resultado de explotación antes de reestructuración para el ejercicio 2008 de 30.825 miles de euros negativos para ANTIGUA VUELING y de 14.284 miles de euros negativos para CLICKAIR. Las variaciones de las magnitudes principales de la cuenta de resultados se describen en el apartado 20 del presente Folleto.

Principales coeficientes financieros

Durante los ejercicios que cubre la información financiera histórica, ni ANTIGUA VUELING ni CLICKAIR de forma relevante, han recurrido al endeudamiento financiero neto externo. No obstante lo anterior, a continuación se incluyen los siguientes coeficientes financieros:

€ MM (datos en miles de euros)	ANT. VUELING 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT. VUELING 31/12/2007 Auditado NIIF	ANT. VUELING 31/12/2006 Auditado NIIF	ANT. VUELING % Var. 31/12/07-08	ANT. VUELING % Var. 31/12/06-07	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC
EBITDAR (*)	34.346	(3.832)	28.012	996%	-114%	8.526
EBITDAR (*) / Ingresos	7,7%	-1,1%	11,9%	8,7%	-12,9%	1,9%
Endeudamiento financiero bruto	-	-	-	-	-	4.884
Endeudamiento financiero neto	(42.642)	(84.822)	(113.161)	49,7%	-25,0%	(35.731)
Rentabilidad de los Fondos Propios (ROE=Resultado Neto / PN)	18,5%	-426,4%	-11,6%	444,9%	-414,8%	-120,5%
Apalancamiento Financiero (Endeudamiento financ. bruto / Activo)	-	-	-	-	-	3,0%
Endeudamiento financ. bruto / EBITDAR	-	-	-	-	-	57,3%
Endeudamiento financ. neto / EBITDAR	-124,2%	2213,5%	-404,0%	-105,6%	647,9%	-419,1%
Fondo de Maniobra	(16.088)	(2.140)	81.174	-652%	-103%	(30.419)

(*) EBITDAR: Resultado antes de impuestos, intereses, depreciación, amortización y alquileres de aeronaves, incluido el resultado de reestructuración y resultado de subarrendos, siguiendo el criterio de cuentas anuales auditadas.

3.2 Información financiera seleccionada relativa a periodos intermedios

3.2.1 Información financiera hasta el 30 de junio de 2009

A continuación se detallan las principales magnitudes de la situación financiera de ANTIGUA VUELING y de CLICKAIR anterior a la fusión, correspondientes al periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2008 y 2009. La presente información no ha sido ni auditada, ni de forma alguna revisada por los auditores de las sociedades.

Balance de situación

ANTIGUA VUELING

€ MM (datos en miles de euros)	ANT.VUELING 30/06/2009 NPGC	ANT.VUELING 30/06/2008 NPGC	ANT.VUELING % Var. 30/06/08-09
Activos por Impuestos diferidos	48.029	55.275	-13%
Otros activos no Corrientes	30.676	32.708	-6%
Total activo no corriente	78.705	87.983	-11%
Activos corrientes de explotación	27.957	16.147	73%
Efectivo e inversiones financieras temporales	63.238	63.132	0%
Total activo corriente	91.195	79.279	15%
TOTAL ACTIVO	169.900	167.262	2%
Patrimonio Neto	38.559	21.801	77%
Pasivos no corrientes	20.512	14.315	43%
Pasivos corrientes	110.829	131.146	-15%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	169.900	167.262	2%
Fondo de Maniobra (*)	(19.634)	(51.867)	62%

(*) Fondo de Maniobra: calculado como la diferencia entre activos corrientes y pasivos corrientes.

CLICKAIR

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR 30/06/2009 NPGC	CLICKAIR 30/06/2008 NPGC	CLICKAIR % Var. 30/06/08-09
Activos por Impuestos diferidos	42.968	47.311	-9%
Otros activos no corrientes	48.916	39.693	23%
Total activo no corriente	91.884	87.004	6%
Activos corrientes de explotación	56.413	46.902	20%
Efectivo e inversiones financieras temporales	51.894	52.685	-2%
Total activo corriente	108.307	99.587	9%
TOTAL ACTIVO	200.191	186.591	7%
Patrimonio Neto	46.762	(14.975)	412%
Pasivos no corrientes	38.995	51.591	-24%
Pasivos corrientes	114.434	149.975	-24%
TOTAL PASIVO y PATRIMONIO NETO	200.191	186.591	7%
Fondo de Maniobra (*)	(6.127)	(50.388)	88%

(*) Fondo de Maniobra: calculado como la diferencia entre activos corrientes y pasivos corrientes.

Cuenta de pérdidas y ganancias

ANTIGUA VUELING

€ MM (datos en miles de euros)	ANT.VUELING 30/06/2009 NPGC	ANT.VUELING 30/06/2008 NPGC	ANT.VUELING % Var. 30/06/08-09
Ingresos de explotación	183.955	202.521	-9%
Gastos de explotación	(189.819)	(246.775)	-23%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(5.864)	(44.254)	87%
RESULTADO FINANCIERO	1.120	(710)	258%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(4.744)	(44.964)	89%
Impuesto sobre beneficios	1.423	49.052	-97%
Resultado operaciones interrumpidas	-	96	-100%
RESULTADO NETO	(3.321)	4.184	-179%

CLICKAIR

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR 30/06/2009 NPGC	CLICKAIR 30/06/2008 NPGC	CLICKAIR % Var. 30/06/08-09
Ingresos de explotación	155.006	199.277	-22%
Gastos de explotación	(161.044)	(239.442)	33%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(6.038)	(40.165)	85%
RESULTADO FINANCIERO	1.138	(1.888)	160%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(4.900)	(42.053)	88%
Impuesto sobre beneficios	1.470	12.616	-88%
Resultado operaciones interrumpidas	-	-	-
RESULTADO NETO	(3.430)	(29.437)	88%

Coeficientes financieros

Durante los periodos correspondientes a 30 de junio de 2008 y 2009, ni ANTIGUA VUELING ni CLICKAIR de forma relevante, han recurrido al endeudamiento financiero neto externo. No obstante lo anterior, a continuación se incluyen los siguientes coeficientes financieros:

ANTIGUA VUELING

€ MM (datos en miles de euros)	ANT.VUELING		ANT.VUELING		ANT.VUELING % Var. 30/06/08-09
	30/06/2009	NPGC	30/06/2008	NPGC	
EBITDAR (*)	22.474		(8.070)		378%
EBITDAR (*) / Ingresos	12,2%		-4,0%		16,2%
Endeudamiento financiero bruto	-		-		-
Endeudamiento financiero neto	(60.351)		(63.132)		-4%
Propios (ROE=Resultado Neto / PN)	-8,6%		19,2%		-27,8%
Apalancamiento Financiero (Endeudamiento financ. bruto / Activo)	-		-		-
Endeudamiento financ. bruto / EBITDAR	-		-		-
Endeudamiento financ. neto / EBITDAR	-268,5%		782,3%		-134,3%
Fondo de Maniobra	(19.634)		(51.867)		62%

(*) EBITDAR: Resultado antes de impuestos, intereses, depreciación, amortización y alquileres de aeronaves, incluido el resultado de reestructuración y resultado de subarrendos, siguiendo el criterio de cuentas anuales auditadas.

CLICKAIR

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR		CLICKAIR	
	30/06/2009	NPGC	30/06/2008	NPGC
EBITDAR (*)	17.911		(10.190)	
EBITDAR (*) / Ingresos	11,6%		-5,1%	
Endeudamiento financiero bruto	7.509		-	
Endeudamiento financiero neto	(41.523)		(51.872)	
Rentabilidad de los Fondos Propios (ROE=Resultado Neto / PN)	-7,3%		196,6%	
Apalancamiento Financiero (Endeudamiento financ. bruto / Activo)	3,8%		-	
Endeudamiento financ. bruto / EBITDAR	41,9%		-	
Endeudamiento financ. neto / EBITDAR	-231,8%		509,0%	
Fondo de Maniobra	(6.127)		(50.388)	

(*) EBITDAR: Resultado antes de impuestos, intereses, depreciación, amortización y alquileres de aeronaves, incluido el resultado de reestructuración y resultado de subarrendos, siguiendo el criterio de cuentas anuales auditadas.

Las variaciones de las magnitudes principales de la cuenta de resultados se describen en el apartado 9 del presente Folleto.

3.2.2 Información financiera a 30 de septiembre de 2009

Se presentan a continuación las principales magnitudes del balance de situación de VUELING a 30 de septiembre de 2009 (primeros estados financieros publicados de la sociedad resultante de la Fusión) preparadas de conformidad con el NPGC, que no ha sido objeto de auditoría ni de revisión alguna por parte del auditor de la sociedad:

€ MM (datos en miles de euros)	VUELING 30/09/2009 NPGC
Total activo no corriente	193.717
Total activo corriente	207.343
TOTAL ACTIVO	401.060
Patrimonio Neto	158.451
Pasivos no corrientes	70.128
Pasivos corrientes	172.481
TOTAL PASIVO y PN	401.060

Se presentan a continuación las principales magnitudes de la cuenta de pérdidas y ganancias de VUELING correspondientes al 30 de septiembre de 2009, que no ha sido objeto de auditoría ni de revisión alguna por parte del auditor de la sociedad:

€ MM (datos en miles de euros)	VUELING 30/09/2009 NPGC
Total ingreso de explotación	443.134
Total gastos de explotación	-386.292
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	56.842
RESULTADO FINANCIERO	1.369
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	58.211
Impuestos sobre Beneficios	-17.608
RESULTADO NETO	40.603
EBITDAR (*)	113.100

(*) **EBITDAR**: Resultado antes de impuestos, intereses, depreciación, amortización y alquileres de aeronaves, incluido el resultado de reestructuración y resultado de subarrendos, siguiendo el criterio de cuentas anuales auditadas.

A continuación, se presentan los coeficientes financieros de VUELING a 30 de septiembre de 2009:

€ MM (datos en miles de euros)	VUELING 30/09/2009 NPGC
EBITDAR (*)	113.100
EBITDAR (*) / Ingresos	25,5%
Endeudamiento financiero bruto	12.457
Endeudamiento financiero neto	(139.724)
Rentabilidad de los Fondos Propios (ROE=Resultado Neto / PN)	25,6%
Apalancamiento Financiero (Endeudamiento financ. bruto / Activo)	3,1%
Endeudamiento financ. bruto / EBITDAR	11,0%
Endeudamiento financ. neto / EBITDAR	-123,5%
Fondo de Maniobra	34.862

(*) EBITDAR: Resultado antes de impuestos, intereses, depreciación, amortización y alquileres de aeronaves, incluido el resultado de reestructuración y resultado de subarrendos, siguiendo el criterio de cuentas anuales auditadas.

4. FACTORES DE RIESGO

La información relativa a los riesgos que afectan a VUELING figura en la Sección II anterior titulada FACTORES DE RIESGO del presente Folleto.

5. INFORMACIÓN SOBRE EL EMISOR

5.1 Historial y evolución del Emisor

5.1.1 Nombre legal y comercial del Emisor

La denominación social actual del Emisor es "VUELING AIRLINES, S.A.", denominación que se utiliza comercialmente junto con la de "VUELING".

La denominación social de la sociedad absorbida era CLICKAIR, S.A.

5.1.2 Lugar de registro del Emisor y número de registro

VUELING está inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona, al tomo 36403, folio 196, hoja número B-279224. Su código de identificación fiscal es el A- 63422141.

5.1.3 Fecha de constitución y periodo de actividad del Emisor, si no son indefinidos

VUELING fue constituida por tiempo indefinido mediante escritura pública otorgada ante el Notario de Barcelona D. José Luís Gómez Díaz, el 10 de febrero de 2004, con el número 211 de su protocolo.

5.1.4 Domicilio y personalidad jurídica del Emisor, legislación conforme a la cual opera, país de constitución, y dirección y números de teléfono de su domicilio social (o lugar principal de actividad empresarial si es diferente de su domicilio social).

VUELING es una sociedad anónima de nacionalidad española, con domicilio social en Barcelona, El Prat de Llobregat (Barcelona), Parque de Negocios Mas Blau II, Pla de l'Estany 5, y regida por la legislación española, en particular, por la Ley de Sociedades

Anónimas y demás legislación concordante. El teléfono de contacto de VUELING destinado a la atención de accionistas e inversores es (+34) 93 378 78 78.

VUELING está sujeta al ordenamiento jurídico y legislación española, sin perjuicio de otras que puedan serle de aplicación imperativa. El sector en el que opera VUELING está altamente regulado. Esta regulación, en líneas generales, puede resumirse como sigue:

Regulación Internacional (Convenios)

El transporte aéreo internacional está regulado por distintos tratados internacionales suscritos por los Estados. Tres son los principales Convenios:

- Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo de La Haya, de 28 de septiembre de 1955 y por los Protocolos de Montreal 1, 2, 3 y 4. Establece, el Convenio de Varsovia, el principio del límite de responsabilidad de las compañías transportistas basado en la responsabilidad objetiva. El transportista se verá obligado a probar por su parte que él y su personal tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas. Los límites económicos de las indemnizaciones pueden ser aumentados si la víctima prueba negligencia por parte de la compañía transportista. Las mencionadas indemnizaciones se señalan en el Convenio de Montreal, de 28 de mayo de 1999, y firmado por España el 14 de enero de 2000. Las indemnizaciones son calculadas en derechos especiales de giro, que son objeto de actualización diaria.

En este sentido, el Real Decreto 37/2001, de 19 de enero, ha actualizado la cuantía de las indemnizaciones por daños previstas en la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, acorde con el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, concluido en Montreal de 28 de mayo de 1999 y firmado por España el 14 de enero de 2000, en cuanto a las indemnizaciones relativas a equipajes y mercancías y para las indemnizaciones relativas a pasajeros las cuantías se elevan teniendo en cuenta las establecidas para las compañías aéreas de la Unión Europea en el Reglamento (CE) nº 2027/1997, del Consejo, de 9 de octubre, sobre responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, modificado por el Reglamento (CE) nº 889/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002.

- Convenio firmado en Roma en 1952, y ratificado por España en 1957, referente a la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por la aeronave a terceros en la superficie.
- El Convenio de Chicago, firmado el 7 de diciembre de 1944, establecía el marco legal y técnico de la aviación comercial internacional. Fruto de este Convenio, mención especial merece la creación de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), de la que España forma parte. Los Estados participantes establecen la regulación técnica internacional aplicable a la aviación civil.

Adicionalmente, existen importantes asociaciones internacionales, entre ellas destaca la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). La IATA fue fundada en 1945, siendo su objetivo primordial asegurar que el tráfico aéreo se realice en las distintas partes del mundo con mayor velocidad, comodidad y eficiencia posibles. La IATA está permanentemente al servicio de las empresas aéreas y del público en general. Para las compañías aéreas es el medio de encontrar soluciones comunes a problemas que no podrían resolver individualmente.

Legislación comunitaria

En 1987 la Comisión Europea se comprometió a regular el transporte aéreo comunitario. Tres fueron los paquetes de medidas regularizadoras con el objeto de la liberalización del transporte aéreo, objetivo cumplido en 1997.

Los principios básicos de esta liberalización son: por un lado, la libertad de establecimiento de las compañías aéreas, libertad de prestación de servicios y libertad tarifaria; por otro lado, la regulación europea trata las restricciones a la participación en el capital de las compañías aéreas europeas. Las compañías aéreas comunitarias pueden establecerse y operar donde deseen, dentro del llamado Espacio Aéreo Europeo, y fijar los precios del transporte libremente.

Dentro del marco normativo comunitario destaca el Reglamento (CEE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. Dicho Reglamento tiene como objetivo la aplicación más homogénea de la legislación comunitaria en relación con el mercado interior de aviación. Con su aplicación, quedan derogados el Reglamento (CEE) nº 2407/92, de 23 de julio, sobre concesión de licencias a compañías aéreas; el Reglamento (CEE) nº 2408/92, de 23 de julio, sobre el acceso de compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias (complementado por el Reglamento (CEE), nº 2409/92, de igual fecha, sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos). El Reglamento (CEE) nº 1008/2008 introduce algunas adaptaciones al marco jurídico vigente, entre otras cuestiones, en materia de: control de la situación financiera de las compañías aéreas, requisitos de las licencias de explotación, arrendamientos de aeronaves y derechos de tráfico intracomunitario con terceros países, restricciones entre Estados miembros, obligaciones de servicio público, distribución del tráfico entre aeropuertos de una misma ciudad y transparencia y no discriminación en tarifas.

En su artículo 4, el Reglamento (CEE) nº 1008/2008, establece como uno de los requisitos para la concesión de licencias de explotación que más del 50% de la propiedad de la empresa concesionaria así como su control efectivo recaiga en los Estados miembros o sus nacionales, salvo que se disponga otra cosa en acuerdos celebrados con terceros países en los que la Comunidad sea parte.

Asimismo, destacan:

- El Reglamento (CE) nº 2027/1997, de 9 de octubre, sobre responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, modificado por el Reglamento (CE) nº 889/2002, de 13 de mayo de 2002.
- El Reglamento (CE) nº 261/2004 que impone unos niveles fijos de compensación a los pasajeros por denegación de embarque y vuelos cancelados (excepto en los casos en que la aerolínea pueda probar que la cancelación ha sido debida a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables). Dicho Reglamento establece una compensación de 250, 400 ó 600 euros por pasajero, dependiendo de la longitud del vuelo. Los pasajeros sometidos a retrasos largos (de 2 horas o más en el caso de vuelos inferiores o iguales a 1.500 kilómetros o de 3 horas o más en el caso de vuelos intracomunitarios de más de 1.500 kilómetros) también tendrán derecho a asistencia incluyendo comida, bebida, llamadas telefónicas, así como alojamiento en hotel si el retraso se prolonga por la noche. Para los retrasos de más de cinco horas, la aerolínea tendrá además que rembolsar el dinero del billete o proporcionar una ruta alternativa para llegar a su destino final.
- Acuerdo Multilateral, de 9 junio 2006, ratificado por Instrumento de 19 julio 2007. El objetivo del Acuerdo es crear una Zona Europea Común de Aviación, ZECA. La ZECA se basa en el libre acceso al mercado, la libertad de establecimiento, la igualdad de condiciones de competencia y la existencia de normas comunes en materia de seguridad aérea, protección de la aviación, gestión del tránsito aéreo y medio ambiente. A tal fin, el Acuerdo define las normas aplicables a las Partes

contratantes. Las disposiciones de dicho Acuerdo serán de aplicación en la medida en que se refieran al transporte aéreo o a alguna de las materias conexas mencionadas en el Anexo I de dicho acuerdo. El Acuerdo Multilateral consta de artículos que regulan el funcionamiento general de la ZECA, de Anexos, de los cuales el Anexo I contiene la legislación comunitaria aplicable entre las Partes contratantes en el marco del Acuerdo Principal, y Protocolos, de los que se dedica al menos uno a cada una de las Partes contratantes para fijar los regímenes transitorios que les serán de aplicación.

- El Reglamento 2007/219, de 27 de febrero, que prevé la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR). La empresa común dejará de existir ocho años después de que el Consejo refrende el Plan maestro de gestión del tránsito aéreo («el Plan maestro ATM») resultante de la fase de definición del proyecto SESAR. El Consejo decidirá dicho refrendo a propuesta de la Comisión.
- El Reglamento 2008/351/CE, de 16 de abril, que aplica la Directiva 2004/36/CE en lo que atañe a la asignación de prioridad en las inspecciones en pista de las aeronaves que utilizan los aeropuertos de la Comunidad.
- El Reglamento 2008/820/CE, de 8 de agosto, que establece medidas de aplicación y adaptación técnica de las normas básicas comunes de seguridad aérea que se incorporarán a los programas nacionales de seguridad de la aviación civil.

Legislación nacional

- Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, que contiene disposiciones relativas a la soberanía del espacio aéreo, organización administrativa, composición del capital social de las compañías aéreas, documentación a bordo, registro de matrícula de aeronaves, certificados de aeronavegabilidad, aeropuertos, servidumbres, personal aeronáutico, tráfico aéreo, contrato de transporte, responsabilidad, seguros aéreos, circulación aérea y sanciones.

En virtud del artículo 74 de la Ley de Navegación Aérea, los concesionarios de servicios regulares de tráfico aéreo (hoy entendidas como concesión de licencias de explotación) habrán de ser españoles; debiendo ser españoles, al menos, las tres cuartas partes del capital de las compañías aéreas y de sus administradores.

Por aplicación del Reglamento (CEE) nº 1008/2008, la mención a las tres cuartas partes del capital social, que se menciona en el artículo 74 de la Ley de Navegación Aérea, debe entenderse referida a la participación mayoritaria del capital. Por otro lado, el artículo 91 de la Ley de Navegación Aérea establece que cuando lo aconsejen circunstancias especiales, el Gobierno podrá modificar el porcentaje de participación extranjera en las empresas de tráfico aéreo.

En virtud de la normativa de la Unión Europea la referencia a la nacionalidad española hecha en la Ley de Navegación Aérea debe entenderse a nacionalidad de cualquier Estado miembro.

- Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, establece que el capital social de las compañías aéreas españolas titulares de una licencia de explotación, cuando éstas adopten la forma jurídica de sociedad, estará representado por participaciones o acciones nominativas en las que debe constar expresamente la nacionalidad del accionista.

En el caso de que una compañía aérea, a través de los registros de accionistas a los que tenga acceso, tenga conocimiento de que, por razón de los porcentajes, directa o indirectamente en poder de personas físicas o jurídicas

extranjeras, existiera riesgo para el mantenimiento de las licencias de explotación o para el ejercicio de los derechos de tráfico derivados de los convenios aéreos bilaterales suscritos por España, deberá ponerlo en conocimiento de las sociedades rectoras de las Bolsas y de la CNMV, a efectos de la debida publicidad y de que por las citadas instituciones se proceda a comunicar dicha circunstancia a las empresas de servicios de inversiones y entidades de crédito habilitadas para prestar servicios de inversión. A su vez, se comunicará también dicha circunstancia al Ministerio de Fomento a través de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (actual titular de las competencias de la antigua Dirección General de Aviación Civil). A partir de dicha comunicación, no podrá tener lugar ninguna adquisición o transmisión de acciones por parte de personas físicas o jurídicas extranjeras, si la misma no se acompaña de certificación expedida por el Consejo de Administración de la compañía aérea, acreditativa de que dicha adquisición o transmisión no supera los límites requeridos por la normativa comunitaria o los convenios aéreos bilaterales suscritos por España en materia de transporte aéreo, a efectos de acreditar el carácter de compañía aérea española.

Si la compañía aérea tiene conocimiento de cualquier adquisición o transmisión de acciones que, contraviniendo lo establecido en el párrafo anterior, pueda poner efectivamente en peligro los requisitos establecidos por la legislación y convenios antes citados, el Consejo de Administración de la compañía podrá proceder a la adquisición de las acciones de que se trate para su ulterior amortización, adquisición que se llevara a cabo al precio más bajo entre el correspondiente al de cotización del día de la adquisición indebida de las acciones de que se trate y el valor teórico contable de las mismas acciones de acuerdo con el último balance de la compañía auditado y publicada en cumplimiento de la normativa aplicable a su condición de sociedad cotizada. En este último supuesto y hasta que se ejecute materialmente la transmisión a la compañía, el Consejo de Administración puede acordar la suspensión de los derechos políticos correspondientes a tales acciones.

- Ley 209/1964, de 24 de diciembre, Penal y Procesal de la Navegación Aérea, parcialmente en vigor.
- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, que regula las potestades públicas de ordenación y supervisión de la aviación civil, determina sus fines y dota a la autoridad aeronáutica con los medios necesarios para asegurar la regularidad de los servicios aeronáuticos, el orden y la seguridad del transporte aéreo.

En virtud de esta Ley, el Ministerio de Fomento queda configurado como la autoridad aeronáutica civil en el ámbito interno, y sus funciones se orientan fundamentalmente a la ordenación, supervisión y control de los diferentes sectores de actividad que constituyen la aviación civil y al ejercicio de la potestad sancionadora en la materia. Asimismo, esta Ley refuerza la independencia de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, órgano responsable de efectuar las investigaciones técnicas de los accidentes e incidentes de aviación civil.

El Reglamento de Inspección Aeronáutica, aprobado por el Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, tiene por objeto desarrollar la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea. En dicho reglamento se determinan los diferentes tipos de actuaciones de inspección aeronáutica y se definen, entre otras cosas, los interesados, el procedimiento y la documentación de las actuaciones de inspección aeronáutica.

- La Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias Estatales para la Mejora de los Servicios Públicos que, como un elemento clave para la modernización de la autoridad aeronáutica, ha autorizado la creación de una Agencia Estatal de Seguridad Aérea para la ejecución de las funciones de ordenación, supervisión e

inspección de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria, así como para las funciones de detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en este modo de transporte, entendiéndose con ello que la garantía de competitividad y seguridad necesaria en el sector exigen una Administración que preste servicios con un alto nivel de calidad, que disponga de autonomía y flexibilidad en su gestión y, que al tiempo, esté sujeta al control de eficacia y a la responsabilidad por el cumplimiento de resultados. El Real Decreto 184/2008, de 8 febrero, aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. La distribución de competencias que lleva a cabo este Real Decreto se realiza sin perjuicio de las competencias actualmente atribuidas al Ministerio de Defensa.

- Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, que da cumplimiento a la disposición adicional de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social y completa la recepción en nuestro ordenamiento de la Directiva 96/67/CE, del Consejo, de 15 de octubre, en cuanto a los requisitos exigibles para el ejercicio de la actividad de asistencia en tierra. Este Real Decreto (i) establece los requisitos exigibles para el ejercicio de los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de interés general; (ii) liberaliza, con algunas excepciones, el régimen de prestación de dichos servicios; (iii) regula los supuestos en los que, en razón al espacio disponible, la capacidad, la seguridad y demás condiciones propias de un aeropuerto, el número de agentes o usuarios que presten servicios de asistencia ha de quedar limitado y (iv) encomienda a la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (“AENA”) la gestión de las infraestructuras aeroportuarias que, por su complejidad, coste económico o impacto en el medio ambiente, deban mantenerse bajo la responsabilidad de la autoridad aeroportuaria.

- Real Decreto 220/2001, de 2 de marzo, por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por aviones civiles.

Este Real Decreto (junto con el Real Decreto 57/2002, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea) supone la efectiva adhesión de nuestro país a un sistema europeo establecido en relación con las condiciones aplicables para la operación de los aviones civiles con fines de transporte aéreo comercial (las denominadas Reglas JAR-OPS1). Entre tales Reglas se incluyen los requisitos materiales y formales exigibles para la emisión, variación y renovación del Certificado de Operador Aéreo, cuya posesión es un requisito previo para la obtención de la preceptiva licencia de explotación.

La adopción de las Reglas JAR-OPS1 por España conlleva la aceptación de los certificados, aprobaciones y, en general, autorizaciones que se emitan en España conforme a tales Reglas, por todos aquellos Estados integrados en las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas que las hayan adoptado plenamente.

- Real Decreto 1334/2005, de 14 de noviembre, sobre el sistema de notificación obligatoria de sucesos en la aviación civil, cuyo objetivo es mejorar la seguridad de la aviación civil partiendo de un mejor conocimiento de los sucesos que denotan un riesgo en la seguridad aérea.
- Real Decreto 1392/2007, el cual establece los requisitos para la acreditación de compañías aéreas de terceros países. Este Real Decreto tiene por objeto regular el régimen de acreditación de las compañías aéreas de terceros países que pretendan iniciar, continuar o reanudar operaciones aéreas comerciales en España. Este sistema de acreditación contribuirá a garantizar el desarrollo de los servicios aéreos en condiciones seguras, la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, la protección de los derechos de los usuarios y

terceros, el respeto al medio ambiente y, en general, la adecuación de los servicios aéreos a los intereses generales de los ciudadanos. La acreditación no constituye una autorización para la realización de operaciones aéreas, sino un requisito previo y necesario para la obtención de dicha autorización.

- Real Decreto 1762/2007, de 28 diciembre, que determina los requisitos relativos a la lista maestra de equipo mínimo y la lista de equipo mínimo, exigidos a las aeronaves civiles dedicadas al transporte aéreo comercial y a los trabajos aéreos. Este Real Decreto tiene por objeto la determinación de los requisitos exigibles para la utilización, aprobación o, en su caso, aceptación de los documentos denominados lista maestra de equipo mínimo (MMEL) y lista de equipo mínimo (MEL) de las aeronaves civiles dedicadas al transporte aéreo comercial y a los trabajos aéreos que operen en España.
- Orden de 27 de noviembre de 1997 por la que se regula la autorización de servicios aéreos intracomunitarios y el registro de sus tarifas (esta Orden se dictó en ejecución de los Reglamentos (CEE) nº 2408/92, de 23 de julio, sobre el acceso de compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias y nº 2409/92, de igual fecha, sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos, actualmente derogados por el el Reglamento (CEE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008).

En virtud de esta Orden, las compañías aéreas comunitarias podrán realizar (en los términos de sus correspondientes licencias de explotación) servicios aéreos entre los aeropuertos españoles (esto es, servicios de cabotaje aéreo), así como entre éstos y otros aeropuertos comunitarios, siempre y cuando obtengan la preceptiva autorización administrativa.

Aunque las compañías aéreas tienen en principio libertad para la fijación de tarifas aplicables a los servicios aéreos, la Orden dispone que éstas deben ser objeto de registro previo en la Dirección General de Aviación Civil (actualmente Agencia Estatal de Seguridad Aérea).

- Orden de 12 de marzo de 1998 por la que se establecen normas para la concesión y mantenimiento de licencias de explotación a compañías aéreas, que fue dictada en ejecución del Reglamento (CEE) nº 2407/92, actualmente derogado por el Reglamento (CEE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008.

Tratados Bilaterales

En cuanto a la regulación de las relaciones contractuales aéreas civiles entre países, España ha suscrito distintos convenios bilaterales con otros Estados sobre aviación civil. En virtud de estos convenios bilaterales de transporte aéreo, los Estados contratantes regulan el ejercicio de los derechos de tráfico entre sus rutas respectivas por parte de las compañías aéreas designadas por dichos Estados para explotar estas rutas. En general, en todos estos convenios, cada Estado se reserva el derecho de denegar, suspender o condicionar la autorización de explotación de los servicios aéreos por parte de una compañía designada por el otro Estado, en caso de que la propiedad sustancial y/o el control efectivo de la empresa de transporte aéreo no se halle en manos del Estado contratante que designa a la compañía aérea o de sus nacionales. En la mayoría de los convenios bilaterales, la denegación, suspensión o el condicionamiento de los derechos pueden ejercitarse cuando uno de los Estados “deje de estar convencido” del cumplimiento por el otro Estado de los requisitos de propiedad y control efectivo establecidos en el convenio.

Legislación Medioambiental

Por lo que se refiere a la legislación medioambiental aplicable a VUELING, los principios básicos regulados en la numerosa legislación van dirigidos esencialmente a la protección y control de la contaminación acústica y protección del ambiente atmosférico. La reseña legislativa es:

- En el ámbito internacional, la Resolución de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (“OACI”), de 1990, y Requisitos de certificación sobre emisiones atmosféricas, publicados también por OACI en 1981, así como sus posteriores modificaciones.
- A nivel comunitario, la Directiva 2002/30/CE, de 26 de marzo, que reemplaza al Reglamento (CE) 925/1999 del Consejo, de 29 de abril, sobre contaminación acústica. Dicha Directiva es desarrollada por el Real Decreto 1257/2003, de 3 octubre.
- Para cumplir con la obligación de controlar y reducir las emisiones de gases con efecto invernadero impuesta por el Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático, la Unión Europea, mediante Decisión de la Comisión Europea, de 18 de julio de 2007, estableció directrices para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero, de conformidad con la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo que introducía el denominado “Protocolo de Kyoto” en Europa. Por su parte, y con posterioridad, la Directiva 2008/101/CE del Parlamento y la Comisión Europea incluyó la aviación en el nuevo régimen relativo a dichas emisiones de CO₂, obligando a las aerolíneas a crear un mercado de compra venta de derechos de emisión y estableciendo el procedimiento para el cumplimiento de las obligaciones dimanantes de este régimen. La normativa europea se completó recientemente con la Decisión de 16 de abril de 2009 en la que se establecen los plazos y condiciones concretas para que el comercio de emisiones pueda tener lugar.

Según la normativa comunitaria mencionada, las aerolíneas deberán haber presentado a aprobación ante los órganos nacionales encargados de su control antes del día 29 de agosto de 2009 su plan para monitorizar tanto las emisiones de CO₂ como las toneladas por pasajero transportadas. Tras la aprobación de dicho plan, comenzarán a monitorizar según el mismo las emisiones a partir de enero de 2010 con el objetivo de presentar en el primer trimestre de 2011 éstas y que las autoridades puedan en base a éstas calcular el cupo de emisiones que se les adjudicará para el periodo entre 2012 y 2020, además del porcentaje de emisiones gratuito. Conforme a dichos datos y los datos históricos de los que dispone la Comisión, ésta adjudicará derechos de emisión, de forma que en el año 2012 será el primero en que las aerolíneas deberán compensar sus emisiones de ese año con los derechos, debiendo comprar en el primer trimestre de 2013 aquellos derechos que excedan de los cupos gratuitos que se le hubiese adjudicado. Dicha obligación de monitorización anual de emisiones y presentación de derechos que avalen éstas en el mes de abril del año siguiente, se llevará a cabo cada año, por tiempo indefinido.

- A nivel estatal, Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, sobre procedimientos de disciplina de tráfico aéreo en materia de ruido y posteriores modificaciones; Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos (parcialmente derogada por la Ley 16/2002, de 1 julio) y el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas. Y por lo que se refiere al ámbito aeroportuario, cabe hacer mención a las restricciones operativas nocturnas en el Aeropuerto de Madrid/Barajas incluidas en la Publicación oficial de información aeronáutica de AENA.

Principales organismos con normativa en el sector:

- La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, órgano mediante el cual el Ministerio de Fomento ejerce la dirección y planificación de la política aeronáutica. Emite circulares, instrucciones y resoluciones de obligado cumplimiento en las siguientes áreas: operaciones en vuelo y tripulaciones, material (aeronaves y talleres), certificación de aeronaves, inspección, seguridad y licencias, enseñanzas aeronáuticas, acreditación de compañías aéreas, aviación general y deportiva, derechos de tráfico y tarifas, convenios aéreos, matriculación de aeronaves y navegación aérea.
- AENA, como Entidad de derecho público adscrita al Ministerio de Fomento y encargada de la gestión, mantenimiento y desarrollo de los aeropuertos y centros de control españoles publica igualmente normas de cumplimiento obligado por parte de los usuarios de sus servicios.

5.1.5 Acontecimientos importantes en el desarrollo de la actividad de VUELING

A continuación se detallan de forma resumida los acontecimientos importantes para el desarrollo de la actividad de ANTIGUA VUELING y de CLICKAIR

ANTIGUA VUELING

- El 25 de febrero de 2002 D. Carlos Muñoz Beraza y D. Lázaro Ros Fernández-Matamoros constituyeron una sociedad promotora denominada European Ventures in Aviation, S.A. que financió los estudios de mercado y viabilidad económica necesarios para el proyecto de crear una aerolínea.
- Con fecha 28 de junio de 2004, la Dirección General de Aviación Civil concedió a ANTIGUA VUELING la pertinente licencia de explotación que le autorizaba para realizar tráfico aéreo comercial de pasajeros, carga y/o correo.
- El primer vuelo comercial de dicha sociedad tuvo lugar el 1 de julio de 2004 y cubrió la ruta Barcelona-Ibiza. El mismo día se iniciaron las primeras rutas internacionales de dicha sociedad, entre Barcelona y París y entre Valencia y París. La flota original de ANTIGUA VUELING estaba compuesta por dos Airbus 320 nuevos y las rutas diarias ofrecían vuelos desde Barcelona a destinos como París, Bruselas, Palma de Mallorca e Ibiza.
- Con fecha 8 de diciembre de 2006 se ejecutó la operación consistente en una Oferta de Venta y Suscripción y la admisión a negociación de las acciones de VUELING AIRLINES, S.A. en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao.
- El 8 de marzo de 2007, ANTIGUA VUELING anunció la apertura de su primera base de operaciones internacional en el aeropuerto Charles de Gaulle de París. La inauguración tuvo lugar el 16 de mayo, con la instalación de 3 aviones nuevos Airbus A-320 y el lanzamiento de nuevas rutas.
- El 10 de junio de 2007, ANTIGUA VUELING comunicó la apertura de una nueva base en Sevilla.
- El 9 de enero de 2009, la Comisión Europea autorizó la fusión entre ANTIGUA VUELING y CLICKAIR, así como una lista de remedios que posibilitarían dicha fusión.
- El proyecto de fusión fue aprobado el 13 de febrero de 2009 por el Consejo de Administración de ANTIGUA VUELING.

- Con fecha 5 de mayo de 2009, se celebró la Junta General de Accionistas de ANTIGUA VUELING en la que, entre otros acuerdos, se aprobó el proyecto de fusión y la fusión con CLICKAIR. La Junta General de Accionistas de ANTIGUA VUELING aprobó igualmente ampliar su capital social en un importe de 14.952.259 euros mediante la emisión de 14.952.259 nuevas acciones representadas mediante anotaciones en cuenta, de 1 euro de valor nominal cada una de ellas, de la misma clase y serie que las que estaban en circulación, cuya suscripción quedó reservada a los titulares de acciones de CLICKAIR, sin que existiese, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 159.4 de la Ley de Sociedades Anónimas, derecho de suscripción preferente. Con fecha de 14 de julio de 2009 se procedió al otorgamiento de la escritura de fusión de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR, ante la Notario de Barcelona, Dña. Berta García Prieto con el número 2.687 de su protocolo, que fue inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona el 16 de julio de 2009.

CLICKAIR

- CLICKAIR se constituyó como sociedad anónima con fecha 19 de septiembre de 2005 bajo la denominación social de "CATAIR LÍNEAS AÉREAS, S.A.". Cambio su denominación social por la de "CLICKAIR, S.A." y trasladó su domicilio a Barcelona en septiembre de 2006.
- CLICKAIR obtuvo el Certificado de Operador Aéreo el día 27 de septiembre de 2006, expedido por la Dirección General de Aviación Civil.
- CLICKAIR comenzó a operar vuelos el 1 de octubre de 2006.
- Los socios, con anterioridad al inicio del proceso de fusión, cada uno con el 20% del accionariado, eran Cobra, compañía de servicios del Grupo ACS, IBERIA, el grupo turístico Iberostar, la sociedad NEFINSA y la sociedad de capital riesgo Agrolimen Inversiones.
- En el 2007, CLICKAIR se consideró como la aerolínea más puntual de España y Europa en los aeropuertos que opera frente a sus principales competidores.
- En otoño de 2007, fue elegida como la Mejor Nueva Aerolínea de Nueva Generación en el Congreso Mundial del sector celebrado en Londres.
- En abril 2008, se convirtió en la primera compañía española admitida la en ELFAA, la Asociación Europea de Líneas Aéreas de Tarifas Bajas.
- El proyecto de fusión fue aprobado el 18 de febrero de 2009 por el Consejo de Administración de CLICKAIR.
- Con fecha 5 de mayo de 2009, se celebró la Junta General de Accionistas de CLICKAIR en la que, entre otros acuerdos, se aprobó el proyecto de fusión y la fusión con ANTIGUA VUELING.
- Con fecha de 14 de julio de 2009 se procedió al otorgamiento de la escritura de fusión de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR, ante la Notario de Barcelona, Dña. Berta García Prieto con el número 2.687 de su protocolo, que fue inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona el 16 de julio de 2009.

ANTIGUA VUELING Y CLICKAIR

- Con fecha 1 de abril de 2008, ANTIGUA VUELING Y CLICKAIR comunicó al mercado mediante un hecho relevante que habían iniciado un proceso de negociación destinado a estudiar la posible integración de las dos compañías,

sobre la base de la independencia de la aerolínea resultante, con base en Barcelona y sobre el concepto de fusión entre iguales. A estos efectos, dichas compañías acordaron iniciar el estudio de la operación al objeto de alcanzar un acuerdo sobre (i) el plan de negocio e integración, (ii) la estructura de la operación, (iii) las valoraciones de ambas compañías, y (iv) el esquema de gobierno corporativo.

- Con fecha 7 de julio de 2008, la CNMV acordó suspender cautelarmente la negociación en el Sistema de Interconexión Bursátil de las acciones, u otros valores que den derecho a su suscripción, adquisición o venta, de la entidad ANTIGUA VUELING.
- Con fecha 7 de julio de 2008, ANTIGUA VUELING, CLICKAIR, INVERSIONES HEMISFERIO e IBERIA (estos tres últimos en su calidad de accionistas de referencia de ambas compañías) suscribieron un contrato marco de integración relativo a la operación de fusión. Los principales acuerdos contenidos en el contrato de integración fueron los siguientes:
 - la operación se estructuró como una fusión por absorción de CLICKAIR por parte de ANTIGUA VUELING con extinción de la primera y mediante ampliación de capital de la segunda
 - la sede social de la sociedad resultante de la fusión se mantendría en Barcelona y la marca comercial de la compañía continuaría siendo Vueling.
 - La compañía resultante de la fusión contaría como accionistas de referencia con IBERIA, NEFINSA e INVERSIONES HEMISFERIO, que han acordado un pacto de permanencia en VUELING de dos años.
 - el contrato de integración previó que IBERIA se convirtiera en socio industrial.
 - El contrato de integración estableció que la ecuación de canje sería la que resulte de asignar el mismo valor a ambas compañías y aplicar dicho valor al número de acciones emitidas por cada una de las compañías.
 - El contrato de integración contempló la elaboración de un plan de financiación de la sociedad resultante.
- Con fecha 17 de febrero de 2009, IBERIA y NEFINSA suscribieron una addenda al contrato de permanencia suscrito el 7 de julio de 2008, en virtud de la cual (i) NEFINSA se comprometió a permanecer como accionista y socio minoritario de la sociedad con un mínimo de 4,15% del capital social de VUELING o cualquier otro porcentaje inferior del que resulte titular como consecuencia de una ampliación de capital en VUELING hasta el 15 de mayo de 2011, y (ii) IBERIA, por su parte, se comprometió a mantener una participación igual o superior al 40% desde la inscripción de la fusión (i.e. 15 de julio de 2009).
- Con fecha 19 de marzo de 2009, Ernst & Young, en su condición de experto independiente, emitió su informe sobre el proyecto de fusión en el cual concluyó que (i) la metodología aplicada en la determinación del valor real de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR era razonable y adecuada en el contexto y las circunstancias de la operación de fusión, justificando los resultados obtenidos de dicha aplicación el tipo de canje previsto en el proyecto de fusión, y que (ii) el valor del patrimonio aportado por CLICKAIR era igual, por lo menos, al importe previsto del aumento de capital de 14.952.259 euros de ANTIGUA VUELING.

Asimismo, Ernst & Young con fecha 10 de julio de 2009 emitió un informe complementario al anterior, en el que se establecía que el tipo de canje de las acciones no se había visto modificado como consecuencia de la ampliación de capital que se había producido en CLICKAIR al objeto de reponer el patrimonio de la misma.

- Con fecha 29 de junio de 2009, el Consejo de la Comisión del Mercado de Valores acordó, a solicitud de IBERIA de 15 de junio de 2009, autorizar la exención de la obligación de formular una oferta pública de adquisición de valores de ANTIGUA VUELING.
- Con fecha 9 de julio de 2009 se produjo la integración operativa de ANTIGUA VUELING y de CLICKAIR.
- Con fecha 14 de julio de 2009, ANTIGUA VUELING y CLICKAIR otorgaron ante Doña Berta García Prieto, Notario de Barcelona, la escritura pública de fusión.
- Con fecha 16 de julio de 2009, se inscribió en el Registro Mercantil de Barcelona la escritura pública de fusión mediante absorción por ANTIGUA VUELING, como sociedad absorbente, de CLICKAIR, como sociedad absorbida. En virtud de dicha inscripción tuvo lugar la extinción de CLICKAIR y el traspaso en bloque de su patrimonio a ANTIGUA VUELING, que adquirió por sucesión universal los derechos y obligaciones de aquella.

5.2 Inversiones y desinversiones

5.2.1 Descripción, (incluida la cantidad) de las principales inversiones y desinversiones del Emisor y de CLICKAIR por cada ejercicio para el período cubierto por la información financiera histórica hasta la fecha del documento de registro

ANTIGUA VUELING

Las inversiones y desinversiones realizadas por ANTIGUA VUELING durante el periodo cubierto por la información financiera histórica y hasta la fecha de verificación del presente Folleto han tenido por objeto fundamental los anticipos a proveedores por arrendamientos de aeronaves, los depósitos constituidos para el arrendamiento de las aeronaves, así como las inversiones en software y hardware.

En las tablas que figuran a continuación se detallan los saldos brutos (coste de adquisición) sin descontar la amortización del inmovilizado material, inmaterial e inversiones financieras de ANTIGUA VUELING durante los ejercicios terminados a 31 de diciembre de 2008 (NPGC) y a 31 de diciembre de 2007 y 2006 (NIIF), así como la información a 30 de junio de 2009:

€ MM (datos en miles de euros)	ANT.VUELING	ANT.VUELING	ANT.VUELING		ANT.VUELING	
	30/06/2009 NPGC (No auditado)	31/12/2008 Auditado NPGC	31/12/2007 Auditado	NIIF	31/12/2006 Auditado	NIIF
Aplicaciones informáticas	12.115	11.227	7.937		2.743	
Total inmovilizado intangible	12.115	11.227	7.937		2.743	
Instalaciones técnicas	977	977	865		285	
Mobiliario, utillaje y otras instalaciones	2.335	2.331	2.205		1.436	
Equipos para procesos de información	487	487	600		892	
Inversiones en aeronaves alquiladas	1.840	1.840	1.622		716	
Total inmovilizado material	5.639	5.635	5.292		3.329	
Depósitos, fianzas y otros activos financieros no corrientes	5.474	5.319	11.700		5.710	
Anticipos a proveedores por arrendamiento de aeronaves	14.508	19.519	14.200		9.692	
Total activos financieros no corrientes	19.982	24.838	25.900		15.402	
Total	37.736	41.700	39.129		21.474	

En el año 2006, el inmovilizado material aumentó en 1.311 miles de euros respecto 2005, principalmente por las adquisiciones de mobiliario, utillaje y otras instalaciones y por la adquisición de equipos para el proceso de información, sin producirse desinversiones. En cuanto al inmovilizado intangible las inversiones realizadas corresponden exclusivamente a aplicaciones informáticas por importe de 1.796 miles de euros, sin producirse desinversiones. El incremento en el ejercicio 2006 respecto el ejercicio 2005 en activos financieros no corrientes por importe de 3.135 miles de euros corresponde, principalmente, a nuevos depósitos y fianzas y a anticipos a proveedores de aeronaves correspondientes a pagos a cuenta por el mantenimiento futuro de las aeronaves.

En el año 2007, el inmovilizado material aumentó 1.963 miles de euros respecto 2006 y corresponden a la incorporación de herramientas técnicas para mantenimiento de aeronaves. En relación al inmovilizado inmaterial la variación de 2007 respecto 2006 se deriva de una inversión de 5.194 miles de euros en aplicaciones informáticas. En cuanto a las desinversiones en estos epígrafes durante el ejercicio 2007, como resultado de la venta y posterior alquiler de determinados equipos y programas informáticos, se han producido desinversiones por un importe de 506 miles de euros, de los cuales 339 miles de euros corresponden al epígrafe Inmovilizado material y 167 miles de euros al epígrafe inmovilizado Intangible. La variación neta en activos financieros no corrientes en 2007 ha sido de 10.498 miles de euros y corresponde a los pagos en concepto de reservas de mantenimiento efectuados a los arrendadores de las aeronaves y a anticipos a proveedores de aeronaves pagados a cuenta por el mantenimiento futuro de las aeronaves, así como depósitos constituidos para el arrendamiento de la flota. Los depósitos corresponden a las garantías a favor del arrendador de aeronaves y las variaciones son consecuencia de las entregas de nuevas aeronaves.

En el año 2008 el inmovilizado material se incrementó en 343 miles de euros, principalmente por inversiones en aeronaves alquiladas. En relación al inmovilizado inmaterial la variación de 2008 respecto 2007 se corresponde con una inversión de 3.239 miles de euros en aplicaciones informáticas. En el ejercicio 2008 no se han producido en estas partidas desinversiones significativas.

Los activos financieros no corrientes en 2008 ha sufrido una disminución de 1.062 miles de euros, y corresponde a una reducción de los anticipos a proveedores de aeronaves, pagados a cuenta, por el mantenimiento futuro de las aeronaves, así como depósitos constituidos para el arrendamiento de la flota derivados de la reducción de flota en este periodo.

En el año 2009, hasta el 30 de junio, el inmovilizado material se ha mantenido prácticamente en los mismos niveles que 31 de diciembre de 2008. En relación al inmovilizado inmaterial la variación de 2009 respecto 2008 se corresponde con una inversión de 888 miles de euros en aplicaciones informáticas. Las inversiones en

aplicaciones informáticas realizadas en el ejercicio 2009 y en ejercicios anteriores corresponden al desarrollo de programas y aplicativos de gestión, desarrollados por la propia VUELING y por terceros, para la venta de billetes en toda clase de canales de venta como para el tratamiento de la información. En el ejercicio 2008 no se han producido en estos epígrafes desinversiones significativas.

La variación neta en activos financieros no corrientes a 30 de junio de 2009 ha sufrido una disminución de 4.856 miles de euros, y corresponde básicamente a una reducción de los anticipos a proveedores de aeronaves, pagados a cuenta, por el mantenimiento futuro de las aeronaves.

Desde 30 de junio de 2009 hasta 30 de septiembre de 2009, VUELING ha procedido a dar de baja activos del inmovilizado, principalmente aplicaciones informáticas, por un importe total de 2.835 miles de euros correspondiente a activos que han quedado fuera de uso tras la fusión de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR.

CLICKAIR

Las inversiones realizadas por CLICKAIR durante el ejercicio 2008 también tuvieron por objeto fundamental la adecuación y acondicionamiento de aeronaves, fianzas y depósitos constituidos con los arrendadores para garantizar la realización de eventos de mantenimiento, equipamiento destinado a las aeronaves que CLICKAIR ha arrendado de terceros, así como inversiones en software y hardware.

En las tablas que figuran a continuación se detallan los saldos brutos (coste de adquisición) del inmovilizado material, inmaterial e inversiones financieras de CLICKAIR durante el ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2008 (NPGC):

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC
Aplicaciones informáticas	5.498
Marcas y patentes	331
Total inmovilizado inmaterial	5.829
Instalaciones técnicas	852
Adecuación aeronaves	11.200
Total inmovilizado material	12.052
Depósitos, fianzas, depósitos por reservas de mantenimiento y otros activos financieros.	36.938
Total activos financieros no corrientes	36.938
Total	54.819

Las desinversiones más relevantes se han producido como consecuencia de la cancelación de activos en oficinas (mobiliario, equipos informáticos, instalaciones técnicas etc...) por importe de 151 miles de euros, así como desinversiones que corresponden a mejoras en los costes de adecuación de aeronaves cuyo arrendamiento se ha resuelto, correspondiente a la MSN 303 (Manufacturer Serial Number) por un importe de 491 miles de euros. Ambos saneamientos se han registrado en el epígrafe inmovilizado material, y se derivan del traspaso a la cuenta de resultados de los costes activados y asociados a bienes en régimen de arrendamiento operativo cuyo contrato a 31 de diciembre de 2008 se encuentra finalizado.

Desde el 30 de junio de 2009 hasta la fecha de verificación del presente Folleto, no se han producido inversiones ni desinversiones significativas en CLICKAIR.

5.2.2 Descripción de las inversiones y desinversiones principales del emisor actualmente en curso, incluida la distribución de estas inversiones geográficamente (nacionales y en el extranjero) y el método de financiación (interno o externo)

Tanto por VUELING, ANTIGUA VUELING como por CLICKAIR no existe ninguna inversión y desinversión en curso más allá de las inversiones habituales necesarias para continuar con el desarrollo normal de la actividad, las cuales se localizan básicamente en España y que se derivan de los arrendamientos de las aeronaves.

A 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009, ambas sociedades tienen contratadas todas sus aeronaves en régimen de arrendamiento operativo con distintas entidades financieras. Las siguientes cuotas de arrendamiento mínimas, de acuerdo con los contratos en vigor, sin tener en cuenta repercusión de otros gastos, incrementos futuros de IPC, ni actualizaciones futuras de rentas pactadas contractualmente y considerando el tipo de cambio dólar/euro de 31 de diciembre de 2008 y de 30 de junio de 2009, ascienden a 262.779 miles de euros y 239.48 miles de euros, respectivamente, en el caso de ANTIGUA VUELING y a 262.439 miles de euros y 236.373 miles de euros, respectivamente, en el caso de CLICKAIR, que se espera hacer frente mediante los recursos generados por las operaciones.

5.2.3 Información sobre las principales inversiones o desinversiones futuras del Emisor sobre las que se hayan adoptado compromisos en firme

Por parte de VUELING no existe ninguna inversión o desinversión futura sobre la que los órganos de gestión hayan adquirido ningún compromiso para los próximos ejercicios.

6. DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA

6.1 Actividades principales

6.1.1 Descripción y factores clave relativos al carácter de las operaciones del emisor y de sus principales actividades, declarando las principales categorías de productos vendidos y/o servicios prestados en cada ejercicio durante el período cubierto por la información financiera histórica

Introducción

A continuación se explican las actividades de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR hasta el 30 de junio de 2009. Únicamente se incluye la información relativa a 30 de septiembre de 2009 en el supuesto de que se hayan producido variaciones significativas entre el 30 de junio de 2009 y el 30 de septiembre de 2009.

VUELING AIRLINES, S.A. es la sociedad resultante de la fusión por absorción por ANTIGUA VUELING, como sociedad absorbente, de CLICKAIR, como sociedad absorbida. Dicha fusión fue aprobada por las Juntas Generales de Accionistas de ANTIGUA VUELING y de CLICKAIR, en sendas reuniones de fecha 5 de mayo y es efectiva desde la inscripción de la escritura de Fusión en el Registro Mercantil de Barcelona el 16 de julio de 2009, si bien los efectos de la referida inscripción se retrotraen a la fecha de presentación de la escritura de Fusión en el Registro Mercantil, estos es, el 15 de julio de 2009.

VUELING es una aerolínea comercial de bajo coste que opera vuelos regulares (de punto a punto) de corta y media distancia entre las principales ciudades españolas y varios de los principales destinos Europeos. A 30 de junio de 2009, ANTIGUA VUELING operaba desde sus tres bases operativas, Barcelona, Madrid y Sevilla, dentro de las cuales las principales eran el Aeropuerto Internacional de El Prat de Barcelona (BCN) y el Aeropuerto Internacional de Madrid-Barajas de Madrid (MAD). Por su parte, a dicha fecha CLICKAIR tenía cinco bases operativas en España, (Barcelona, Sevilla, Valencia,

Málaga y Bilbao), de las cuales la principal era el Aeropuerto Internacional de El Prat de Barcelona (BCN).

De acuerdo con los datos facilitados por AENA, la cuota de mercado de ANTIGUA VUELING en el periodo de un año terminado, a 31 de diciembre de 2007, 2008 y de 1 de enero a 30 de junio de 2009, atendiendo al número de pasajeros, ha sido de 10%, 11% y 11% en Barcelona, de 4%, 3% y 3% en Madrid, y de 17%, 21% y 21% en Sevilla, respectivamente. Asimismo, la cuota de mercado de CLICKAIR, a 31 de diciembre de 2007, 2008 y a 30 de junio de 2009, atendiendo al número de pasajeros, fue del 10%, 16,1% y 14,4% en Barcelona, 19,9%, 18,8% y 17,8% en Sevilla, 2,3%, 12,9% y 15,6% en Bilbao, 7,1%, 7,5% y 6% en Valencia y 3,3%, 3,15% y 3,4% en Málaga, respectivamente.

El número de pasajeros transportados por ANTIGUA VUELING y CLICKAIR durante el año 2008 fue de 5.886 miles y de 6.341 miles respectivamente. Asimismo, el número de pasajeros transportados durante el primer semestre de 2009, fue de 2.480 y 2.395 miles, respectivamente. Adicionalmente, el número de pasajeros transportados por VUELING durante el tercer trimestre de 2009 fue de 3.313 miles de pasajeros, un incremento del 82,5% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, respecto a ANTIGUA VUELING.

Tal como se explica con más detalle en el presente apartado 6, VUELING ofrece a sus clientes un servicio destinado tanto al mercado de vuelos de ocio como de negocios, con precios competitivos. El servicio que presta incluye una flota de aviones moderna, acceso a aeropuertos principales, asientos preasignados, posibilidad de obtener la tarjeta de embarque a través de Internet, billetes flexibles, oferta de entretenimiento a bordo, un servicio fiable y una tripulación orientada a atender las necesidades de los clientes. VUELING está capacitada para ofrecer este nivel de servicio a tarifas competitivas porque lleva a cabo una política basada en la simplicidad operativa, la eficiencia de costes y una alta productividad.

Desde que ANTIGUA VUELING operara su primer vuelo el 1 de julio de 2004 experimentó un crecimiento sustancial. A 31 de diciembre de 2006, ANTIGUA VUELING operaba 28 rutas con una flota de 16 aviones. Durante el año 2007, ANTIGUA VUELING operó 56 rutas, un incremento de más del 90% con respecto al año anterior.

Durante 2008, ANTIGUA VUELING implementó un plan de mejora, basado en la reducción de la base de costes y la optimización de recursos, reduciendo su flota de aviones y concentrándose en operar las rutas más rentables, eliminando, asimismo, los costes asociados a las rutas menos rentables. A este respecto, el referido plan se basaba en cuatro pilares principales, estos pilares eran:

- La optimización de capacidad y red mediante la cancelación de rutas no rentables y el ajuste de capacidad para mantener o incrementar productividad.
- El acceso a segmentos de mercado diferentes mediante el desarrollo de canales off-line y complementar el producto con otro orientado a pasajero de negocios.
- El incremento de la eficiencia y de la eficacia a través de la reducción de costes gestionables (estructura, productividad de tripulaciones, *handling*, etc.) y las mejoras de prácticas de "Revenue Management".
- El incremento del ingreso accesorio mediante el lanzamiento de nuevos productos y el ajuste dinámico de precios para maximizar el ingreso.

En este sentido, ANTIGUA VUELING redujo el número de rutas y aviones con los que operaba contando, a 31 de diciembre de 2008, con 35 rutas en operación y una flota de 16 aviones, frente a las 56 rutas en operación y una flota de 24 aviones a comienzo del ejercicio. A 30 de junio de 2009 operaba 52 rutas con una flota de 17 aviones. La reducción en el número de aviones operados con respecto al año anterior ha supuesto un sustancial ahorro de costes para VUELING. Asimismo, su EBITDAR (resultado antes de impuestos, costes de reestructuración, resultado subarriendo, resultado financiero, depreciación, amortización y arrendamiento de flota, siguiendo el criterio del informe de

gestión intermedio) a 31 de diciembre de 2008 se situó en 31.216 miles de euros y a 30 de junio de 2009 en 29.709 miles de euros.

Por su parte, CLICKAIR inicio su actividad en el año 2006. Al inicio del año 2008 contaba con 23 aviones, finalizando el año con una flota disponible de 18 aviones. Durante los últimos meses del 2008, se llevó a cabo un programa de devolución de aeronaves a los arrendadores. A fecha 31 de diciembre de 2008 operaba 44 rutas con una flota de 18 aviones, mientras que a 30 de junio de 2009 operaba 53 rutas con una flota de 18 aviones. Asimismo, su EBITDAR (resultado antes de impuestos, costes de reestructuración, resultado financiero, depreciación, amortización y arrendamiento de flota, siguiendo el criterio del informe de gestión intermedio) a 31 de diciembre de 2008 se situó en 39.879 miles de euros y a 30 de junio de 2009 en 24.192 miles de euros.

Con anterioridad a la inscripción de la escritura de Fusión, se sometió la operación de fusión a la aprobación de las autoridades correspondientes en materia de competencia de la Comisión Europea. Así, el 9 de enero de 2009, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea autorizó, con ciertas condiciones, la fusión de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR. El visto bueno de la operación se supedita a la puesta a disposición, en caso de ser solicitado por un competidor, por parte de ambas sociedades de una serie de "slots" (derechos de despegue y aterrizaje), principalmente en los aeropuertos de Madrid y Barcelona y en otros aeropuertos europeos, con el fin de resolver los eventuales problemas de competencia que la fusión podría provocar en 19 rutas españolas y europeas.

Las siguientes tablas muestran las principales magnitudes operativas y financieras de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR a 31 de diciembre de 2006, 2007 y 2008, y a 30 de junio de 2009:

ANTIGUA VUELING

	ANT. VUELING 31/12/2008	ANT. VUELING 31/12/2007	ANT. VUELING 31/12/2006	% Var. 31/12/07-08	% Var. 31/12/06-07	ANT. VUELING 30/06/2009	ANT. VUELING 30/06/2008	% Var. 30/06/08-09
Número medio de aeronaves en servicio en el período	20,1	20,0	12,3	0,5%	62,6%	16,6	22,1	-24,9%
Nº de pasajeros transportados (miles)	5.886	6.220	3.510	-5,4%	77,2%	2.480	2.896	-14,4%
Capacidad AKOs (en millones) (1)	7.945	7.535	4.316	5,4%	74,6%	3.349	4.126	-18,8%
Distancia media volada (km) (2)	947	881	921	7,5%	-4,3%	943	953	-1,0%
Número medio de horas bloque por día y avión (3)	11,3	11,0	10,3	2,7%	6,8%	11,42	10,65	7,2%
Horas bloque totales	82.736	80.616	46.167	2,6%	74,6%	34.480	43.022	-19,9%
Coeficiente de ocupación (4)	70,3%	72,7%	69,4%	-2,4%	3,3%	70,2%	67,3%	2,9%
PKTs (en millones) (5)	5.583	5.477	3.253	1,9%	68,4%	2.350	2.778	-15,4%
Ingreso medio total por pasajero (euros) (8)	74,6	58,3	67,1	27,9%	-13,1%	72,4	68,7	5,4%
CAKO (céntimos de euro) (6)	5,91	5,76	5,70	2,6%	1,1%	5,25	5,88	-10,7%
CAKO, excluido combustible (céntimos de euro)	4,02	4,36	4,39	-7,8%	-0,7%	4,32	4,03	7,2%
EBITDAR (7) (miles de euros)	31.216	(5.926)	28.012	626,8%	-121,2%	29.709	(9.347)	417,8%
Margen de EBITDAR (7)	7,1%	-1,2%	11,9%	8,3%	-13,1%	16,5%	-4,7%	21,2%
EBITDAR (7) / Pasajeros transportados (en euros)	5,3	(0,95)	7,98	656,7%	-111,9%	12,0	(3,2)	471,2%
% que representan las ventas por Internet sobre el total ingresos	68,6%	75,2%	80,1%	-6,6%	-4,9%	58,8%	71,3%	-12,5%
Empleados a tiempo completo al final del período	1021	1282	760	-34,3%	68,7%	989	1244	-20,5%

(1) AKOs: Número medio de asientos disponibles por aeronave multiplicado por el número total de kilómetros volados.

(2) Se determina dividiendo el número total de kilómetros volados por el número de vuelos realizados en un periodo determinado.

(3) Número medio de horas diarias transcurridas entre el momento de quitar calzos en salida y ponerlos en destino (suma del tiempo de vuelo más el tiempo de rodaje en pista).

(4) Coeficiente de ocupación: es el porcentaje de los asientos ocupados respecto del total de asientos (PKTs/AKOs)

(5) PKTs: número medio de pasajeros por kilómetro transportados.

(6) CAKO: coste por asiento-kilómetro ofertado, y se determina dividiendo los costes operativos totales de VUELING incluyendo el combustible, excluidos costes de reestructuración, por los AKOs totales.

(7) EBITDAR: Resultado antes de impuestos, costes de reestructuración, resultado subarriendo, resultado financiero, depreciación, amortización y arrendamiento de flota operativa (sin considerar subarriendo de aeronaves ni aeronaves pendientes de devolución).

Las cifras correspondientes al EBITDAR consignadas en este cuadro no coinciden con la partida de EBITDAR consignada en el resto del Folleto y que se desprende de las cuentas anuales de ANTIGUA VUELING, debido a que a los efectos de describir la operativa de ANTIGUA VUELING se han empleado, en este apartado 6, criterios de gestión. Las diferencias del EBITDAR de este cuadro y el EBITDAR de las cuentas anuales son las siguientes:

- A 30/06/09: el resultado del subarriendo y los costes de arrendamiento no operativo por importe de 3.393, menos unos costes de reestructuración por importe de 10.628 miles de euros.
- A 30/06/08: el resultado del subarriendo y los costes de arrendamiento no operativo por importe de 2.071, menos unos costes de reestructuración por importe de 794 miles de euros.
- A 31/12/08: el resultado del subarriendo y los costes de arrendamiento no operativo por importe de 11.757, menos unos costes de reestructuración por importe de 8.627 miles de euros.
- A 31/12/2007: el resultado del subarriendo y los costes de arrendamiento no operativo por importe de 2.094, sin registrarse costes de reestructuración.
- A 31/12/ 2006: no se registraron costes de reestructuración, ni resultados de subarriendo, ni costes de arrendamiento no operativo.

(8) Excluidos los ingresos derivados de subarriendos y reestructuración.

CLICKAIR

	CLICKAIR 31/12/2008	CLICKAIR 31/12/2007	CLICKAIR 31/12/2006	% Var. 31/12/07-08	% Var. 31/12/06-07	CLICKAIR 30/06/2009	CLICKAIR 30/06/2008	% Var. 30/06/08-09
Numero medio de aeronaves en servicio en el periodo	23,0	16,5	2,5	39,4%	560,0%	18,0	24,6	-26,8%
Nº de pasajeros transportados (miles)	6.341	4.503	180	40,8%	2401,7%	2.395	3.120	-23,2%
Capacidad AKOs (en millones) (1)	8.224	6.788	422	21,2%	1508,5%	2.920	4.241	-31,1%
Distancia media volada (km) (2)	903	1.037	928	-12,9%	11,7%	821,2	905,1	-9,3%
Número medio de horas bloque por aeronave (3)	10,0	10,9	12,9	-8,3%	-15,5%	9,3	10,0	-7,0%
Horas bloque totales	84.074	65.443	4.152	28,5%	1476,2%	30.371	43.464	-30,1%
Coeficiente de ocupación (4)	70,4%	69,4%	62,6%	1,00%	6,80%	67,4%	66,6%	0,8%
PKTs (en millones) (5)	5.792	4.709	264	23,0%	1683,7%	2.017	2.845	-29,1%
Ingreso medio por pasajero (euros)	62,6	50,7	33,7	23,5%	50,4%	65,2	63,5	2,7%
CAKO (céntimos de euro) (6)	5,61	4,64	5,25	20,9%	-11,6%	5,34	5,54	-3,6%
CAKO, excluido combustible (céntimos de euro)	3,66	3,28	4,02	11,6%	-18,4%	4,36	3,59	21,4%
EBITDAR (7) (miles de euros)	39.879	(31.144)	(10.131)	228,0%	-207,4%	24.192	(10.200)	337,2%
Margen de EBITDAR	9,0%	-12,6%	-105,0%	11,60%	92,40%	15,6%	-5,1%	10,50%
EBITDAR (7) / Pasajeros transportados (en euros)	6,3	(6,9)	(56,3)	190,9%	87,7%	10,1	(3,3)	409,0%
% que representan las ventas por Internet sobre el total ingresos	39,6%	48,3%	37,8%	-8,70%	10,50%	40,5%	46,8%	-6,30%
Empleados a tiempo completo al final del periodo	643	720	232	-11%	210%	650	649	0,2%

(1) AKOs: Número medio de asientos disponibles por aeronave multiplicado por el número total de kilómetros volados.

(2) Se determina dividiendo el número total de kilómetros volados por el número de vuelos realizados en un periodo determinado.

(3) Número medio de horas diarias transcurridas entre el momento de quitar calzos en salida y ponerlos en destino (suma del tiempo de vuelo más el tiempo de rodaje en pista).

(4) Coeficiente de ocupación: es el porcentaje de los asientos ocupados respecto del total de asientos (PKTs/AKOs)

(5) PKTs: número medio de pasajeros por kilómetro transportados.

(6) CAKO: coste por asiento-kilómetro ofertado, y se determina dividiendo los costes operativos totales de CLICKAIR incluyendo el combustible, excluidos costes de reestructuración, por los AKOs totales.

(7) EBITDAR: Resultado antes de impuestos, costes de reestructuración, resultado financiero, depreciación, amortización y arrendamiento de flota. Se han empleado, asimismo, para el cálculo del EBITDAR, en este apartado 6, los criterios de gestión.

En el caso de CLICKAIR los costes de reestructuración:

-A 31/12/08 los costes de reestructuración estaban valorados en 31.353 miles de euros.

- A 30/06/09 los costes de reestructuración estaban valorados en 6.281 miles de euros.

- A 31 de diciembre de 2006 y 2007 no se registran costes de reestructuración.

Descripción del negocio de ANTIGUA VUELING Y CLICKAIR

El negocio desarrollado tanto por ANTIGUA VUELING como por CLICKAIR, así como el ahora desarrollado por VUELING se caracteriza por los siguientes aspectos:

Red de rutas y horarios

A 30 de junio de 2009, ANTIGUA VUELING operaba 107 vuelos directos diarios en 52 rutas desde y hacia los aeropuertos de Barcelona, Madrid, Sevilla, Valencia, Alicante, Bilbao, Santiago de Compostela, Málaga, Jerez, Granada, Tenerife, Gran Canaria, Ibiza y Menorca; un total de 14 de los destinos más importantes de España y 11 de las principales ciudades de Europa.

Las siguientes tablas muestran las rutas de ANTIGUA VUELING a 30 de junio de 2009.

Destinos a y desde Barcelona	Frecuencias programadas a la semana (1)	Fecha de establecimiento de la ruta	Competidores (2)
París	35	1 de julio de 2004	IB; AF; U2; UX; FR
Sevilla	21	4 de octubre de 2004	XG; JK; UX
Bilbao	0	3 de diciembre de 2004	XG;JK; UX
Ámsterdam	14	27 de octubre de 2005	XG;HV; KL
Milán	14	3 de diciembre de 2004	XG;LH;U2;XM
Roma	21	3 de diciembre de 2004	XG; XM
Lisboa	7	16 de mayo de 2005	XG; JK; TP
Málaga	14	28 de marzo de 2005	XG; JK
Madrid	57	1 de noviembre de 2004	IB; JK; UX; AVE
Palma de Mallorca	0	12 de julio de 2004	XG; UX; JK; AB
Atenas	4	14 de junio de 2007	XG; A3
Venecia	7	28 de abril de 2006	XG; 8I
Bruselas	7	12 de julio de 2004	XG; SN
Ibiza	2	1 de julio de 2004	XG; JK; UX; FR
Menorca	3	16 de mayo de 2005	XG; JK; UX
S. de Compostela	7	13 de abril de 2006	XG; JK
Granada	9	29 de junio de 2006	XG;JK; FR

Destinos a y desde Madrid	Frecuencias	Fecha de establecimiento de la ruta	Competidores
Tenerife	13	13 de marzo de 2008	IB; UX; JK
Gran Canaria	12	13 de marzo de 2008	IB; UX; JK
Ibiza	3	29 de junio de 2006	IB; UX; JK
Malta	2	8 de julio de 2007	YW
Nápoles	5	23 de junio de 2007	YW; UX
Roma	9	15 de noviembre de 2005	IB; XM; UX
Venecia	9	29 de marzo de 2007	IB; UX
Lisboa	10	20 de febrero de 2006	IB; U2; TP
París	9	21 de diciembre de 2005	IB; AF; U2; FR

Destinos a y desde Valencia	Frecuencias	Fecha de establecimiento de la ruta	Competidores
Ámsterdam	7	27 de octubre de 2005	XG; HV
Bruselas	7	12 de julio de 2004	XG; FR
Sevilla	14	1 de noviembre de 2004	YW
Destinos a y desde Sevilla	Frecuencias programadas a la semana (1)	Fecha de establecimiento de la ruta	Competidores
Barcelona	21	4 de octubre de 2004	XG; JK; UX
Valencia	14	1 de noviembre de 2004	YW
Bilbao	7	1 de diciembre de 2007	YW
Ámsterdam	3	1 de diciembre de 2007	XG
Bruselas	7	2 de diciembre de 2007	XG; SN
Roma	21	29 de octubre de 2006	XG; UX
Venecia	7	1 de diciembre de 2007	XG

Destinos a y desde Málaga	Frecuencias	Fecha de establecimiento de la ruta	Competidores
Barcelona	14	28 de marzo de 2005	XG; JK
Ámsterdam	3	17 de mayo de 2007	XG; HV
Paris	3	21 de abril de 2007	XG; AF; UX
Roma	7	28 de octubre de 2007	XG
Santiago	4	24 de mayo de 2007	XG
Gran Canaria	4	29 de marzo de 2009	YW

Destinos a y desde Granada	Frecuencias	Fecha de establecimiento de la ruta	Competidores
Barcelona	9	29 de junio de 2006	XG; JK;FR

Destinos a y desde Tenerife	Frecuencias	Fecha de establecimiento de la ruta	Competidores
Madrid	12	13 de marzo de 2008	IB; UX; JK
Sevilla	4	3 de diciembre de 2008	XG; UX

Destinos a y desde Gran Canaria	Frecuencias programadas a la semana (1)	Fecha de establecimiento de la ruta	Competidores
Madrid	12	13 de marzo de 2008	IB; UX; JK
Málaga	4	29 de marzo de 2009	YW
Sevilla	4	14 de marzo de 2008	XG; UX

Destinos a y desde Jerez	Frecuencias programadas a la semana (1)	Fecha de establecimiento de la ruta	Competidores
Barcelona	7	29 de marzo de 2007	XG; JK *

Destinos a y desde Alicante	Frecuencias programadas a la semana (1)	Fecha de establecimiento de la ruta	Competidores
París	4	14 de junio de 2007	XG

Destinos a y desde Ibiza	Frecuencias programadas a la semana (1)	Fecha de establecimiento de la ruta	Competidores
Barcelona	2	2 de julio de 2004	XG; JK; UX; FR
Madrid	3	27 de junio de 2006	IB; UX; JK

Destinos a y desde Menorca	Frecuencias	Fecha de establecimiento de la ruta	Competidores
Barcelona	3	16 de mayo de 2005	XG; JK; UX

1) Se entiende por frecuencia los vuelos de ida y de regreso. Por tanto, el número de vuelos diarios de la sociedad es la cifra resultante de sumar todas las frecuencias indicadas en la tabla, dividirla entre 7 días de la semana y multiplicar por 2 (vuelos de ida y regreso).

2) Códigos de las aerolíneas competidoras (tomado de los códigos IATA): Iberia (IB); Spanair (JK), Air Europa (UX); Air France (AF), easyjet (U2); Transavia (HV); Alitalia (AZ); Air Madrid ((NM); Air Comet (A7); Air Berlin (AB); Air Portugal (TP); Clickair (XG);

Asimismo, a 30 de junio de 2009, CLICKAIR operaba 102 vuelos directos diarios en 53 rutas desde y hacia los aeropuertos de A Coruña, Alicante, Granada, Ibiza, Asturias, Santiago, Barcelona, Málaga, Sevilla, Bilbao, Mallorca, Tenerife, Valencia, Menorca, Vigo, Gran Canaria, París, Pisa, Ámsterdam, Lisboa, Praga, Londres, Roma, Atenas, Bruselas, Malta, Bucarest, Marrakech, Varsovia, Budapest, Venecia, Casablanca, Milán, Verona, Dubrovnik, Viena, Frankfurt, Nápoles, Palermo; un total de 16 de los destinos más importantes de España y 23 de las principales ciudades de Europa.

Destinos a y desde Sevilla	Frecuencias programadas a la semana	Fecha de establecimiento de la ruta	Competidores
París	11	1 de octubre de 2006	UX, HV
Londres	4	25 de marzo de 2007	FR
Barcelona	24	1 de octubre de 2006	UX, VY, JI, FR
Tenerife	3	1 de abril de 2008	VY, UX
Las Palmas	1	30 de marzo de 2008	UX, VY
La Coruña	7	25 de marzo de 2007	-

Destinos a y desde Valencia	Frecuencias programadas a la semana	Fecha de establecimiento de la ruta	Competidores
París	7	1 de noviembre de 2006	UX
Roma	5	1 de septiembre de 2007	AZ, FR
Milán	5	1 de febrero 2007	FR

Destinos a y desde Bilbao	Frecuencias programadas a la semana	Fecha de establecimiento de la ruta	Competidores
Palma de Mallorca	3	29 de marzo 2009	AB, UX
Londres	7	26 de octubre 2008	U2
Barcelona	31	1 de diciembre 2008	JK
Málaga	7	25 de marzo de 2007	-

Destinos a y Desde Vigo	Frecuencias programadas a la semana	Fecha de establecimiento de la ruta	Competidores
Londres	2	1 de abril de 2007	-
Barcelona	7	21 de junio de 2008	JK

Destinos a y desde Barcelona	Frecuencias programadas a la semana	Fecha de establecimiento de la ruta	Competidores
París	35	29 de marzo 2009	AF, VY, FR
Sevilla	24	1 de octubre 2006	UX, VY, JI, FR
Bilbao	31	1 de diciembre 07	JK
Ámsterdam	5	1 de marzo 2007	HV, KL, VY, FR
Milán	9	30 de marzo 2008	AZ, VY, U2, FR, LH
Roma	11	1 de julio 2007	AZ, VY, FR
Lisboa	5	1 de octubre 2006	TP, VY
Málaga	19	01 de enero de 2007	JK, VY
Palma de Mallorca	32	1 de enero 2008	JK, UX, VY AB, FR
Atenas	3	29 de octubre de 2007	VY, A3
Venecia	12	26 de octubre de 2008	VY, 8I, FR
Bruselas	10	1 de marzo de 2008	SN, VY, FR
Ibiza	15	1 de octubre de 2007	JK, UX, VY, FR
Menorca	14	1 de octubre 2007	JK, UX, VY
Santiago de Compostela	7	1 de abril 2007	VY, JK, FR
Granada	12	1 de agosto de 2007	JK, VY, FR
Bucarest	3	1 de mayo de 2007	RO, OB, W6
Frankfurt	4	1 de marzo de 2007	-
Palermo	1	1 de mayo de 2007	IV, FR
Nápoles	5	2 de mayo de 2007	E8
Praga	4	1 de febrero de 2007	OK, QS
Alicante	17	24 de febrero de 2008	JK
Budapest	3	1 de junio de 2007	W6
Vigo	7	1 de abril de 2007	JK
Las Palmas	5	28 de octubre de 2007	JK, UX
Marrakech	2	4 de abril de 2007	AT, FR
Casablanca	2	1 de abril de 2007	AT, TUI
Varsovia	1	2 de mayo de 2007	LO, FR
Malta	1	4 de junio de 2007	FR
Viena	1	1 de mayo de 2007	NE, OS
Tenerife	4	28 de octubre de 2007	UX, JK, FR
Pisa	1	8 de marzo de 2007	FR
Dubrovnik	2	2 de junio de 2007	-
Oviedo	12	1 de febrero de 2008	JK
La Coruña	7	1 de abril de 2007	JK
Verona	1	1 de abril de 2007	-

Destinos a y Desde La Coruña	Frecuencias programadas a la semana	Fecha de establecimiento de la ruta	Competidores
Sevilla	7	25 de marzo de 2007	-
Londres	7	25 de marzo de 2007	FR
Barcelona	7	1 de abril de 2007	JK

*Ver notas a las tablas anteriores.

En relación con el lanzamiento de nuevas rutas por parte de ANTIGUA VUELING, el 4 de marzo de 2008, ANTIGUA VUELING culminó un ambicioso programa de verano desde Ibiza, uniendo la isla con ocho destinos de España, Francia e Italia. Para hacer frente a la programación de vuelos en Ibiza se basó un Airbus A320 en el aeropuerto de Ibiza del 30 de mayo al 21 de septiembre. Dicho avión reforzó los vuelos de Barcelona y Valencia y permitió ofrecer tres nuevos destinos: Sevilla, Bilbao y Alicante. Con los nuevos destinos, ANTIGUA VUELING reafirmó su posición en la isla. Dado el éxito obtenido en dicho ejercicio 2008, esta operativa se repetirá nuevamente en el 2009. No se ha producido supresión de rutas como consecuencia de la Fusión.

En relación con el lanzamiento de nuevas rutas por parte de CLICKAIR, el 2 de junio del 2007, empezó a operar de forma estacionaria destinos de larga distancia como Moscú y,

a 31 de marzo, aumentó este tipo de recorridos con la ruta de Tel-Aviv. Durante junio 2007, CLICKAIR aumentó las rutas del este de Europa con por ejemplo Atenas, Malta, Bucarest, Varsovia, Budapest y Dubrovnik, además de abrir mercado al Norte de África con destinos como Casablanca y Marrakech. Con estos destinos se ofrecía un mayor abanico de posibilidades para el viajero.

Además de conectar grandes ciudades y estar presente en algunas de las principales rutas de vuelos de negocios, las flotas de VUELING también operan otros destinos. VUELING entiende que este modelo de programación de vuelos permite maximizar el aprovechamiento de los *slots* más atractivos en las rutas con mayor demanda, maximizando su promedio de utilización de los aviones. Los *slots* son autorizaciones para despegar o aterrizar en un aeropuerto determinado a una hora establecida y en una temporada concreta. La solicitud y asignación de *slots* no supone ningún coste para VUELING. No obstante, debe pagar las tasas aeroportuarias correspondientes cada vez que despegue y aterrice en un aeropuerto en uso de sus *slots*.

VUELING busca ofrecer horarios de vuelo convenientes, especialmente en rutas con elevado potencial de viajeros de negocios. Este colectivo viaja con mayor frecuencia, es menos estacional y al comprar sus billetes con poca antelación, los adquiere a un precio superior a la tarifa media de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR. Desde el comienzo de su actividad, VUELING ha incrementado el número de frecuencias diarias en estas rutas, haciendo más atractivo el producto para viajeros de negocios.

Flota de aviones

Uno de los elementos clave de la estrategia de negocio de VUELING radica en operar aeronaves idénticas equipadas con los mismos motores y con idéntica configuración interior, ya que permite tener unos promedios altos de fiabilidad y de utilización de los aviones, así como ahorrar costes por razones de economías de escala, entre las que cabe destacar las siguientes: (i) el mantenimiento de las aeronaves se simplifica considerablemente al ser el mismo para todas, (ii) se reducen las necesidades de inventario de piezas de recambio, (iii) la organización es más eficiente y la operativa se simplifica y (iv) se reducen los costes de formación del personal. Además, operar un solo tipo de avión también permite conocer mejor la estructura del avión y de los motores, aumentando por tanto la eficiencia y la productividad de los empleados de VUELING.

VUELING eligió el modelo de avión Airbus A320-200 por su fiabilidad, avanzada tecnología y amplia cabina así como por la fiabilidad y eficiencia en el consumo de combustible de los motores CFM56/5.

A 31 de diciembre de 2008, ANTIGUA VUELING contaba con una flota operativa de 16 Airbus A320-200, sin considerar 2 aeronaves subarrendados a terceros y 2 aeronaves pendientes de devolución al arrendador, un 33% menos que la flota en la misma fecha del año anterior. A 30 de junio de 2009, el número de aeronaves era de 17 Airbus A320-200, frente a las 21 aeronaves con las que contaba el 30 de junio de 2008.

CLICKAIR, a 31 de diciembre de 2008, operaba una flota de 18 Airbus A320-200, sin considerar 2 aeronaves subarrendados a terceros y 4 aeronaves pendientes de devolución al arrendador, lo cual supone un 22% menos que en la misma fecha del año 2007. A 30 de junio de 2009, CLICKAIR operaba 18 Airbus A320-200, sin considerar las 2 aeronaves arrendadas a terceros, frente a los 26 Airbus A320-200 que operaba en la misma fecha del 2008.

Los costes de reestructuración en que ha incurrido ANTIGUA VUELING durante el año 2008 ascienden a 8.627 miles de euros y se corresponden principalmente con los costes de devolución de aviones bajo el plan de reducción de flota aprobado a comienzos del 2008. Dicha reducción se ha producido mediante el subarriendo de dos aeronaves por un periodo aproximado de 12 meses y sin coste de reducción, así como de la devolución anticipada de 6 aeronaves a 31 de diciembre de 2008, todas ellas con costes derivados de ajustes en las reservas de mantenimiento, así como de trabajos de mantenimiento necesarios para la devolución del avión. No se han producido ni se prevén costes significativos por indemnizaciones como consecuencia del plan de reducción de flota.

Dicha reducción es un elemento clave en el plan de mejora de VUELING al eliminar los costes asociados a las rutas menos rentables.

Asimismo, los costes de reestructuración en que incurrió CLICKAIR durante el año 2008 ascienden a 31.353 miles de euros y se corresponden principalmente con los costes de devolución de aviones bajo el plan de reducción de flota aprobado por CLICKAIR a comienzos de dicho año. Dicha reducción se ha producido mediante el subarriendo de dos aeronaves hasta el final del contrato del arrendamiento financiero, en fecha 29 de julio de 2012 y 29 de noviembre de 2012, así como la devolución anticipada de 6 aeronaves a 31 de diciembre de 2008, todas ellas con costes derivados de ajustes en las reservas de mantenimiento, así como los trabajos de mantenimiento necesarios para la devolución del avión. No se han producido ni se prevén costes significativos por indemnizaciones como consecuencia del plan de reducción de flota. Dicha reducción es un elemento clave en el plan de mejora de CLICKAIR al eliminar costes asociados a las rutas menos rentables.

Los costes de reestructuración en que ha incurrido ANTIGUA VUELING hasta el 30 de junio de 2009 ascienden a 10.628 miles de euros y se corresponden principalmente a los costes por indemnizaciones al personal fruto de la adecuación de la plantilla a la nueva VUELING y a costes por adecuación de la flota a las necesidades del mercado. Esta adecuación, ha provocado costes derivados de ajustes en las reservas de mantenimiento y trabajos de mantenimiento necesarios para la devolución de aeronaves en base al plan de reducción de flota aprobado en el ejercicio 2008.

En CLICKAIR, los costes de reestructuración incurridos hasta el 30 de junio de 2009 ascienden a 6.281 miles de euros y corresponden principalmente a los costes asociados a la devolución de aviones del plan de reducción de flota aprobado por CLICKAIR. El objetivo de la reducción de flota iniciada en el ejercicio 2008, era alcanzar las 18 aeronaves operativas vigentes a 30 de junio de 2009.

En VUELING, los costes de reestructuración incurridos hasta el 30 de septiembre de 2009 ascienden a 16.219 miles de euros.

Las siguientes tablas muestran la evolución y las características principales de la flota de Airbus A320-200 a 31 de diciembre de 2006, 2007, 2008 y 30 de junio de 2009 y la evolución prevista de dicha flota hasta el 31 de diciembre de 2011, de acuerdo con el plan de negocio en cada una de las compañías.

ANTIGUA VUELING	Número total de A320-200 alquilados	Antigüedad media en años	Media de meses restantes de leasing por avión
A 31 de diciembre de 2006	16	1,5	55,6
A 31 de diciembre de 2007	24	2,1	51,9
A 31 de diciembre de 2008	16*	3	51,9
A 30 de junio de 2009	17	3,4	54

* En ANTIGUA VUELING había dos aviones pendientes de devolución al arrendador y dos más en *sublease* hasta finales del primer semestre de 2009.

CLICKAIR	Número total de A320-200 alquilados	Antigüedad media en años	Media de meses restantes de leasing por avión
A 31 de diciembre de 2006	5	15,79	62,9
A 31 de diciembre de 2007	23	9,15	64
A 31 de diciembre de 2008	18*	7,16	65
A 30 de junio de 2009	18**	8,7	64

* CLICKAIR tenía cuatro aviones pendientes de devolución al arrendador y dos en *sublease* de larga duración hasta el fin del arrendamiento.

** No se computan las dos aeronaves que estaban en *sublease*.

VUELING	Número total de A320 200 alquilados	Antigüedad media en años	Media de meses restantes de leasing por avión
A 31 de diciembre de 2009	35	6,34	50,79
A 31 de diciembre de 2010	34	7,36	49,93
A 31 de diciembre de 2011	29	7,29	34,04

ANTIGUA VUELING y CLICKAIR tenían alquilada su flota de aviones por medio de arrendamientos operativos a medio plazo (normalmente para una duración de 7 años) con algunos de los principales arrendadores de aviones, de acuerdo con el siguiente desglose:

ANTIGUA VUELING

Arrendador	Nº total de aviones 31.12.08*	Nº total de aviones 30.06.09
Internacional Leasing Finance Corporation	10	10
CIT Aerospace	4	2
GE Comercial Aviation Service	3	3
Aviation Capital Group	2	1
SALE	1	1

* A 31 de diciembre de 2008, existían 4 aviones no disponibles para la operación, dos de ellos estaban en contrato de *sublease* y 2 estaban pendientes de ser devueltos a los arrendadores.

CLICKAIR

Arrendador	Nº total de aviones 31.12.08*	Nº total de aviones 30.06.09**
Internacional Leasing Finance Corporation	5	5
Deutsche Bank	4	4
GE Comercial Aviation Service	1	1
ALLCO	2	2
CHEYNNE	3	-
GAF Limited	1	-
Aviation Capital Group	1	1
Babcock	7	7

* A 31 de diciembre de 2008, existían 6 aviones no disponibles para la operación, dos de ellos estaban en contrato de *sublease* y 4 estaban pendientes de ser devueltos a los arrendadores.

** A 30 de junio de 2009, 2 aeronaves estaban subarrendadas.

Bajo los contratos de *leasing*, las sociedades se encargan de proveer las piezas de mantenimiento y devolver el avión en las condiciones pactadas al término del arrendamiento. El arrendador mantiene su condición de titular de los aviones y los arrendatarios no se reservan ninguna opción de compra sobre éstos, aunque sí es responsable del mantenimiento, servicio, seguros, reparaciones y puesta a punto del avión durante el periodo de alquiler.

A 31 de diciembre de 2008, el CAKO (coste por asiento-kilómetro ofertado) de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR ascendía a 5,91 y 5,61 céntimos de euro, respectivamente. A 30 de junio de 2009, dicha cifra ascendía a 5,25 y 5,34 céntimos de euro, respectivamente. Asimismo, dichos CAKO obtenidos por ambas aerolíneas a 31 de diciembre de 2007 ascendían a 5,76 y 4,64 céntimos de euro, respectivamente.

Uno de los objetivos estratégicos de VUELING para el ejercicio 2009 es mantener bajos sus costes operativos, por lo que la composición de la flota podría variar si VUELING comprobase que otros aviones podrían contribuir mejor a este objetivo. Esto sería posible en la actualidad, pues el hecho de que VUELING alquile todos sus aviones, le proporciona una mayor flexibilidad para el caso de que decidiera cambiar la composición de la flota.

Al margen de operar aviones idénticos equipados con los mismos motores y con idéntica configuración interior, otro de los factores que permiten a dichas aerolíneas contener sus costes unitarios es el uso eficiente de sus aeronaves. Así, ANTIGUA VUELING, a 31 de diciembre de 2008, ha volado un promedio de 11,42 horas por avión y día. Por su parte, CLICKAIR ha volado para el mismo periodo un promedio de 10 horas por avión y día. Asimismo, a 30 de junio de 2009, ANTIGUA VUELING ha volado un promedio de 11,4 horas por avión y día, y en la misma fecha del año 2008 ha volado un promedio de 10,65. CLICKAIR ha volado un promedio de 9,3 horas por avión y día a 30 de junio de 2009 y un promedio de 10,0 horas por avión y día a 30 de junio de 2008.

Gestión de ocupación y rutas

La gestión de los ingresos que se obtienen por pasajero y kilómetro transportado ("*yield management*") se realiza a través de una serie de procesos diseñados para analizar las rutas, anticiparse a la conducta de los clientes y responder rápidamente a las oportunidades. VUELING utiliza el *yield management* con el objetivo de maximizar las ventas.

El número de asientos ofrecidos en cada tarifa se establece por medio de un proceso de análisis continuo. Generalmente, la información sobre reservas en el pasado y la estacionalidad son utilizadas para prever los precios de mercado. Estas previsiones se combinan con la disponibilidad de asientos de VUELING, eventos futuros, precios de mercado, presiones competitivas y otros factores para establecer una estructura de tarifas diseñada para maximizar los ingresos.

Asimismo, VUELING gestiona activamente su red de rutas para asegurarse de que su actividad se ajuste a la demanda habitual y estacional del mercado.

Estacionalidad

El negocio de VUELING es estacional, por lo que las comparaciones semestrales de los resultados de explotación pueden no ser buenos indicadores del futuro comportamiento de dicha compañía y es recomendable realizarlas respecto de los mismos periodos de ejercicios anteriores. En efecto, la demanda de viajes en Europa es normalmente mayor durante los meses de verano, por ser generalmente el periodo vacacional. Por contra, VUELING experimenta los rendimientos más bajos en los meses de invierno. Teniendo en cuenta la alta proporción de costes fijos por vuelo y las obligaciones de pago derivadas de los contratos de arrendamiento operativo, la estacionalidad de las rutas afecta a la rentabilidad de cada trimestre. Asimismo, se pueden producir variaciones estacionales adicionales como consecuencia de la entrada en nuevos mercados.

Estructura de tarifas

La estructura de bajo coste de VUELING permite ofrecer tarifas bajas diariamente a los clientes, sin renunciar por ello a la rentabilidad del negocio. En este sentido, actualmente, el incremento del ingreso por vuelo continuó siendo la métrica básica para la toma de decisiones de gestión y el principal vector comercial de VUELING, aunque ello haya podido provocar ligeras mermas en los niveles de ocupación. En este sentido, durante el año 2008, la reducción en los niveles de ocupación de ANTIGUA VUELING se

ha visto compensada sobradamente por el incremento del ingreso por vuelo, que ha registrado una subida del 23% a 31 de diciembre de 2008 y del 10,0% a 30 de junio de 2009. En CLICKAIR, se ha compensado también la reducción de los niveles de ocupación con el incremento del ingreso por vuelo, que ha registrado una subida del 23% a 31 de diciembre de 2008 y del 3,7% a 30 de junio de 2009.

En el caso de ANTIGUA VUELING, detrás del notable incremento del ingreso por vuelo, se encuentra el incremento en el nivel de ingreso por pasajero, que ha experimentado una subida del 27,9% a 31 de diciembre de 2008. A 30 de junio de 2009 los ingresos por pasajero subieron un 5,4% con respecto al mismo periodo del año anterior, hasta llegar a los 72,4 euros. El nivel de ingreso por pasajero en CLICKAIR a 31 de diciembre de 2008 fue de 62,6 euros, un 23,5% mayor con respecto al mismo periodo del año anterior. A 30 de junio de 2009, dicha cifra fue de 65,2 euros.

Asimismo, otro gran protagonista del incremento de los ingresos por vuelo en ANTIGUA VUELING ha sido los ingresos accesorios, que crecieron a 31 de diciembre de 2008 con respecto al mismo periodo en 2007, pasando de 5,90 a 10,55 euros por pasajero. A 30 de junio de 2009, dicha cifra era de 9,9 euros. En el caso de CLICKAIR, los ingresos accesorios a 31 de diciembre de 2008 se incrementaron en un 80 % con respecto al mismo periodo en 2007. A 30 de junio de 2009, dicha cifra era de 7,2 euros por pasajero.

A diferencia de otras aerolíneas, que imponen a los clientes una serie de restricciones para acceder a tarifas económicas (tales como comprar billetes de ida y vuelta, compra por adelantado sin posibilidad de cancelación o pasar la noche del sábado en el lugar de destino), VUELING ofrece a sus clientes una única tarifa en cada momento, cuyo importe aumenta conforme se acerca el día programado del vuelo. Además, la tarifa es únicamente para trayectos simples (sin necesidad de comprar ida y vuelta) y nunca requiere la estancia de la noche del sábado en el lugar de destino.

VUELING cuenta con personal encargado de analizar, activamente y de forma continuada, la demanda, la competencia y la capacidad de la compañía para determinar las tarifas de vuelo que maximicen los ingresos por pasajero y kilómetro transportado. Además, VUELING ajusta sus precios dependiendo de los cambios en el volumen de pasajeros y en función de la dirección del tráfico, como en la época vacacional, cuando el tráfico se concentra en una sola dirección, ofreciendo, habitualmente, tarifas promocionales con el objeto de reducir las plazas libres y promover la imagen su marca.

El precio total de los billetes incluye los impuestos y ciertas tasas aeroportuarias, que se repercuten a los clientes de acuerdo con la práctica de la industria.

Ventas y servicios complementarios

Además de los ingresos generados por la venta de billetes de avión, VUELING también genera ingresos mediante la venta de productos accesorios. Los principales productos accesorios que vende la son: (i) la venta de comida y bebida a bordo de la aeronave, (ii) *merchandising*, (iii) alquiler de vehículos, (iv) estancias en hoteles, (v) tasas de equipaje, (vi) tasas de cambio e vuelo, (vii) seguros etc.

El incremento de los ingresos accesorios de ANTIGUA VUELING en el año 2007 fue de 6,0 euros por pasajero, mientras que el ingreso accesorio por pasajero en el año 2008 fue de 10,6 euros, lo que supone un incremento del 76%. Asimismo, el ingreso accesorio por pasajero a 30 de junio de 2008 era de 10,1 euros y a 30 de junio de 2009 era de 9,9 euros, lo que supone una disminución del 2%.

Asimismo, los ingresos accesorios de CLICKAIR en el año 2007 fueron de 6,1 euros por pasajero, mientras que el ingreso accesorio por pasajero en el año 2008 fue de 7,2 euros, lo que supone un incremento del 18%. Asimismo, el ingreso accesorio por pasajero a 30 de junio de 2008 era de 7,1 euros y a 30 de junio de 2009 de 7,2 euros, lo que supone un incremento del 1,4%.

Principales canales de marketing y de distribución

La estrategia de marketing principal de VUELING se centra en atraer nuevos clientes y fidelizar a los actuales destacando su posicionamiento basado en sus bajas tarifas, su red de rutas y su servicio al cliente.

Como resultado del posicionamiento de VUELING en aeropuertos principales, junto con algunos servicios que se ofrecen (asientos preasignados, periódicos y revistas gratuitas, entretenimiento a bordo gratuito) y el incremento de la frecuencia de vuelos para determinadas rutas. VUELING cuenta cada vez más entre sus clientes con pasajeros que vuelan por motivos de trabajo. Uno de los objetivos principales de VUELING es desarrollar esta base de clientes, ya que aumentaría su capacidad para maximizar los ingresos por pasajero y kilómetro transportado y reducir la estacionalidad. En este sentido, el plan de mejora que ha comenzado a implementar VUELING conlleva una orientación más marcada hacia los pasajeros de mayor valor añadido, a través de la expansión de las rutas de negocios y de la distribución a través de agencias de viajes tradicionales. El objetivo del cambio de orientación a pasajeros de mayor valor añadido y el hecho de operar menos vuelos es el de conseguir mayores ingresos y una reducción de los costes para VUELING.

VUELING se publicita por medio de anuncios y promociones en páginas de Internet, lugares públicos (incluyendo autobuses, trenes y vallas estratégicas), periódicos y revistas, a través de correos electrónicos y, de manera más reducida, en televisión y radio. VUELING confía también en las recomendaciones de sus clientes para promocionar la marca. También, lleva a cabo campañas de promoción periódicas de vuelos a 30 euros, en todas las rutas con el objeto de maximizar la ocupación. Adicionalmente, con ocasión del lanzamiento de nuevos destinos o el incremento en la frecuencia de vuelos en determinadas rutas, VUELING realiza promociones específicas. Asimismo, los anuncios de VUELING son habitualmente sencillos, desenfadados y directos.

VUELING fomenta el uso de las reservas directas por Internet por parte de sus clientes, ya que es su canal de distribución más eficiente. Con el objeto de atraer clientes a su página web (www.vueling.com y www.clickair.com), VUELING envía, con relativa frecuencia, ofertas muy específicas por correo electrónico a los clientes más habituales. De las ventas de billetes de ANTIGUA VUELING a 31 de diciembre de 2008 y 30 de junio de 2009, un 68,6% y 58,8% respectivamente, fueron realizados a través de Internet, y un 39,6% y 40,5% en CLICKAIR, porcentajes que son significativamente más bajos que los obtenidos a 31 de diciembre de 2007 de 75,2% en ANTIGUA VUELING y 48,3% en CLICKAIR.

VUELING trabaja con la mayoría de las agencias de viajes de España. A 31 de diciembre de 2008 y 30 de junio de 2009, un 15% y 22%, respectivamente, del total de las ventas de ANTIGUA VUELING fueron debidas a ventas hechas a través de agencias de viajes. En el caso de CLICKAIR, un 16,33% y 8,85% del total de sus ventas fueron realizadas a través de agencias de viajes a 31 de diciembre de 2008 y 30 de junio de 2009, respectivamente.

Adicionalmente, durante la segunda mitad del año 2008 se implementaron dos sistemas de distribución global (GDS) diferentes: Amadeus en junio y Galileo en septiembre. De modo conjunto, han llevado la recaudación a través de agencias de viajes a representar el 23,8% de los ingresos totales de ANTIGUA VUELING.

En relación con lo anterior, señalar que a partir del 8 de octubre de 2008, ANTIGUA VUELING comenzó a vender a través de Amadeus en el Benelux, adoptando el *e-ticketing* y el sistema de pago BSP como opciones estándar. El Benelux fue el cuarto mercado donde Amadeus fue implementado, tras España, Francia y Portugal.

Del mismo modo, CLICKAIR desde sus inicios, en el año 2006, comenzó a vender en todas las agencias de viaje a través del código compartido IB5000, lo cual supuso un aumento de la cuota de mercado y una mayor notoriedad de marca.

VUELING opera un centro telefónico de reservas y de atención al cliente para ayudarle en todas sus necesidades de viaje. Del total de ventas de ANTIGUA VUELING, a 31 de diciembre de 2008 y 30 de junio de 2009, un 2% fueron a través de este centro de reservas, mientras que el 2% y 1% de las ventas se realizaron en las ventanillas de ANTIGUA VUELING en los aeropuertos, respectivamente. En el caso de CLICKAIR, un 2,10% y 1,76% del total de sus ventas fueron realizadas a través del centro de reservas y un 0,46% y 0,60% en las ventanillas de CLICKAIR en los aeropuertos, a dichas fechas.

El coste comercial y de marketing en ANTIGUA VUELING experimentó una rebaja significativa durante el año 2008, al haber perseguido, ANTIGUA VUELING, acciones de publicidad orientadas a objetivos y con un claro seguimiento del retorno de inversión, como en el caso de la publicidad online, la cual ya representa aproximadamente un 52,6 % de la inversión publicitaria de ANTIGUA VUELING en 2008, comparada con poco menos de un 30,1 % en el año 2007. La reducción en el gasto de marketing durante el 2008, no se ha hecho a costa del conocimiento de marca sino que, según las últimas investigaciones de mercado llevadas a cabo por ANTIGUA VUELING en sus bases españolas, éstas se sitúan en los niveles más elevados que se han registrado en los últimos dos años. En junio de 2009 la publicidad online suponía un 50,4% del gasto de publicidad, siguiendo la tendencia de 2008.

Respecto a la estrategia de marketing de CLICKAIR, cabe destacar los siguientes hitos:

- Durante el ejercicio 2006 y el primer semestre de 2007, la estrategia de marketing estuvo centrada en el lanzamiento de la marca, a través de una campaña de imagen orientada a construir notoriedad de marca mediante inversiones offline (campaña de TV, prensa y radio), lo cual supuso un gasto correspondiente al 70% del presupuesto.
- Durante el segundo semestre de 2007, la estrategia de marketing estuvo enfocada en capturar la demanda vía precio y promociones agresivas. A este respecto, cabe destacar que las campañas de marketing se enfocaron en un 50% a través de prensa y radio (*offline*) y el otro 50% restante, a través de buscadores y redes de afiliados (*online*).
- Durante los ejercicios 2008 y 2009, la estrategia de marketing se centró en los siguientes objetivos:
 - Target ocio: ciclos de promociones establecidos para capturar una mayor demanda (campañas de Semana Santa, verano, puentes, etc. campañas de prensa, radio y exterior así como *online*).
 - Target negocio: campañas de imagen centradas en atributos de puntualidad, tarifas etc. (prensa especializada, radio).

Los costes comerciales de CLICKAIR durante el 2007 y el 2008 son muy similares, a excepción de las insolvencias y repudios que aumentaron significativamente. Esto es debido al mayor número de pasajeros transportados durante el año 2008. Si se analiza el impacto en el año 2009, los costes comerciales aún se reducen más, ya que CLICKAIR ha hecho hincapié en ver disminuido ese coste, a través de las medidas antifraude, las cuales había sido efectivas.

Perfil del cliente

La mayoría de los clientes de ANTIGUA VUELING son de perfil urbano, clase alta o medio-alta y son viajeros regulares. Su estancia media es de 5,4 días para viajes internacionales y de 4,6 días para viajes domésticos. El cliente tipo es un hombre que ha viajado con anterioridad con la aerolínea y que lo hace por motivos de ocio-vacaciones. El 70% de los viajes que se han realizado entre abril 2008 y junio 2009 son de ocio y el 30% restante por motivos laborales. Por lo general, se trata de personas asalariadas, que realizan entre 1 y 10 viajes al año y que valoran sobre todo el precio del billete en el momento de elegir la aerolínea. Concretamente, el 56% de los clientes de son hombres y el 44% mujeres. El 93% de los clientes de ANTIGUA VUELING trabaja, el 2% estudia y el 5% restante manifiesta tener otra situación. Un 70% realiza 1 vuelo al año, un 22%

entre 2 y 3 vuelos al año, un 5% vuela entre 4 y 6 veces anualmente, un 1,4% entre 7 y 10 y el 1,6% restante realiza más de 10 vuelos anuales.

El perfil del pasajero CLICKAIR es indistintamente un hombre o mujer de 25 a 44 años, con estudios universitarios, que está casado o vive en pareja y de perfil urbano, principalmente del AM Barcelona, área Noroeste y Sur de España. Entre mayo 2008 y abril 2009, el 75% de los usuarios de CLICKAIR han viajado por ocio (47%) o para visitar amigos o familiares (28%) y el 25% restante por negocios; en un 58% han volado con anterioridad con la aerolínea y en un 84% tienen el origen de su viaje en España. Los factores principales que valoran al escoger una aerolínea son el precio, que vuele a aeropuertos principales y tenga una amplia oferta de horarios en el caso del pasajero de ocio y el precio y la puntualidad para el pasajero de negocios.

Servicio al cliente

El negocio de VUELING está altamente enfocado en el servicio al cliente. Las tarifas bajas son una herramienta de promoción que permite atraer a nuevos clientes, pero el objetivo principal de VUELING es que un primer cliente ocasional se convierta en un cliente recurrente. Para ello, ambas prestan especial atención a detalles como los siguientes: (i) asientos preasignados en clase única, (ii) facturación por Internet, (iii) máquinas de facturación automática en determinados aeropuertos, (iv) billetes electrónicos, (v) interior moderno de los aviones, (vi) tripulación amable y eficiente, (vii) entretenimiento a bordo, (viii) precios bajos sin condiciones, (ix) compra anticipada de los billetes hasta dos horas antes de la salida del vuelo y (x) reserva de vuelos flexible (los costes del cambio de billete son únicamente de 35 euros por billete para cambios de trayecto y fecha, y 50 euros por cambio de pasajero).

La eficiencia y la puntualidad son absolutamente fundamentales para VUELING. En este sentido, ANTIGUA VUELING logró, a 31 de diciembre de 2006, 2007 y 2008 y 30 de junio de 2009, unos porcentajes de vuelos completados del 99,46%, 99,72%, 99,73% y 99,2%, respectivamente, cifras que son superiores a las alcanzadas por la mayoría de las aerolíneas europeas más importantes agrupadas en la Asociación Europea de Aerolíneas. En el caso de CLICKAIR, dichos porcentajes fueron del 85%, 86%, 90% y 99%, a 31 de diciembre de 2006, 2007 y 2008 y a 30 de junio de 2009, respectivamente.

Asimismo, el departamento de atención al cliente de VUELING responde a las llamadas y a los correos electrónicos en un plazo máximo de 48 horas.

Igualmente, VUELING realiza análisis de mercado, en los que se incluyen encuestas cualitativas con grupos de consumidores, así como encuestas telefónicas para analizar el grado de satisfacción del cliente.

Combustible

El coste de combustible supone el mayor gasto de VUELING. En este sentido, el aprovisionamiento de combustible supuso el 31% y el 33% de los gastos operativos, a 31 de diciembre de 2008, de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR, respectivamente, y el 16% y el 18% de los gastos operativos a 30 de junio de 2009.

VUELING procura limitar el impacto derivado de las variaciones de los precios del combustible por medio de una política de cobertura de riesgos (véase *Apartado 10.1 relativo a Recursos de capital del emisor a corto y largo plazo*), a este respecto, VUELING contrata instrumentos financieros derivados de mercados no organizados (OTC) con entidades financieras nacionales e internacionales de elevado rating crediticio.

El objetivo de dichas contrataciones es reducir el impacto de una evolución desfavorable del tipo de cambio de la divisa dólar USD en las cuales debe realizar pagos en virtud de sus operaciones de compras de combustible, pagos de arrendamientos de aeronaves, servicios de mantenimiento y pólizas de seguros sobre las mismas

VUELING contrata con terceros los servicios de gestión de suministro de combustible y negocia con proveedores el suministro de combustible en cada uno de los aeropuertos en los que opera.

La siguiente tabla resume el consumo y coste de combustible de ANTIGUA VUELING durante los periodos indicados:

	ANT.VUELING 30/06/2009	ANT.VUELING 31/12/2008	ANT.VUELING 31/12/2007	ANT.VUELING 31/12/2006
Kilos consumidos (en miles)	75.867	180.930	179.953	104.574
Coste total (en miles de euros)	31.012	150.532	105.733	55.177
Precio medio por kilo (en euros)	0,41	0,83	0,59	0,53
Porcentaje sobre el total de gastos operativos	16%	31%	24%	22%

Por su parte, la siguiente tabla resume el consumo y coste de combustible de CLICKAIR durante los periodos indicados.

	CLICKAIR 30/06/2009	CLICKAIR 31/12/2008
Kilos consumidos (en miles)	69.137	200.346
Coste total (en miles de euros)	28.500	160.362
Precio medio por Kilo (en euro)	0,41	0,80
Porcentaje sobre el total de gastos operativos	18%	33%

El coste de combustible es extremadamente sensible, al estar sujeto a muchos factores económicos y geopolíticos que no se pueden controlar ni predecir. Desde el inicio de su actividad, VUELING ha mantenido una estricta política de cobertura de riesgos mediante la suscripción de derivados financieros que cubren una cantidad de combustible para los consumos futuros y que se actualiza trimestralmente utilizando los instrumentos financieros derivados (caps, collars, swaps, etc.) considerados más adecuados en cada momento. Si bien, con esta política de cobertura se busca limitar la exposición de VUELING al riesgo de fluctuaciones imprevisibles en el precio del combustible, cualquier variación significativa de los costes de combustible puede, dependiendo del instrumento financiero derivado de cobertura elegido por VUELING en cada momento, hacer ineficaz la cobertura contratada y, en consecuencia, situaría a VUELING en una posición de desventaja frente a aquellos competidores que no hubieran concertado coberturas o hubiesen optado por una estrategia de cobertura distinta para dicho riesgo.

A continuación se señala el porcentaje cubierto de los costes de combustible de ANTIGUA VUELING a 30 de junio de 2009:

Trimestre de 2008/2009	% Cubierto de los costes de combustible 2008	% Cubierto de los costes de combustible 30/06/2009
1	4%	48%
2	6%	47%
3	3%	55%*
4	19%	36%*

(*) Datos estimados.

Si bien con esta política de cobertura se busca limitar la exposición de ANTIGUA VUELING al riesgo de fluctuaciones imprevisibles en el precio del combustible, cualquier variación significativa de los costes de combustible puede, dependiendo del instrumento financiero derivado de cobertura elegido por ANTIGUA VUELING en cada momento, hacer ineficaz la cobertura contratada y, en consecuencia, situaría a ANTIGUA VUELING en una posición de desventaja frente a aquellos competidores que no

hubieran concertado coberturas o hubiesen optado por una estrategia de cobertura distinta para dicho riesgo

Debido a que los precios internacionales de combustible están denominados en dólares americanos, los costes de combustible de VUELING no sólo están sujetos a la fluctuación del precio del combustible sino que, también, pueden quedar afectados por fluctuaciones de los tipos de cambio. A este respecto, VUELING utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir el riesgo de la fluctuación entre dólar/euro para un 50% de las necesidades previstas de dólares americanos en los siguientes 6 meses. A partir del 30 de junio de 2009, se estima que las necesidades de dólares americanos serán del 42% de los gastos de explotación de los siguientes doce meses.

En términos unitarios, los costes ex fuel a 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009, se redujeron un 8% y un 2,8% y en un 2,4% y 18,3% en ANTIGUA VUELING Y CLICKAIR, respectivamente, con respecto a la misma fecha del año anterior, lo que permitió compensar el alza del precio del combustible.

A continuación se señala el porcentaje cubierto de los costes de combustible de CLICKAIR a 30 de junio de 2009:

Trimestre de 2008/2009	% Cubierto de los costes de combustible 2008	% Cubierto de los costes de combustible 30/06/2009
1	72%	90%
2	70%	42%
3	40%	43%*
4	30%	31%*

(*) Datos estimados.

Instalaciones y centro de operaciones

Las oficinas corporativas de VUELING están situadas en Barcelona, en El Prat de Llobregat, donde trabaja el personal de los departamentos comercial, de operaciones, tecnológico, financiero y administrativo.

VUELING alquila instalaciones en los aeropuertos que opera. Los alquileres de instalaciones para los servicios a pasajeros en las terminales (incluye ventanillas de venta de billetes y acceso a puertas de embarque, un área de apoyo operacional, oficinas de servicio de equipaje, se realizan generalmente para un periodo de 1 año, aunque son prorrogables automáticamente, y contienen previsiones para ajustes periódicos de los precios de alquiler.

VUELING también ha suscrito acuerdos con cada uno de los aeropuertos en los que opera para el uso no exclusivo de pistas y otras instalaciones. Las tasas de aterrizaje bajo estos contratos están basadas en el número de aterrizajes y el peso del avión, así como en el número de pasajeros.

Mantenimiento

El mantenimiento que se lleva a cabo en los aviones de VUELING se puede dividir fundamentalmente en dos categorías: mantenimiento rutinario y mantenimiento programado. Mantenimiento rutinario es al que se somete al avión de manera habitual e incluye los chequeos previos a cada vuelo, chequeos diarios, así como cualquier reparación rutinaria. Una buena parte del mantenimiento rutinario de los aviones que operan ambas aerolíneas, en particular el mantenimiento de línea (*MRO: maintenance repair and overhaul*) y servicios de ingeniería, se ha llevado a cabo con el apoyo de SR Technics e IBERIA.

A 31 de diciembre de 2008 y 30 de junio de 2009, ANTIGUA VUELING contaba con 91 y 86 empleados de mantenimiento, respectivamente, incluyendo ingenieros,

supervisores, técnicos y mecánicos, en las bases de Barcelona y Madrid, que realizaban labores de mantenimiento de acuerdo con los planes de mantenimiento establecidos por Airbus, aprobados y certificados por las autoridades de aviación españolas y europeas. El mantenimiento de CLICKAIR estaba subcontratado a IBERIA por lo que no existe personal de CLICKAIR directamente asignado a tareas de mantenimiento.

Todos los aviones de VUELING están cubiertos por garantías de 3 años, lo que implica menores costes de mantenimiento durante el periodo de las mismas.

Además del mantenimiento rutinario, los aviones y sus componentes son revisados en eventos de mantenimiento más complejos. Estos eventos de mantenimiento se llevan a cabo de acuerdo con lo establecido en el manual de mantenimiento del avión y, dependiendo del tipo de revisión, se realizan en función del número de vuelos realizados, de las horas de vuelo o del tiempo transcurrido. Estos chequeos pueden durar de unos días a aproximadamente dos meses, dependiendo de la magnitud del trabajo a realizar.

Al tener VUELING sus aviones en régimen de arrendamiento operativo, debe asegurar al arrendador, con carácter mensual, la correcta reserva de fondos para cubrir los costes de las revisiones o reparaciones necesarias de la estructura del avión y de los motores. En algunos casos se pagan a las compañías propietarias las reservas pactadas, que son devueltas a las aerolíneas en el caso de que ésta cumpla con los requisitos de mantenimiento programado que se pretenden cubrir. Para el resto de los aviones, VUELING provisiona internamente estas cuotas de reserva y únicamente conceden un aval bancario al arrendador. Esta segunda opción presenta ventajas financieras para VUELING, por lo que es la que se solicita en las negociaciones presentes y futuras.

No obstante lo anterior, como consecuencia de la fusión, IBERIA y ANTIGUA VUELING suscribieron, con fecha 18 de febrero de 2009, un Acuerdo de intenciones sobre mantenimiento de aeronaves y, en la misma fecha, un Contrato de mantenimiento que se describe en el apartado 6.3.

Seguridad

Uno de los principales objetivos de VUELING es preservar la seguridad de sus clientes y empleados. VUELING mantiene sus aviones siguiendo las especificaciones del constructor y de acuerdo con la normativa aplicable en materia de seguridad y realiza mantenimiento rutinario de los aviones diariamente. Además de cumplir con las medidas de seguridad requeridas por las autoridades regulatorias, ha implementado voluntariamente las siguientes mejoras en materia de seguridad: (i) requiere que cada uno de sus pilotos en plantilla tengan un mínimo de horas de experiencia de vuelo antes de poder transportar pasajeros y, (ii) también, se llevan a cabo en la actualidad cursos, una importante formación en simuladores de vuelo y seminarios relativos a las últimas novedades en medidas de seguridad.

Empleados

VUELING considera que uno de los factores diferenciadores frente a sus competidores, es el servicio de atención al cliente que proporcionan sus empleados. La experiencia revela que se produce una fidelización de los clientes no sólo por el bajo coste de los billetes sino también por el hecho de que el cliente quede satisfecho con el servicio ofrecido.

VUELING ofrece a su personal formación a cargo de la empresa, uniformes gratis y determinados beneficios que comienzan desde el día en que se incorporan a la empresa.

Uno de los pilares de la gestión de las relaciones humanas en VUELING es recompensar a sus empleados permitiéndoles participar en el éxito de VUELING. El plan de retribuciones incluye salarios competitivos y otros beneficios. ANTIGUA VUELING ofrece a la mayoría de sus empleados un sistema de remuneración basado en incentivos, con hasta el 50 % de los sueldos de los pilotos y tripulación de cabina y hasta el 50% de los sueldos del equipo directivo y del personal administrativo basado en su productividad y/o en el logro de determinados objetivos predeterminados. Del mismo modo, CLICKAIR ofrece a la mayoría de empleados un sistema de remuneración basado

en incentivos, de hasta el 25% de los sueldos del equipo directivo y del personal administrativo basado en la productividad y/o logro de determinados objetivos predeterminados.

Seguros

ANTIGUA VUELING tiene contratado un seguro de responsabilidad civil a todo riesgo que cubre las reclamaciones de terceros que se pudieran derivar de la operativa de los aviones con un importe máximo de 750 millones de dólares por avión.

CLICKAIR tenía contratado un seguro de responsabilidad civil a todo riesgo que cubre las reclamaciones de terceros que se pudieran derivar de la operativa de los aviones con un importe máximo de 750 millones de dólares por avión.

Asimismo, las aeronaves que opera VUELING están aseguradas frente a daños en el fuselaje y otros incidentes, así como frente a pérdidas y daños, de forma similar a la práctica habitual del sector, y por unas cantidades acordadas con los arrendadores de las aeronaves. Los seguros contratados supusieron para ANTIGUA VUELING un gasto de 2,6 millones y 1,1 millones, a 31 de diciembre de 2008 y 30 de junio de 2009, respectivamente, lo que representó un 0,6% y 0,6% de los gastos de explotación a dichas fechas respectivamente. Los seguros supusieron para CLICKAIR un gasto de 2,4 y 1,2 millones de euros, a 31 de diciembre de 2008 y 30 de junio de 2009, respectivamente, lo que representó un 0,5% y 0,9% de los gastos operativos a dichas fechas respectivamente.

VUELING ha obtenido la cobertura requerida en los contratos de arrendamiento operativo y cumple escrupulosamente la normativa vigente en materia de seguros. A su vez los seguros de las aeronaves de la flota actual de aviones de VUELING han sido reasegurados en el mercado de seguros de aviación de Londres. Tanto los aseguradores como los reaseguradores cuentan con la aprobación de los arrendadores de las aeronaves. La política de seguros es acorde con los estándares de las aerolíneas en Europa y adecuada para cubrir todos los riesgos materiales que puedan derivarse de su actividad.

6.1.2 Indicación de todo nuevo producto y/o servicio significativos que se hayan presentado y, en la medida en que se haya divulgado públicamente su desarrollo, dar la fase en que se encuentra

Ver apartado 6.3.1 siguiente.

6.2 Mercados principales

ANTIGUA VUELING

A continuación se recoge un desglose de los ingresos totales de ANTIGUA VUELING a 31 de diciembre de 2006, 2007, bajo NIIF, y a 31 de diciembre de 2008, 30 de junio de 2008 y 30 de junio de 2009, bajo NPGC.

€ MM (datos en miles de euros)	ANT.VUELING 30/06/2009 NPGC	% sobre ingresos	ANT.VUELING 31/12/2008 Auditado NPGC	% sobre ingresos	ANT.VUELING 30/06/2008 NPGC	% sobre ingresos	ANT.VUELING 31/12/2007 NPGC	% sobre ingresos	ANT.VUELING 31/12/2006 NPGC	% sobre ingresos
Tarifa	126.927	69%	319.777	71%	138.457	68%	234.161	65%	166.914	71%
Otros conceptos	57.028	31%	128.708	29%	64.064	32%	128.512	35%	68.612	29%
- Maletas	9.069	5%	23.381	5%	8.386	4%	2.072	1%	-	0%
- Tarjetas	6.257	3%	11.506	3%	5.767	3%	6.076	2%	-	0%
- Seguros	1.567	1%	7.277	2%	4.565	2%	10.313	3%	2.607	1%
- Exceso Equipaje	1.179	1%	4.175	1%	2.008	1%	4.338	1%	2.217	1%
- Resto fees (cambios, asiento, publicidad, otros,...)	38.956	21%	82.369	18%	43.338	21%	105.713	29%	63.788	27%
Total ingresos	183.955	100%	448.485	100%	202.521	100%	362.673	100%	235.526	100%

A continuación se recoge el desglose de la cifra de ingresos por mercados geográficos en miles de euros:

€ MM (datos en miles de euros)	ANT.VUELING 30/06/2009 NPGC	% sobre ingresos	ANT.VUELING 31/12/2008 Auditado NPGC	% sobre ingresos	ANT.VUELING 31/12/2007 Auditado NIIF	% sobre ingresos	ANT.VUELING 31/12/2006 Auditado NIIF	% sobre ingresos
España	120.460	65%	175.653	39%	212.003	58%	144.259	61%
Resto de países de la Unión Europea	63.495	35%	272.832	61%	150.670	42%	91.267	39%
Total ingresos	183.955	100%	448.485	100%	362.673	100%	235.526	100%

CLICKAIR

A continuación se recoge un desglose de los ingresos totales de CLICKAIR a 31 de diciembre de 2008, 30 de junio de 2008 y 30 de junio de 2009, bajo NPCG

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR 30/06/2009 NPGC	% sobre ingresos	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC	% sobre ingresos	CLICKAIR 30/06/2008 NPGC	% sobre ingresos
Tarifa	138.580	89%	393.341	89%	174.675	88%
Otros conceptos	16.425	11%	51.023	11%	24.602	12%
- Maletas	5.031	3%	16.490	4%	7.786	4%
- Tarjetas	4.018	3%	9.677	2%	5.042	3%
- Seguros	1.266	1%	3.823	1%	2.242	1%
- Exceso Equipaje	1.326	1%	3.446	1%	1.357	1%
- Resto fees (cambios, asiento, publicidad, otros, ...)	4.785	3%	17.587	4%	8.175	4%
Total ingresos	155.006	100%	444.364	100%	199.277	100%

A continuación se recoge el desglose de la cifra de ingresos por mercados geográficos:

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR 30/06/2009 NPGC	CLICKAIR 30/06/2008 NPGC	Variación % 30/06/2008 - 30/06/2009	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC
España	132.182	150.143	-12%	337.717
Resto de países de la Unión Europea	22.824	49.134	-54%	106.647
Total ingresos	155.006	199.277	-22%	444.364

Mercado y Competidores

VUELING opera en el sector europeo de las aerolíneas de bajo coste. Actualmente, el principal mercado para VUELING es España, si bien, también ofrece vuelos a países seleccionados de Europa en donde la penetración del mercado de vuelos de bajo coste ha venido incrementándose en los últimos años.

El mercado europeo del transporte aéreo de pasajeros

Durante los años 2007 y 2008 la evolución del mercado aéreo europeo ha reflejado el deterioro en la economía mundial, hasta el punto que las aerolíneas europeas han visto un descenso de la demanda de un 9,4%, entre junio de 2008 y junio de 2009, según datos de IATA.

En el actual clima de incertidumbre en el mercado aéreo español y europeo resultaría difícil realizar una estimación de aumento o descenso de los volúmenes de pasajeros a lo largo de 2010 y 2011, si bien es cierto que la práctica totalidad de las aerolíneas

operantes en España (con la excepción destacada de Ryanair e Easyjet) se encuentra inmersa en programas de redimensionamiento de capacidad, lo cual se traduciría, con casi total seguridad, en menores volúmenes de pasajeros para el 2009.

El mercado español de transporte aéreo de pasajeros

De acuerdo con los datos proporcionados por AENA, de enero a junio de 2009, los 47 aeropuertos españoles registraron un descenso del transporte de pasajeros del 12,98% (que fue de 85,8 millones de pasajeros) en relación al mismo periodo del año anterior. Las operaciones realizadas en el primer semestre del año 2009 fueron 1.058.261, es decir, un 13,03% menos que en el mismo periodo del año 2008.

En relación a la evolución de mercado, ver comentario en apartado anterior.

En líneas generales, la cuota de mercado de las aerolíneas tradicionales sigue siendo alta, aunque va descendiendo gradualmente como resultado del rápido crecimiento de las aerolíneas de bajo coste, tales como Air Berlin, EasyJet, Ryanair, VUELING y CLICKAIR.

El mercado de aerolíneas de bajo coste en Europa

El mercado de las compañías de bajo coste (CBC) en Europa no ha sido ajeno a la incertidumbre del clima actual, que se traduce en menores volúmenes de pasajeros. Los últimos datos disponibles (Airline Network News and Analysis) muestran que tan sólo dos CBCs, Norwegian y Ryanair, han mostrado un crecimiento continuado todos los meses desde enero de 2008, si bien por debajo del crecimiento registrado en ejercicios anteriores, especialmente en esta última.

Las aerolíneas de bajo coste europeas se desarrollaron durante la liberalización de la normativa sobre el transporte aéreo de pasajeros a principios de los 90, lo que permitió que hubiera auténtica competencia en varias rutas por vez primera. A pesar de que el número de líneas de bajo coste era muy reducido (tan solo Ryanair a principios de los 90, EasyJet y Virgin Express a mediados), dicho número se ha incrementado sustancialmente desde el año 2000.

A nivel europeo, las CBCs han experimentado un fuerte crecimiento en los últimos años, significativamente superior al de las aerolíneas tradicionales y las que operan vuelos *chárter*, principalmente debido al diferencial de precios que ofrecen, así como a la mayor flexibilidad en las condiciones de los billetes. Según Airline Business, el número de pasajeros de compañías de bajo coste en Europa tuvo un crecimiento medio del 10% en 2008, pasando de 233 millones de pasajeros en 2007 a 256,3 millones en 2008. Las aerolíneas tradicionales, por su parte, crecieron sólo un 1,8% en Europa durante el mismo periodo, según datos de IATA.

Competencia de VUELING

VUELING compite directamente con un amplio número de aerolíneas tradicionales y de bajo coste en la mayoría de sus rutas. En líneas generales, los principales competidores de VUELING son las aerolíneas tradicionales españolas, IBERIA, Spanair y Air Europa. A pesar de que existen pocas rutas en las que se compita con otras aerolíneas de bajo coste, las principales compañías de bajo coste competidoras de VUELING son EasyJet y Ryanair.

IBERIA, miembro de la alianza OneWorld, opera una extensa red de rutas domésticas e internacionales, incluyendo un total de 96 destinos. VUELING considera a IBERIA como su principal competidor ya que está presente en un 81% de las rutas que VUELING opera en la actualidad.

Spanair es una filial de SAS y miembro de la alianza Star Alliance. Air Europa es una filial de Globalia, uno de los principales grupos españoles del sector turístico y es miembro de la alianza de líneas aéreas de Skyteam. Spanair opera un 40% de las rutas que VUELING opera en la actualidad desde Barcelona y un 33% desde Madrid.

Si bien, VUELING compite con las compañías de bajo coste líderes en Europa, incluyendo Ryanair y EasyJet, esta competencia está limitada en la actualidad a un número reducido de rutas, ya que ninguna de las aerolíneas de bajo coste europeas opera uniendo los mercados objetivo de VUELING. En la actualidad, VUELING tiene 7 rutas comunes desde Barcelona con Ryanair; si bien Ryanair vuela desde el aeropuerto de Gerona, que se encuentra a 100 kilómetros de Barcelona, y los aeropuertos de destino son todos ellos secundarios. VUELING también tiene 4 rutas comunes con EasyJet, operando desde los mismos aeropuertos de BCN y MAD.

A continuación se muestra el número de rutas operadas por ANTIGUA VUELING desde los aeropuertos de Barcelona, Madrid y Valencia que coinciden (y, por tanto, se solapan) con las operadas por sus principales competidores a fecha 30 de junio de 2009.

Rutas desde Barcelona			Rutas desde Madrid			Rutas desde Valencia		
Compañía	nº rutas	% solapamiento	Compañía	nº rutas	% solapamiento	Compañía	nº rutas	% solapamiento
Iberia	3	18%	Iberia	9	100%	Iberia	1	50%
Spanair	6	40%	Spanair	3	33%	Transavia	0	0%
Ryanair	7	0%	Air Madrid	0	0%	Ryanair	0	0%
Air Europa	2	7%	Air Europa	6	67%	Alitalia	0	0%
Virgen Express	0	0%	Alitalia	2	22%	Virgen Express	0	0%
easyJet	2	7%	easyJet	2	22%	easyJet	0	0%
Clickair	11	65%	Clickair	0	0%	Clickair	0	0%

A continuación se muestra el número de rutas operadas por CLICKAIR desde los aeropuertos de Barcelona, Madrid y Valencia que coinciden (y, por tanto, se solapan) con las operadas por sus principales competidores a fecha 30 de junio de 2009.

Rutas desde Barcelona			Rutas desde Sevilla			Rutas desde Bilbao		
Compañía	nº rutas	% solapamiento	Compañía	nº rutas	% solapamiento	Compañía	nº rutas	% solapamiento
Ryanair	14	45%	Ryanair	2	33%	Ryanair	0	0%
Spanair	14	45%	Spanair	1	17%	Spanair	1	25%
Vueling	11	35%	Vueling	2	33%	Vueling	0	0%
Air Europa	5	16%	Air Europa	2	33%	Air Europa	0	0%
Easyjet	1	3%	Easyjet	0	0%	Easyjet	0	0%
Alitalia	1	3%	Alitalia	0	0%	Alitalia	0	0%

Rutas desde Valencia			Rutas desde Málaga		
Compañía	nº rutas	% solapamiento	Compañía	nº rutas	% solapamiento
Ryanair	2	67%	Ryanair	0	0%
Spanair	0	0%	Spanair	1	33%
Vueling	0	0%	Vueling	1	33%
Air Europa	0	0%	Air Europa	0	0%
Easyjet	0	0%	Easyjet	0	0%
Alitalia	0	0%	Alitalia	0	0%

Barreras de entrada

Las barreras de entrada en el mercado del transporte aéreo, incluyendo el segmento de las líneas de bajo coste, son significativas. Disponer de elevados recursos económicos es absolutamente fundamental en el mercado del transporte aéreo de viajeros para financiar una rápida presencia y expansión en el mercado y aguantar una guerra de precios con la competencia. La adquisición o el arrendamiento de un número importante de aviones también supone un reto importante para potenciales nuevos competidores, dado que las aerolíneas que ya están operativas tienen establecidas relaciones con los fabricantes de aviones y los arrendadores, lo que supone una importante ventaja competitiva con respecto a los nuevos competidores, especialmente en mercados de alta demanda.

La capacidad para acceder y mantener slots convenientes es crítica para cualquier nueva aerolínea. La falta o el relativo poco volumen de los slots "históricos" pueden afectar negativamente los planes de utilización de los aviones o la capacidad para ofrecer los destinos y horarios óptimos para los clientes de una aerolínea.

Las compañías que han logrado crear una marca y han conseguido una importante posición en el mercado tienen una clara ventaja respecto a potenciales nuevos entrantes en el mercado, cuya marca deberá darse a conocer y ganarse una buena reputación en términos de servicio y seguridad.

Finalmente, profesionales altamente cualificados, incluyendo equipo directivo, pilotos, tripulación de vuelo, técnicos aeronáuticos y personal de mantenimiento, necesitan una completa y extensa formación y periodo de prueba antes de poder ser capaces de formar una aerolínea que opere con elevados estándares de servicio.

Posicionamiento y estrategia de VUELING

De acuerdo con los datos suministrados por AENA, en Barcelona, por número de pasajeros transportados ANTIGUA VUELING fue la tercera mayor aerolínea operando en el aeropuerto de Barcelona, y la mayor aerolínea de bajo coste, con una cuota de mercado del 12% en términos de número de pasajeros a 30 de junio de 2009. Asimismo, CLICKAIR, por número de pasajeros transportados fue la mayor aerolínea operando en el aeropuerto de Barcelona, con una cuota de mercado del 17% y 14% en términos de número de pasajeros a 31 de diciembre de 2008 y 30 de junio de 2009, respectivamente.

Asimismo, los aeropuertos de Barcelona-El Prat y de Madrid-Barajas han experimentado un importante crecimiento, que en el caso de Barcelona se ha concretado ya en pequeñas ampliaciones de las terminales que han permitido incrementar gradualmente el número de operaciones por hora durante los últimos años. Este incremento de capacidad ha sido mucho mayor en 2008, ya que han finalizado las obras de la nueva terminal de pasajeros del aeropuerto de Barcelona, que permite llegar a las 90 operaciones por hora. El aeropuerto de Madrid Barajas, por su parte, inauguró su nueva terminal de pasajeros (T4) en el mes de febrero de 2006, cuya capacidad permite llegar a las 120 operaciones por hora. Este incremento de capacidad se ha traducido ya en un incremento de las operaciones por hora, que seguirá produciéndose paulatinamente durante los próximos años.

Tener sus bases de operaciones en dos aeropuertos que experimentarán un elevado crecimiento de capacidad, sitúa a VUELING en una posición favorable para beneficiarse del futuro crecimiento del mercado español. Las bases operativas tras la fusión serán Barcelona, Madrid, Sevilla, Valencia, Bilbao, Málaga e Ibiza. Esta última tiene la consideración de base de verano, siendo operativa de mayo a septiembre.

VUELING tiene como objetivos los siguientes:

- La optimización de las rutas y la capacidad de VUELING: la implementación del plan de mejora durante el ejercicio 2008 ha empezado a dar resultados tangibles en sus dos pilares básicos: la reducción de costes de la compañía y el incremento de los niveles de ingreso por vuelo. El objetivo se centra en la eliminación de las rutas no rentables y todos sus costes asociados, así como en el ajuste de las capacidades para incrementar la productividad.
- El establecimiento de nuevas rutas: VUELING podría establecer nuevas rutas, centrándose en ofrecer vuelos directos a grandes áreas urbanas caracterizadas por: (i) un alto precio de los billetes ofrecidos por las aerolíneas existentes o (ii) por una gran demanda de viajeros que no se encuentra debidamente atendida. A la hora de establecer nuevas rutas, VUELING analiza los datos disponibles relativos a las cifras históricas de pasajeros y las tarifas medias en mercados comparables de ciudades similares, junto con la capacidad de VUELING para cubrir la demanda. Estos datos permiten a VUELING predecir el nivel de demanda en un mercado concreto, así como anticipar la respuesta estratégica de las aerolíneas que ya operan en ese mercado. La apertura de nuevas rutas

deberá cumplir con los objetivos de rentabilidad e incremento de los niveles de ingreso por vuelo marcados en el plan de mejora. Durante la temporada de otoño-invierno de 2009, que da comienzo el último domingo del mes de octubre, la compañía abrirá las siguientes rutas: Málaga-Tenerife Norte, Gran Canaria-Valencia y Sevilla-Casablanca (Marruecos).

- El incremento del número de vuelos en las rutas actuales: VUELING busca fortalecer su presencia en sus rutas clave, incrementando el número de vuelos diarios y los horarios más adecuados para sus clientes, especialmente para los viajeros de negocios. VUELING pretende continuar ofreciendo vuelos directos que le permitan utilizar su flota, empleados y demás medios de la forma más eficiente.
- Aumento de los servicios auxiliares: un 19,4% y un 22% de los ingresos de ANTIGUA VUELING, a 31 de diciembre de 2008 y 30 de junio de 2009, respectivamente, se han generado a través de servicios complementarios y auxiliares. Respecto a CLICKAIR estos ingresos representaban un 10% y 10,5%, a 31 diciembre de 2008 y 30 de junio de 2009, respectivamente. Estos ingresos incluyen los cargos de gestión, los cargos por cambios de billetes, el cobro por exceso de equipajes, las ventas a bordo y las comisiones por las ventas de hoteles, seguros de viaje y alquiler de coches a través de la página web de VUELING. VUELING espera seguir incrementando la venta de servicios auxiliares a medida que mejore los ratios de conversión existentes (incrementando las ventas cruzadas en su web, consiguiendo, por ejemplo, que un porcentaje mayor de los clientes que compran un billete a VUELING, reserven los hoteles también a través de www.vueling.com), renegocie contratos con proveedores externos para obtener mayores comisiones e incremente el abanico de productos ofrecidos.
- El análisis de oportunidades estratégicas para establecer una nueva base de operaciones: además de que las bases de VUELING en los aeropuertos de Barcelona y Madrid continúen creciendo en el corto plazo, VUELING podría tomar en consideración abrir, en el medio plazo, una tercera base en otro país europeo, aún por determinar, para aprovechar su creciente reconocimiento fuera de España.
- Lanzamiento de productos complementarios: VUELING busca complementar la gama de productos ofrecida al público actualmente con nuevos productos y tarifas flexibles que le supongan una ventaja competitiva.
- Control de costes: VUELING pone especial énfasis en mantener unos costes estructurales que sean manejables en relación con el personal, *handling*, marketing, etc.

6.3 Cuando la información dada de conformidad con los puntos 6.1 y 6.2 se haya visto influenciada por factores excepcionales, debe mencionarse este hecho.

6.3.1 Descripción de nuevos productos o proyectos

En lo fundamental, tanto ANTIGUA VUELING como CLICKAIR ofrecían productos de unas características muy similares, sino idénticas. Con la fusión VUELING adopta algunas características del producto de CLICKAIR y que se pueden resumir en tres puntos: código compartido con IBERIA, tarjeta Iberia Plus y acceso a nuevos mercados.

Código compartido con IBERIA

Al igual que CLICKAIR hasta la fecha de la Fusión, VUELING opera en régimen de código compartido con IBERIA, en todas las rutas de su red, excepto en aquellas que operan en el aeropuerto de Madrid-Barajas. La adopción del código compartido por parte

de VUELING, incrementa notablemente la visibilidad de la compañía en los canales de ventas de Internet y agencias.

En el primer caso, los vuelos de VUELING se encuentran también disponibles tanto en el sitio web www.iberia.com, uno de los más visitados en España como en los canales comerciales de IBERIA, mientras que en el segundo caso, estos mismos vuelos aparecerán dos veces en las búsquedas que los agentes de las agencias realicen a través de los sistemas de distribución global: una vez bajo el código VY de VUELING y otra bajo el código IB de IBERIA.

Como resultado de ambas iniciativas, la visibilidad de los vuelos de VUELING en ambos canales, directo e indirecto, se incrementa de manera importante.

Adopción del sistema de fidelización Iberia Plus

ANTIGUA VUELING dispone de su propio programa de fidelización, Punto. Con la fusión con CLICKAIR, VUELING mantiene Punto, adoptando, al mismo tiempo, Iberia Plus, que es el programa de fidelización propio de IBERIA y que es el más extendido en España.

En el momento de cada compra, el cliente podrá elegir a cuál de los dos sistemas desea cargar sus puntos, de modo que Punto e Iberia Plus seguirán existiendo en paralelo.

Mientras que Punto ha conseguido 350.000 miembros en casi tres años de existencia, Iberia Plus cuenta con 3,5 millones de miembros, lo que implica para VUELING, la posibilidad de acceder a todos los miembros del programa Iberia Plus, con todo el poder de arrastre que ello implica.

Acceso a nuevos mercados

ANTIGUA VUELING operaba, a 30 de junio de 2009, 28 rutas en 7 países de la Unión Europea: Francia, Italia, Bélgica, Holanda, Grecia, Portugal y Malta. Con la fusión VUELING incorporará, además, los siguientes 10 mercados: Reino Unido, Croacia, Rumanía, Hungría, Austria, la República Checa, Polonia, Rusia y Marruecos, lo que elevará el número de destinos a 42.

La incorporación de dichos mercados y ciudades no sólo incorporará nuevos públicos en dichos países, sino que también hará más atractiva la oferta de VUELING en su mercado natural, España.

6.3.2 Acuerdos estratégicos con IBERIA

Además de los acuerdos referidos en el apartado 6.3.1 relativos al Código Compartido y a la adopción del sistema de fidelización Iberia Plus, cabe hacer una breve descripción de los acuerdos de mantenimiento y *handling* suscritos entre VUELING e IBERIA.

Contrato de mantenimiento

ANTIGUA VUELING mantenía diversos proveedores en el área de mantenimiento, si bien los acuerdos comerciales con los mismos excluían determinados componentes y no cubrían el ciclo completo de mantenimiento de VUELING, teniendo ésta que dedicar recursos para: (i) el mantenimiento en línea de su flota en cada una de sus bases (Madrid, Barcelona y Sevilla), constando dichos servicios de las revisiones diarias y semanales recurrentes; (ii) la gestión derivada de la búsqueda de proveedores que diesen cobertura a reparaciones y mantenimiento no cubiertos por los acuerdos de mantenimiento suscritos y (iii) los supuestos del denominado "*outstation support*", i.e. en caso de tener que producirse un mantenimiento o reparación de flota en un aeropuerto que no fuese base de VUELING se debía destacar personal y buscar soporte para que se produjese dicho mantenimiento.

Si bien, el modelo de mantenimiento seguido hasta el momento actual resultaba estándar dentro del sector para una flota como la de ANTIGUA VUELING, de reducida dimensión (inferior a 21 aviones) y con una antigüedad media inferior a cinco años, las características de la flota de VUELING hacen que sea especialmente provechoso

suscribir un contrato de mantenimiento con IBERIA, teniendo en cuenta los siguientes factores: (i) el incremento sustancial en el número de flota, (ii) la mayor antigüedad (superior a los cinco años) de la misma, (iii) que VUELING deberá realizar mantenimiento de dos (2) tipos de motores en vez de un único tipo como venía haciendo en ANTIGUA VUELING, así como (iv) las ineficiencias incurridas en ANTIGUA VUELING desde punto de vista técnico y económico en el proceso de de “redeliveries” o devoluciones a los arrendadores de flota, que añadía un elemento de incertidumbre en los gastos efectivos incurridos en relación al mantenimiento de la misma.

El contrato de mantenimiento con IBERIA de fecha 18 de febrero de 2009 se realiza sobre la base de un criterio “full support”, da una cobertura apropiada y eficiente para el mantenimiento de la nueva flota. En resumen, este contrato con IBERIA permite a VUELING beneficiarse de toda la estructura de IBERIA, su *know-how*, cobertura en todas las bases y aeropuertos, asegurando una certeza en los costes asumidos por VUELING:

- El contrato de mantenimiento de IBERIA da una respuesta adecuada a la tipología diversa de aeronaves en cuanto antigüedad, tipos de motores, etc. permitiendo a VUELING tener una certeza sobre las cuantías y recursos que se deben asignar a mantenimiento.
- El mayor *know-how* de IBERIA en relación a cuestiones derivadas de mantenimiento permitirá reducir sensiblemente el número de incidencias, tanto a nivel técnico como económico, derivado del proceso de “redeliveries” o devoluciones a los arrendadores de la flota.
- IBERIA da un servicio de mantenimiento global con un alcance especialmente focalizado en el mercado nacional. En este sentido, cabe recordar que el 100% de las bases de VUELING están situadas en territorio nacional y un porcentaje sustancial de las rutas de VUELING serán de punto a punto nacional. Esto permite dotar a Iberia de un elemento claramente diferencial respecto a otros competidores que ofrecen contratos de mantenimiento con cobertura similar.
- Relacionado con lo anterior, la mayor parte de los servicios que se prestarían, como consecuencia del citado acuerdo, estarían ubicados en territorio nacional, simplificando la logística de la operativa de mantenimiento.
- Se eliminaría la necesidad de contar con hangar propio en VUELING.
- La cobertura de este contrato facilitará la gestión del mismo derivado de la agrupación de proveedores que supone. Asimismo, el alcance de IBERIA permitirá una mayor eficiencia en la localización de recursos destinados a mantenimiento cuando se tengan que producir acciones fuera de las bases de VUELING (el denominado “outstation support”). Esto aplicaría tanto a aeropuertos nacionales como internacionales.
- De forma resumida, el ámbito de los servicios del contrato de mantenimiento con IBERIA abarcará:
 - Servicios de ingeniería, planificación y control (realizando el programa de mantenimiento inicial, programación y control de paradas de avión, control de cumplimiento de trabajos de mantenimiento, control de componentes de vida, limitada, motor y APU, entre otros).
 - Mantenimiento en línea.
 - Mantenimiento de motores, componentes, APU y trenes.
 - Materiales de repuesto (que serán suministrados desde el stock de IBERIA).
 - Soporte de componentes (si se trata de repuestos comunes, no comunes y adquisición y mantenimiento, en su caso, de stock específico).

- Control de horas y programación.
- Soporte H24 (recuperaciones o rescate de aviones fuera de base, reparaciones estructurales, *troubleshooting*, entre otros).
- Revisiones mayores.
- Otros trabajos.

Contrato de handling

En virtud del acuerdo de intenciones suscrito entre IBERIA y VUELING el 18 de febrero de 2009, ambas sociedades acordaron suscribir un contrato de *handling* sujeto a que se autorizara la Fusión y se inscribiera en el Registro Mercantil.

Una vez que se cumplieron los hitos anteriormente referidos, ambas sociedades suscribieron el día 20 de julio de 2009 un contrato de *handling* en virtud del cual IBERIA prestará a VUELING los servicios de *handling* de rampa y pasaje para todos los aeropuertos nacionales en los que tiene autorización administrativa con la excepción de Madrid, de acuerdo a la programación comercial prevista.

Compromisos de cesión de Slots

Como consecuencia de la Fusión, con fecha 9 de enero de 2009, las autoridades en materia de competencia de la Unión Europea han sometido la aprobación de la misma a la sujeción a una serie de compromisos para declarar la operación compatible con el Mercado Común.

En virtud de los compromisos asumidos: VUELING, CLICKAIR e IBERIA se comprometen a ceder los *slots* necesarios para que una o más líneas aéreas que no pertenezcan a la alianza OneWorld, formada por American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Japan Airlines, LAN Airlines, Malév, Qantas, Royal Jordanian, puedan operar sus frecuencias en las siguientes rutas europeas y españolas. Al amparo del compromiso referido, Spanair ha solicitado una serie de franjas horarias en la ruta Barcelona - Sevilla para operar en la misma una serie de frecuencias en la temporada IATA invierno 2009-2010. De conformidad con lo anterior, y en ejecución del compromiso, se ha acordado suscribir un Acuerdo de Cesión de Franjas Horarias con Spanair, cuyos términos han sido aprobados por la Comisión Europea, con fecha 16 de julio de 2009:

- **Rutas Europeas**
 - Barcelona-Venecia – hasta un máximo de siete (7) frecuencias semanales.
 - Barcelona-Roma – hasta un máximo de catorce (14) frecuencias semanales.
 - Barcelona-Niza – hasta un máximo de cuatro (4) frecuencias semanales.
 - Barcelona-Atenas – hasta un máximo de tres (3) frecuencias semanales.
 - Madrid-Venecia – hasta un máximo de siete (7) frecuencias semanales.
 - Madrid-Nápoles – hasta un máximo de cuatro (4) frecuencias semanales.
 - Ibiza-París – hasta un máximo de siete (7) frecuencias semanales durante la temporada IATA de verano.
- **Rutas Domésticas**
 - Barcelona-Málaga – hasta un máximo de siete (7) frecuencias semanales.
 - Barcelona-Santiago de Compostela – hasta un máximo de siete (7) frecuencias semanales.
 - Barcelona-Sevilla – hasta un máximo de veintiuna (21) frecuencias semanales.

- Barcelona-Granada – hasta un máximo de catorce (14) frecuencias semanales.
- Barcelona-Oviedo – hasta un máximo de seis (6) frecuencias semanales.
- Bilbao-Málaga – hasta un máximo de siete (7) frecuencias semanales.
- Bilbao-Ibiza – hasta un máximo de tres (3) frecuencias semanales en la temporada IATA de verano.
- Bilbao-Sevilla – hasta un máximo de siete (7) frecuencias semanales.
- Ibiza-Sevilla – hasta un máximo de cuatro (4) frecuencias semanales en la temporada IATA de verano.
- Ibiza-Valencia – hasta un máximo de siete (7) frecuencias semanales en la temporada IATA de verano.
- Alicante-Ibiza – hasta un máximo de siete (7) frecuencias semanales en la temporada IATA de verano.
- Sevilla-Valencia – hasta un máximo de catorce (14) frecuencias semanales.

No obstante lo anterior, por acuerdo entre IBERIA y VUELING, será VUELING, como sociedad resultante de la fusión, la entidad que cederá los *slots* que resulten necesarios.

6.4 Información relativa al grado de dependencia del Emisor de patentes o licencias, contratos industriales, mercantiles o financieros, o de nuevos procesos de fabricación

VUELING hace un uso extensivo de tecnología para sus operaciones. Generalmente, VUELING no desarrolla internamente sistemas tecnológicos, sino que contrata software y productos tecnológicos de alta calidad, de proveedores de reconocido prestigio, en régimen de licencia.

El sistema operativo fundamental empleado tanto por ANTIGUA VUELING como por CLICKAIR es el sistema de reservas, llamado “*Navitaire’s Open Skies Suite*”. Es el mismo sistema que usan algunas de las principales compañías de bajo coste. Los sistemas tecnológicos de VUELING permiten obtener información en tiempo real sobre billetes, ventas, ocupación de asientos y el coeficiente de ocupación de pasaje. Alrededor del 61,8% y el 42,39% de las ventas de billetes de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR, respectivamente, a 31 de diciembre de 2008, fueron realizadas a través de Internet. A 30 de junio de 2009, dichos porcentajes fueron del 58,8 y el 40,5%, respectivamente.

En relación con el hardware y otros componentes informáticos, ambas sociedades utilizan equipos estándar proporcionados por importantes proveedores de este tipo de equipamientos. Asimismo, realizan copias de seguridad periódicas y disponen de generadores de energía ininterrumpibles y generadores de energía de emergencia para prevenir pérdidas de información.

Mención específica las ventas de VUELING a través de sistemas de distribución global (GDS, sus siglas en inglés) y, en concreto, la venta en Amadeus con la posibilidad de liquidar el pago a través de BSP (*Billing and Settlement Plan*), que hace posible la reconciliación de pagos entre las agencias y la aerolínea una vez al mes y permite, entre otras cosas, la compra de billetes con pago en efectivo. La presencia de VUELING en Amadeus es producto del desarrollo tecnológico específico pionero entre las aerolíneas de bajo coste. ANTIGUA VUELING implementó su venta a través de Amadeus el 16 de junio de 2008, lo que llevó a que las ventas a través de agencias se incrementaran sustancialmente a partir de dicho mes. Durante los próximos meses, ANTIGUA VUELING ha venido implementando el GDS en Francia e Italia, desarrollando, asimismo, la venta a través de otro gran distribuidor global, Galileo.

CLICKAIR no utiliza sistemas de distribución global tipo Amadeus o Galileo, ni por tanto sistemas de *billing and settlement plan*.

6.5 Bases para las manifestaciones sobre la posición competitiva del Emisor

La información sobre el posicionamiento de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR contenida en el presente apartado 6 se ha obtenido de bases de datos e informes públicos de las empresas, organizaciones y asociaciones que se citan.

7. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

7.1 Descripción del grupo y de la posición del Emisor dentro del grupo

Ni ANTIGUA VUELING ni CLICKAIR tenían sociedades filiales.

Hasta la fecha de la Fusión, ANTIGUA VUELING no formaba parte de ningún grupo de sociedades.

Hasta la fecha de la Fusión, CLICKAIR consolidaba sus cuentas anuales con el grupo IBERIA por el sistema de puesta en equivalencia.

VUELING, tras la Fusión, consolida sus cuentas con el grupo IBERIA por el sistema de puesta en equivalencia.

7.2 Lista de las filiales significativas del Emisor, incluido el nombre, el país de constitución o residencia, la participación en el capital y, si es diferente, su proporción de derechos de voto

ANTIGUA VUELING y CLICKAIR no tenían participación en ninguna sociedad filial.

8. PROPIEDAD, INSTALACIONES Y EQUIPOS

8.1 Información relativa al inmovilizado material tangible existente o previsto, incluidas las propiedades arrendadas, y cualquier gravamen importante al respecto

En relación con el inmovilizado material tangible existente o previsto y dada su relevancia y directa relación con el negocio de VUELING, a continuación se presenta información relativa a los locales y aeronaves de ANTIGUA VUELING, CLICKAIR y VUELING. Asimismo, cabe indicar que no existen cargas ni gravámenes que puedan afectar a las propiedades, instalaciones y equipos de VUELING:

VUELING

- Bienes inmuebles afectos a las actividades de VUELING

Los locales en los que VUELING realiza sus operaciones se ocupan en régimen de arrendamiento. A fecha de presentación del presente Folleto, VUELING tiene arrendados para el ejercicio de sus actividades los siguientes locales.

Ubicación	Uso	Superficie (m2)	Vencimiento
El Prat de Llobregat	Oficinas Centrales	5.378	21/07/2011
Aeropuerto de Alicante	Operaciones tierra	20	Anual
Aeropuerto del Prat de Llobregat	Mantenimiento flota y operaciones tierra	1.203	Anual
Aeropuerto de Bilbao	Operaciones tierra	20	Anual
Aeropuerto de Granada	Operaciones tierra	235	Anual
Aeropuerto de Ibiza	Operaciones tierra	569	Anual
Aeropuerto de Jerez	Operaciones tierra	50	Anual
Aeropuerto de Madrid	Mantenimiento flota y operaciones tierra	376	Anual
Aeropuerto de Mahón	Operaciones tierra	311	Anual
Aeropuerto de Palma	Operaciones tierra	8	Anual
Aeropuerto de Sevilla	Operaciones tierra	12	Anual
Aeropuerto de Tenerife	Operaciones tierra	9	Anual
Aeropuerto de Valencia	Operaciones tierra	494	Anual
El Prat del Llobregat	Oficinas Centrales	1.470	01/06/2010
Aeropuerto de Barcelona	Venta de billetes y atención al pasajero	25	23/11/2010

- Bienes muebles afectos a las actividades de VUELING

A fecha de presentación del presente Folleto, VUELING cuenta con 37 aeronaves en régimen de arrendamiento operativo (*aircraft operating lease*), de los cuales 35 están operativos y 2 están subarrendados a terceros, todos ellos registrados en España. Dichas aeronaves son las siguientes.

	Registro	MSN (2)	Modelo	Fecha Fabricación	Fecha Inicio Arrendamiento	Fecha Vencimiento Arrendamiento	Nº Asientos	Motores
1	EC-IZD	2207	A320-200	may-04	28/05/2004	27/01/2012	179	2x CFM56/5B4-P
2	EC-JAB	2227	A320-200	jun-04	25/06/2004	24/06/2010	180	2x CFM56/5B4-P
3	EC-JFF	2388	A320-200	mar-05	07/03/2005	06/03/2011	180	2x CFM56/5B4-P
4	EC-JGM	2407	A320-200	abr-05	11/04/2005	10/04/2011	180	2x CFM56/5B4-P
5	EC-JPL	2678	A320-200	feb-06	14/02/2006	13/02/2012	180	2x CFM56/5B4-P
6	EC-JRI	2761	A320-200	abr-06	27/04/2006	26/04/2012	180	2x CFM56/5B4-P
7	EC-JSY	2785	A320-200	may-06	31/05/2006	30/03/2014	180	2x CFM56/5B4-P
8	EC-JTQ	2794	A320-200	jun-06	12/06/2006	11/03/2014	180	2x CFM56/5B4-P
9	EC-JTR	2798	A320-200	jun-06	26/06/2006	25/04/2014	180	2x CFM56/5B4-P
10	EC-JYX	2962	A320-200	nov-06	30/11/2006	29/03/2016	180	2x CFM56/5B4-P
11	EC-JZI	2988	A320-200	nov-06	19/12/2006	18/11/2014	180	2x CFM56/5B4-P
12	EC-KBU	1413	A320-200	ene-01	04/04/2007	04/04/2013	179	2xCFM56/5B4-2P
13	EC-KDH	3083	A320-200	mar-07	13/04/2007	13/02/2015	180	2x CFM56/5B4-P
14	EC-KDG	3095	A320-200	mar-07	18/04/2007	18/02/2015	180	2x CFM56/5B4-P
15	EC-KKT	3293	A320-200	nov-07	07/11/2007	07/11/2015	180	2x CFM56/5B4-3
16	EC-KLB	3321	A320-200	nov-07	28/11/2007	28/09/2015	180	2x CFM56/5B4-3
17	EC-.KRH	3529	A320-200	may-08	28/05/2008	01/01/2018	180	2x CFM56/5B4-3
18	ICR	240	A320-211	1991	28/09/2006	29/09/2011	180	2xCFM56-5A1
19	GRH (1)	146	A320-211	1991	28/09/2006	29/07/2012	180	2xCFM56-5A1
20	ICS	241	A320-211	1991	25/10/2006	20/11/2011	180	2xCFM56-5A1
21	ICT	264	A320-211	1992	15/12/2006	28/02/2012	180	2xCFM56-5A1
22	JZQ	992	A320-214	1999	02/02/2007	14/01/2013	180	2xCFM56-5A1
23	GRG (1)	143	A320-211	1991	08/02/2007	29/11/2012	180	2xCFM56-5A1
24	HQI	1396	A320-214	2001	26/02/2007	02/12/2012	180	2xCFM56-5B4
25	HQJ	1430	A320-214	2001	23/03/2007	26/01/2012	180	2xCFM56-5B4
26	HHA	1221	A320-214	2000	26/03/2007	15/02/2013	180	2xCFM56-5B4
27	KCU	3109	A320-216	2007	26/04/2007	26/04/2016	180	2xCFM56-5B6
28	KDT	3145	A320-216	2007	25/05/2007	25/05/2016	180	2xCFM56-5B6
29	KDX	3151	A320-216	2007	04/06/2007	04/06/2016	180	2xCFM56-5B6
30	ICQ	199	A320-211	1991	05/07/2007	19/04/2011	180	2xCFM56-5A1
31	KFI	3174	A320-216	2007	12/07/2007	12/07/2016	180	2xCFM56-5B6
32	KHN	3203	A320-216	2007	02/08/2007	02/08/2016	180	2xCFM56-5B6
33	KJD	3237	A320-216	2007	26/09/2007	26/09/2016	180	2xCFM56-5B6
34	HTD	1550	A320-214	2001	01/10/2007	01/03/2013	180	2xCFM56-5B4
35	HQL	1461	A320-214	2001	14/11/2007	18/01/2013	180	2xCFM56-5B4
36	KLT	3376	A320-216	2008	16/01/2008	17/01/2018	180	2xCFM56-5B6
37	KMI	3400	A320-216	2008	12/02/2008	17/01/2018	180	2xCFM56-5B6

(1) Aviones no disponibles para operar, sub-arrendados a un tercero.

(2) MSN: Manufacturer Serial Number

ANTIGUA VUELING

- Bienes inmuebles afectos a las actividades de ANTIGUA VUELING

Los locales en los que ANTIGUA VUELING realizaba sus operaciones se ocupan en régimen de arrendamiento.

El 31 de diciembre de 2006 y 2007 el número de inmuebles arrendados era de 11 y 16, respectivamente.

El importe total satisfecho en concepto de arrendamientos de locales por ANTIGUA VUELING ha sido de 586 miles de euros durante el ejercicio 2008 y de 304 miles de euros durante el primer semestre de 2009.

- Bienes muebles afectos a las actividades de ANTIGUA VUELING

A 31 de diciembre de 2008, ANTIGUA VUELING contaba con 20 aeronaves en régimen de arrendamiento operativo (*aircraft operating lease*), todos ellos registrados en España, de los cuales 16 aeronaves se encontraban operativas, 2 aeronaves se encontraban pendientes de devolución y 2 aeronaves estaban subarrendadas.

A 30 de junio de 2009, ANTIGUA VUELING contaba con 17 aeronaves operativas en régimen de arrendamiento operativo (*aircraft operating lease*), todos ellos registrados en España

A 31 de diciembre de 2006 y de 2007, el número de aeronaves arrendadas era de 16 y 24 respectivamente. Asimismo, la edad media de las aeronaves arrendadas en los ejercicios 2006 y 2007 era de 1,5 y de 2,1, respectivamente.

El importe total satisfecho en concepto de arrendamientos operativos de aeronaves por ANTIGUA VUELING fue de 69.945 miles de euros durante el ejercicio 2008 y de 26.801 miles de euros durante el primer semestre de 2009.

El coste medio mensual de alquiler por avión durante el ejercicio 2008 y durante el primer semestre de 2009 fue de 232.357 euros y de 248.629 euros, respectivamente.

A continuación se muestra una tabla con los importes totales pagados por ANTIGUA VUELING a los arrendadores de las aeronaves (expresados en miles de euros) en la que se desglosan los distintos conceptos satisfechos:

Importes pagados arrendadores de aeronaves	ANT.VUELING 31/12/2008	ANT.VUELING 31/12/2007	ANT.VUELING 31/12/2006	ANT.VUELING 30/06/2009	ANT.VUELING 30/06/2008
Arrendamiento operativo Aeronaves	69.945	63.698	37.460	26.801	34.973
Reservas mantenimiento aeronaves	7.322	5.604	8.467	4.902	8.627
Depósitos	0	1.589	2.773	0	0
Total Pagos	77.267	70.891	48.700	31.703	43.600

En el apartado 22 del presente Folleto, se resumen las principales características de los contratos de arrendamiento operativo de los aviones que componen la flota de VUELING.

CLICKAIR

- Bienes inmuebles afectos a las actividades de CLICKAIR

Los locales en los que CLICKAIR realizaba sus operaciones se ocupan en régimen de arrendamiento.

El importe total satisfecho en concepto de arrendamientos de locales por CLICKAIR ha sido de 233 miles de euros durante el ejercicio 2008 y de 98 miles de euros durante el primer semestre de 2009.

Existen igualmente arrendadas determinadas plazas de aparcamiento anexas a las oficinas centrales, de las que no se proporciona información detallada por no considerarse relevantes por cuanto el importe de las rentas devengadas durante el primer semestre de 2009 asciende aproximadamente a 3.200 euros.

▪ Bienes muebles afectos a las actividades de CLICKAIR

A 31 de diciembre de 2008, CLICKAIR contaba con 24 aeronaves en régimen de arrendamiento operativo (*aircraft operating lease*), todas ellas registradas en España, si bien la flota efectiva era de 18 aviones (4 aeronaves se encontraban pendientes de devolución y 2 subarrendados).

A 30 de junio de 2009, CLICKAIR contaba con 20 aeronaves en régimen de arrendamiento operativo (*aircraft operating lease*), de las cuales dos están subarrendadas a terceros, todas ellas registradas en España.

A 31 de diciembre de 2006 y de 2007, el número de aeronaves era de 5 y 23 respectivamente. Asimismo, la edad media de las aeronaves en los ejercicios 2006 y 2007 era de 15,8 años y de 9,2 años, respectivamente.

El coste medio mensual de alquiler por avión durante el ejercicio 2008 y el primer semestre de 2009 fue de 171.168 euros y 176.587 euros, respectivamente.

El importe total satisfecho en concepto de arrendamientos operativos de aeronaves por CLICKAIR fue de 50.534 miles de euros durante el ejercicio 2008 y de 21.688 miles de euros durante el primer semestre de 2009.

A continuación se muestra una tabla con los importes totales pagados por CLICKAIR a los arrendadores de las aeronaves (expresados en miles de euros) en la que se desglosan los distintos conceptos satisfechos:

Importes pagados arrendadores de aeronaves	31/12/2008	30/06/2009	30/06/2008
Arrendamiento operativo Aeronaves	50.534	21.688	28.348
Reservas mantenimiento aeronaves (Neto incluye devoluciones)	27.247	3.210	7.279
Depósitos	(1.372)	(938)	(154)
Total Pagos	76.409	23.960	35.473

8.2 Descripción de cualquier aspecto medioambiental que pueda afectar al uso por el emisor del inmovilizado material tangible

ANTIGUA VUELING y CLICKAIR, al margen de la normativa sobre medio ambiente de general aplicación, están sujetas al cumplimiento de una regulación medioambiental específica por su condición de compañías aéreas, la cual podría afectar al inmovilizado material tangible.

En concreto, la legislación medioambiental aplicable a VUELING y los principios básicos regulados en la numerosa legislación van dirigidos esencialmente a la protección y control de la contaminación acústica y protección del ambiente atmosférico. La reseña legislativa es:

- En el ámbito internacional, la Resolución de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (“OACI”), de 1990, y Requisitos de certificación sobre emisiones atmosféricas, publicados también por OACI en 1981, así como sus posteriores modificaciones.

- A nivel comunitario, la Directiva 2002/30/CE, de 26 de marzo, que reemplaza al Reglamento (CE) 925/1999 del Consejo, de 29 de abril, sobre contaminación acústica. Dicha Directiva es desarrollada por el Real Decreto 1257/2003, de 3 octubre.
- Para cumplir con la obligación de controlar y reducir las emisiones de gases con efecto invernadero impuesta por el Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático, la Unión Europea, mediante Decisión de la Comisión Europea, de 18 de julio de 2007, estableció directrices para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero, de conformidad con la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo que introducía el denominado "Protocolo de Kyoto" en Europa. Por su parte, y con posterioridad, la Directiva 2008/101/CE del Parlamento y la Comisión Europea incluyó la aviación en el nuevo régimen relativo a dichas emisiones de CO₂, obligando a las aerolíneas a crear un mercado de compra venta de derechos de emisión y estableciendo el procedimiento para el cumplimiento de las obligaciones dimanantes de este régimen. La normativa europea se completó recientemente con la Decisión de 16 de abril de 2009 en la que se establecen los plazos y condiciones concretas para que el comercio de emisiones pueda tener lugar.

Según la normativa comunitaria mencionada, las aerolíneas deberán haber presentado a aprobación ante los órganos nacionales encargados de su control antes del día 29 de agosto de 2009 su plan para monitorizar tanto las emisiones de CO₂ como las toneladas por pasajero transportadas. Tras la aprobación de dicho plan, comenzarán a monitorizar según el mismo las emisiones a partir de enero de 2010 con el objetivo de presentar en el primer trimestre de 2011 éstas y que las autoridades puedan en base a éstas calcular el cupo de emisiones que se les adjudicará para el periodo entre 2012 y 2020, además del porcentaje de emisiones gratuito. Conforme a dichos datos y los datos históricos de los que dispone la Comisión, ésta adjudicará derechos de emisión, de forma que en el año 2012 será el primero en que las aerolíneas deberán compensar sus emisiones de ese año con los derechos, debiendo comprar en el primer trimestre de 2013 aquellos derechos que excedan de los cupos gratuitos que se le hubiese adjudicado. Dicha obligación de monitorización anual de emisiones y presentación de derechos que avalen éstas en el mes de abril del año siguiente, se llevará a cabo cada año, por tiempo indefinido.

- A nivel estatal, Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, sobre procedimientos de disciplina de tráfico aéreo en materia de ruido y posteriores modificaciones; Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos (parcialmente derogada por la Ley 16/2002, de 1 julio) y el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas. Y por lo que se refiere al ámbito aeroportuario, cabe hacer mención a las restricciones operativas nocturnas en el Aeropuerto de Madrid/Barajas incluidas en la Publicación oficial de información aeronáutica de AENA.

Principales organismos con normativa en el sector:

- La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, órgano mediante el cual el Ministerio de Fomento ejerce la dirección y planificación de la política aeronáutica. Emite circulares, instrucciones y resoluciones de obligado cumplimiento en las siguientes áreas: operaciones en vuelo y tripulaciones, material (aeronaves y talleres), certificación de aeronaves, inspección, seguridad y licencias, enseñanzas aeronáuticas, acreditación de compañías aéreas, aviación general y deportiva, derechos de tráfico y tarifas, convenios aéreos, matriculación de aeronaves y navegación aérea.

- AENA, como Entidad de derecho público adscrita al Ministerio de Fomento y encargada de la gestión, mantenimiento y desarrollo de los aeropuertos y centros de control españoles publica igualmente normas de cumplimiento obligado por parte de los usuarios de sus servicios.

El incumplimiento de lo previsto en la normativa medioambiental de aplicación a VUELING podría conllevar la imposición de las sanciones correspondientes.

No obstante lo anterior, VUELING estima que cumple con la normativa medioambiental que les es de aplicación.

9. ESTUDIO Y PERSPECTIVAS OPERATIVAS Y FINANCIERAS

9.1 Situación financiera

La descripción de la situación financiera de ANTIGUA VUELING y de CLICKAIR anterior a la Fusión durante el periodo cubierto por la información financiera histórica se desarrolla, asimismo, en los apartados 10 y 20 del presente Documento de Registro, así como en el apartado 9.2 siguiente en relación con los resultados de explotación.

9.2 Resultados de explotación

A) Información financiera hasta el de 30 de junio de 2009 de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR

ANTIGUA VUELING

Teniendo en cuenta que la escritura de Fusión se ha inscrito en el Registro Mercantil de Barcelona con fecha 16 de julio de 2009, a continuación se incluyen las cuentas de pérdidas y ganancias analíticas preparadas por ANTIGUA VUELING, correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2008 y a los periodos finalizados el 30 de junio de 2008 y 2009, preparados bajo NPGC. Asimismo, se consignan las cuentas de pérdidas y ganancias correspondientes a los ejercicios 2006 y 2007, preparadas bajo NIIF.

€ MM (datos en miles de euros)	ANT.VUELING 30/06/2009 NPGC	ANT.VUELING 30/06/2008 NPGC	ANT.VUELING % Var. 30/06/08-09	ANT.VUELING 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT.VUELING 31/12/2007 Auditado NIIF	ANT.VUELING 31/12/2006 Auditado NIIF	ANT.VUELING % Var. 31/12/07-08	ANT.VUELING % Var. 31/12/06-07
Ingresos por billetes	154.945	170.376	-9%	376.808	325.457	185.759	16%	75%
Otros servicios prestados	25.732	28.094	-8%	60.472	36.819	49.297	64%	-25%
Subarriendo, otros ingresos y trabajos para activos	3.277	4.051	-19%	11.205	397	470	2722%	-16%
Total Ingresos	183.955	202.521	-9%	448.485	362.673	235.526	24%	54%
Aprovisionamientos	(31.864)	(77.465)	-59%	(152.745)	(105.636)	(56.424)	45%	87%
Gastos de personal	(30.256)	(28.938)	5%	(55.612)	(47.090)	(23.139)	18%	104%
Arrendamientos de aeronaves	(26.801)	(34.973)	-23%	(69.945)	(63.698)	(37.460)	10%	70%
Asistencia en tierra de pasajeros	(19.145)	(17.548)	9%	(33.021)	(37.437)	(28.871)	-12%	30%
Tasas aeopuerto ycostes de navegación	(33.754)	(39.689)	-15%	(77.034)	(75.827)	(43.001)	2%	76%
Mantenimiento	(15.520)	(15.027)	3%	(31.030)	(23.469)	(12.329)	32%	90%
Publicidad	(5.551)	(7.916)	-30%	(13.806)	(25.226)	(12.715)	-45%	98%
Otros gastos de explotación	(25.389)	(24.008)	6%	(50.891)	(51.820)	(31.035)	-2%	67%
Amortización	(1.537)	(1.212)	27%	(2.642)	(2.095)	(890)	26%	135%
Total gastos operativos	(189.819)	(246.775)	-23%	(486.726)	(432.298)	(245.864)	13%	76%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(5.864)	(44.254)	87%	(38.241)	(69.625)	(10.338)	45%	-573%
RESULTADO FINANCIERO	1.120	(710)	258%	(357)	6.391	(438)	-106%	1559%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(4.744)	(44.964)	89%	(38.598)	(63.234)	(10.776)	39%	-487%
Impuestos sobre Beneficios	1.423	49.052	-97%	47.137	-	-	-	-
Resultado neto operaciones interrumpidas	-	96	-100%	-	-	-	-	-
RESULTADO NETO	(3.321)	4.184	-179%	8.539	(63.234)	(10.776)	114%	-487%
EBITDAR (*)	22.474	(8.070)	378%	34.346	(3.832)	28.012	996%	-114%

(*) EBITDAR: Resultado antes de impuestos, intereses, depreciación, amortización y alquileres de aeronaves, incluido el resultado de reestructuración y resultado de subarrendos, siguiendo el criterio de cuentas anuales auditadas.

ANTIGUA VUELING transportó en el ejercicio 2006 un total de 3.500 miles de pasajeros, lo que significó un incremento del 78% respecto al ejercicio anterior, con una tasa de ocupación del 69,4%. Esta política de expansión de ANTIGUA VUELING le permitió alcanzar un total de ingresos a lo largo del ejercicio 2006 de 235.526 miles de euros con una media de 12,3 aeronaves en servicio durante dicho ejercicio.

A lo largo del ejercicio 2007 ANTIGUA VUELING prosiguió con su objetivo de ganar cuota de mercado. Durante este periodo se abrieron las bases de Sevilla y París y se alcanzaron las 56 rutas operativas, lo cual representa un incremento del 100% respecto al mismo período del año anterior. ANTIGUA VUELING transportó un total de 6.200 miles de pasajeros durante 2007, lo que supuso un aumento del 77,1% respecto a 2006, alcanzándose la cifra total de ingresos de 362.673 miles de euros, siendo la utilización media durante este periodo de 20 aeronaves. Esta fuerte expansión supuso la asunción de nuevos costes que derivaron en unas pérdidas de explotación de 69.625 miles de euros, generadas principalmente por una disminución del ingreso total por pasajero del 13,17% como consecuencia de la presión sobre las tarifas debido al exceso de oferta en el mercado así como por los costes asociados a las nuevas bases operativas, entre otros factores.

Durante el primer trimestre de 2008 ANTIGUA VUELING aprobó un plan estratégico (en adelante, el “**Plan Estratégico**”) mediante el cual se iniciaron una serie de cambios para fomentar el incremento de los ingresos y la reducción de los costes. Las principales medidas llevadas a cabo fueron la reducción de la oferta lo que supuso la devolución anticipada de aeronaves a los propietarios de las mismas, la entrada en el canal indirecto (agencias) a través del sistema de distribución GDS, el fomento de ingresos accesorios, la eliminación de rutas y bases no rentables y la contención del gasto en marketing entre otras medidas. Durante el ejercicio 2008 se alcanzó una cifra de ingresos totales de 448.485 miles de euros, lo que supuso un aumento del 24% respecto a 2007 así como un incremento en el ingreso total por pasajero del 27,9% y una mejora del 22,9% en el ingreso medio por vuelo, lo cual permitió compensar el aumento significativo del precio del combustible durante el ejercicio. Los gastos operativos del 2008 se incrementaron en un 13% respecto a 2007, principalmente como consecuencia del incremento del precio del combustible.

Durante el segundo trimestre de 2009 ANTIGUA VUELING completó la implementación del Plan Estratégico lo que tuvo como consecuencia el aumento de los ingresos totales por pasajero en un 5,4% respecto al segundo semestre de 2008, un incremento de la tasa de ocupación de 2,9 puntos porcentuales así como una mejora muy significativa en el EBITDAR, alcanzando los 22.474 miles de euros. Durante este periodo la utilización media de aeronaves empleadas fue de 16,6.

A continuación se describe con más detalle la evolución de la cuenta de resultados:

Ingresos de billetes

En el ejercicio 2007 los ingresos de billetes aumentaron un 75% respecto a 2006. Este incremento se produjo como consecuencia de la estrategia de maximizar la cuota de mercado lo que se tradujo también en el incremento en el número medio de aeronaves en un 62,6% y en un incremento en número de pasajeros transportados del 77,2% respecto a 2006.

En base a la política de optimización de rutas comentada en el párrafo anterior, en el ejercicio 2008 los ingresos por billetes aumentaron un 16%, respecto al ejercicio 2007 debido al incremento en el ingreso medio total por pasajero del 27,9%. Este aumento del ingreso medio por pasajero hasta los 74,6 euros compensó la disminución en el número total de pasajeros transportados del 5,4% comparado con el ejercicio anterior.

Los ingresos por billetes durante el primer semestre de 2009 se redujeron un 9% respecto el mismo periodo del año anterior, motivado principalmente por una reducción en el número de pasajeros transportados del 14,36%. Por el contrario el ingreso medio por pasajero durante este período alcanzó los 72,4 euros, lo que corresponde a un incremento de 5,4 puntos porcentuales respecto al mismo período del ejercicio anterior.

Otros servicios prestados

En 2007 se redujo en un 25% la partida Otros servicios prestados, respecto a 2006 debido principalmente a la presión ejercida en tarifas por la fuerte competencia existente en el sector, lo que se tradujo en la reducción del 27,9% en el ingreso medio total por pasajero.

Los ingresos correspondientes a la partida Otros servicios prestados se incrementaron en un 64% en 2008 respecto a 2007 destacando principalmente los ingresos de cargo por maleta, el pago con tarjeta de crédito, el coste de asignación de asientos y el exceso de equipaje. Este mayor incremento en los ingresos provenientes de "Otros servicios prestados" supuso pasar de 6,58 euros por pasajero en 2007 a 10,27 euros por pasajero en 2008, lo que permitió compensar la reducción del 5,4% en el número de pasajeros transportados.

La partida Otros servicios prestados a 30 de junio de 2009 disminuyó un 8% respecto el año anterior, principalmente por la reducción del 14,4% en el número de pasajeros transportados comparado con el 30 de junio de 2008.

Aprovisionamientos

Durante 2007 la partida de Aprovisionamientos ascendió a 105.636 miles de euros, lo que supuso un 85% de incremento respecto al año anterior explicado por un incremento del precio medio del combustible por Kg de un 10% y un incremento del consumo por incremento de actividad del 75%.

Durante 2008 la partida de Aprovisionamientos ascendió a 152.745 miles de euros lo que supuso un 45% de incremento respecto a 2007. Los aprovisionamientos corresponden en un 98% al gasto de combustible siendo el resto gastos en consumibles y uniformes. El coste del combustible ascendió a 150.532 miles de euros, un 42% más que en 2007. Esta variación viene explicada principalmente por el incremento del precio medio del combustible por Kg, que evolucionó de 0,59 euros a 0,83 euros, un 42% más que en 2007.

Durante el primer semestre de 2009 esta partida ascendió a 31.864 miles de euros lo que supone un 59% menos que en el primer semestre de 2008, debido a una disminución del consumo del 18% por la reducción de actividad y a una reducción del precio del combustible del 41% respecto al mismo período del año anterior.

Costes de personal

El coste de personal en 2007 ascendió a 47.090 miles de euros lo que supone un incremento del 104% respecto al ejercicio de 2006, correspondiente a un incremento en la plantilla media del 74,3% y a la composición de la plantilla por categorías.

El coste de personal en el 2008 ha sido de 55.612 miles de euros lo que corresponde a un incremento del 18% respecto al 2007, motivado principalmente por un incremento en la plantilla media del 8,2% comparado con el ejercicio anterior. La plantilla media en el ejercicio 2008 fue de 1.201 trabajadores, de los cuales 628 son pilotos y auxiliares de vuelo.

El coste de personal durante el primer semestre de 2009 ascendió a 30.256 miles de euros lo que corresponde a un incremento del 5% respecto a 30 de junio de 2008. Este incremento se debe principalmente a los costes de reestructuración asociados al personal.

Arrendamientos de aeronaves

En el 2007 los costes de arrendamientos de aeronaves se incrementaron un 70% respecto a 2006, lo cual viene motivado básicamente por un incremento en la media de aeronaves en servicio del 62,6% respecto al año anterior.

Los costes de arrendamientos de aeronaves han supuesto 69.945 miles de euros en el 2008, lo que supone un incremento del 10% respecto al 2007. En este sentido, la media de aeronaves en servicio en los ejercicios 2008 y 2007 es de 20,1 y 20, respectivamente, sin incluir aeronaves no operativas. A pesar de que el número de aeronaves operativas se ha mantenido, al disponer de un mayor número de aeronaves operativas y no operativas se ha producido un mayor gasto por arrendamiento de aeronaves en el 2008 respecto el ejercicio 2007.

Los costes de arrendamientos de aeronaves han supuesto 26.801 miles de euros durante el primer semestre de 2009, lo que supone una disminución de un 23% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior y es coherente con una disminución del número medio de aeronaves en servicio del 24,9% y a una evolución favorable para ANTIGUA VUELING del tipo de cambio dólar/euro.

Asistencia en tierra de pasajeros

En el año 2007 el coste de asistencia en tierra de pasajeros ascendió a 34.437 miles de euros, lo que significa un 30% más que en 2006. Esta variación se debe a un aumento de la actividad de un 68% compensada por una reducción del precio por escala de un 14%.

El coste de asistencia en tierra de pasajeros para ANTIGUA VUELING a 31 de diciembre de 2008 ascendió a 33.021 miles de euros, lo que respecto a 2007 supone un descenso del 12%, como consecuencia del descenso en el número de pasajeros transportados.

Durante el primer semestre de 2009 el coste de *handling* supuso un coste de 19.145 miles de euros, un 9% más que en el mismo periodo del año anterior, originado por un incremento de los precios en la prestación de dichos servicios.

Tasas aeropuerto y costes de navegación

Durante 2007 los gastos de tasas aeropuerto y costes de navegación se incrementaron en un 76% respecto a 2006 originado por un aumento del precio medio de las tasas en un 8% y un aumento del número de vuelos de un 68%.

En 2008 el 15,82% de los costes operativos correspondían a tasas aeroportuarias y costes de navegación. El importe correspondiente a estos gastos ascendió a 77.034 miles de euros y sufrió un incremento del 2% respecto al 31 de diciembre del 2007, motivado por un incremento en el coste de las tasas del 3% y una reducción del número de vuelos del 1% respecto el ejercicio anterior. El total de tasas aeropuerto a 31 de diciembre de 2008 representó un 9% de los gastos operativos

Durante el primer semestre de 2009 los costes de tasas aeropuerto y costes de navegación disminuyeron en un 15% respecto 30 de junio del 2008. Esta reducción viene originada básicamente por la disminución en los pasajeros transportados del 14,4%, respecto al mismo período del año anterior. El total de tasas aeroportuarias durante el primer semestre de 2009 representó un 17,78% de los gastos operativos.

Mantenimiento

En 2007 los costes de mantenimiento ascendieron a 23.469 miles de euros lo que supuso un aumento de un 90% respecto al año 2006, explicado principalmente por un aumento de la actividad de un 60% y el consiguiente incremento del 23% medio del número de aeronaves así como por un aumento de precios de las piezas y del servicio de mantenimiento.

Los costes de mantenimiento en el 2008 fueron de 31.030 miles de euros, lo que supuso un incremento de un 32% respecto a diciembre del 2007.

En el primer semestre del 2009 los costes de mantenimiento aumentaron un 3% respecto el mismo periodo del año anterior debido a aumentos de precios en las piezas y en el servicio de mantenimiento.

Publicidad

En el 2007 los costes de publicidad ascendieron a 25.226 miles de euros, un 98% más que el año 2006, explicado por los costes asociados a la apertura de nuevas bases operativas de Sevilla y especialmente de París.

Los costes de publicidad en el 2008 ascendieron a 13.806 miles de euros, lo que supuso una disminución de un 45% respecto a 2007, en línea con el Plan Estratégico comentado anteriormente.

En el primer semestre del 2009 los costes de publicidad supusieron 5.551 miles de euros, lo que significó una disminución de un 30% respecto al mismo periodo del año anterior, originado por una política de contención del gasto en publicidad desde el ejercicio 2008.

Otros gastos de explotación

En el ejercicio 2007 los otros gastos de explotación se incrementaron en un 67% por el crecimiento experimentado por ANTIGUA VUELING y por el aumento de la estructura del negocio. Este aumento se produjo principalmente en servicios de profesionales independientes, servicios bancarios y suministros.

Los otros gastos de explotación durante 2008 corresponden a 50.891 miles de euros y se redujeron en un 2%, respecto a 2007 derivados de la implementación del Plan Estratégico de ANTIGUA VUELING.

Los otros gastos de explotación a 30 de junio de 2009 se incrementaron un 6% respecto al mismo periodo el ejercicio anterior, debido a un aumento de coste de servicios de profesionales independientes, servicios bancarios y suministros.

EBITDAR - Resultado operativo bruto (antes de arrendamientos)

La variación del EBITDAR en 2007 respecto al 2006 corresponde a una disminución de 31.844 miles de euros atribuible a una fuerte competencia en el mercado con la consecuente presión sobre las tarifas, costes asociados a la apertura de nuevas bases operativas y reducción del ingreso medio por pasajero transportado, entre otros. Los ingresos de explotación aumentaron un 54% y los gastos de explotación un 76% respecto 2006.

El EBITDAR de ANTIGUA VUELING mejoró en 2008 respecto a 2007 en 38.178 miles de euros debido a una mejora en 85.812 miles de euros en ingresos, lo que supone un 24%, y a sólo un incremento en 47.634 miles de euros en gastos de explotación, equivalente a un aumento del 13%, antes de amortización y arrendamiento de flota. Estos datos son la materialización del Plan Estratégico aprobado por ANTIGUA VUELING en el primer trimestre de 2008 dirigido a la reducción de la oferta en el mercado, al incremento de los ingresos mediante la entrada del canal indirecto de agencias a través del sistema de distribución GDS así como al incremento de los ingresos accesorios, reducción de costes operativos mediante eliminación de rutas y bases no rentables y reducción de costes fijos, entre otros.

El EBITDAR de ANTIGUA VUELING a 30 de junio de 2009 se situó en 22.474 miles de euros lo que supone una mejora en 30.544 miles de euros respecto el mismo periodo del

año anterior. Los gastos operativos se redujeron en un 23% mientras que los ingresos de explotación sólo disminuyeron un 9%, todo ello con unos mejores porcentajes de ocupación y de ingreso medio total por pasajero respecto a 30 de junio de 2008.

EBIT - Resultado de explotación

En 2007 las pérdidas de explotación fueron de 69.625 miles de euros lo que significa un incremento en las pérdidas de 59.287 miles de euros respecto al ejercicio anterior. Esta evolución del resultado de explotación viene justificada por el empeoramiento del EBITDAR en 31.844 miles de euros, cuyos factores se han comentado anteriormente, por el incremento en los costes de arrendamiento de aeronaves y por el incremento en la amortización del inmovilizado por importe de 26.238 miles de euros y 1.205 miles de euros, respectivamente, comparados con el ejercicio anterior. Estas últimas dos variaciones, se encuadran con los incrementos de flota del 62,6% y por las inversiones realizadas en inmovilizado.

El resultado de explotación de ANTIGUA VUELING mejoró en el 2008 respecto al 2007 en 31.384 miles de euros debido principalmente al incremento del 24% en ingresos hasta alcanzar la cifra de 448.485 miles de euros mientras que los gastos operativos incrementaron un 13% hasta los 486.726 miles de euros. Esta mejora del resultado de explotación proviene de la implementación exitosa del Plan Estratégico iniciado a principios de 2008 y que finalizó en el segundo semestre de 2009.

A 30 de junio de 2009 el resultado de explotación fue negativo por valor de 5.864 miles de euros lo que supone una mejora respecto a la misma fecha del periodo anterior de 38.390 miles de euros como consecuencia de la implementación exitosa del Plan Estratégico iniciado a principios de 2008.

Resultado financiero

En el ejercicio 2007 se produjo un incremento de 6.829 miles de euros de resultado financiero respecto al ejercicio 2006. En primer lugar, dicho incremento viene motivado por los ingresos por intereses financieros generados al disponer de un mayor volumen medio de efectivo y otros activos financieros corrientes durante el ejercicio. En segundo lugar, por un incremento en el resultado de 4.526 miles de euros por instrumentos financieros derivados, como consecuencia del efecto positivo de la evolución de los derivados financieros de fuel cuyo vencimiento se produjo a lo largo del ejercicio 2007.

La disminución del resultado financiero del ejercicio 2008 respecto al ejercicio anterior, viene explicada principalmente por la reducción en el efectivo y otros activos financieros corrientes así como por la reducción de inversiones financieras a corto plazo.

A 30 de junio de 2009 se produce una mejora del resultado financiero respecto al mismo periodo del ejercicio anterior en un 258% provocada casi en su totalidad por la variación positiva del tipo de cambio dólar/euro.

Tasa impositiva efectiva

En los ejercicios 2007 y 2006 la tasa impositiva era de 0 ya que no se habían registrado beneficios y no se habían activado las bases imponibles negativas.

A 30 de junio de 2009 la tasa impositiva efectiva es del 30%. Durante el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2008, y derivado de la positiva evolución de la actividad de la compañía, se produjo el reconocimiento del crédito fiscal generado hasta la fecha contra la cuenta de resultados del ejercicio y que hasta entonces no se reconocía.

Resultado neto

En el ejercicio 2007 se obtuvieron unas pérdidas de 63.200 miles de euros frente a los 10.700 miles de euros de pérdidas en 2006.

El resultado neto negativo durante el primer semestre de 2009 es de 3.321 miles de euros lo que supone una mejora de 44.868 miles de euros respecto al mismo periodo de 2008, si se excluye el impacto correspondiente a la activación del crédito fiscal de 49.052 miles de euros y viene determinada principalmente por la positiva evolución del resultado de explotación.

ROE - Rentabilidad sobre recursos propios

€ MM (datos en miles de euros)	ANT.VUELING 30/06/2009 NPGC	ANT.VUELING 30/06/2008 NPGC	ANT.VUELING % Var. 30/06/08-09	ANT.VUELING 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT.VUELING 31/12/2007 Auditado NIIF	ANT.VUELING 31/12/2006 Auditado NIIF	ANT.VUELING % Var. 31/12/07-08	ANT.VUELING % Var. 31/12/06-07
Rentabilidad de los Fondos Propios (ROE=Resultado Neto / Patrimonio Neto)	-8,6%	19,2%	-27,8%	18,5%	-426,4%	-11,6%	444,9%	-414,8%

Como se ha comentado en el punto anterior, en el ejercicio 2007 se produjeron una pérdidas de 63,2 millones de euros frente a los 10,7 millones de euros de pérdidas registradas en el ejercicio 2006, este importante incremento en el nivel de pérdidas del 590,6% es, básicamente, la consecuencia de pasar de un ROE del -11,6% a un ROE del -426,4% para el ejercicio 2006 y 2007 respectivamente.

La mejora de resultados habida en el ejercicio 2008 vs 2007, así como la favorable evolución en el valor de los derivados financieros, hacen posible la sustancial mejora en el ROE, situándose en el ejercicio 2008 en un 18,5%.

La variación del resultado a 30 de junio de 2009 respecto del mismo período del ejercicio anterior ha sido de un -179%, pasando de un beneficio de 4,2 millones de euros a una pérdida de 3,3 millones de euros, lo que explica, básicamente, la negativa evolución del ROE, que pasa de un 19,2% a 30 de junio 2008 y de un -8,6% a 30 de junio 2009.

Ratio de apalancamiento

Se considera como ratio de apalancamiento financiero el total del endeudamiento financiero bruto sobre el total de activo. Dado que ANTIGUA VUELING no ha dispuesto de deuda financiera bruta en los periodos analizados, no tiene sentido analizar en esta compañía el ratio de apalancamiento.

CLICKAIR

Se presenta a continuación la cuenta de pérdidas y ganancias individual de CLICKAIR anterior a la Fusión para: (i) el cierre del ejercicio 2008 auditado (NPGC) y (ii) el primer semestre de 2008 y 2009 no auditado (NPGC):

€ MM en miles de euros)	(datos CLICKAIR 30/06/2009 NPGC	CLICKAIR 30/06/2008 NPGC	CLICKAIR Var. 30/06/08-09	%	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC
Ingresos de billetes	138.580	174.675		-21%	393.341
Otros conceptos	16.426	24.602		-33%	51.023
Total Ingresos	155.006	199.277		-22%	444.364
Aprovisionamientos	(28.500)	(79.309)		-64%	(160.362)
Gastos de personal	(16.460)	(17.040)		-3%	(33.333)
Arrendamientos de aeronaves	(21.688)	(28.348)		-23%	(50.534)
Asistencia en tierra de pasajeros	(27.280)	(32.550)		-16%	(64.520)
Tasas aeropuerto y costes de navegación	(27.012)	(36.180)		-25%	(69.138)
Mantenimiento	(18.301)	(26.075)		-30%	(43.902)
Publicidad	(3.751)	(5.629)		-33%	(9.055)
Otros gastos de explotación	(15.791)	(12.684)		24%	(55.528)
Amortización	(2.261)	(1.627)		39%	(3.629)
Total gastos operativos	(161.044)	(239.442)		-33%	(490.001)
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(6.038)	(40.165)		85%	(45.637)
RESULTADO FINANCIERO	1.138	(1.888)		160%	(745)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(4.900)	(42.053)		88%	(46.382)
Impuesto sobre beneficios	1.470	12.616		-88%	13.838
RESULTADO NETO	(3.430)	(29.437)		88%	(32.544)
EBITDAR (*)	17.911	(10.190)		276%	8.526

(*) EBITDAR: Resultado antes de impuestos, intereses, depreciación, amortización y alquileres de aeronaves, incluido el resultado de reestructuración y resultado de subarrendos, siguiendo el criterio de cuentas anuales auditadas.

En el ejercicio 2008, CLICKAIR transportó un total de 6,3 millones de pasajeros, lo cual supone un incremento del 40% respecto el ejercicio anterior, alcanzando un total de ingresos de 444.364 miles de euros, lo que significa prácticamente duplicar los ingresos del ejercicio precedente. Igualmente positivos han sido los niveles de ocupación que se han situado en el 70%. Las pérdidas de explotación han sido de 45.637 miles de euros, y sin considerar los costes de reestructuración de 31.353 miles de euros fueron de 14.284 miles de euros, lo cual significa una reducción en más de tres cuartas partes de las pérdidas del ejercicio anterior. En este sentido, el Plan de Negocio aprobado por CLICKAIR y cerrado en el ejercicio 2008, tiene como objetivo ajustar la oferta con la reducción de la demanda experimentada, lo cual ha conllevado gastos de reestructuración lo cual ha tenido un impacto en las cuenta de resultados de los ejercicios 2008 y 2009.

El Plan de Negocio de CLICKAIR cerrado en el ejercicio 2008, ha tenido un impacto muy positivo en la cuenta de resultados del primer semestre del 2009, fruto de una adaptación de la oferta de la compañía a la demanda real del mercado. Esta reestructuración llevada a cabo ha implicado una reducción de la media de aeronaves en servicio del 26,8%, con una consecuente reducción del 23,2% en el número de pasajeros transportados respecto el primer semestre del 2008. Las reducción en el coste del combustible, por la menor actividad y por la reducción en el precio de la materia prima, en el coste del arrendamiento de aeronaves y en los demás costes derivados de la reducción de flota, han permitido alcanzar un mejora en el EBIT de 34.128 miles de euros.

Ingresos de billetes

En el ejercicio 2008 los ingresos de billetes se incrementaron en 167.030 miles de euros, respecto al ejercicio anterior, lo cual se explica en parte por un incremento muy significativo en el número de pasajeros transportados, los cuales ascendieron a 6.300 miles en el 2008, cifra que supone un aumento del 34% respecto al ejercicio anterior. Adicionalmente, la tarifa media por pasajero fue de 62,6 euros en el 2008, con un incremento del 23,5% respecto al 2007. En 2008 el 76% de las ventas fueron realizadas en el mercado español y con un total de ventas a través de internet del 39,6%.

La reducción del 21 % en los ingresos de billetes a junio del 2009, respecto el mismo período del ejercicio anterior, viene explicada por la reducción de pasajeros transportados del 23,2%, alcanzando los 2,4 millones contra los 3,1 millones de pasajeros a 30 de junio 2009 y 30 de junio de 2008, respectivamente. Esta reducción de

pasajeros, se vio en parte compensada por un incremento en el ingreso medio total por pasajero del 2,7%.

Otros Ingresos

Por otro lado, en el 2008 los otros ingresos experimentaron un incremento en 30.451 miles de euros, respecto al ejercicio anterior, gracias a una optimización de la gestión de los cargos adicionales a la tarifa, como asignación de asientos y el incremento del cargo de maleta.

La partida de otros ingresos se vio disminuida un 33% en junio del 2009, respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, en línea con la reducción de ingresos de billetes dada la reducción del número medio de pasajeros transportados.

Aprovisionamientos

El gasto de combustible a 31 de diciembre de 2008 fue de 160.362 miles de euros, suponiendo un incremento de 68.033 miles de euros, equivalente al 74%, respecto al cierre del 2007 y ha supuesto un 33% de los costes operativos en el 2008. Este incremento viene justificado por dos factores; en primer lugar por un incremento de los Kg consumidos del 22% respecto al cierre del 2007, y en segundo lugar por un incremento medio del precio por Kg pasando de 0,56 a 0,80 euros, lo que supone un incremento medio en el precio del 43%.

En el primer semestre del 2009, los costes de combustible han supuesto 28.500 miles de euros, que suponen una reducción del 64% respecto al primer semestre del 2008. Esta reducción es debida principalmente a una disminución del consumo derivado de la disminución de la actividad, así como a una significativa reducción en el precio del fuel.

Costes de personal

Los costes de personal en el 2008 han sido de 33.333 miles de euros, lo que supone un incremento de un 35% respecto al 2007. La plantilla media de CLICKAIR ha sido de 713 personas de los que 603 eran personal de vuelo, cuyo coste medio para la empresa es mayor que el resto de empleados. De ahí se explica el incremento significativo en los costes de personal en el 2008 con respecto al 2007.

En el primer semestre del 2009 los costes de personal han supuesto 16.460 miles de euros con una reducción del 3% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, debido principalmente a la disminución de la plantilla media en el periodo.

Arrendamientos de aeronaves

Los costes de arrendamientos de aeronaves han supuesto 50.534 miles de euros en el 2008, lo que supone un incremento del 48% respecto al 2007. La media de aeronaves en servicio de CLICKAIR en el 2008 fue de 23 contra las 16,5 del 2007, lo que representa un incremento del 39,4%, justificando así, el incremento de coste de dichos arrendamientos para CLICKAIR.

En el primer semestre del 2009 el coste de arrendamiento de aeronaves fue de 21.688 miles de euros, lo que supuso una reducción del 23% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior. Esto es debido a una reducción en la flota operativa de CLICKAIR de 26 aviones en junio del 2008 a 18 aviones respecto a junio del 2009.

Asistencia en tierra de pasajeros

El coste de *handling* para CLICKAIR a 31 de diciembre de 2008 ascendió a 64.520 miles de euros, que respecto a 2007 supuso un incremento del 45%, el cual es debido a un aumento significativo en el número de operaciones en el 2008 con respecto al periodo anterior dada la mayor actividad de dicho periodo respecto 2007.

A 30 de junio de 2009 el *handling* supuso un coste de 27.280 miles de euros, un 16% por debajo respecto del mismo periodo del ejercicio anterior. Esto es debido fundamentalmente a una disminución en el número de despegues en junio del 2008 con respecto a junio del 2009.

Tasas aeropuerto y costes de navegación

A 31 de diciembre del 2008 el 14% de los costes operativos correspondían a tasas aeroportuarias y costes de navegación, representando las tasas aeroportuarias el 7,1%. Las tasas aeroportuarias supusieron 69.138 miles de euros al 31 de diciembre, suponiendo un incremento de un 25% respecto al 31 de diciembre del 2007.

A 30 de junio del 2009 los costes de tasas aeroportuarias y costes de navegación supusieron 27.012 miles de euros con un reducción del 25% respecto a la misma fecha del año anterior. Esta reducción es debida principalmente a una reducción de la actividad entre los mencionados periodos. Las tasas aeroportuarias representaron un 16,77% del total de gastos operativos al 30 de junio del 2009.

Mantenimiento

Los costes de mantenimiento en el 2008 fueron de 43.902 miles de euros, lo que supuso un incremento de un 19% respecto a diciembre del 2007, por el incremento de actividad del 2008 respecto el ejercicio precedente.

En el primer semestre del 2009 los costes de mantenimiento disminuyeron en un 30% respecto el mismo periodo del año anterior debido principalmente a una reducción de la actividad entre los mencionados periodos.

Publicidad

Los costes de publicidad en el 2008 ascendieron a 9.055 miles de euros, que supusieron un incremento de un 60% respecto a 2007, debido principalmente a la realización en el ejercicio 2008 de promoción de la marca por un importe de 4.426 miles de euros. De no haberse materializado estos gastos, los costes de publicidad del ejercicio 2008 hubieran estado en línea con los del 2007.

En el primer semestre del 2009 los costes de publicidad fueron de 3.751 miles de euros, que significaron una disminución de un 33% respecto al mismo periodo del año anterior, debido a una reducción de la actividad publicitaria, básicamente en publicidad offline (prensa, aeropuertos, etc.).

Otros gastos de explotación

Asimismo, los otros gastos de explotación fueron 55.528 miles de euros a 31 de diciembre de 2008. Esto supuso un incremento de un 202% respecto al ejercicio anterior. Principalmente, la variación viene dada por la inclusión en esta partida a 31 de diciembre de 2008 de los costes de reestructuración de la flota de 31.353 miles de euros.

Los otros gastos de explotación fueron de 15.791 miles de euros a 30 de junio del 2009, un 24% superior respecto al mismo periodo del año anterior, el cual es debido fundamentalmente a un incremento en los gastos derivados de los viajes, servicios externos, comunicaciones y otros.

EBITDAR - Resultado operativo bruto (antes de arrendamientos)

En la evolución experimentada por el EBITDAR a 31 de diciembre del 2008 con respecto al mismo periodo del ejercicio anterior se aprecia una variación positiva del 127%, la cual representa en términos absolutos 39.670 miles de euros. Esta mejora en el resultado operativo bruto de CLICKAIR viene dada por el incremento en un 80% de los ingresos de explotación, gracias a una mejor optimización de la gestión de rutas más rentables que

originaban un mayor ingreso medio, a pesar del impacto negativo que tuvo el incremento del precio del combustible en la rentabilidad de las rutas operadas.

Analizando la variación del EBITDAR a 30 de junio de 2009 respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, se aprecia una variación positiva del 276%, que representa en términos absolutos 28.101 miles de euros. Esta mejora en el EBITDAR viene dada por los resultados del plan de reestructuración que CLICKAIR llevó a cabo durante el 2008, que incluyó una reducción de flota, que pasó de los 23 aviones en enero a 18 aviones operativos en diciembre, cifra que se mantiene a junio de 2009, para adaptar la capacidad a las condiciones de mercado. Derivado de este hecho se puede apreciar una notable disminución del gasto tanto en mantenimiento de aeronaves como en consumo de combustible.

La variación positiva en el EBITDAR de CLICKAIR viene dada también por la optimización de la gestión de rutas que se ha llevado a cabo, que incluye la eliminación de rutas no rentables e incorporación de nuevos servicios añadidos dirigidos a lograr incrementar el ingreso medio por vuelo.

EBIT - Resultado de explotación

A 31 de diciembre del 2008 el EBIT se situó en un importe negativo de 45.637 miles de euros, lo que supone una mejora respecto a la misma fecha del periodo anterior de 22.676 miles de euros. Esta mejora en el EBIT proviene del resultado del plan de reestructuración que CLICKAIR llevó a cabo durante el 2008 que supuso la reducción significativa de la flota, así como por la optimización de la gestión de rutas que se ha llevado a cabo, que incluye la eliminación de rutas no rentables e incorporación de nuevos servicios añadidos dirigidos a lograr incrementar el ingreso medio por vuelo.

A la mejora que aporta el incremento en EBITDAR de 39.670 miles de euros, hay que deducir el incremento del coste de alquiler de aeronaves en 16.317 miles de euros por un aumento de la flota operativa hasta el último trimestre del 2007 y el incremento en gasto por amortización del inmovilizado en 677 miles de euros.

A 30 de junio de 2009 el resultado de explotación se situó en un importe negativo de 6.038 miles de euros, lo que supone una mejora respecto a la misma fecha del periodo anterior de 34.127 miles de euros.

A la mejora que aporta el incremento en EBITDAR de 28.101 miles de euros, hay que añadir la disminución del coste de alquiler de aeronaves por reducción de flota en 6.660 miles de euros, apenas atenuado por el incremento en gasto por amortización del inmovilizado en 634 miles de euros.

Resultado financiero

A 31 de diciembre del 2008 se produce una mejora del resultado financiero respecto al mismo periodo del ejercicio anterior de un 78%. Prácticamente toda la variación viene explicada por la evolución positiva del tipo de cambio dólar/euro, la cual hace aumentar las diferencias positivas de cambio.

A 30 de junio de 2009 se produce una mejora del resultado financiero respecto al mismo periodo del ejercicio anterior de un 160%. Prácticamente toda la variación viene explicada por la evolución positiva del tipo de cambio dólar/euro. Por otra parte, los ingresos financieros se mantienen en línea con el periodo anterior.

Tasa impositiva efectiva

A 31 de diciembre del 2008 la tasa impositiva efectiva se mantiene estable en el 30% así como en el mismo periodo del año anterior.

Tanto para el periodo terminado a 30 de junio de 2009 como en el finalizado a 30 de junio de 2008 se mantiene estable en el 30%.

Resultado neto

A 31 de diciembre del 2008, se ha producido una mejora del resultado neto del 35%, equivalente a una mejora de 17.613 miles de euros respecto a 2007. Esta evolución viene explicada, prácticamente toda ella, por la favorable evolución del resultado de explotación, el cual mejora en un 33%, así como por la mejora del resultado financiero.

Se ha producido una mejora del resultado neto del 88% situándose a 30 de junio de 2009 en una cifra negativa de 3.430 miles de euros. Esta evolución viene explicada, prácticamente toda ella, por la favorable evolución del resultado de explotación, el cual mejora en un 85%, así como por la mejora del resultado financiero.

ROE - Rentabilidad sobre recursos propios

A 31 de diciembre del 2008, se considera a continuación que la rentabilidad sobre el accionista no aplica en este caso, dado que el resultado neto y los capitales propios para ese mismo periodo son negativos, y la situación patrimonial no se restablece hasta el 31 de marzo del 2008 y 31 de diciembre del 2008.

Considerando este ratio como el Resultado neto respecto al Patrimonio neto de CLICKAIR, se aprecia un ratio de 196,6% a 30 de junio de 2008 debido a que en ese periodo el Patrimonio neto era negativo en 14.975 miles de euros, restableciéndose la situación patrimonial a 31 de diciembre de 2008.

La positiva evolución que se produce hasta 30 de junio de 2009 es fruto de la mejora del resultado neto en un 88%, así como a las diversas ampliaciones de capital realizadas en el periodo.

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR 30/06/2009 NPGC	CLICKAIR 30/06/2008 NPGC	CLICKAIR % Var. 30/06/08-09	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC
Rentabilidad de los Fondos Propios (ROE=Resultado Neto / Patrimonio Neto)	-7,3%	196,6%	-103,70%	-120,5%

Ratio de apalancamiento

Se considera como ratio de apalancamiento financiero el total del endeudamiento financiero bruto sobre el total de activo. A 30 de junio de 2008 no existe deuda bruta financiera. A 30 de junio de 2009 se produce un incremento de este ratio respecto a 31 de diciembre de 2008 básicamente por el incremento de la deuda financiera bruta en 2.625 miles de euros por mayor disposición de la póliza de crédito concedida por 15.000 miles de euros.

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR 30/06/2009 NPGC	CLICKAIR 30/06/2008 NPGC	CLICKAIR % Var. 30/06/08-09	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC
Endeudamiento financiero bruto	7.509	-	-	4.884
Apalancamiento Financiero (Endeudamiento financ. bruto / Activo)	3,8%	-	-	3,0%

B) Información financiera intermedia a 30 de septiembre de 2009 de VUELING

Se incluye a continuación, la cuenta de resultados a 30 de septiembre de 2009 VUELING, preparada bajo NPGC.

€ MM (datos en miles de euros)	VUELING 30/09/2009 NPGC
Total ingreso de explotación	443.134
Total gastos de explotación	-386.292
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	56.842
RESULTADO FINANCIERO	1.369
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	58.211
Impuestos sobre Beneficios	-17.608
RESULTADO NETO	40.603
EBITDAR (*)	113.100

(*)EBITDAR: Resultado antes de impuestos, intereses, depreciación, amortización y alquileres de aeronaves, incluido el resultado de reestructuración y resultado de subarriendos, siguiendo el criterio de cuentas anuales auditadas.

Tal y como se ha comentado anteriormente, ANTIGUA VUELING completó la implementación del Plan de Estratégico durante el segundo trimestre del 2009, siendo los objetivos del mismo la reducción de la oferta en el mercado, la racionalización de la red, el acceso a nuevos segmentos de mercado, el fomento de los ingresos accesorio y la reducción de costes. Adicionalmente, la cuenta de resultados del tercer trimestre del 2009 corresponde al resultado de las operaciones de VUELING, fruto de la Fusión de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR, con el consecuente incremento en el volumen de operaciones e implican una mejora significativa en el resultado de VUELING por la materialización parcial de las sinergias tanto en costes como en ingresos. A 30 de septiembre de 2009 se alcanzó un total de 5.793 miles de pasajeros transportados, la tasa de ocupación se situó al 80% y se alcanzó un total de 35 aeronaves operativas.

El resultado neto de VUELING a 30 de septiembre de 2009 asciende a 40.603 miles de euros. En esta línea, los ingresos de explotación ascienden a 443.134 miles de euros, mientras que los gastos de explotación ascienden a 386.292 miles de euros.

A 30 de septiembre de 2009 VUELING presenta un Resultado de explotación positivo de 56.842 miles de euros debido a la fuerte estacionalidad de las ventas en el tercer trimestre, lo que ha provocado un incremento del ingreso medio por pasajero así como de la tasa de ocupación media de las aeronaves en dicho periodo respecto al primer semestre del año, así como a las economías de escala en costes principalmente de alquiler de aeronaves debido a una mayor utilización de las mismas. Igualmente, en el tercer trimestre se han empezado a materializar las sinergias provenientes de la fusión, siendo dicho efecto de 32,0 millones de euros de los cuales 27,3 millones de euros provienen de sinergias en ingresos y 4,7 millones de euros de sinergias en costes.

9.2.1 Información relativa a factores significativos, incluidos los acontecimientos inusuales o infrecuentes o los nuevos avances, que afecten de manera importante a los ingresos de VUELING por operaciones, indicando en qué medida han resultado afectados los ingresos.

Al margen de lo comentado en este apartado 9, no se han producido acontecimientos inusuales, infrecuentes o nuevos avances que afecten de manera importante a los ingresos de ANTIGUA VUELING ni de CLICKAIR ni de VUELING a los efectos del presente Folleto.

9.2.2 Cuando los estados financieros revelen cambios importantes en las ventas netas o en los ingresos, proporcionar un comentario narrativo de los motivos de esos cambios.

En ANTIGUA VUELING, CLICKAIR y VUELING los cambios significativos en las ventas o ingresos se han comentado en los siguientes apartados del presente folleto (véanse los apartados 6.1, 9.1, 20.1 y 20.6).

9.2.3 Información relativa a actuaciones o factores gubernamentales, económicos, fiscales, monetarios o políticos que, directa o indirectamente, hayan afectado o pudieran afectar de manera importante a las operaciones del Emisor

Al margen de lo mencionado en relación con el reparto de dividendos en el apartado 20.7 del presente Folleto, durante los ejercicios 2006, 2007 y 2008 y el primer semestre de 2009 en ANTIGUA VUELING, en CLICKAIR durante el ejercicio 2008 y el primer semestre de 2009 y hasta la fecha de verificación del presente Folleto en VUELING, al margen de los compromisos asumidos de cesión de slots como consecuencia de la Fusión y al margen de los Factores de Riesgo descritos en el apartado 5, no ha habido ninguna actuación o factor de orden gubernamental, económico, fiscal, monetario o político que directa o indirectamente haya afectado, o pudiera afectar, de manera significativa a las operaciones de ANTIGUA VUELING, CLICKAIR y VUELING.

10. RECURSOS DE CAPITAL

10.1 Recursos de capital del emisor a corto y largo plazo

Hasta la fecha de verificación del presente Folleto, las necesidades de recursos de ANTIGUA VUELING se han cubierto principalmente mediante aportaciones de los socios a los Fondos Propios en concepto de capital y prima de emisión.

Por su parte, CLICKAIR ha cubierto sus necesidades de recursos principalmente mediante aportaciones a los Fondos Propios en concepto de capital y prima de emisión sin perjuicio de la línea de crédito contratada relacionada en el apartado 10.3 siguiente.

A continuación se incluye un resumen de la situación patrimonial de ANTIGUA VUELING y de CLICKAIR a 31 de diciembre de 2008, 30 de junio de 2008 y 30 de junio de 2009, bajo NPGC. Adicionalmente respecto de ANTIGUA VUELING se consignan ciertas magnitudes a 31 de diciembre de 2006 y 2007, bajo NIIF. Por último, se incorpora información financiera pro forma a 31 de diciembre de 2008.

Se hace constar que las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2008, así como las correspondientes al primer semestre de 2009 han sido preparadas de conformidad con los principios y normas de valoración del NPGC.

Así mismo, se incluyen también ciertas magnitudes no auditadas de VUELING a 30 de septiembre de 2009 después de la fusión.

ANTIGUA VUELING

€ MM (datos en miles de euros)	ANT.VUELING 30/06/2009 NPGC (No auditado)	ANT.VUELING 30/06/2008 (No auditado) NPGC	ANT.VUELING %Var 30/06/08-09	ANT.VUELING 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT.VUELING 31/12/2007 Auditado NIIF	ANT.VUELING 31/12/2006 Auditado NIIF	ANT.VUELING %Var 31/12/07-08	ANT.VUELING %Var 31/12/06-07
Capital Social	14.952	14.952	0%	14.952	14.952	150	0%	9868%
Prima de Emisión	133.545	133.643	0%	133.545	133.679	149.560	0%	-11%
Otras reservas	(113.920)	(114.955)	1%	(110.599)	(111.138)	(47.614)	0%	-133%
Diferencias de conversión	2.707	(14.520)	119%	5.862	(22.662)	(9.211)	126%	-146%
Valores propios	1.275	2.681	-52%	2.394	-	-	-	-
Patrimonio Neto	38.559	21.801	77%	46.154	14.831	92.885	211%	-84%
Otros pasivos financieros	18.656	14.315	30%	21.001	18.791	8.344	12%	125%
Pasivos por impuestos diferidos	1.856	-	-	776	-	-	-	-
Pasivos no corrientes	20.512	14.315	43%	21.777	18.791	8.344	16%	125%
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	67.225	63.224	6%	59.694	65.755	38.718	-9%	70%
Otros pasivos financieros	497	20.743	-98%	2.338	22.672	10.080	-90%	125%
Otros pasivos corrientes	43.107	47.179	-9%	17.221	13.646	8.045	26%	70%
Pasivos corrientes	110.829	131.146	-15%	79.253	102.073	56.843	-22%	80%
Total Pasivo	131.341	145.461	-10%	101.030	120.864	65.187	-16%	85%
Total Pasivo + Patrimonio Neto	169.900	167.262	2%	147.184	135.695	158.072	8%	-14%
Deudas con Entidades de Crédito a LP	-	-	-	-	-	-	-	-
Deudas con Entidades de Crédito a CP	-	-	-	-	-	-	-	-
Préstamos y otras deudas a CP	-	-	-	-	-	-	-	-
Deudas por intereses a CP	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Endeudamiento financiero bruto (*)	-	-	-	-	-	-	-	-
Inversiones financieras temporales	(18.530)	(28.579)	-35%	(21.784)	(44.375)	(93.493)	-51%	-53%
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	(41.821)	(34.553)	21%	(20.858)	(40.447)	(19.668)	-48%	106%
Total Endeudamiento financiero neto	(60.351)	(63.132)	-4%	(42.642)	(84.822)	(113.161)	-50%	-25%
Total Endeudamiento financiero neto / EBITDAR	-268,5%	782,3%	-134,3%	-124,2%	2213,5%	-404,0%	-105,6%	647,9%

(*) Durante los ejercicios que cubren la información financiera, ANTIGUA VUELING no ha recurrido al endeudamiento financiero neto externo, motivo por el cual no se consignan en el cuadro los ratios de estructura financiera que se recogen a continuación en la tabla de CLICKAIR.

CLICKAIR

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR 30/06/2009 NPGC (No auditado)	CLICKAIR 30/06/2008 (No auditado) NPGC	CLICKAIR %Var 30/06/08-09	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC
Capital Social	50.020	9.375	434%	12.500
Prima de Emisión	128.496	85.626	50%	107.501
Reservas	(41.404)	(3.563)	-1062%	(3.889)
Resultado de ejercicios anteriores	(91.355)	(58.811)	-55%	(58.811)
Otras aportaciones de socios	4.264	-	-	-
Resultado del ejercicio	(3.430)	(29.437)	88%	(32.544)
Operaciones de cobertura	171	(18.165)	101%	2.250
Patrimonio Neto	46.762	(14.975)	412%	27.007
Pasivos por impuestos diferidos	926	244	280%	2.043
Otros pasivos financieros	1.891	23.569	-92%	56
Otras provisiones	36.178	27.778	30%	29.703
Pasivos no corrientes	38.995	51.591	-24%	31.802
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	60.678	92.452	-34%	79.949
Otros pasivos financieros	8.459	3.194	165%	3.561
Otros pasivos corrientes	45.297	54.329	-17%	18.185
Pasivos corrientes	114.434	149.975	-24%	101.695
Total Pasivo	153.429	201.566	-24%	133.497
Total Pasivo + Patrimonio Neto	200.191	186.591	7%	160.504
Deudas con Entidades de Crédito a LP	-	-	-	-
Deudas con Entidades de Crédito a CP	7.509	-	-	4.884
Préstamos y otras deudas a CP	7.509	-	-	4.884
Total Endeudamiento financiero bruto	7.509	-	-	4.884
Inversiones financieras temporales a CP	(3.416)	(38.479)	91%	(12.023)
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	(45.616)	(13.393)	-241%	(28.592)
Total Endeudamiento financiero neto	(41.523)	(51.872)	-20%	(35.731)
Endeudamiento financiero bruto / EBITDAR (**)	41,9%	-	-	57,3%
Endeudamiento financiero neto / EBITDAR (**)	-231,8%	509,0%	-145,5%	-419,1%
Endeudamiento financiero bruto / Total Pasivo	4,9%	-	-	3,7%
Endeudamiento financiero neto / Total Pasivo	-27,1%	-25,7%	-5%	-26,8%
Deudas con entidades de crédito a C/P/ Total Endeudamiento Financiero Bruto	100,0%	-	-	100,0%

(*) Disponible: corresponde a Inversiones financieras temporales a corto plazo y a efectivo y otros activos líquidos equivalentes.

(**) EBITDAR: Resultado antes de impuestos, intereses, depreciación, amortización y alquileres de aeronaves, incluido el resultado de reestructuración y resultado de subarriendos, siguiendo el criterio de cuentas anuales auditadas.

Recursos Propios

ANTIGUA VUELING

€ MM (datos en miles de euros)	ANT. VUELING 30/06/2009 NPGC (No auditado)	ANT. VUELING 30/06/2008 (No auditado)NPGC	ANT. VUELING %Var. 30/06/08-09	ANT. VUELING 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT. VUELING 31/12/2007 Auditado NIIF	ANT. VUELING 31/12/2006 Auditado NIIF	ANT. VUELING % Var. 31/12/07-08	ANT. VUELING % Var. 31/12/06-07
Capital Social	14.952	14.952	0%	14.952	14.952	150	0%	9868%
Prima de Emisión	133.545	133.643	0%	133.545	133.679	149.560	0%	-11%
Reservas	(5.514)	(4.914)	-12%	(5.514)	1.278	199	-531%	542%
Reservas para acciones propias	(713)	(1.314)	46%	(713)	(1.278)	(199)	44%	-542%
Rdos negativos de ejercicios anteriores	(104.372)	(112.911)	8%	(112.911)	(47.904)	(36.838)	-136%	-30%
Resultado del Ejercicio	(3.321)	4.184	-179%	8.539	(63.234)	(10.776)	114%	-487%
Ajustes por cambio de Valor	2.707	(14.520)	119%	5.862	(22.662)	(9.211)	126%	-146%
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	1.275	2.681	-52%	2.394	-	-	-	-
TOTAL PATRIMONIO	38.559	21.801	77%	46.154	14.831	92.885	211%	-84%

La variación en el patrimonio neto del 77% entre el 30 de junio 2009 y el 30 de junio de 2008, que en términos absolutos supone un incremento de 16.758 miles de euros, queda explicada por la variación de la partida "Ajustes por cambio de valor". La evolución favorable del valor razonable de los distintos instrumentos financieros derivados que tenía ANTIGUA VUELING sobre materias primas (fuel) y el tipo de cambio (\$/€), ha supuesto una mejora de la partida "Ajustes por cambio de valor" en 17.227 miles de euros. También se ha producido un incremento en la partida "Otras Reservas" lo que corresponde al incremento de las acciones propias en poder de ANTIGUA VUELING, no siendo dicha reserva de libre disposición.

La variación del patrimonio neto entre el 31 de diciembre de 2008 y el 31 de diciembre de 2007 en términos absolutos es de 31.323 miles de euros y viene originada principalmente por la variación de los derivados de cobertura registrados en el epígrafe "Ajustes por cambios de valor". La evolución favorable de los instrumentos financieros derivados (fuel y divisa) ha supuesto una variación del epígrafe Ajustes por cambio de valor de 28.524 miles de euros.

La variación del patrimonio neto entre el 31 de diciembre de 2007 y el 31 de diciembre de 2006 fue de 78.054 miles de euros. Esta reducción del patrimonio neto viene motivada principalmente por la evolución desfavorable, por importe de 13.451 miles de euros, del valor razonable de los distintos instrumentos financieros derivados (fuel y divisa) y por las pérdidas generadas en el ejercicio 2007 por importe de 63.234 miles de euros. Adicionalmente, con fecha 22 de junio de 2007, la Junta General de Accionistas aprobó el aumento del capital con cargo a prima de emisión por importe de 14.802 miles de euros.

El 31 de diciembre de 2006 el patrimonio neto de ANTIGUA VUELING era de 92.885 miles de euros. La partida de "Ajustes por cambios de valor", con una valoración negativa por importe de 9.211 miles de euros, sufrió una variación de 13.954 miles de euros respecto el ejercicio anterior por la evolución desfavorable del valor razonable de los instrumentos financieros derivados. Adicionalmente, a lo largo del ejercicio 2006, se realizaron ampliaciones de capital por importe de 55 miles de euros, con una prima de emisión por importe de 119.854 miles de euros dejando el capital social y la prima de emisión al 31 de diciembre de 2006 en 150 miles de euros y 149.560 miles de euros, respectivamente.

En referencia a la evolución de la autocartera durante el período detallado en la tabla adjunta, es necesario mencionar que a raíz de la aprobación de tres nuevos planes de incentivos, el "Plan SAR", el "Plan Creación Valor" y el "Plan para Determinados Empleados" descritos en el apartado 17.3 del presente Folleto, por parte de la Junta General de Accionistas con fecha 22 de junio de 2007, se procedió a incrementar la autocartera de ANTIGUA VUELING para hacer frente en un futuro a las posibles necesidades de dichos planes de incentivos. En el ejercicio 2008 como consecuencia del diferencial entre el precio de mercado de la acción y el precio de ejercicio de las opciones sobre acciones establecido en los planes de incentivos, ANTIGUA VUELING procedió a la disminución de la autocartera.

CLICKAIR

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR 30/06/2009 NPGC (No auditado)	CLICKAIR 30/06/2008 (No auditado) NPGC	CLICKAIR %Var. 30/06/08-09	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC
Capital Social	50.020	9.375	434%	12.500
Prima de Emisión	128.496	85.626	50%	107.501
Reservas	(41.404)	(3.563)	-1062%	(3.889)
Rdos negativos de ejercicios anteriores	(91.355)	(58.811)	-55%	(58.811)
Otras aportaciones de socios	4.264	-	-	-
Resultado del Ejercicio	(3.430)	(29.437)	88%	(32.544)
Ajustes por cambio de Valor	171	(18.165)	101%	2.250
TOTAL PATRIMONIO NETO	46.762	(14.975)	412%	27.007

Las variaciones más significativas del Patrimonio Neto entre el 30 de junio de 2008 y 30 de junio de 2009 se deben a lo siguiente:

- Ampliación de capital en octubre 2008 por un importe de 25.000 miles de euros, de los que 3.125 miles de euros corresponden a capital social y 21.875 miles de euros a prima de emisión.
- Ampliación de capital en mayo de 2009 por un importe de 21.000 miles de euros, de los que 5 miles de euros corresponden a capital social y 20.995 miles de euros corresponden a prima de emisión.
- Ampliación de capital en mayo de 2009 por un importe de 37.515 miles de euros con cargo a reservas, de los que la cifra íntegra corresponde a capital social.
- Aportación dineraria por importe de 4.264 miles de euros anotadas en el epígrafe Otras aportaciones de socios.
- Al resultado del periodo por un importe de 6.537 miles del euros, que se refleja en el epígrafe Resultado del Ejercicio, después de realizar la reclasificación de los resultados del ejercicio anterior por un importe de 32.544 miles de euros
- Evolución positiva, descontado el efecto fiscal, de la valoración positiva de los instrumentos financieros de cobertura por un importe de 18.336 miles de euros.

El patrimonio neto al 31 de diciembre de 2008 ascendía a 27.007 miles de euros, con una valoración favorable de los instrumentos financieros derivados por importe de 2.250 miles de euros. El capital suscrito y la prima de emisión fueron de 12.500 miles de euros y 107.501 miles de euros respectivamente, después de las ampliaciones de capital realizadas en el ejercicio 2008 que supusieron un incremento del capital suscrito y de la prima de emisión en 8.750 miles de euros y en 61.250 miles de euros respectivamente, comparadas con 2007. Adicionalmente, como consecuencia de la nueva normativa contable establecida en el Real Decreto 1514/2007, con fecha de transición 1 de enero de 2008, se registraron en el patrimonio neto un impacto negativo por importe de 3.340 miles de euros correspondiente a gastos de establecimiento, netos del correspondiente efecto fiscal, de acuerdo con la Nueva Normativa del Plan General de Contabilidad. Este impacto negativo en el epígrafe de reservas, junto con los gastos registrados por importe de 549 miles de euros por la ampliación de capital realizada en el ejercicio 2008, componen la totalidad del importe registrado en las reservas a 31 de diciembre de 2008.

VUELING

€ MM (datos en miles de euros)	PROFORMA 31/12/2008 NPGC
Capital Social	29.904
Prima de Emisión	167.935
Reservas	(5.514)
Reservas para acciones propias	(713)
Rdos negativos de ejercicios anteriores	(112.911)
Resultado del Ejercicio	8.539
Ajustes por cambio de Valor	5.862
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	2.394
TOTAL PATRIMONIO NETO	95.496

El importe de patrimonio neto incluye la ampliación de capital y la conversión de acciones privilegiadas en ordinarias en CLICKAIR, así como el correspondiente asiento de fusión tal y como quedan recogidos en el proyecto de fusión de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR.

El patrimonio neto de VUELING a 30 de septiembre de 2009, fruto de la fusión de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR, asciende a 158.451 miles de euros. Por último, el resultado neto del tercer trimestre de 2009 ha sido de 44.103 miles de euros, lo que implica un resultado neto acumulado a 30 de septiembre de 2009 de 40.603 miles de euros.

Asimismo, cabe señalar que con carácter previo a la inscripción de la Fusión, IBERIA realizó una aportación dineraria de 4.264 miles de euros en CLICKAIR al objeto de reponer el patrimonio de la referida sociedad, minorado por pérdidas sociales de ejercicios anteriores.

Recursos Ajenos

Durante el periodo cubierto por la información financiera, tanto ANTIGUA VUELING como CLICKAIR no han incurrido en endeudamiento financiero relevante, sin perjuicio de los contratos de arrendamiento operativos de las aeronaves, cuyas cuotas mínimas se detallan en el apartado 5.2.2 del presente Folleto. Las necesidades de circulante se cubren mediante los recursos propios y el fondo de maniobra. Las tablas que se acompañan a continuación muestran la poca relevancia del endeudamiento con entidades de crédito.

ANTIGUA VUELING

€ MM (datos en miles de euros)	ANT. VUELING 30/06/2009 NPGC (No auditado)	ANT. VUELING 30/06/2008 NPGC No auditado)	ANT. VUELING %Var. 30/06/08-09	ANT. VUELING 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT. VUELING 31/12/07 Auditado NIIF	ANT. VUELING 31/12/06 Auditado NIIF	ANT. VUELING % Var. 31/12/07-08	ANT. VUELING % Var. 31/12/06-07
Deudas con Entidades de Crédito a LP	-	-	-	-	-	-	-	-
Deudas con Entidades de Crédito a CP	-	-	-	-	-	-	-	-
Préstamos y otras deudas a CP	-	-	-	-	-	-	-	-
Deudas por intereses a CP	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Endeudamiento financiero bruto	-	-	-	-	-	-	-	-
Inversiones financieras temporales (*)	(18.530)	(28.579)	-35%	(21.784)	(44.375)	(93.493)	-51%	-53%
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	(41.821)	(34.553)	21%	(20.858)	(40.447)	(19.668)	-48%	106%
Total Endeudamiento financiero neto	(60.351)	(63.132)	-4%	(42.642)	(84.822)	(113.161)	-50%	-25%

(*) **Inversiones financieras temporales:** Valores representativos de deuda y Otros activos financieros, sin incluir Derivados.

ANTIGUA VUELING cuenta con un nivel de caja suficiente para hacer frente a las obligaciones generadas por sus operaciones y del mismo modo, espera generar en los próximos meses flujos de caja suficientes para proseguir con dichas operaciones.

La variación de la partida Efectivo y otros activos líquidos equivalentes entre 30 de junio de 2009 y 30 de junio de 2008 tiene su origen, principalmente, en el trasvase neto de inversiones financieras a efectivo para la aplicación de fondos a las operaciones, por un importe de 7.162 miles de euros.

Respecto a los contratos de arrendamiento de las aeronaves, los importes de dichos contratos aparecen explicados en el apartado 5.2.2 anterior.

La variación de las partidas Efectivo y otros activos líquidos equivalentes e Inversiones financieras temporales entre 31 de diciembre de 2008 y 31 de diciembre de 2007 por importe de 42.180 miles de euros, tiene su origen en la aplicación de fondos a las operaciones efectuadas por ANTIGUA VUELING para el desarrollo de su actividad.

La variación de la partida Inversiones financieras temporales entre 31 de diciembre de 2007 y 31 de diciembre de 2006 tiene su origen en el trasvase neto de inversiones financieras a efectivo para la aplicación de fondos a las operaciones, siendo la variación neta de ambos epígrafes entre estos períodos de 28.339 miles de euros.

A 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009, 21.486 miles de euros y 31.426 miles de euros respectivamente, correspondientes a efectivo y otros activos líquidos equivalentes y a inversiones financieras temporales a corto plazo, se encuentran pignorados en garantía del cumplimiento de las obligaciones contraídas por ANTIGUA VUELING en relación con una línea de avales y cartas de crédito. Los importes pignorados por estos mismos conceptos a 31 de diciembre de 2007 y a 31 de diciembre de 2006 son de 22.953 y 16.000 miles de euros, respectivamente.

CLICKAIR

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR 30/06/2009 NPGC (No auditado)	CLICKAIR 30/06/2008 (No auditado) NPGC	CLICKAIR %Var. 30/06/08 09	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC
Deudas con Entidades de Crédito a LP	-	-	-	-
Deudas con Entidades de Crédito a CP	7.509	-	-	4.884
Préstamos y otras deudas a CP (*)	7.509	-	-	4.884
Total Endeudamiento financiero bruto	7.509	-	-	4.884
Inversiones financieras temporales a CP (**)	(3.416)	(38.479)	-91%	(12.023)
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	(45.616)	(13.393)	241%	(28.592)
Total Endeudamiento financiero neto	(41.523)	(51.872)	-20%	(35.731)

(*) Préstamos y otras deudas a CP: Deudas a corto plazo con entidades financieras por disposición de póliza de crédito, sin incluir derivados.

(**) Inversiones financieras temporales: Valores representativos de deuda y Otros activos financieros, sin incluir derivados.

La variación de la partida Efectivo y otros activos líquidos equivalentes entre 30 de junio de 2009 y 30 de junio de 2008 tiene su origen, principalmente, en el trasvase inversiones financieras a efectivo para la aplicación de fondos a las operaciones. La partida agrupada que incluye Inversiones financieras temporales y Efectivo y otros activos líquidos equivalentes, experimenta una variación poco significativas entre 30 de junio de 2009 y 30 de junio de 2008.

Referente a la partida Préstamos y otras deudas a CP CLICKAIR tenía concedida una línea de crédito con CAJA DE AHORROS DE VALENCIA, CASTELLÓN Y ALICANTE (BANCAJA) de fecha 14 de mayo de 2008, por un importe de 15.000 miles de euros con vencimiento 2011, retribuida a tipo EURIBOR + 0,75, que a 30 de junio de 2009 se encontraba dispuesta por un saldo de 7.509 miles de euros, lo que explica el 20% de variación en la deuda financiera neta entre los periodos analizados.

A 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009, 5.110 miles de euros y 13.965 miles de euros respectivamente, correspondiente a efectivo y otros activos líquidos equivalentes y a inversiones financieras temporales a corto plazo, se encuentran pignorados en garantía del cumplimiento de las obligaciones contraídas por CLICKAIR en relación con una línea de avales, cartas de crédito y líneas de crédito.

VUELING

€ MM (datos en miles de euros)	PRO FORMA 31/12/2008 NPGC
Provisiones para riesgos y gastos	50.704
Deudas a largo plazo – Derivados	56
Pasivos por Impuesto Diferido	2.819
Total pasivo no corriente	53.579
Acreedores comerciales	126.760
Deudas con empresas del grupo	12.882
Deudas a corto plazo – Derivados	5.899
Ajustes por periodificación	35.407
Total pasivo corriente	180.948
Total pasivo	234.527

€ MM (datos en miles de euros)	VUELING 30/09/2009 NPGC (No auditado)
Deudas con Entidades de Crédito a LP	-
Deudas con Entidades de Crédito a CP	12.457
Préstamos y otras deudas a CP (*)	12.457
Total Endeudamiento financiero bruto	12.457
Inversiones financieras temporales a CP (**)	(9.365)
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	(142.816)
Total Endeudamiento financiero neto	(139.724)

El importe del pasivo corriente y no corriente pro forma a 31 de diciembre de 2008 coincide con los estados financieros a dicha fecha de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR sin efectuar ningún ajuste pro forma.

VUELING cuenta con un nivel de caja suficiente para hacer frente a las obligaciones generadas por sus operaciones y del mismo modo, espera generar en los próximos meses flujos de caja suficientes para proseguir con dichas operaciones.

Las principales variaciones de los recursos ajenos de VUELING a 30 de septiembre de 2009 comparados con ANTIGUA VUELING a 30 de junio de 2009, son básicamente fruto de la fusión de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR y de la evolución positiva del negocio de VUELING experimentada en el tercer trimestre del 2009. Así pues, el incremento del endeudamiento financiero bruto aumenta en 12.457 miles de euros y corresponde a la línea de crédito dispuesta por CLICKAIR a 30 de junio de 2009 por importe de 7.509 miles de euros, más una disposición adicional por importe de 4.908 miles de euros. La mencionada línea de crédito ha sido otorgada por la CAJA DE AHORROS DE VALENCIA, CASTELLÓN Y ALICANTE (BANCAJA) de fecha 14 de mayo de 2008, por un importe de 15.000 miles de euros con vencimiento 2011, retribuida a tipo EURIBOR + 0,75. La variación del efectivo y otros líquidos equivalentes y de las inversiones financieras temporales a corto plazo corresponde a un aumento de 91.830 miles de euros, equivalente a un incremento del 152,2% respecto ANTIGUA VUELING a 30 de junio de 2009, principalmente por la evolución positiva del negocio y por el efecto de la incorporación del efectivo y otros líquidos equivalentes de CLICKAIR derivados de la fusión.

A 30 septiembre de 2009, un total de 47.636 miles de euros, correspondiente a efectivo y otros activos líquidos equivalentes y a inversiones financieras temporales a corto plazo se encuentran pignorados en garantía del cumplimiento de las obligaciones contraídas por VUELING en relación con una línea de avales, cartas de crédito y líneas de crédito

Ratios de Estructura Financiera

Durante los ejercicios que cubren la información financiera histórica, ANTIGUA VUELING no ha recurrido al endeudamiento financiero neto externo y CLICKAIR de forma poco significativa, básicamente disposiciones puntuales de póliza de crédito. A continuación se indican los Ratios de Estructura Financiera de CLICKAIR¹:

Ratios de Estructura Financiera	CLICKAIR 30/06/2009 NPGC (No auditado)	CLICKAIR 30/06/2008 NPGC (No auditado)	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC
Endeudamiento financiero bruto / EBITDAR (**)	41,9%	-	57,3%
Endeudamiento financiero neto / EBITDAR (**)	-231,8%	509,0%	-419,1%
Endeudamiento financiero bruto / Total Pasivo	4,9%	-	3,7%
Endeudamiento financiero neto / Total Pasivo	-27,1%	-25,7%	-26,8%
Deudas con entidades de crédito a C/P/ Total Endeudamiento Financiero Bruto	100,0%	-	100,0%
Disponible (*) / Deudas con entidades de crédito a CP	653,0%	-	831,6%

(*) Disponible: corresponde a Inversiones financieras temporales a CP y a efectivo y otros activos líquidos equivalentes.

(**) EBITDAR: Resultado antes de impuestos, intereses, depreciación, amortización y alquileres de aeronaves, incluido el resultado de reestructuración y resultado de subarriendos, siguiendo el criterio de cuentas anuales auditadas.

Garantías comprometidas frente a terceros

En relación con los arrendamientos operativos de aeronaves, las cartas de crédito por arrendamiento de aeronaves son entregadas a los arrendadores de aeronaves con la finalidad de garantizar el cumplimiento de determinadas obligaciones contraídas por VUELING con los arrendadores de dichas aeronaves. Dada la imposibilidad de utilizar en el entorno internacional avales bancarios, determinadas garantías se han instrumentalizado como cartas de crédito que no son más que créditos documentarios usados habitualmente en comercio exterior. En algunos de los contratos de arrendamiento operativo, la garantía de dichas obligaciones ha sido aportada en forma de fianza. Estas fianzas serán restituidas a VUELING una vez se produzca la devolución de las aeronaves arrendadas en las condiciones establecidas. Su importe ha sido recogido como inmovilizaciones financieras en los estados financieros preparados de acuerdo con PCGAE y como activos financieros no corrientes en los preparados de acuerdo con NIIF-UE.

Adicionalmente, tal como se hace referencia en el apartado 22 del presente Folleto en relación con los contratos de arrendamiento de aeronaves, los contratos de arrendamiento de aeronaves establecen la obligación de entregar determinadas cantidades a los arrendadores (las "cuotas de reserva") que pueden ser recuperadas en el caso de que VUELING acredite el cumplimiento de los compromisos de mantenimiento programado adquiridos en los contratos de arrendamiento.

El concepto de "Otros avales y garantías" consignado en las tablas que se acompañan a continuación, corresponde principalmente a avales otorgados a favor de entidades

¹ No se incluyen los Ratios de Estructura Financiera de ANTIGUA VUELING porque no se ha recurrido al endeudamiento financiero neto externo.

gestoras de infraestructuras aeroportuarias necesarios para poder operar en los distintos aeropuertos.

ANTIGUA VUELING

El importe total de los avales y garantías prestados a ANTIGUA VUELING por entidades financieras en favor de terceros a 31 de diciembre de 2006, 2007, 2008, y a 30 de junio de 2009 es el siguiente:

€ MM. (datos en miles de euros)	ANT.VUELING 30/06/2009 (No auditado)	ANT.VUELING 31/12/2008	ANT.VUELING 31/12/2007	ANT.VUELING 31/12/2006
Avales bancarios por arrendamiento de aeronaves	26.836	24.235	16.753	11.458
Otros avales y garantías	25.777	21.636	23.863	8.550
Total	52.613	45.871	40.616	20.008

A 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009, 21.486 miles de euros y 31.426 miles de euros, respectivamente, correspondientes a efectivo y otros activos líquidos equivalentes y a inversiones financieras temporales a corto plazo, se encuentran pignorados en garantía del cumplimiento de las obligaciones contraídas por ANTIGUA VUELING en relación con una línea de avales y cartas de crédito.

CLICKAIR

El importe total de los avales y garantías prestados a CLICKAIR por entidades financieras en favor de terceros a 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009 es el siguiente:

€ MM. (datos en miles de euros)	CLICKAIR 30/06/2009 (No auditado)	CLICKAIR 30/06/2008 (No auditado)	% Var. CLICKAIR 30/06/08-09	CLICKAIR 31/12/2008
Cartas de crédito por arrendamiento de aeronaves	17.169	10.602	62%	19.770
Otros avales y garantías	23.043	21.124	9%	22.044
Total	40.212	31.726	27%	41.814

A 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009, 5.110 miles de euros y 13.965 miles de euros respectivamente, correspondientes a efectivo y otros activos líquidos equivalentes y a inversiones financieras temporales a corto plazo, se encuentran pignorados en garantía del cumplimiento de las obligaciones contraídas por CLICKAIR en relación con una línea de avales, cartas de crédito y líneas de crédito. Al 30 de junio de 2009, dentro de los 13.965 miles de euros pignorados, se registran 5.000 miles de euros pignorados como garantía de la línea de crédito.

VUELING

El importe total de los avales y garantías prestados a VUELING por entidades financieras a favor de terceros a 30 de septiembre 2009 es de 91.297 miles de euros. Estas garantías corresponden a cartas de crédito por arrendamientos de aeronaves, así como, avales y garantías con proveedores de combustible, aeropuertos y otros como garantía de cumplimiento de los contratos formalizados.

A 30 septiembre de 2009, un total de 47.636 miles de euros, corresponden a efectivo y otros activos líquidos equivalentes y a inversiones financieras temporales a corto plazo,

se encuentran pignorados en garantía del cumplimiento de las obligaciones contraídas por VUELING en relación con una línea de avales, cartas de crédito y líneas de crédito.

Derivados sobre materias primas y tipos de cambio

ANTIGUA VUELING y CLICKAIR utilizaban instrumentos financieros derivados con la finalidad de gestionar su exposición a fluctuaciones del precio del combustible (que constituye una de las principales partidas de gasto de VUELING, teniendo en cuenta el sector en que opera) y del tipo de cambio euro/dólar (dado que una parte importante de los gastos de explotación de VUELING se realizan en dólares americanos). Los instrumentos financieros que utilizaban ambas sociedades principalmente eran *collars* y *swaps* en la cobertura del fuel y compras *forward* para la cobertura de los pagos en dólares americanos.

ANTIGUA VUELING

Los derivados de tipo de cambio vigentes en ANTIGUA VUELING, a 31 de diciembre de 2008 y sus valores razonables a dicha fecha eran los siguientes:

Divisa	Nominal 31.12.08	Valor razonable	
		Activo	Pasivo
	(miles de dólares)	(miles de euros)	(miles de euros)
Forwards USD 1T 2009	11.602	189	-
Forwards USD 2T 2009	8.752	142	-
Total	20.354	331	-

Los derivados de tipo de cambio en ANTIGUA VUELING, vigentes a 30 de junio de 2009 y sus valores razonables a dicha fecha eran los siguientes:

Divisa	Nominal 30.06.09	Valor razonable	
		Activo	Pasivo
	(miles de dólares)	(miles de euros)	(miles de euros)
Forwards USD 2T 2009	56.186	-	497
Total	56.186	-	497

Los derivados de precio del combustible en ANTIGUA VUELING, vigentes a 31 de diciembre de 2008 y sus valores razonables a dicha fecha eran los siguientes:

Divisa	31.12.08		Valor razonable	
	(miles de barriles)	(miles de Toneladas Métricas)	Activo	Pasivo
			(miles de euros)	(miles de euros)
Swaps USD 1T 2009	60	-	-	1.973
Swaps USD 2T 2009	30	-	-	365
Total	90	-	-	2.338

Los derivados de precio del combustible vigentes a 30 de junio de 2009 y sus valores razonables a dicha fecha eran los siguientes:

Divisa	30.06.09		Valor razonable	
	(miles de barriles)	(miles de Toneladas Métricas)	Activo	Pasivo
			(miles de euros)	(miles de euros)
Swaps USD 2T 2009	-	14	2.887	-
Total	-	14	2.887	-

Se muestra a continuación el detalle del análisis de sensibilidad (variaciones sobre el valor razonable a 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009) de los valores razonables de los derivados de tipo de cambio, registrados en Patrimonio Neto como coberturas contables:

Sensibilidad en Patrimonio Neto (miles de euros)	30/06/2009	31/12/2008
+10% (apreciación del Euro)	(3.502)	(1.329)
-10% (depreciación del Euro)	5.025	1.625

El análisis de sensibilidad muestra que los derivados de tipo de cambio EUR/USD, mostrarán un comportamiento negativo en escenarios de subida del euro, y al revés, en escenarios de caída del euro, por cuanto supone comprar dólares USD a un cambio fijo.

Por otro lado, las variaciones de valor razonable de los derivados de combustible contratados por ANTIGUA VUELING dependen principalmente de la variación del precio subyacente, el barril Brent, al plazo de vencimiento del derivado. El valor razonable de dichos derivados, a 31 de diciembre de 2008, es negativo por importe de 2.338 miles de euros, mientras que el valor razonable de dichos derivados, a 30 de junio de 2009, es positivo por importe de 2.887 miles de euros.

Se muestra a continuación el detalle del análisis de sensibilidad (variaciones sobre el valor razonable a 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009) de los derivados de combustible, registrados en Patrimonio Neto como coberturas contables:

Sensibilidad en Patrimonio Neto (miles de euros)	30/06/2009	31/12/2008
+30% (subida del precio del Brent)	8.450	2.607
-30% (bajada del precio del Brent)	(2.675)	(2.402)

El análisis de sensibilidad muestra que los derivados de combustible mostrarán un comportamiento positivo en escenarios de subida del precio del Brent, por cuanto ANTIGUA VUELING ha fijado un precio de compra, y por tanto, está cubierta ante subidas del precio del Brent. Ante movimientos del precio del Brent a la baja, el valor negativo se incrementaría.

CLICKAIR

Los derivados de tipo de cambio vigentes en CLICKAIR, a 31 de diciembre de 2008 y sus valores razonables a dicha fecha eran los siguientes:

Divisa	Nominal 31.12.08 (miles de dólares)	Valor razonable	
		Activo (miles de euros)	Pasivo (miles de euros)
Coberturas C/p	178.056	3.713	280
Coberturas L/p	173.772	3.133	57
Total	351.828	6.846	337

Los derivados de tipo de cambio en CLICKAIR, vigentes a 30 de junio de 2009 y sus valores razonables a dicha fecha eran los siguientes:

Divisa	Nominal 30.06.09 (miles de dólares)	Valor razonable	
		Activo (miles de euros)	Pasivo (miles de euros)
Coberturas C/p	111.206	2.375	860
Coberturas L/p	145.045	223	1.898
Total	256.251	2.598	2.758

Los derivados de precio del combustible en CLICKAIR, vigentes a 31 de diciembre de 2008 y sus valores razonables a dicha fecha eran los siguientes:

Divisa	31.12.08		Valor razonable	
	(miles de barriles)	(miles de Toneladas Métricas)	(miles de euros)	(miles de euros)
A C/P		30.500	-	3.280
		-	-	
Total		30.500	-	3.280

Los derivados de precio del combustible vigentes a 30 de junio de 2009 y sus valores razonables a dicha fecha eran los siguientes:

Divisa	30.06.09		Valor razonable	
	(miles de barriles)	(miles de Toneladas Métricas)	(miles de euros)	(miles de euros)
A C/P	-	39.000	487	82
Total	-	39.000	487	82

Se muestra a continuación el detalle del análisis de sensibilidad (variaciones sobre el valor razonable a 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009) de los valores razonables de los derivados de tipo de cambio, registrados en Patrimonio Neto como coberturas contables:

Sensibilidad en Patrimonio Neto (miles de euros)	30/06/2009	31/12/2008
+10% (apreciación del Euro)	(16.481)	(22.982)
-10% (depreciación del Euro)	20.144	28.089

El análisis de sensibilidad muestra que los derivados de tipo de cambio EUR/USD, mostrarán un comportamiento negativo en escenarios de subida del euro, y al revés, en escenarios de caída del euro, por cuanto supone comprar dólares USD a un cambio fijo.

Por otro lado, las variaciones de valor razonable de los derivados de combustible contratados por CLICKAIR dependen principalmente de la variación del precio subyacente, el barril Brent, al plazo de vencimiento del derivado. El valor razonable de dichos derivados, a 31 de diciembre de 2008, es negativo por importe de 3.280 miles de euros, mientras que el valor razonable de dichos derivados, a 30 de junio de 2009, es positivo por importe de 405 miles de euros.

Se muestra a continuación el detalle del análisis de sensibilidad (variaciones sobre el valor razonable a 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009) de los derivados de combustible, registrados en Patrimonio Neto como coberturas contables:

Sensibilidad en Patrimonio Neto (miles de euros)	30/06/2009	31/12/2008
+30% (subida del precio del Brent)	6.253	4.184
-30% (bajada del precio del Brent)	(6.253)	(4.184)

El análisis de sensibilidad muestra que los derivados de combustible mostrarán un comportamiento positivo en escenarios de subida del precio del Brent, por cuanto CLICKAIR ha fijado un precio de compra, y por tanto, está cubierta ante subidas del precio del Brent. Ante movimientos del precio del Brent a la baja, el valor negativo se incrementaría.

VUELING

Los derivados de tipo de cambio vigentes en VUELING, a 30 de septiembre de 2009 y sus valores razonables a dicha fecha eran los siguientes:

Divisa	Nominal 30.09.09 (miles de dólares)	Valor razonable	
		Activo (miles de euros)	Pasivo (miles de euros)
Coberturas C/p	143.778	2.311	2.213
Coberturas L/p	130.856	0	4.404
Total	274.634	2.311	6.617

Los derivados de precio del combustible en VUELING, vigentes a 30 de septiembre de 2009 y sus valores razonables a dicha fecha eran los siguientes:

Divisa	30.09.09		Valor razonable	
	(miles de barriles)	(miles de Toneladas Métricas)	Activo (miles de euros)	Pasivo (miles de euros)
A C/P		57.691	728	1.015
		-	-	
Total		57.691	728	1.015

Se muestra a continuación el detalle del análisis de sensibilidad (variaciones sobre el valor razonable a 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009) de los valores razonables de los derivados de tipo de cambio, registrados en Patrimonio Neto como coberturas contables:

Sensibilidad en Patrimonio Neto (miles de euros)	30/09/2009
+10% (apreciación del Euro)	(17.050)
-10% (depreciación del Euro)	20.839

El análisis de sensibilidad muestra que los derivados de tipo de cambio EUR/USD, mostrarán un comportamiento negativo en escenarios de subida del euro, y al revés, en escenarios de caída del euro, por cuanto supone comprar dólares USD a un cambio fijo.

Por otro lado, las variaciones de valor razonable de los derivados de combustible contratados por VUELING dependen principalmente de la variación del precio subyacente, el barril Brent, al plazo de vencimiento del derivado. El valor razonable de dichos derivados, a 30 de septiembre de 2009, es negativo por importe de 287 miles de euros.

Se muestra a continuación el detalle del análisis de sensibilidad (variaciones sobre el valor razonable a 30 de septiembre de 2009) de los derivados de combustible, registrados en Patrimonio Neto como coberturas contables:

Sensibilidad en Patrimonio Neto (miles de euros)	30/09/2009
+30% (subida del precio del Brent)	10.458
-30% (bajada del precio del Brent)	(10.458)

El análisis de sensibilidad muestra que los derivados de combustible mostrarán un comportamiento positivo en escenarios de subida del precio del Brent, por cuanto VUELING ha fijado un precio de compra, y por tanto, está cubierta ante subidas del precio del Brent. Ante movimientos del precio del Brent a la baja, el valor negativo se incrementaría.

Otros pasivos no financieros

A continuación se reflejan otros pasivos no financieros de ANTIGUA VUELING y de CLICKAIR a 31 de diciembre de 2008, a 30 de junio de 2008 y a 30 de junio de 2009, bajo NPGC. Asimismo, se incluyen otros pasivos no financieros de ANTIGUA VUELING a 31 de diciembre de 2006 y 2007, en NIIF, así como otros pasivos no financieros de VUELING derivados de la información financiera pro forma a 31 de diciembre de 2008.

ANTIGUA VUELING

€ MM (datos en miles de euros)	ANT. VUELING 30/06/2009 NPGC	ANT. VUELING 30/06/2008 NPGC	ANT. VUELING %Var. 30/06/08-09	ANT. VUELING 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT. VUELING 31/12/07 Auditado NIIF	ANT. VUELING 31/12/06 Auditado NIIF	ANT. VUELING % Var. 31/12/07-08	ANT. VUELING % Var. 31/12/06-07
Pasivos por impuesto diferidos	1.856	-	-	776	-	-	-	-
Provisiones para riesgos y gastos	18.656	14.315	30%	21.001	18.791	8.344	12%	125%
Total pasivo no corriente	20.512	14.315	43%	21.777	18.791	8.344	16%	125%
Acreeedores comerciales	67.225	63.224	6%	59.694	65.755	38.718	-9%	70%
Deudas a corto plazo - Derivados	497	20.743	-98%	2.338	22.672	10.080	-90%	125%
Ajustes por periodificación	43.107	47.179	-9%	17.221	13.646	8.045	26%	70%
Total pasivo corriente	110.829	131.146	-15%	79.253	102.073	56.843	-22%	80%

Los pasivos por impuestos diferidos se corresponden con el impacto fiscal del valor razonable positivo registrado, y su variación positiva a 30 de junio de 2009 con respecto a 30 de junio de 2008 por importe 1.856 miles de euros va en concordancia con la evolución favorable de la valoración de los instrumentos financieros derivados.

El incremento neto de un 30% de la partida de Provisiones a largo plazo a 30 de junio de 2009 respecto al 30 de junio de 2008, se produce por la dotación a las provisiones de mantenimiento para cubrir ciertas revisiones futuras de aeronaves en concepto de mantenimiento programado.

Por otro lado, prácticamente toda la variación negativa que se produce en el epígrafe Pasivo corriente en un 15% y que en términos absolutos supone 20.317 miles de euros, viene explicada por la evolución favorable del valor razonable de los distintos instrumentos financieros derivados que tiene ANTIGUA VUELING sobre materias primas (fuel) y tipo de cambio (\$/€), que reduce la posición de pasivo en 20.246 miles de euros.

La variación producida por importe de 2.210 miles de euros en el epígrafe Provisiones a 31 de diciembre de 2008 respecto al 31 de diciembre de 2007 viene motivada por la dotación a las provisiones de mantenimiento para cubrir las revisiones futuras de aeronaves en concepto de mantenimiento programado.

La disminución del 22% del pasivo corriente a 31 de diciembre de 2008 respecto al período anterior, corresponde básicamente al cambio de valor razonable de los instrumentos financieros derivados (fuel y divisa) por importe de 20.334 miles de euros.

El aumento de la provisión para riesgos y gastos a 31 de diciembre de 2007 respecto al 31 de diciembre de 2006 se atribuye a la dotación a las provisiones de mantenimiento en un entorno de fuerte crecimiento.

CLICKAIR

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR 30/06/2009 NPGC	CLICKAIR 30/06/2008 NPGC	CLICKAIR %Var. 30/06/08-09	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC
Provisiones a largo plazo	36.178	27.778	30%	29.703
Derivados	1.891	23.569	-92%	56
Pasivos por impuesto diferidos	926	244	280%	2.043
Total pasivo no corriente	38.995	51.591	-24%	31.802
Acreeedores comerciales	68.187	92.452	-26%	79.949
Deudas a corto plazo - Derivados	950	3.194	-70%	3.561
Ajustes por periodificación	45.297	54.329	-17%	18.185
Total pasivo corriente	114.434	149.975	-24%	101.695

El incremento de un 30% de la partida de Provisiones a largo plazo a 30 de junio de 2009 con respecto a 30 de junio de 2008 se produce por la dotación a las provisiones de mantenimiento para cubrir ciertas revisiones futuras de aeronaves en concepto de mantenimiento programado.

Por otro lado, tanto la disminución del saldo a largo plazo en un 92% como la disminución del saldo a corto plazo en un 70% de la partida Deudas por derivados, se debe a la evolución favorable del valor razonable de los distintos instrumentos financieros derivados que tiene la compañía sobre materias primas (fuel) y tipos de cambio (\$/€).

Los pasivos por impuestos diferidos corresponden al impacto fiscal del valor razonable registrado de los instrumentos financieros derivados. Su evolución positiva en un 280% está en concordancia con la evolución favorable de dichos instrumentos financieros en el período entre 30 de junio de 2009 y 30 de junio de 2008.

La disminución en un 26% en el epígrafe Acreeedores comerciales se produce debido a la disminución de la actividad de CLICKAIR.

10.2 Explicación de las fuentes y cantidades y descripción narrativa de los flujos de tesorería del Emisor

Las principales fuentes de flujos de tesorería de ANTIGUA VUELING durante los ejercicios 2006, 2007, 2008 y a 30 de junio de 2009 han sido la venta de billetes de avión, incluyendo los pagos anticipados de clientes, las aportaciones de accionistas, ampliaciones de capital y la financiación de proveedores. A este respecto, véase el apartado 20.1 posterior, donde se incluye el detalle de la evolución de los flujos de tesorería de ANTIGUA VUELING.

Por su parte, estos fondos se han dedicado fundamentalmente al pago de los gastos necesarios para gestionar la flota de aviones, a la inversión de excedentes en activos financieros con vencimiento inferior al año y a gastos de la propia actividad de ANTIGUA VUELING.

Las principales fuentes de flujos de tesorería de CLICKAIR durante el ejercicio 2008 y el primer semestre de 2009 han sido la venta de billetes de avión, incluyendo los pagos anticipados de clientes, las aportaciones de accionistas en ampliaciones de capital y la financiación bancaria y de proveedores. A este respecto, véase el apartado 20.1

posterior, donde se incluye el detalle de la evolución de los flujos de tesorería de CLICKAIR.

Por su parte, estos fondos se han dedicado fundamentalmente al pago de los gastos necesarios para gestionar la flota de aviones, a la inversión de excedentes en activos financieros con vencimiento inferior al año, a gastos de las operaciones y a gastos de la actividad propia de CLICKAIR.

a. Estado de Flujos de Efectivo

ANTIGUA VUELING

A continuación se consigna el cuadro con los estados de flujo de efectivo para los ejercicios 2008 y a 30 de junio de 2009, así como 2007 y 2006:

€ MM. en miles de euros	(datos)	ANT.VUELING 30/06/2009 NPGC	ANT.VUELING 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT.VUELING 31/12/2007 Auditado NIIF	ANT.VUELING 31/12/2006 Auditado NIIF
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN					
Resultado del ejercicio antes de impuestos		(4.744)	(38.598)	(63.234)	(10.776)
Ajustes del resultado		(7.576)	11.736	6.151	1.405
Cambios en el capital corriente		32.008	(19.760)	23.118	15.670
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación		27	11.178	(20)	(127)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación		19.715	(35.444)	(33.985)	6.172
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN					
Pagos por inversiones y otros		(888)	(6.735)	9.357	(8.572)
Flujos de efectivo de las actividades de inversión		(888)	(6.735)	9.357	(8.572)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN					
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio y otros equivalentes		(1.119)	-	(1.079)	113.042
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		-	-	-	(5.000)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación		(1.119)	-	(1.079)	108.042
AUMENTO NETO DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES					
Efectivo o equivalentes al inicio del ejercicio		42.642	84.821	109.618	3.976
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio		60.350	42.642	83.911	109.618

Durante el primer semestre de 2009, ANTIGUA VUELING ha obtenido un flujo de efectivo de las actividades de explotación positivo de 19.715 miles de euros, que le ha permitido financiar los flujos de efectivo de las actividades de inversión de 888 miles de euros, así como incrementar la posición de tesorería hasta alcanzar los 60.350 miles de euros.

En el ejercicio 2008 ANTIGUA VUELING ha obtenido un flujo de efectivo de las actividades de explotación negativo de 35.444 miles de euros y un flujo de la actividad de inversión negativo de 6.735 que ha financiado con parte de la notable posición de tesorería que disponía al principio del ejercicio y que ascendía a 84.821 miles de euros.

En el ejercicio 2007, ANTIGUA VUELING ha obtenido un flujo de efectivo de las actividades de explotación negativo de 35.444 miles de euros, gracias a una significativa mejora en la gestión del capital corriente, a pesar del resultado del ejercicio antes de impuestos negativo de 63.234 miles de euros. Este flujo negativo de 35.444 miles de euros se ha financiado con: flujos de efectivo de las actividades de inversión por un valor de 9.357 miles de euros, básicamente derivados de activos financieros, así como a una disminución de la posición de tesorería de 25.707 miles de euros.

En el ejercicio 2006, ANTIGUA VUELING obtiene un flujo de efectivo de las actividades de explotación positivo de 6.172 miles de euros con el que básicamente ha financiado los flujos de efectivo de las actividades de inversión. Un hecho destacado del ejercicio son las aportaciones de los socios de 113.042 miles de euros en concepto de ampliación de capital que se utiliza para cancelar deuda bancaria por un importe de 5.000 miles de

euros, destinando el resto a mejorar la posición de caja, quedando ésta en 109.618 miles de euros.

CLICKAIR

A continuación se consigna el cuadro con los estados de flujo de efectivo para el ejercicio 2008 y para el primer semestre de 2009:

€ MM. (datos en miles de euros)	CLICKAIR 30/06/2009 NPGC (No auditado)	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN		
Resultado del ejercicio antes de impuestos	(4.900)	(46.382)
Ajustes del resultado	7.393	21.724
Cambios en el capital corriente	(14.315)	(5.346)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	1.701	(776)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	(10.121)	(30.780)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN		
Pagos por inversiones	(194)	(27.807)
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(194)	(27.807)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN		
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	24.715	69.451
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	2.625	4.884
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	27.340	74.335
AUMENTO NETO DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES	17.025	15.748
Efectivo o equivalentes al inicio del ejercicio	28.592	12.844
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	45.616	28.592

En el ejercicio 2008 CLICKAIR ha obtenido un flujo de efectivo de las actividades de explotación negativo de 30.780 miles de euros y un flujo de la actividad de inversión negativo de 27.807 miles de euros que se ha financiado principalmente con aportaciones de los accionistas por valor de 69.451 miles de euros. Cabe destacar que parte de las aportaciones de los accionistas se ha dedicado a incrementar la posición de tesorería de la compañía.

Durante el primer semestre de 2009, CLICKAIR ha obtenido un flujo de efectivo de las actividades de explotación negativo de 10.121 miles de euros. Asimismo, ha incrementado los recursos mediante aportaciones de socios por un valor de 24.715 miles de euros y por disposiciones adicionales de pólizas de crédito por importe de 2.625 miles de euros que ha dedicado a financiar el flujo negativo de explotación y a incrementar la posición de tesorería en 17.025 miles de euros.

b. Fondo de maniobra

A continuación se incluye el fondo de maniobra de ANTIGUA VUELING y de CLICKAIR a 31 de diciembre de 2008, 30 de junio de 2008 y 30 de junio de 2009, bajo NPGC, a 31 de diciembre de 2006 y 2007, en NIIF, así como el fondo de maniobra de VUELING derivado de la información financiera pro forma a 31 de diciembre de 2008.

ANTIGUA VUELING

€ MM (datos en miles de euros)	ANT.VUELING 30/06/2009 NPGC (No auditado)	ANT.VUELING 30/06/2008 NPGC (No auditado)	ANT.VUELING %Var. 30/06/08-09	ANT.VUELING 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT.VUELING 31/12/2007 Auditado NIIF	ANT.VUELING 31/12/2006 Auditado NIIF	ANT.VUELING % Var. 31/12/07-08	ANT.VUELING % Var. 31/12/06-07
Existencias	2.170	1.745	24%	2.170	1.345	793	61%	70%
Deudores comerciales y otros	21.554	10.034	115%	13.753	7.849	4.071	75%	93%
Ajustes por periodificación	4.233	4.368	-3%	4.269	3.650	2.968	17%	23%
Activo corriente por explotación	27.957	16.147	73%	20.192	12.844	7.832	57%	64%
Acreeedores comerciales	67.225	63.224	6%	59.694	65.755	38.718	-9%	70%
Deudas a corto plazo - Derivados	497	20.743	-98%	2.338	22.672	10.080	-90%	125%
Ajustes por periodificación	43.107	47.179	-9%	17.221	13.646	8.045	26%	70%
Pasivo corriente de explotación	110.829	131.146	-15%	79.253	102.073	56.843	-22%	80%
Fondo de maniobra de explotación	(82.872)	(114.999)	28%	(59.061)	(89.229)	(49.011)	34%	-82%
Inversiones financieras temporales	21.417	28.579	-25%	22.115	46.642	110.517	-53%	-58%
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	41.821	34.553	21%	20.858	40.447	19.668	-48%	106%
Deudas con entidades de crédito a CP	-	-	-	-	-	-	-	-
Fondo de maniobra neto	(19.634)	(51.867)	62%	(16.088)	(2.140)	81.174	-652%	-103%

El fondo de maniobra de explotación a 31 de diciembre de 2006 era negativo en 49.011 miles de euros causado por el importe negativo del pasivo corriente de explotación, principalmente por la partida de Acreeedores comerciales de 38.718 miles de euros que reflejan el proceso de crecimiento en el volumen de actividad por en el que estaba inmerso la compañía desde el inicio de las operaciones en 2004. El fondo de maniobra neto a 31 de diciembre de 2006 era positivo gracias al efectivo captado mediante la salida a cotización de la compañía en el mercado continuo, a pesar del resultado de explotación negativo de 10.338 miles de euros a 31 de diciembre de 2006.

A 31 de diciembre de 2007 el fondo de maniobra de explotación sufrió una variación negativa de un 82% respecto a 31 de diciembre de 2006, lo que corresponde a 40.218 miles de euros. A pesar de la mejora del Activo corriente de explotación en 5.032 miles de euros, la evolución negativa del fondo de maniobra de explotación se origina por el notable incremento del pasivo corriente de explotación en 45.230 miles de euros, debido principalmente a la evolución negativa de la valoración de los instrumentos financieros de cobertura, así como al incremento de los acreedores comerciales por el incremento de actividad durante este período. El fondo de maniobra neto se redujo en un 103% a 31 de diciembre de 2007 respecto a 31 de diciembre de 2006 debido al resultado negativo de explotación de 69.625 miles de euros, lo que redujo el efectivo e inversiones financieras.

A 31 de diciembre de 2008 el fondo de maniobra de explotación mejoró en un 34% respecto a 31 de diciembre de 2007, lo que supone 30.168 miles de euros. Esta variación positiva se explica por una disminución de un 22%, es decir 22.820 miles de euros, en el pasivo corriente de explotación debida a la evolución positiva de la valoración de los instrumentos financieros de cobertura, y por un 57% de mejora en el activo corriente de explotación, es decir 7.348 miles de euros, debido al incremento de los saldos de deudores derivados de la actividad ordinaria de la compañía principalmente por la entrada en el canal GDS de agencias. El fondo de maniobra neto se redujo en un 652% a 31 de diciembre de 2008 respecto a 31 de diciembre de 2007 debido al resultado negativo de explotación de 38.241 miles de euros, lo que redujo el efectivo e inversiones financieras.

En el periodo comprendido entre el 30 de junio de 2008 y 30 de junio de 2009 se produjo una variación positiva en el fondo de maniobra de explotación de un 28%. Esta mejora proviene del incremento del activo corriente de explotación en un 73% debido al incremento de los saldos con el Ministerio de Fomento por la subvención en el precio del billete a residentes insulares así como por el incremento de los saldos de deudores como consecuencia de la entrada en el canal GDS de agencias. Por otro lado, se produce una reducción del pasivo corriente de explotación en 20.246 miles debido a la

evolución favorable del valor razonable de los distintos instrumentos financieros derivados. El fondo de maniobra neto mejoró en un 62% debido la mejora del resultado de explotación que evoluciona de 44.254 miles de euros negativos a 30 de junio de 2008 a 5.864 miles de euros negativos a 30 de junio de 2009.

El fondo de maniobra neto a 30 de septiembre del 2009 de VUELING, fruto de la fusión de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR, se sitúa en 34.862 miles de euros positivos, lo que supone un incremento respecto a ANTIGUA VUELING al 30 de junio de 2009 de 54.496 miles de euros. Esta evolución positiva del fondo de maniobra neto viene explicada por la positiva evolución de los resultados operativos de VUELING en el tercer trimestre del 2009, fruto del Plan Estratégico anteriormente mencionado, y por la fuerte estacionalidad de las ventas en este período así como por la captación de sinergias tanto en ingresos como en gastos derivados de la fusión durante este trimestre.

CLICKAIR

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR 30/06/2009 NPGC (No auditado)	CLICKAIR 30/06/2008 NPGC (No auditado)	CLICKAIR %Var 30/06/08-09	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	53.112	43.735	21%	24.273
Ajustes por periodificación	3.301	3.167	4%	2.675
Activo corriente por explotación	56.413	46.902	20%	26.948
Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	60.678	92.452	-34%	75.065
Deudas corto plazo - Derivados	950	3.194	-70%	3.561
Ajustes por periodificación	45.297	54.329	-17%	18.185
Pasivo corriente de explotación	106.925	149.975	-29%	96.811
Fondo de maniobra de explotación	(50.512)	(103.073)	51%	(69.863)
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	45.616	13.393	241%	28.592
Inversiones financieras temporales	6.278	39.292	-84%	15.736
Deudas con entidades de crédito a CP	(7.509)	-	-	(4.884)
Fondo de maniobra neto	(6.127)	(50.388)	88%	(30.419)

El fondo de maniobra de explotación a 31 de diciembre de 2008 era negativo en 69.863 miles de euros como consecuencia del importe significativo de la partida Ajustes por periodificación que corresponde a los cobros de la venta de billetes cuyo servicio todavía no se ha realizado y que se mantienen en el pasivo hasta que se presta el servicio. El fondo de maniobra neto a 31 de diciembre de 2008 era también negativo como consecuencia del resultado de explotación negativo de 45.637 miles de euros a 31 de diciembre de 2008, lo que reduce la disponibilidad de efectivo e inversiones financieras.

En el periodo comprendido entre el 30 de junio de 2008 y 30 de junio de 2009 se produjo una variación positiva en el fondo de maniobra de explotación de un 51%. Esta mejora proviene de la reducción del pasivo corriente de explotación en 43.050 miles de euros principalmente debido a la evolución favorable de los acreedores comerciales por valor de 31.774 miles de euros lo que corresponde a un 34% debido a la menor actividad. Esta menor actividad se manifiesta en la reducción de los ingresos a 30 de junio de 2009 respecto a 30 de junio de 2008 en 44.271 miles de euros, lo que supone un 22%, que viene asociada a un menor número de vuelos y en consecuencia a menores pasivos por gasto de combustible, mantenimiento y coste de handling principalmente. El fondo de maniobra neto mejoró en un 88% debido la mejora del resultado de explotación que evoluciona de 40.165 miles de euros negativos a 30 de junio de 2008 a 6.038 miles de euros negativos a 30 de junio de 2009

VUELING

€ MM (datos en miles de euros)	VUELING 31/12/2008 NPGC
Existencias	2.170
Deudores comerciales y otros	38.025
Ajustes por periodificación	6.944
Activo circulante por explotación	47.139
Acreedores comerciales	121.876
Deudas con empresas del Grupo	12.882
Deudas a corto plazo – Derivados	5.899
Ajustes por periodificación	35.407
Pasivo circulante de explotación	176.064
Fondo de maniobra de explotación	(128.925)
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	70.450
Inversiones financieras temporales	37.851
Deudas con entidades de crédito a CP	(4.884)
Fondo de maniobra neto	(25.508)

El balance pro forma incluye, en efectivo y otros activos líquidos equivalentes, la ampliación de capital que han realizado CLICKAIR previa a la Fusión.

c. Periodo medio de cobro y pago

El periodo medio de pago representa el número de días que por término medio la compañía tarda en pagar las deudas desde el momento que se generaron y se ha calculado dividiendo el saldo de las cuentas por pagar por el importe medio diario del gasto que ha generado la cuenta por pagar. Asimismo, el periodo medio de cobro representa el número de días que por término medio la compañía tarda en cobrar las deudas desde el momento que se generaron y se ha calculado dividiendo el saldo de las cuentas por cobrar por el importe medio diario del ingreso que ha generado la cuenta por cobrar.

A continuación se incluyen los periodos medios de cobro y de pago para ANTIGUA VUELING y CLICKAIR.

ANTIGUA VUELING

▪ **Periodo Medio de Pago**

Derivado de la actividad que desarrolla ANTIGUA VUELING, la parte más significativa de pagos a proveedores corresponde a compras de fuel, con un periodo medio de pago de entre 7 y 15 días. El resto de pagos a proveedores corresponde principalmente a tasas aeroportuarias que se pagan a una media de 30 días y el resto de proveedores a una media de 45 días; salvo el mantenimiento de aeronaves que se paga a una media de 15 días y el arrendamiento de aeronaves que se paga por anticipado. Los periodos medios de pago anteriores se han mantenido estables durante el periodo que cubre la información financiera histórica del presente Folleto.

▪ **Periodo Medio de Cobro**

En lo que respecta a la gestión de cobro a clientes, ANTIGUA VUELING ha venido utilizando desde el 1 de enero de 2006 hasta el 30 de junio de 2008 el cobro al contado, dado que sus ventas se realizaban a través de web, vía

telefónica o en las oficinas de los aeropuertos, siendo residual hasta entonces la venta a través de agencias.

A partir del segundo semestre del año 2008 y durante el primer semestre de 2009, ANTIGUA VUELING opera a través de sistemas de distribución global (Amadeus en junio 2008 y Galileo en diciembre 2008). Del total de las ventas del ejercicio 2008 y del primer semestre de 2009, un 14,5% y un 22%, respectivamente, se realizaron a agencias a través de sistemas globales de distribución, cuya parte principal se liquida a 30 días.

CLICKAIR

- **Periodo Medio de Pago**

Derivado de la actividad que desarrolla CLICKAIR, la parte más significativa de pagos a proveedores corresponde a compras de fuel, con un periodo medio de pago de entre 7 y 15 días durante el año 2008 y el primer semestre del año 2009.

El resto de pagos a proveedores corresponde, principalmente, a tasas aeroportuarias que se pagan a una media de 45 días, el mantenimiento de aeronaves que se paga a una media de 30 días y el arrendamiento de aeronaves que se paga por anticipado.

- **Periodo Medio de Cobro**

En lo que respecta a la gestión de cobro a clientes durante el año 2008 y el primer semestre del año 2009, CLICKAIR ha realizado el 52% de la venta total a través de la web siendo el cobro al contado. El 37% de la venta se ha realizado a través del canal IBERIA que se cobra a 30 días y el resto son ventas realizadas por el canal indirecto (agencias) que se liquida a 15 días.

10.3 Información sobre las condiciones de préstamo y la estructura de financiación de las Sociedades

Como se ha mencionado, no existe endeudamiento financiero en ANTIGUA VUELING, según se recoge en el apartado 10.1.

No obstante, a continuación se recoge el endeudamiento financiero de CLICKAIR:

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR 30/06/2009 NPGC	CLICKAIR 30/06/2008 NPGC	CLICKAIR %Var. 30/06/08-09	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC
Deudas con Entidades de Crédito a LP	-	-	-	-
Deudas con Entidades de Crédito a CP	7.509	-	-	4.884
Préstamos y otras deudas a CP	7.509	-	-	4.884
Deudas por intereses a CP	-	-	-	-
Total Endeudamiento financiero bruto	7.509	-	-	4.884
Inversiones financieras temporales a CP (*)	(3.416)	(38.479)	-91%	(12.023)
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	(45.616)	(13.393)	241%	(28.592)
Total Endeudamiento financiero neto	(41.523)	(51.872)	-20%	(35.731)

(*) Inversiones financieras temporales a CP: Valores representativos de deuda y Otros activos financieros, sin incluir derivados.

CLICKAIR tenía concedida una línea de crédito con CAJA DE AHORROS DE VALENCIA, CASTELLÓN Y ALICANTE (BANCAJA) que fue suscrita con fecha de 14 de mayo de 2008, por un importe de 15.000 miles de euros con vencimiento 2011, retribuida a tipo EURIBOR + 0,75. A 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009 se encontraba dispuesta por un saldo de 4.884 miles de euros y 7.509 miles de euros

respectivamente, préstamo que se amortizará con los recursos generados por las operaciones y con las aportaciones de los socios.

Las obligaciones derivadas de la línea de crédito referida se encuentran garantizadas mediante la pignoración de depósitos por importe de 5.000 miles de euros a 30 de junio de 2009.

10.4 Información relativa a cualquier restricción sobre el uso de los recursos de capital que, directa o indirectamente, haya afectado o pudiera afectar de manera importante a las operaciones del Emisor.

ANTIGUA VUELING

ANTIGUA VUELING tenía a 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009, 21.486 miles de euros y 31.426 miles de euros respectivamente, correspondiente a efectivo y otros activos líquidos equivalentes y a inversiones financieras temporales a corto plazo, que se encontraban pignorados en garantía del cumplimiento de las obligaciones contraídas por ANTIGUA VUELING en relación con una línea de avales y cartas de crédito.

CLICKAIR

CLICKAIR tenía a 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009, 5.110 miles de euros y 13.965 miles de euros respectivamente, correspondiente a efectivo y otros activos líquidos equivalentes y a inversiones financieras temporales a corto plazo, que se encontraban pignorados en garantía del cumplimiento de las obligaciones contraídas por CLICKAIR en relación con una línea de avales y cartas de crédito. Al 30 de junio de 2009, dentro de los 13.965 miles de euros pignorados, se registran 5.000 miles de euros pignorados como garantía de la línea de crédito

VUELING

El importe total de los avales y garantías prestados a VUELING por entidades financieras a favor de terceros a 30 de septiembre 2009 es de 91.297 miles de euros. Estas garantías corresponden a cartas de crédito por arrendamientos de aeronaves, así como, avales y garantías con proveedores de combustible, aeropuertos y otros como garantía de cumplimiento de los contratos formalizados.

A 30 septiembre de 2009, un total de 47.636 miles de euros, corresponden a efectivo y otros activos líquidos equivalentes y a inversiones financieras temporales a corto plazo, se encuentran pignorados en garantía del cumplimiento de las obligaciones contraídas por VUELING en relación con una línea de avales, cartas de crédito y líneas de crédito.

10.5 Información relativa a las fuentes previstas de fondos necesarias para cumplir los compromisos mencionados en 5.2.3 y 8.1.

VUELING financiará las inversiones previstas en inmovilizado material, inmaterial y financiero y las obligaciones de pago que se deriven de los futuros contratos de arrendamiento que se suscriban por VUELING con los flujos de tesorería generados por sus operaciones y la tesorería disponible.

11. INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO, PATENTES Y LICENCIAS

En los casos en que sea importante, proporcionar una descripción de las políticas de investigación y desarrollo del emisor para cada ejercicio durante el período cubierto por la información financiera histórica, incluida la cantidad dedicada a actividades de investigación y desarrollo emprendidas por el emisor

ANTIGUA VUELING, CLICKAIR y VUELING no han llevado a cabo políticas relevantes en investigación y desarrollo durante el periodo cubierto por la información financiera.

VUELING tiene en vigor el certificado de operador aéreo y la licencia de explotación necesarios para poder operar sus aeronaves y transportar pasajeros, carga y/o correo.

VUELING explota en régimen de propiedad o bajo derecho o licencia de uso otorgada por terceros, diversas marcas (incluidos logotipos y nombres comerciales) y derechos de propiedad intelectual relacionados con ellos, incluyendo algunos que fueron creados para VUELING por agencias de publicidad y asesores en marcas. Entre otros, VUELING tiene la titularidad de la marca denominativa "VUELING", que ha sido registrada como marca comunitaria para los servicios que presta VUELING, así como sus logotipos distintivos (incluyendo las marcas mixtas "VUELING.COM", "VUELA", "lunares" y "PUNTO") y las expresiones "THE NEW GENERATION AIRLINE" y "LA AEROLÍNEA DE NUEVA GENERACIÓN". Adicionalmente, VUELING ha registrado dominios de nivel superior de código de país (p.ej.: "vueling.es", "vueling.fr", "vueling.it", etc.) en todas las jurisdicciones en las que VUELING desarrolla su actividad. VUELING considera que ha adoptado medidas razonables para preservar sus derechos sobre tales marcas y derechos de propiedad intelectual. Sin perjuicio de ello, VUELING está expuesta a posibles reclamaciones de éstas u otras partes que afirmen tener derechos sobre dichas marcas y derechos de propiedad intelectual, así como de propietarios de otras marcas parecidas a las de VUELING, tanto en relación con el uso por VUELING de tales marcas y derechos de propiedad intelectual en el pasado como respecto al derecho a continuar utilizándolos en el futuro. Algunas de las marcas y nombres comerciales empleados por VUELING están pendientes de registro.

VUELING explota en régimen de licencia distintos programas informáticos necesarios tanto para su organización como para la operación de la plataforma de Internet, incluyendo la venta de billetes de avión a sus clientes a través de dicha plataforma. En el apartado 6.4 de la Información sobre VUELING del Folleto se describen los principales programas informáticos operados por VUELING.

CLICKAIR explotaba en régimen de propiedad o bajo derecho o licencia de uso otorgada por terceros, diversas marcas (incluidos logotipos y nombres comerciales) y derechos de propiedad intelectual relacionados con ellos, incluyendo algunos que fueron creados para CLICKAIR por agencias de publicidad y asesores en marcas. Entre otros, VUELING ostenta la de la marca denominativa "CLICKAIR", "CLICKMAGAZINE" la marca mixta "CLICKAIR FLY SMART", con logo de CLICKAIR y las expresiones "CLICKAIR VUELA INTELIGENTE", "CLICKAIR VOLA INTEL-LIGENT", "CLICKAIR VUELA INTELIGENTE. DESTINOS. SERVICIOS. PRECIO" que han sido registradas como marcas comunitarias para los servicios que presta VUELING. Asimismo, VUELING ha solicitado el registro como marca comunitaria mixta de su logotipo distintivo y "CLICKAIR".

Adicionalmente, VUELING cuenta con la titularidad de la marca comunitaria y española del siguiente dominio genérico: "CLICKAIR.COM".

VUELING ostenta la titularidad de las siguientes marcas españolas: "CLICKAIR", "CLICKINVASIÓN", "CLICKINVASIÓ", "CLICKBUSINESS" y las expresiones: "CLICKAIR ES UNA BUENA IDEA", "CLICKBUSINESS ES UNA BUENA IDEA" y "CLICK & FLY".

Como consecuencia de la fusión, se está procediendo al registro de las marcas de VUELING en aquellas jurisdicciones en las que antes operaba CLICKAIR exclusivamente.

12. INFORMACIÓN SOBRE TENDENCIAS

12.1 Tendencias recientes más significativas de la producción, ventas e inventario y costes y precios de venta desde el fin del ejercicio anterior hasta la fecha de verificación del Documento de Registro

Desde 2008 y hasta el 30 de septiembre de 2009, VUELING ha experimentado un decrecimiento de sus ventas respecto al mismo periodo del año anterior de un 9%. Esta variación se explica principalmente por una estrategia de optimización de rutas y reestructuración de flota que la compañía empezó en 2008, así como por una reducción de los precios del combustible así como por la política de suscripción de derivados.

Con respecto a la evolución de la producción, destacar que el número de aviones ha permanecido estable desde principios de 2009, habiéndose incrementado la flota en una aeronave desde el 31 de diciembre de 2008, hasta situarse en 17.

La tendencia en cuanto a costes hasta el 30 de septiembre de 2009 ha venido marcada por unos menores costes variables y semi-fijos. Esta reducción de costes ha sido acorde a la reducción de actividad para la optimización de rutas.

En relación con la ocupación, desde el inicio del ejercicio 2009 hasta el 30 de septiembre de 2009, la ocupación se ha incrementado en 3,7 puntos porcentuales respecto al mismo periodo del ejercicio 2008.

12.2 Información sobre cualquier tendencia conocida, incertidumbres, demandas, compromisos o hechos que pudieran razonablemente tener una incidencia importante en las perspectivas del Emisor, por lo menos para el actual ejercicio

No existen tendencias conocidas, incertidumbres, demandas, compromisos o hechos que pudieran tener una incidencia importante en las perspectivas del Emisor, aparte de lo que se describe en la sección II "Factores de riesgo" y en el apartado 20.8 del presente Folleto relativo a procedimientos judiciales y arbitrales, así como aparte, también, de las sinergias que se deriven de la operación de Fusión entre ANTIGUA VUELING y CLICKAIR.

De conformidad con las estimaciones que se hicieron con carácter previo a la Fusión, VUELING entiende que como consecuencia de la Fusión podría estar en posición de capturar sinergias significativas (8-10% de los ingresos en total). Por el lado de las sinergias de ingresos, la Fusión permitiría que las aerolíneas pudieran apalancar la mayor notoriedad de marca de VUELING en una sociedad de mayor dimensión y compartir sus mejores herramientas de comercialización y prácticas de gestión de ingresos (principales y auxiliares). Y por el lado de los costes, con la Fusión se podrían producir ahorros de costes de comercialización (por unificación de marcas) y, sobre todo, de estructuras centrales y gastos con servicios externos. La velocidad con que estas sinergias pudieran capturarse depende sin embargo de todo el proceso de integración.

VUELING estima que se produzcan sinergias tanto en ingresos como en costes:

- (i) Sinergias de Ingresos

El estudio detallado de la operación de Fusión entre ambas compañías ha permitido identificar también un volumen de sinergias de ingresos significativo derivado de múltiples fuentes de creación de valor:

- Mejora de la efectividad comercial y código compartido con IBERIA.
- Impacto de la marca VUELING.
- Optimización de la gestión de ingresos de transporte en rutas solapadas.
- Mejora de la política de gestión de ingresos auxiliares.

El impacto de las sinergias de ingresos se acercaría a los 40.000 – 45.000 miles de euros anualizados a un año normal.

(ii) Sinergias de Costes

Existen dos fuentes de sinergias de costes en la fusión entre ANTIGUA VUELING y CLICKAIR:

- Reducción de costes comerciales y marketing.
- Ahorros en estructura central y gastos con servicios externos (ej. Sistemas).

Se estima que las sinergias de costes se sitúen en 75.000 miles de euros a tres años vista.

13. PREVISIONES O ESTIMACIONES DE BENEFICIOS

VUELING ha optado por no incluir previsiones o estimaciones de beneficios.

14. ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DE GESTIÓN O DE SUPERVISIÓN, Y ALTOS DIRECTIVOS

Con fecha de 5 de mayo de 2009 y sujeto a la efectividad de la Fusión, la Junta General de Accionistas de VUELING acordó el nombramiento de los nuevos consejeros. En consecuencia, a la fecha de verificación del presente Documento de Registro los miembros del Órgano de Administración, Gestión o supervisión, y los Altos Directivos de VUELING, son los que se mencionan en este apartado.

14.1 Nombre, dirección profesional y cargo en el Emisor de las siguientes personas, indicando las principales actividades que éstas desarrollan al margen del Emisor, si dichas actividades son significativas con respecto al Emisor

14.1.1 Nombre, dirección profesional, cargo y principales actividades de los miembros del consejo de administración

La junta general de accionistas de VUELING ha nombrado los miembros del Consejo de Administración de VUELING, así como sus cargos en el seno del Consejo de Administración, carácter de dichos cargos y direcciones profesionales, nombramientos que han resultado definitivos una vez que se han cumplido las condiciones a que estaba sometida la Fusión, los cuales se detallan a continuación.

Nombre	Cargo	Carácter	Domicilio profesional
D. Jorge Pont Sanchez	Vocal	Dominical en representación de IBERIA	El Prat de Llobregat (Barcelona), Parque de Negocios Mas Blau, c/ Bergueda 1
D. Enrique Donaire Rodríguez	Vocal	Dominical en representación de IBERIA	El Prat de Llobregat (Barcelona), Parque de Negocios Mas Blau, c/ Bergueda 1
D. José María Fariza Batanero	Vocal	Dominical en representación de IBERIA	El Prat de Llobregat (Barcelona), Parque de Negocios Mas Blau, c/ Bergueda 1
D. Manuel López Colmenarejo	Vocal	Dominical en representación de IBERIA	El Prat de Llobregat (Barcelona), Parque de Negocios Mas Blau, c/ Bergueda 1
D. José Crehueras Margenat (1)	Vocal	Dominical en representación de Inversiones Hemisferio, S.L.	El Prat de Llobregat (Barcelona), Parque de Negocios Mas Blau, c/ Bergueda 1
D. Jordi Fainé de Garriga (1)	Vocal	Dominical en representación de Inversiones Hemisferio, S.L.	El Prat de Llobregat (Barcelona), Parque de Negocios Mas Blau, c/ Bergueda 1
NEFINSA, S.A. representada por D. Carlos Bertomeu Martínez	Vocal	Dominical en representación de Nefinsa, S.A..	El Prat de Llobregat (Barcelona), Parque de Negocios Mas Blau, c/ Bergueda 1
D. Miguel Ángel Fernández Villamandos	Vocal	Independiente	El Prat de Llobregat (Barcelona), Parque de Negocios Mas Blau, c/ Bergueda 1
D. Daniel Villalba Vila	Vocal	Independiente	El Prat de Llobregat (Barcelona), Parque de Negocios Mas Blau, c/ Bergueda 1
D. Pedro Mejía Gómez	Vocal	Independiente	El Prat de Llobregat (Barcelona), Parque de Negocios Mas Blau, c/ Bergueda 1
D. Josep Piqué i Camps	Presidente	Independiente	El Prat de Llobregat (Barcelona), Parque de Negocios Mas Blau, c/ Bergueda 1
D. Ferrán Conti Penina	Vocal	Otros externo (2)	El Prat de Llobregat (Barcelona), Parque de Negocios Mas Blau, c/ Bergueda 1
D. Pedro Ferreras Díez	Secretario No Consejero		El Prat de Llobregat (Barcelona), Parque de Negocios Mas Blau, c/ Bergueda 1
D.ª Ester Escrivá de Romaní Giró	Vicesecretaria No Consejera		El Prat de Llobregat (Barcelona), Parque de Negocios Mas Blau, c/ Bergueda 1

(1) A la fecha de verificación del presente Folleto, los consejeros dominicales nombrados a propuesta de INVERSIONES HEMISFERIO están pendientes de ser sustituidos, debido a que la referida sociedad ha dejado de ser accionista de VUELING con fecha 27 de octubre de 2009, habiendo puesto su cargo a disposición del consejo de administración.

(2) D. Ferrán Conti Penina tiene la consideración de Otros Externo puesto que no es ejecutivo ni dominical. En la medida en que no está claro que pueda ser considerado como consejero independiente, se le ha designado como Otros Externos, y ello porque D. Ferrán Conti formó parte del Consejo del Emisor, en representación de INVERSIONES HEMISFERIO hasta el 24 de septiembre de 2007 y ha mantenido una relación de asesoramiento permanente con INVERSIONES HEMISFERIO hasta el año 2006 y de forma puntual desde dicho año.

A continuación se incluyen los datos más relevantes sobre la preparación y experiencia de los Consejeros actuales de VUELING:

▪ **D. Jorge Pont Sanchez**

Licenciado en Derecho. Fue Profesor Ayudante de Derecho Mercantil en las Facultades de Derecho y Ciencias Económicas de la Universidad de Barcelona desde 1960 hasta 1964. En 1965, se incorporó a El Corte Inglés, donde, actualmente, es Adjunto a la Presidencia y Director de Asuntos Internacionales. Es Consejero de la Fundación Ramón Areces. Asimismo, es Presidente del Consejo de Administración de Sephora Cosméticos de España, Consejero del Parque Temático de Madrid, S.A., Presidente y CEO de The Harris Company (U.S.A) y Consejero de Gottschalks Inc. (U.S.A)

▪ **D. Enrique Donaire Rodriguez**

Licenciado en Publicidad y Relaciones Públicas por la Facultad de Ciencias de la Información (Universidad Complutense de Madrid). Ha ocupado diferentes puestos de responsabilidad en la compañía Viva Air y fue, asimismo, presidente de VIVA TOURS, S.A. Ha sido Consejero de la compañía Mundicolor/Tiempo Libre y de Travel Club. Adicionalmente, es miembro del Instituto de Estudios Económicos y del Comité Organizador de Fitur.

▪ **D. José María Fariza Batanero**

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid y Técnico de Gestión Económica, en excedencia, de la Comunidad de Madrid. Ha trabajado como consultor en Control Presupuestario entre 1979 y 1981 y en la Consejería de Economía y Hacienda de la Comunidad entre 1981 y 1985, siendo Director General de Presupuestos entre 1983 y 1985. En el área de consultoría de Price Waterhouse trabajó desde 1985 hasta 1991, llegando a la categoría de Director durante los dos últimos años. Desde 1991, y con el paréntesis de los años 1995 y 1996 que fue Director de Planificación y Control de la Agencia Industrial del Estado, trabaja en IBERIA, siendo Director de Control y Administración entre 1996 y 2009, y desde agosto de este año es Director de Compras y Servicios. Pertenece al Comité de Dirección de IBERIA desde 1996 y en la actualidad es miembro del Consejo de Administración de Vueling, Servicios de Instrucción de Vuelo (SIV) y la compañía hispano-cubana de logística de carga ELCA.

▪ **D. Manuel López Colmenarejo**

Nacido en Madrid en 1.951. Licenciado en Matemáticas por la Universidad Complutense de Madrid y Máster en Aviación Comercial por el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y Aviación Comercial. Su experiencia profesional se ha desarrollado dentro de IBERIA y empresas del Grupo IBERIA. Tras diversas responsabilidades en el área Comercial, de 1986 a 1.990 fue Subdirector de Logística Comercial (Reservas, Sistemas de Distribución, Gestión de Ingresos-Yield Management). En 1.987 representó a IBERIA en el Grupo Europeo que dio lugar a la creación de AMADEUS. De 1.990 a 2.005 fue miembro del Consejo de Administración de AMADEUS. De 1990 a 1.994 Director de Sistemas de IBERIA. De 1.994 a 2.001 fue Director de Gestión de Ingresos y de Desarrollo de Red y Programa y miembro del Comité Ejecutivo de IBERIA. Desde 2.001 es Director Comercial Adjunto. Además de Amadeus ha sido miembro de otros Consejos de Administración: SITA (Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas), VIVA AIR, S. A., VIVATOURS y Presidente de SAVIA (Sistema de Agencias de Viaje Automatizadas). Ha sido miembro del Consejo de Administración de CLICKAIR desde su fundación, pasando al Consejo de Administración de VUELING tras la fusión de ambas Compañías.

- **D. José Creuheras Margenat**

Cursó estudios de derecho en la Universidad de Barcelona. Es vicepresidente de Planeta Corporación S.R.L. y consejero delegado de INVERSIONES HEMISFERIO Asimismo, es miembro del Consejo de Administración de las sociedades Audiovisual Española 2000, S.A., Grupo Planeta DeAgostini, S.L., Espasa Calpe, S.A. y Editorial Página Cero, S.A. Desempeña además el cargo de miembro del Real Patronato de la Biblioteca Nacional. Por lo que respecta a sociedades cotizadas, es miembro del Consejo de Administración y de la comisión de nombramientos y retribuciones de Antena 3 Televisión, S.A. desde junio de 2003.

- **D. Jordi Fainé de Garriga**

Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad de Barcelona, diplomado en Económicas por la Nottingham Trent University (B.A. Degree in Economics) y Master en Administración de Negocios en el IESE de Barcelona (MBA). Desarrolló su carrera profesional como Gerente de proyectos, desde 1999 hasta 2004, en la sociedad Europraxis Consulting, empresa dedicada a la consultoría de negocio perteneciente al Grupo Indra, en la que trabajó en diferentes proyectos relacionados con empresas de diferentes sectores, como grupos de prensa, entidades financieras, compañías de seguros, empresas dedicadas al sector de la tecnología etc.. Desde el año 2004 ha ostentado el cargo de Director General de la sociedad INVERSIONES HEMISFERIO.

- **NEFINSA, S.A., representada por D. Carlos Bertomeu Martínez**

La sociedad Nefinsa, S.A. con C.I.F. número A-48.069.181 se encuentra representada por D. Carlos Bertomeu Martínez, Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Valencia. M.B.A. por el Instituto de Empresa de Madrid. Miembro del Consejo de Administración y Consejero Delegado de Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. desde su fundación en 1994. Anteriormente asumió el cargo de Director de los programas M.B.A. e International M.B.A. del Instituto de Empresa, fue Director de Inversiones del Grupo Nefinsa, siendo el representante de Nefinsa, S.A. en el Consejo de Administración de CLICKAIR.

- **D. Miguel Angel Fernández Villamandos**

Licenciado en Ciencias Económicas en la Universidad de Bilbao y en la Universidad de Valladolid y Graduado social, en la Universidad de Oviedo. Ha desempeñado cargos de alta dirección en diferentes sociedades del grupo General Electric, Asea- Brown Boverl, S.A. (1992 – 1998), Compañía Trasmediterranea, S.A. (1998 – 2004), Acciona, S.A. (2004 – 2006) y Eis - Marítimo, S.A. Ha sido Consejero de varias sociedades de General Electric, Asea- Brown Boveri, S.A. y Compañía Trasmediterranea, S.A. En la actualidad es presidente de la sociedad Explotaciones y Desarrollos De México, S.L.

- **D. Daniel Villalba Vila**

Licenciado en Ciencias Económicas por la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Central de Barcelona y Doctor en Ciencias Económicas por la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Autónoma de Madrid. "Master of Science in Operations Research", por la Universidad de Stanford (California, EE.UU.), "Master of Science in Business Administration", por la Universidad de Massachussets (Massachusetts EE.UU.) y Catedrático de Economía de la Empresa. Universidad Autónoma de Madrid. Ha sido presidente diferentes sociedades: Inverban SVB, S.A (1989/1992), Presidente de Transoleo, S.A. (1992-2000) y Regasificación y Equipos, S.A. (REGASA) (1994-2005). Ha sido consejero de Inverban SVB., S.A. Desde 1990, la sociedad de valores de la Caixa (50%) y Caja Madrid (50%). Actualmente Caja Madrid Bolsa, Consejero de

la Bolsa de Madrid y de Barcelona

En la actualidad es presidente y consejero de GESIF, S.A. y miembro del Consejo de Administración de Abengoa, S.A. con el carácter de independiente.

▪ **D. Pedro Mejía Gómez**

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid (1976). Técnico comercial y economista del Estado, (1979). Mas de treinta años de experiencia trabajando en entornos internacionales en el campo de la economía, financiación internacional, energía, comercio y turismo, en puestos de responsabilidad tanto en el sector público como en el privado. Hasta Abril de 2008, Secretario de Estado de Comercio y Turismo, Presidente del Consejo de Administración del Instituto Español de comercio exterior (ICEX), del Instituto de Turismo de España, (TURESPAÑA) y de INTERES, agencia española de atracción de inversiones. Ha dictado cursos en la Universidad Carlos III (Madrid) y conferencias en la Georgetown University, American University o M.I.T. (USA).

▪ **D. Josep Piqué i Camps**

Es Licenciado y Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales y Licenciado en Derecho por la Universidad de Barcelona. Fue director general de Industria entre 1986 y 1988. En 1988 dejó la Administración para incorporarse a ERCROS donde llegó a ser consejero delegado y presidente. En 1992 asumió la vicepresidencia del Círculo de Economía de Barcelona y en 1995 pasó a ser su presidente. En mayo de 1996 fue nombrado Ministro de Industria y Energía. A finales de 1998 compaginó la cartera de Industria con la de Portavoz del Gobierno y fue Ministro de Asuntos Exteriores de 2000 a 2002 y Ministro de Ciencia y Tecnología de 2002 a 2003. Adicionalmente fue presidente del Partido Popular en Cataluña, Diputado y Senador, cargos que dejó para dedicarse plenamente al mundo empresarial.

▪ **D. Ferrán Conti Penina**

Licenciado en Ingeniería Industrial por la Universidad de Barcelona y Master en Administración de Negocios en el IESE de Barcelona (MBA). Ha desarrollado su carrera profesional en el Banco de Comercio durante 7 años desempeñando la función de Director Regional para Cataluña y Baleares. Posteriormente, se incorporó a AFERFRANCE, compañía de productos de consumo como Director General, dónde permaneció 4 años. Al dejar esta compañía se incorporó a Mercapital como Subdirector General, operando tanto en Barcelona como en Madrid. En el año 1994 se estableció por su cuenta constituyendo su propia empresa de Fusiones y Adquisiciones, desde donde ha intermediado en importantes transacciones. Adicionalmente, durante dos años se incorporó como Vicepresidente ejecutivo a la compañía DOGI con el objetivo de restablecer su equilibrio financiero, una vez finalizada su función en la misma, regresó a su propia empresa de Fusiones y Adquisiciones donde desarrolla su actividad en la actualidad. En representación del Grupo Planeta ha sido miembro de los Consejos de Administración de La Seda y de Vueling.

14.1.2 Alta dirección

La gestión de VUELING al nivel más elevado es ejercida por los directivos que forman el Comité de Dirección. Las referencias a "altos directivos" deben entenderse referidas a los integrantes de dicho Comité, salvo que se indique lo contrario. El Comité de Dirección se reúne semanalmente para tratar la marcha ordinaria de las actividades de VUELING.

La composición del Comité de Dirección a la fecha de verificación del presente Folleto, es la que se refleja a continuación:

Nombre	Cargo
D. Alex Cruz de Llano	Director General
D. Antonio Grau Folguera	Director General Corporativo Financiero
D. Luis Gallego Martín	Director General de Operaciones
D. Juan Carlos Iglesias García	Director General de Ventas
Dña. Silvia Mosquera González	Directora de Rutas, Ingresos y Estrategia

Seguidamente, se resume brevemente la información sobre la preparación académica y trayectoria profesional de los miembros del equipo directivo que no pertenecen al Consejo de Administración de VUELING:

▪ **D. Alex Cruz de Llano**

D. Alex Cruz de Llano tiene 43 años y es natural de Bilbao. Es ingeniero industrial por la Central Michigan University y Master of Science por la Ohio State University. También cursó estudios de administración y dirección de empresas en la Edwin Cox School of Business de Dallas.

Ha desarrollado íntegramente sus 20 años de carrera profesional en la aviación comercial. Inició su actividad en American Airlines, en cuyo grupo de compañías permaneció durante 10 años, primero en su sede de Dallas (Texas) y luego en diferentes centros de internacionales y áreas funcionales. Trasladado a Londres a principios de los años 90 representó a American en Sabre, uno de los tres grandes GDS (sistemas globales de distribución) existentes.

En los dos años previos a encabezar el equipo fundacional de Clickair en 2006 fue socio-director para Europa de la división de Aviación Comercial de la consultora Accenture, con base en Londres. Allí—y previamente, durante tres años, en su propia empresa consultora—dirigió proyectos, entre otras, para Delta Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Virgin Atlantic, y Jetblue, así como para otras empresas vinculadas con el sector como BAA, la mayor operadora de aeropuertos del Reino Unido (adquirida en 2007 por Ferrovial), el sistema global de reservas Amadeus y los portales de viajes lastminute.com y Priceline.

▪ **D. Antonio Grau Folguera**

D. Antonio Grau Folguera es de Barcelona y tiene 41 años, es licenciado en Derecho por la Universidad de Barcelona y licenciado en Empresariales y MBA por ESADE, y ha cursado estudios de postgrado en el IESE.

D. Antonio Grau Folguera se incorporó a Vueling a comienzos de 2006, después de haber tenido la responsabilidad de director financiero durante varios años en una empresa española basada en el Reino Unido. Con anterioridad, acumuló siete años de experiencia en la auditora KPMG, donde llegó a la categoría de gerente, cuyo papel en Vueling cubre áreas como IT, Recursos Humanos y Finanzas, entre otras, tuvo un rol muy activo en algunos de los momentos más significativos la historia de la Compañía, tales como su salida a Bolsa o el diseño y ejecución de nuestro reciente plan de mejora.

▪ **D. Luís Gallego Marín**

D. Luís Gallego Marín es madrileño y tiene 40 años, es Ingeniero Superior Aeronáutico por la Universidad de Madrid y ha cursado estudios de Dirección de Empresas en el IESE.

Formó parte del equipo fundacional de Clickair donde, como director de Producción, ha sido responsable de las áreas de Operaciones de Vuelo,

Instrucción, Mantenimiento y Operaciones de Tierra. A Clickair llegó desde Air Nostrum, donde era director técnico, y anteriormente trabajó en la consultora especializada BDE (del Grupo Indra) y en el Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos de la Fuerza Aérea Española.

▪ **D. Juan Carlos Iglesias García**

Juan Carlos Iglesias García, madrileño de 38 años, ha cursado el Executive MBA del Instituto de Empresa.

Se incorporó a Vueling en el verano de 2007 proveniente de Portugalia, en donde desarrolló una carrera profesional de 14 años que le llevo a ser director general adjunto en España. El cometido específico desempeñado en VUELING ha sido el de abrir la compañía al canal de venta indirecto, donde ha conseguido hitos notables, entre otros que Vueling sea la primera aerolínea de nueva generación en vender en GDS, lo que ha comportado un considerable incremento de ventas a través de las agencias de viaje.

▪ **Dª Silvia Mosquera González**

Dª. Silvia Mosquera González, natural de Santiago de Compostela y de 32 años, es licenciada en Ingeniería Química por la Universidad de Santiago y CPIM por la Educational Society for Resource Management.

Ha sido responsable en CLICKAIR de dar soporte a la dimensión estratégica del plan de negocio de la compañía, del análisis de competencia, del desarrollo de la red y de la fijación y evolución de tarifas. Anteriormente fue gerente de la división de Viajes y Transporte de la consultora Accenture, desde donde realizó diferentes proyectos para Air Nostrum y estuvo involucrada en el diseño, creación y lanzamiento de CLICKAIR a lo largo de 2006.

14.1.3 Detalle de las empresas y asociaciones de las que los miembros del Órgano de Administración, Gestión o supervisión y de los Altos Directivos de VUELING han sido miembros de los órganos de administración, de gestión o de supervisión, o socios, en cualquier momento en los últimos cinco años

A continuación se detallan todas las empresas de las que los consejeros de VUELING han sido miembros de su órgano de administración, de gestión o de supervisión, o socio directo, en los últimos cinco años, con excepción de (i) aquellas sociedades de carácter meramente patrimonial o familiar, (ii) paquetes accionariales de sociedades cotizadas que no tienen el carácter de participación significativa y (iii) cualesquiera otras que no tienen relevancia alguna a los efectos de la actividad de VUELING.

Nombre	Sociedades y cargos	Miembro actual
D. Josep Piqué Camps	-Es presidente y consejero de Mixta África, S.A.	Sí
	-Es presidente y consejero de Pangea XXI Consultora Internacional, S.L.	Sí
	-Es consejero de GVC Gaesco Holding, S.L.	Sí
	-Es consejero de Tradisa Operador Logístico, S.L.	Sí
	-Es administrador único de Pasiphae Consultora Internacional, S.L.	Sí
	-Ha sido consejero de Befesa Gestión de Residuos Industriales, S.L.	No
	-Ha sido consejero y vicepresidente de Forum Universal de las Culturas Barcelona 2004, S.A.	No
D. Jorge Pont Sánchez	-Es consejero de IBERIA	Si
	-Es consejero de Sephora Cosméticos de España, S.L.	Si
	-Es consejero de Parque Temático de Madrid, S.A.	Si
	-Es consejero C.E.O. de The Harris Company (U.S.A.)	Si
	-Es consejero de Gottschalks, Inc. (U.S.A.)	Si
	-Es consejero de El Corte Inglés, S.A.	Si
	-Es patrono de la Fundación Ramón Areces.	Si
	-Ha sido consejero de Marco Polo Investments, S.C.R., S.A. (sociedad disuelta)	No
	-Ha sido consejero de Worldwilde Retail Exchange	No
D. Enrique Donaire Rodríguez	-Ha sido consejero de Vivatours, S.A.	No
D. José María Fariza Batanero	-Es consejero de la sociedad Servicios de Instrucción de Vuelo (SIV)	Si
	-Es consejero de sociedad Compañía Hispano-Cubana de Logística de Carga ELCA	Si
D. José Crehueras Margenat	-Es consejero de Grupo Planeta De Agostini, S.L.	Sí
	-Es consejero y miembro de la comisión de nombramientos y retribuciones de Antena 3 Televisión, S.A.	Sí
	-Es vicepresidente de Planeta Corporación, S.L.	Sí
	-Es vicepresidente de la Fundación José Manuel Lara	Sí
	-Es consejero delegado de INVERSIONES HEMISFERIO	Sí
	-Es administrador único de Planeta Deportiva, S.A.	Sí
	-Es consejero de Espasa Calpe, S.A.	Sí
	-Es consejero de Audiovisual Española 2000, S.A.	Sí
-Es consejero de Editorial Página Cero, S.A.	Sí	
D. Manuel López Colmenarejo	-Ha sido consejero de Vivatours, S.A.	No
	-Ha sido consejero de Amadeus Global Travel Distribution S.A.	No
	-Ha sido consejero de savia, S.A.	No
	-Hasta 2009 Consejero de CLICKAIR	No
	-Es consejero de IBERIA.	Si
D. Jordi Faine de Garriga	-Es director general y consejero de Inversiones Hemisferio, S.L.	Sí
	-Es consejero de Capital Hemisferio, S.C.R. de Régimen Simplificado	Sí
	-Es consejero de Tecnitoyes Juguetes, S.A.	Sí
	-Es administrador único de Jaipur Investment, S.L.	Sí
NEFINSA, S.A. representada por D. Carlos Bertomeu	-Es administrador único de La Cañada Tochosa, S.A.	Sí
	-Es consejero y vicepresidente de Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.	Sí
	-Es consejero de Uralita, S.A.	Sí
	-Es administrador único de Stockplus, S.L.	Sí
	-Es consejero de Doslante, S.L.	Sí
	-Ha sido consejero de Click Air, S.A.	No
D. Miguel Ángel Fernández Villamandos	-	-
D. Daniel Villalba Vila	-Es consejero de Abengoa, S.A.	Sí
	- Es presidente de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de Abengoa, S.A.	Sí
	-Ha sido presidente del Comité de Auditoría de Abengoa, S.A.	No
D. Pedro Mejía Gómez	-Es presidente y consejero de Operador del Mercado Ibérico de Energía Polo Español, S.A.	Sí
	-Es presidente y consejero de Omel Diversificación, S.A.	Sí
D. Ferrán Conti Penina	-	-

D. Alex Cruz de Llano	- Ha sido consejero de Alnad Ltd.	No
D. Antonio Grau Folguera	- Ha sido consejero de Celsa (UK) Holdings Ltd. - Ha sido consejero de Celsa Manufacturing (UK) Ltd. - Ha sido consejero de Celsa Steel (UK) Ltd. - Ha sido Consejero de Celsa (Wales) Ltd.	No No No No
D. Luis Gallego Marín	-	-
D. Juan Carlos Iglesias García	-	-
Dña Silvia Mosquera	-	-

14.1.4 Naturaleza de toda relación familiar entre cualquiera de las personas referidas en los apartados anteriores

Se hace constar que no existe ninguna relación familiar entre las personas a las que se ha hecho referencia en el presente apartado 14.1.

14.1.5 Condenas, sanciones o situaciones concursales durante los últimos cinco años anteriores a la fecha del Documento de Registro de las personas identificadas en el apartado 14.1.

De acuerdo con la información facilitada a VUELING por los miembros del órgano de administración, de gestión o de supervisión, así como por los altos directivos, se hace constar que, al menos en los cinco años anteriores a la fecha del Folleto, ninguno de ellos (i) ha sido condenado en relación con delitos de fraude, (ii) ha estado relacionado con ninguna quiebra, suspensión de pagos, concurso o liquidación en la que actuara como miembro del órgano de administración, gestión o supervisión, como alto directivo o como socio que actuara en la gestión de los asuntos de un emisor, salvo por lo que respecta al Consejero D. José Creuheras Margenat, que ha sido consejero de una sociedad denominada Bussitel, S.A., que ha sido objeto de liquidación, ni (iii) ha sido inculcado públicamente o sancionado por autoridad estatutaria o reguladora (incluidos los organismos profesionales designados) o descalificado por tribunal alguno por su actuación como miembro de órganos de administración, gestión o supervisión de un emisor de valores o por su actuación en la gestión de los asuntos de un emisor.

14.2 Conflictos de intereses de los órganos de administración, de gestión y de supervisión, y altos directivos

A continuación se recogen las participaciones y/o cargo de las personas, mencionadas en el apartado 14.1 anterior en el capital de entidades que, en la fecha del Folleto, tengan el mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituya el objeto social de VUELING, que han sido comunicadas a VUELING (indicando los cargos o funciones que en estas sociedades se ejercen) y que podrían dar lugar a posibles situaciones de conflicto de interés con el Emisor y sus intereses privados.

Nombre	Nombre de la Sociedad	Participación	Cargo
D. Jorge Pont Sanchez	Iberia Líneas Aéreas de España, S.A.	0%	Consejero
D. Enrique Donaire Rodriguez	Iberia Líneas Aéreas de España, S.A.	0%	Director General
D. José María Fariza Batanero	Iberia Líneas Aéreas de España, S.A.	0,0017%	Director de Control y Administración
D. Manuel López Colmenarejo	Iberia Líneas Aéreas de España, S.A.	0,0069%	Director Comercial
NEFINSA, S.A.	Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.	75,21%	Consejero
D. Carlos Bertomeu Martínez	Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.	2,33%	Consejero Delegado

Al margen de lo indicado en este apartado 14.2, no existen otros posibles conflictos de interés entre los deberes de las personas mencionadas en el apartado 14.1 con el Emisor y sus intereses privados y/o otros deberes.

El Consejo de Administración de VUELING se ha dotado de un Reglamento que contiene previsiones específicas cuya finalidad es imponer determinadas obligaciones de conducta que los consejeros deben observar ante la aparición de un conflicto de interés, así como obligaciones de no competencia.

14.2.1 Conflictos de interés

Los consejeros deberán comunicar al Consejo las situaciones de conflicto que pudiera tener entre sus intereses privados y el interés del Emisor y, en su caso, abstenerse de intervenir en las deliberaciones y, en su caso, en las votaciones que afecten a asuntos en los que se halle interesado personalmente, de manera directa o indirecta. Asimismo, el consejero deberá abstenerse de realizar, directa o indirectamente, transacciones profesionales o comerciales con VUELING, sin previamente haber informado al Consejo de Administración y sin la aprobación de la transacción por éste, de acuerdo con lo previsto en el artículo 127.ter de la Ley de Sociedades Anónimas.

Obligación de no competencia

Los consejeros no podrán realizar actividades, directa o indirectamente, que supongan la prestación de servicios de cualquier naturaleza a personas o entidades que en relación a VUELING: i) sean competidoras, directas o indirectas, o ii) tengan intereses, directa o indirectamente, opuestos, o iii) tengan, total o parcialmente, un objeto social y/o actividades similares, salvo autorización expresa del Consejo de Administración de VUELING, siempre que éste estime que no existe un perjuicio al interés social y previo informe de la comisión de auditoría y cumplimiento.

No obstante, quedan exceptuados de la prohibición establecida en el párrafo anterior los consejeros dominicales que lo sean en representación directa de accionistas de VUELING, sin perjuicio, en su caso, del deber de abstención en los supuestos de conflicto de interés.

Lo anterior es sin perjuicio de la facultad que asiste a los accionistas de VUELING en virtud del artículo 132.2º de la Ley de Sociedades Anónimas (*"Los administradores que lo fueren de otra sociedad competidora y las personas que bajo cualquier forma tengan intereses opuestos a los de la sociedad, cesarán en su cargo a petición de cualquier socio y por acuerdo de la junta general"*).

Por otro lado, los consejeros independientes que finalicen su cargo o que por cualquier otra causa cesen en el desempeño del mismo, no podrán durante el plazo de un año desde dicho cese, prestar servicios o ser designados para el cargo de administrador o ser nombrados directivos, ejecutivos o similar en otra sociedad que tenga el carácter de competidora o un objeto social similar o análogo al de VUELING.

A estos efectos, se entenderá como entidad competidora cualquier compañía aérea que mantenga o tenga intención de abrir o explotar una base operativa en España o Portugal dentro del año siguiente al cese por cualquier caso.

VUELING podrá dispensar esta prohibición, a través de acuerdo específico del Consejo de Administración, con anterioridad o posterioridad a la toma de posesión del consejero interesado. Asimismo, el Consejo de Administración podrá, siempre que estime que no existe un perjuicio al interés social y previo informe de la comisión de auditoría y cumplimiento, autorizar al consejero saliente el ejercicio de cualquiera de los cargos y desempeños prohibidos.

Adicionalmente, debe destacarse que el 10 de junio de 2009, ANTIGUA VUELING e IBERIA suscribieron un acuerdo de intenciones sobre un protocolo de operaciones vinculadas y de conflictos de interés (en adelante, el "**Protocolo de Conflictos de Interés**") que tiene por objeto regular las relaciones entre IBERIA y VUELING y, específicamente, las siguientes cuestiones:

- Definición del ámbito de actuación de VUELING, en virtud del cual se establece como ámbito de actuación de VUELING el propio de las compañías aéreas de bajo coste, siendo la principal actividad de VUELING el transporte aéreo de regular de pasajeros, operando actualmente entre las principales ciudades españolas y varios destinos, principalmente, de Europa Occidental y del Sur.
- Regulación el marco aplicable a las relaciones de negocio y operaciones comerciales de VUELING con IBERIA y con las sociedades del grupo de esta última.
- Regulación del conflicto de interés en el seno del consejo de administración de VUELING.

El Protocolo de Conflictos de Interés permanecerá vigente mientras IBERIA ostente, directa o indirectamente, una participación superior al 30% del capital de VUELING; o incluso si esa participación resultase igual o inferior al 30% mientras más de la mitad de los Consejeros de VUELING hayan sido nombrados a propuesta de IBERIA.

En virtud del Protocolo de Conflictos de Interés, IBERIA declara que no ha celebrado ni celebrará ningún acuerdo, pacto o contrato relativo al sentido del voto en VUELING, ni destinado a establecer una política común en lo que se refiere a la gestión de VUELING, y, asimismo, se compromete a actuar de tal forma que VUELING opere con independencia en la toma de decisiones.

En el marco del Protocolo de Conflictos de Interés, al objeto de establecer las relaciones de negocio y con el fin de lograr una cierta estabilidad en el proyecto industrial de VUELING, ANTIGUA VUELING e IBERIA suscribieron los siguientes pactos operativos:

- Código compartido (incluyendo el uso por la combinada de slots). Permite la comercialización de billetes de la combinada a través de los canales comerciales de IBERIA, incluyendo agencias de viajes, fuerza de venta directa, página web y call center, sin perjuicio de mantener la actual red comercial off line de Vueling.
- Programa de fidelización que permita a los usuarios de la combinada acumular/redimir puntos en el programa "Iberia Plus".

- Mantenimiento de las aeronaves de la combinada ofrecido en condiciones económicas de mercado por parte de la división de Mantenimiento de IBERIA.
- *Handling*: Servicios de *handling* para la combinada ofrecidos en condiciones económicas de mercado por parte de la división de *handling* de IBERIA.

Asimismo, cualquier nuevo servicio u operación comercial entre IBERIA y VUELING tendrá siempre una base contractual y, sin perjuicio de sus condiciones particulares, deberá someterse a los siguientes principios:

- Transparencia y realización de las prestaciones de servicios en condiciones de mercado.
- Compromiso de emplear la máxima diligencia y todos los medios posibles a su alcance.
- Compromiso de confidencialidad.

Cualquier nuevo servicio u operación comercial entre IBERIA y VUELING seguirá el procedimiento de autorización en virtud del cual, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas y en la Ley del Mercado de Valores, cualquier acuerdo que se pueda adoptar, directa o indirectamente, entre IBERIA y VUELING, ya se trate de celebración, modificación de condiciones o extinción contractual, deberá ser necesariamente en la comisión de operaciones vinculadas, con la aprobación del consejo de administración de VUELING.

Si el Consejo de Administración se pronunciara en el sentido de que una concreta operación no resulta aconsejable, o que resulta contraria a los presupuestos o planes estratégicos de VUELING, elaborará un informe que trasladará a la comisión de operaciones vinculadas de VUELING, en el que explicará los motivos por los que considera que la operación afecta negativamente a VUELING. La comisión de operaciones vinculadas emitirá un informe sobre la operación concreta y se lo remitirá de nuevo al Consejo al objeto de que adopte una decisión definitiva.

IBERIA se comprometió a realizar sus mejores esfuerzos para que se constituyera una comisión de operaciones vinculadas de VUELING que estaría compuesta por una mayoría de consejeros independientes y de la que no podrían formar parte los consejeros dominicales de IBERIA y que velaría por la independencia, transparencia y ausencia de conflictos de interés.

Las competencias de la comisión de operaciones vinculadas de VUELING serán las que se indican a continuación:

- Informar previamente, en cuanto a sus elementos esenciales, aquellas operaciones vinculadas entre IBERIA y VUELING, cuya aprobación corresponda al Consejo de Administración de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo de Conflictos de Interés
- Informar previamente la información semestral y la incluida en el informe anual de gobierno corporativo de VUELING en relación con el Protocolo de Conflictos de Interés y las operaciones vinculadas entre VUELING e IBERIA.
- La revisión, con carácter general, del cumplimiento de la regulación establecida en el Protocolo de Conflictos de Interés.
- La emisión con carácter anual, para su entrega al consejo de administración de VUELING y puesta a disposición de los accionistas de VUELING, de un informe

detallado del grado de cumplimiento de las previsiones del Protocolo de Conflictos de Interés.

- Informar previamente cualquier propuesta de modificación del presente Protocolo de Conflictos de Interés.
- Hacer recomendaciones y formular propuestas de mejora en el marco de sus competencias.

De conformidad con lo anterior, el pasado 20 de julio de 2009 el Consejo de Administración de VUELING aprobó una modificación del Reglamento del Consejo de Administración, en virtud de la cual, entre otros, se añadió un último párrafo al artículo 16 con el siguiente tenor literal: *"El Consejo tendrá también una Comisión de Operaciones Vinculadas, con la composición y funciones que se determinen en su Reglamento Interno, que formará parte también de este Reglamento como anexo permanente IV"*. Asimismo se procedió a modificar el artículo 23 iii del Reglamento del consejo de Administración relativo a la obligación de información y abstención de los consejeros en supuestos de conflictos de interés, al cual se le dio la siguiente redacción:

"Conflictos de interés. Obligación de información y abstención:

En el supuesto de que haya de adoptarse por el Consejo de Administración de Vueling una decisión societaria en la que haya colisión con los intereses de Iberia, los miembros del Consejo de Administración de Vueling nombrados a propuesta de Iberia se abstendrán de intervenir de cualquier modo en la decisión societaria de que se trate, de modo que se asegure que la objetividad e independencia de la toma de decisiones por el Consejo no se vea afectada o influenciada potencialmente por intereses ajenos a la propia sociedad.

En consecuencia, la obligación de abstenerse de intervenir en la operación por parte de los Consejeros dominicales nombrados a propuesta de Iberia afecta tanto a la participación en las deliberaciones como en la toma de decisiones, se produzca esta de forma directa o bien en forma indirecta mediante representación.

Esta previsión en interés de Vueling y como medida de protección de los accionistas minoritarios de esta compañía no exime de la obligación de todo Consejero de respetar las normas que, sobre conflicto de intereses, se encuentren vigentes en cada momento.

Los Consejeros deberán comunicar al CONSEJO las situaciones de conflicto que pudieran tener con el interés de la SOCIEDAD.

Asimismo, el Consejero deberá abstenerse de intervenir en las deliberaciones, y en su caso, en las votaciones que afecten a asuntos en los que se halle interesado personalmente, de manera directa o indirecta. También el Consejero deberá abstenerse de realizar, directa o indirectamente, transacciones profesionales o comerciales con la SOCIEDAD, sin previamente haber informado al CONSEJO de Administración y sin la aprobación de la transacción por éste. Se entenderá igualmente, que existe interés personal del Consejero cuando un asunto afecte a un miembro de la familia – entendiendo por tal cualquiera de los supuestos contemplados en el apartado f) del artículo 9.iii de este Reglamento- o a una entidad en la que desempeñe un puesto directivo o tenga una participación significativa.

En este caso, el CONSEJO, podrá autorizar al Consejero, siempre que

estime que no existe un perjuicio al interés social, previo informe de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento."

En este sentido, con fecha 21 de septiembre de 2009, el Consejo de Administración de VUELING aprobó el Reglamento de la comisión de operaciones vinculadas así como la composición de la referida comisión.

De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de la comisión de operaciones vinculadas, en el supuesto de que haya de adoptarse por el consejo de administración de VUELING una decisión societaria en la que haya colisión con los intereses de IBERIA, los miembros del consejo de administración de VUELING nombrados a propuesta de IBERIA, se abstendrán de intervenir de cualquier modo en la decisión societaria de que se trate, de modo que se asegure que la objetividad e independencia de la toma de decisiones por el consejo de no se vea afectada o influenciada potencialmente por intereses ajenos a la propia sociedad. En consecuencia la obligación de abstenerse de intervenir en la operación por parte de los consejeros dominicales nombrados a propuesta de IBERIA afecta tanto a la participación en las deliberaciones como en la toma de decisiones, se produzca ésta de forma directa o bien de forma indirecta mediante representación.

Al margen de lo indicado en el presente apartado y de la forma de solventar los conflictos de interés, no existen otros posibles conflictos de interés entre los deberes de las personas mencionadas en el apartado 14.1.1 y 14.1.2 anterior, con el Emisor y sus intereses privados.

14.2.2 *Cualquier acuerdo o entendimiento con accionistas importantes, clientes, proveedores u otros, en virtud de los cuales cualquier persona mencionada en el punto 14.1.1 y 14.1.2 hubiera sido designada miembro de los órganos de administración, de gestión o de supervisión, o alto directivo*

En virtud del acuerdo marco de integración de 7 de julio de 2008 suscrito entre ANTIGUA VUELING, CLICKAIR, INVERSIONES HEMISFERIO, NEFINSA e IBERA, se ha producido un acuerdo entre los accionistas principales de VUELING, como consecuencia del cual, determinadas personas mencionadas en el apartado 14.1.1 y 14.1.2 han sido designadas miembros del órgano de administración o altos directivos. A excepción de lo anterior, VUELING no ha tenido constancia de ningún acuerdo o entendimiento con accionistas principales, clientes, proveedores u otros, en virtud de los cuales cualquier persona mencionada en el apartado 14.1.1 y 14.1.2 anterior hubiera sido designada miembro de los órganos de administración, gestión o de supervisión, o alto directivo.

14.2.3 *Datos de toda restricción acordada por las personas mencionadas en el apartado 14.1.1 y 14.1.2 anterior del documento de registro sobre la disposición en determinado periodo de tiempo de su participación en los valores del Emisor*

A excepción de las restricciones a la disposición de acciones que se señalan en el presente apartado, y por las que se establecen en el Reglamento Interno de Conducta cuyo contenido principal se resume en el apartado 21.2., no existen restricciones a la disposición de acciones de VUELING de las que son titulares las personas mencionadas en el apartado 14.1.1 y 14.1.2 anterior.

Acuerdo de permanencia de NEFINSA.

El 7 de julio de 2008 NEFINSA e IBERIA suscribieron un pacto de permanencia y una addenda al mismo de fecha 17 de febrero de 2009, en virtud del cual NEFINSA se compromete a permanecer como accionista y socio minoritario de VUELING con un mínimo del 4,15% del capital social de VUELING o cualquier otro porcentaje inferior del que resulte titular como consecuencia de una ampliación de capital social de VUELING y durante un periodo de tiempo que alcanzará hasta la anterior de las siguientes fechas: a) dos años a contar desde el 16 de julio de 2009, o b) el día 15 de mayo de 2011. El

referido compromiso de permanencia esta sujeto al cumplimiento, por parte de IBERIA o de cualquier sociedad que sea socio de IBERIA con una participación igual o superior al 40% en VUELING, de que no disminuyan en su conjunto, directa o indirectamente su participación del 40% del total de los derechos de voto de VUELING en cualquier momento desde la fecha de la inscripción de la Fusión, esto es, desde el 16 de julio de 2009.

En el supuesto de que NEFINSA incumpla su compromiso de permanencia, NEFINSA deberá abonar a IBERIA una penalización por un importe de 3.500.000 €, más los intereses devengados desde la fecha en que se inscribió la fusión (i.e. 16 de julio de 2009) hasta la fecha de incumplimiento a un T.A.E. del Euribor. Dicha compensación deberá pagarse dentro del mes siguiente a la fecha en la que se produzca el incumplimiento.

Adicionalmente, IBERIA se compromete a no adquirir acciones adicionales de VUELING y a no suscribir o recibir aquellas acciones que le correspondan en virtud de su derecho de suscripción preferente en cualquier ampliación de capital que realice VUELING, durante un período de 1 año desde la inscripción de la misma en el Registro Mercantil de Barcelona que tuvo lugar el pasado 16 de julio de 2009.

15. REMUNERACIÓN Y BENEFICIOS

15.1 Importe de la remuneración pagada (incluidos los honorarios contingentes o atrasados) y prestaciones en especie concedidas por VUELING y sus filiales a las personas mencionadas en el apartado 14.1.1 y 14.1.2 anteriores por servicios de todo tipo prestados por cualquier persona a VUELING o sus filiales

15.1.1 Remuneración pagada a los miembros de los órganos de administración, gestión o supervisión de ANTIGUA VUELING

El siguiente cuadro muestra la remuneración total percibida por los miembros de Consejo de Administración durante el ejercicio 2008 y primer semestre del 2009.

Concepto	2008 (miles de euros)	30.06.09 (miles de euros)
Retribución Fija	1.357	611
Retribución Variable	0	0
Dietas	0	0
Atenciones estatutarias	0	0
Opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros	359	0
Otros (Vivienda)	60	42
Total	1.776	653

La remuneración total por tipología de consejero es la siguiente:

Tipología	31.12.08 (miles de euros)	30.06.09 (miles de euros)
Ejecutivos	943	347
Externos Dominicales	272	130
Externos independientes	352	176
Otros externos	-	-
Total	1.567	653

El Consejo de Administración de VUELING, previo informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, en su reunión de 20 de marzo de 2009, acordó establecer como política de retribuciones de los Consejeros para el ejercicio 2009, una

retribución total para el Consejo de Administración de un máximo de 1.000 miles de euros. La Junta General de Accionistas, de fecha 5 de mayo de 2009, tomó razón de la política retributiva del Consejo de Administración y aprobó el informe elaborado por el órgano de administración con respecto a la política retributiva del Consejo de Administración a fin de modificar el actual sistema de retribución y establecer una retribución total de 1.000 miles de euros para el ejercicio 2009.

En cuanto a CLICKAIR, las remuneraciones percibidas por los Consejeros en concepto de sueldos, dietas y remuneraciones durante el ejercicio 2008 fueron de 20.000 euros, no realizándose ninguna aportación en concepto de fondos o planes de pensiones a favor de los actuales o antiguos miembros del Consejo de Administración de CLICKAIR.

Asimismo, durante el ejercicio 2008, los Consejeros de CLICKAIR no percibieron remuneración alguna en concepto de participación en beneficios o primas, ni recibieron acciones ni opciones sobre acciones. Tampoco ejercitaron opciones ni tenían opciones pendientes de ejercitar.

En virtud del acuerdo que adoptó la Junta General de Accionistas de ANTIGUA VUELING el 20 de junio de 2008, se le entregó de forma gratuita a D. Lars Nygaard (antiguo Consejero Delegado de ANTIGUA VUELING) 50.000 acciones y, asimismo, adquirió 3.000 acciones a un precio de 4,10 euros. La retribución en especie imputada D. Lars Nygaard fue de 205.000 euros por 50.000 acciones y de 154.649 euros al asumir ANTIGUA VUELING el 75% del efecto fiscal de la entrega de las acciones.

15.1.2 Remuneraciones pagadas a los altos directivos del Emisor relacionados en el apartado 14.1.2

El siguiente cuadro muestra la remuneración total percibida por los altos directivos (no consejeros) durante el ejercicio 2008 y primer semestre del 2009.

Concepto	31.12.2008 (miles de euros)	30.06.09 (miles de euros)
Remuneración fija	579	331
Remuneración variable	243	294
Bonus	198	275
Retribución en especie	45	19
TOTAL	822	625

En cuanto a CLICKAIR, la remuneración total percibida durante el ejercicio 2008 por el personal de alta dirección, entendiéndose como tal el Comité de Dirección de CLICKAIR, ascendió a 894 miles de euros para todos los conceptos, se los cuales 760 miles de euros corresponde con retribución fija y 134 miles de euros a retribución variable.

En el apartado 17.3 siguiente se describen los sistemas de retribución a través de acuerdos de participación de los empleados en el capital social de VUELING.

15.2 Importes totales ahorrados o acumulados por el Emisor o sus filiales para prestaciones de pensión, jubilación o similares

ANTIGUA VUELING

ANTIGUA VUELING no abonó durante 2008 cantidad alguna en concepto de pensión, jubilación o similares a favor de los miembros del Consejo de Administración o de los altos directivos, excepto por tres seguros de vida a altos directivos, por los que ANTIGUA VUELING ha pagado una prima por importe de 29.559,52 euros en total.

CLICKAIR

CLICKAIR no abonó cantidad alguna en 2008 concepto de pensión, jubilación o similares a favor de los miembros del Consejo de Administración o de los altos directivos.

No han existido otras remuneraciones a favor de los miembros del Consejo de Administración y altos directivos durante el ejercicio 2008 y hasta el 30 de junio de 2009, distintas de las que se mencionan en apartados anteriores. Hasta la fecha de verificación del presente Folleto, no han existido retribuciones de naturaleza distintas a las referidas en apartado 15.1 anterior, anticipos o préstamos a los miembros del Consejo de Administración ni a los altos directivos de CLICKAIR, ANTIGUA VUELING o VUELING, ni existen cantidades ahorradas ni acumuladas para prestaciones de pensiones, jubilaciones o similares distintas a las descritas en este Folleto.

16. PRACTICAS DE GESTIÓN

16.1 Fecha de expiración del actual mandato, en su caso, y período durante el cual la persona ha desempeñado servicios en ese cargo

Los estatutos sociales vigentes prevén que los consejeros desempeñarán sus cargos por un plazo de 6 años. A continuación se muestra la fecha de nombramiento y de expiración del mandato de cada uno de los consejeros de VUELING.

Los consejeros de VUELING han desempeñado el cargo en los periodos que se detallan a continuación:

Nombre	Fecha de primer nombramiento	Expiración del actual mandato
D. Josep Piqué i Camps	12/11/2007	15/07/2015
D. Jorge Pont Sánchez	15/07/2009	15/07/2015
D. Enrique Donaire Rodríguez	15/07/2009	15/07/2015
D. José María Fariza Batanero	15/07/2009	15/07/2015
D. José Crehueras Margenat	12/11/2007	15/07/2015
D. Manuel López Colmenarejo	15/07/2009	15/07/2015
D. Jordi Faine de Garriga	12/11/2007	15/07/2015
Nefinsa, S.A. representada por Carlos Bertomeu Martínez	15/07/2009	15/07/2015
D. Miguel Ángel Fernandez Villamandos	15/07/2009	15/07/2015
D. Daniel Villalba Villa	15/07/2009	15/07/2015
D. Pedro Mejía Gómez	15/07/2009	15/07/2015
D. Ferrán Conti Penina	15/07/2009	15/07/2015

16.2 Información sobre los contratos de miembros de los órganos de administración, de gestión o de supervisión con el Emisor o cualquiera de sus filiales que prevean beneficios a la terminación de sus funciones, o la correspondiente declaración negativa

No existen contratos de los miembros de los órganos de administración, gestión o supervisión de VUELING en los que se prevean beneficios a la terminación de sus funciones.

No obstante lo anterior, en el ejercicio 2008, ANTIGUA VUELING abonó al Consejero Delegado que cesó en su cargo una indemnización que fue calculada en base a su contrato vigente y las retribuciones de su último año como ejecutivo de la compañía.

Respecto de los altos directivos de VUELING, en la fecha de verificación del presente Folleto, VUELING cuenta con 3 contratos que contienen cláusula de garantía o blindaje. En concreto, para aquellos supuestos en los que los altos directivos sean despedidos de forma improcedente, de entre 9 y 12 meses de su retribución anual.

16.3 Información sobre la Comisión Ejecutiva Delegada, el Comité de Auditoría del Emisor y la Comisión de Nombramientos y Retribuciones del Emisor, incluidos los nombres de los miembros y un resumen de su reglamento interno

VUELING no ha constituido una Comisión Ejecutiva ni cuenta con la figura del Consejero Delegado a la fecha de presentación del presente Documento de Registro.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 24 de los estatutos sociales y en el Reglamento del Consejo de Administración, VUELING dispone de una comisión de auditoría y cumplimiento, de una comisión de nombramientos y retribuciones y de una comisión de operaciones vinculadas.

A continuación se incluye una descripción de las funciones, composición y reglas de funcionamiento de cada una de las comisiones referidas, de acuerdo con lo dispuesto en el texto refundido de los estatutos sociales, el Reglamento del Consejo y los Reglamentos internos de cada comisión.

Comisión de auditoría y cumplimiento

El artículo 24 de los estatutos sociales establece la obligación de VUELING de constituir una comisión de auditoría en cumplimiento de lo establecido por la Disposición Adicional 19ª de la Ley del Mercado de Valores, que establece la obligatoriedad de contar con dicha comisión para entidades emisoras de valores admitidos a negociación en mercados secundarios oficiales.

La comisión de auditoría, existente en el seno del Consejo de Administración, tiene la consideración de la comisión de auditoría y cumplimiento a la que se refiere el artículo 16 del Reglamento del Consejo de Administración.

Las normas por las que se rige dicha comisión están contenidas en el artículo 24 de los estatutos sociales, en el referido artículo 16 del Reglamento del Consejo de Administración de VUELING y en el propio Reglamento de la comisión de auditoría y cumplimiento.

Funciones

Según el Reglamento de la comisión de auditoría y cumplimiento, y sin perjuicio de las competencias específicas que le puede asignar el Consejo de Administración o el propio Reglamento de la comisión, la comisión de auditoría y cumplimiento, tendrá las siguientes competencias:

- Tomar conocimiento y revisión periódica del proceso de información financiera y de los sistemas de control interno, revisar las cuentas anuales y estados contables de VUELING, vigilar el cumplimiento de los requerimientos legales en la materia, la correcta aplicación de los principios contables generalmente aceptados y la gestión de riesgos, así como informar sobre las propuestas de modificación de principios y criterios contables sugeridos por el control de gestión o la auditoría interna o externa.
- Servir de canal de comunicación entre el Consejo de Administración y los auditores externos, evaluar sus resultados y las respuestas del equipo de gestión a sus recomendaciones, elevar al Consejo las propuestas sobre selección, nombramiento, reelección y sustitución de los auditores externos y mediar, en los casos de discrepancia, entre aquéllos y éste en relación con los principios y criterios aplicables.

- En la preparación de los estados financieros, normas técnicas de auditoría y la aplicación y, en su caso, cumplimiento de las observaciones y conclusiones formuladas por dichos auditores externos.
- Supervisar el cumplimiento del contrato de auditoría externa, procurando que la opinión sobre las cuentas anuales y los contenidos principales del informe de auditoría sean redactados de forma clara y precisa.
- Proponer al Consejo de Administración el plan de auditoría interna.
- Servir de canal de comunicación entre el Consejo de Administración y la auditoría interna de VUELING, definiendo, controlando y supervisando sus trabajos, así como las respuestas del equipo de gestión a sus recomendaciones, elevar al Consejo las propuestas sobre selección, nombramiento, reelección y sustitución del responsable de la auditoría interna y mediar en los casos de discrepancia entre aquella y éste en relación con la aplicación del plan de auditoría interna y con las instrucciones que en cada momento se le marquen.
- El responsable de la auditoría interna de VUELING presentará al finalizar cada ejercicio a la comisión de auditoría y cumplimiento un plan anual de trabajo y un informe de actividades.
- Considerar las sugerencias que le hagan llegar los miembros del Consejo de Administración, la dirección de VUELING o los accionistas sobre las materias de su competencia y aquellas cuestiones que por normativa legal o reglamentaria deban implementarse. En cualquier caso, la comisión mantendrá puntualmente informado al Consejo de Administración de los asuntos que trate y de las decisiones que adopte, con remisión en estos casos de las actas que se emitan al respecto.
- Conocer de las peticiones y requerimientos de información periódica o eventual que se soliciten y se faciliten por y a los organismos supervisores y/o reguladores del sector de actividades de VUELING, y especialmente de la CNMV y de los organismos rectores de las bolsas nacionales o internacionales en los que cotice VUELING. Asimismo, supervisará el cumplimiento en tiempo y forma de las instrucciones y/o recomendaciones de dichos organismos que se implementen por VUELING para corregir las irregularidades o insuficiencias que hubiesen podido ser detectadas.
- Informar a la Junta General de Accionistas sobre las cuestiones que en ella planteen los accionistas en materias de competencia de la comisión.
- Asegurarse de que VUELING, sus consejeros, directivos y demás personal cumplen con los códigos éticos y de conducta que VUELING tenga establecidos y/o deban cumplirse según la normativa del mercado de valores que sea de aplicación en cada momento, siendo informada de cualquier irregularidad o insuficiencia que se pudiese detectar. También, aprobará o, en su caso, propondrá al Consejo de Administración aquellas medidas y/o modificaciones que en las normativas internas sobre conducta y en los sistemas de control interno estime deban ser implementadas para su mejora y/o adecuación a la normativa de aplicación.
- Diseñar, para su presentación y propuesta al Consejo de Administración y, en su caso, a la comisión de nombramientos y remuneraciones, la estructura de apoderamientos frente a terceros de VUELING en función de las necesidades de cada momento, estableciendo, además, los sistemas y procedimientos internos de autorizaciones de firma y formalización de documentos. Esto se entenderá sin perjuicio de las delegaciones que con carácter general y permanente pueda realizar el Consejo de Administración de manera directa.

Composición

Dicha comisión estará formada por un mínimo de 3 y un máximo de 5 consejeros, que deberán tener el carácter de externos (esto es, independientes o dominicales, procurándose mantener un equilibrio razonable entre ambas categorías de consejeros), nombrados por el Consejo de Administración a propuesta de la comisión de nombramientos y retribuciones. Los miembros de la comisión deberán tener conocimientos y experiencia suficiente en materia de contabilidad, auditoría o gestión de riesgos. Formarán parte integrante de la comisión, sin derecho de voto, su secretario y su vicesecretario, que serán el secretario y el vicesecretario del Consejo de Administración, así como Director de Auditoría Interna de VUELING. El presidente de la comisión, que será el presidente del Consejo de Administración o, en su caso, cualquier otro miembro de la comisión que designe el Consejo de Administración, previo informe de la comisión de nombramientos y retribuciones, y que será, en su caso, confirmado por los integrantes de la propia comisión de auditoría y cumplimiento, deberá ser sustituido cada cuatro años, y podrá ser reelegido una vez transcurrido un plazo de un año desde la fecha de su cese.

Su composición a la fecha de verificación del presente Folleto, es la siguiente:

Nombre	Cargo	Carácter
1.- D. Josep Piqué i Camps	Presidente	Independiente
2.- D. Daniel Villalba Vila	Vocal	Independiente
3.- Miguel Ángel Fernández Villamandos	Vocal	Independiente
4.- D. José María Fariza Batanero	Vocal	Dominical
5.- D. Jordi Fainé de Garriga	Vocal	Dominical

Reglas de funcionamiento

La comisión de auditoría y cumplimiento se reunirá, al menos, una vez al trimestre. Del mismo modo, se reunirá cuando lo soliciten al menos dos de sus integrantes y cada vez que lo convoque su presidente y, en cualquier caso, siempre que resulte conveniente para el cumplimiento de las competencias y funciones que le han sido encomendadas.

Para el cumplimiento de sus competencias, la comisión podrá: (i) acceder a cualquier tipo de información, documento o registros que considere necesario; (ii) recabar la colaboración y asesoramiento de cualquier miembro del equipo directivo o del resto de personal, así como su presencia en las reuniones en las que fueran convocados y (iii) recabar asesoramiento de profesionales externos en asuntos especialmente relevantes cuando considere que no pueden prestarse adecuadamente o con la independencia necesaria por el personal de VUELING.

El Consejo de Administración en pleno evaluará una vez al año el funcionamiento de la comisión de auditoría y cumplimiento partiendo del informe que ésta le eleve.

Comisión de nombramientos y retribuciones

El artículo 24 de los estatutos sociales de VUELING establece la obligación de constituir una comisión de nombramientos y retribuciones que, al contrario que la comisión de auditoría, no es legalmente obligatoria.

Las normas por las que se rige dicha comisión están contenidas en el artículo 24 de los estatutos sociales, así como en el artículo 16 del Reglamento del Consejo de Administración de VUELING y en el propio Reglamento de la comisión de nombramientos y retribuciones.

Funciones

Según el Reglamento de la comisión de nombramientos y retribuciones, y sin perjuicio de las competencias específicas que le puede asignar el Consejo de Administración, la comisión de nombramientos y retribuciones tendrá las siguientes competencias:

- Formular y revisar los criterios que deben seguirse para la composición del Consejo de Administración y, en su caso, de las comisiones que se constituyan en su seno.
- Elevar al Consejo de Administración las propuestas de nombramiento o reelección de consejeros, ya sea por el sistema directo de cooptación, ya sea para elevar la decisión a la Junta General de Accionistas.
- Informar y proponer sobre el nombramiento, reelección o cese de los miembros del Consejo de Administración que deban formar parte de cada una de las comisiones.
- Informar sobre el nombramiento de los cargos internos de presidente y, en su caso, vicepresidentes, y de secretario del Consejo y, en su caso, vicesecretario del Consejo de Administración. Asimismo informará, previa o posteriormente, sobre el nombramiento y cese de los altos directivos de VUELING.
- Proponer la política de retribución consistente en la entrega de acciones, derechos sobre ellas o similares de los altos directivos y de los consejeros ejecutivos y, asimismo, de las condiciones de las relaciones laborales y/o contractuales de los mismos.
- Informar y proponer el sistema y la cuantía de la retribución anual del Consejo de Administración y de las comisiones.
- Informar anualmente sobre la evolución de desempeño de los cargos de alta dirección de VUELING y su remuneración.
- Informar sobre las transacciones que impliquen o puedan implicar conflictos de intereses, operaciones con personas vinculadas o que puedan implicar el uso o disposición de activos sociales relevantes.
- Examinar el cumplimiento del Reglamento interno de conducta en los mercados de valores, del Reglamento del Consejo de Administración y, en general, de las reglas de gobierno de VUELING en el ámbito de su competencia y hacer las propuestas necesarias para su mejora.
- Proponer, si lo estima oportuno, al Consejo de Administración un plan anual de actuación de la comisión.
- Validar, en su caso, las propuestas de la comisión de auditoría y cumplimiento al Consejo de Administración sobre los nombramientos y revocaciones de los apoderados de VUELING.

Composición

Dicha comisión estará formada por un mínimo de 3 y un máximo de 5 consejeros, que deberán tener el carácter de externos (esto es, independientes o dominicales), nombrados por el Consejo de Administración. Al menos uno de los miembros de la comisión deberá tener la condición de consejero independiente. En la medida en que ello sea posible y recomendable, la comisión y, en su caso, el Consejo de Administración, procurarán aumentar el número de consejeros independientes.

Su presidente será designado de entre sus miembros y deberá ser sustituido cada cinco años. El secretario y el vicesecretario de la comisión serán el secretario y el vicesecretario del Consejo de Administración.

Su composición a la fecha de verificación del presente Folleto, es la siguiente:

Nombre	Cargo	Carácter
1.- D. Josep Piqué i Camps	Presidente	Independiente
2.- D. Jorge Pont Sanchez	Vocal	Dominical
3.- D. José Creuheras Margenat	Vocal	Dominical
4.- D. Pedro Mejía Gómez	Vocal	Independiente

Reglas de funcionamiento

La comisión de nombramientos y retribuciones se reunirá, al menos, una vez al trimestre. Así, también, se reunirá cuando lo soliciten al menos dos de sus integrantes y cada vez que lo convoque su presidente y, en cualquier caso, siempre que resulte conveniente para el cumplimiento de las competencias y funciones que le han sido encomendadas.

Para el cumplimiento de sus competencias, la comisión podrá: (i) acceder a cualquier tipo de información, documento o registros que considere necesario; (ii) recabar la colaboración y asesoramiento de cualquier miembro del equipo directivo o del resto de personal, así como su presencia en las reuniones en las que fueran convocados y (iii) recabar asesoramiento de profesionales externos en asuntos especialmente relevantes cuando considere que no pueden prestarse adecuadamente o con la independencia necesaria por el personal de VUELING.

El Consejo de Administración en pleno evaluará una vez al año el funcionamiento de la comisión de nombramientos y retribuciones partiendo del informe que ésta le eleve.

Comisión de operaciones vinculadas

Con fecha 21 de septiembre de 2009, el Consejo de Administración de VUELING ha aprobado el Reglamento de la comisión de operaciones vinculadas y, asimismo, ha acordado la constitución de la misma.

Funciones

- Informar previamente, en cuanto a sus elementos esenciales (precio, plazo y objeto), aquellas operaciones vinculadas entre VUELING y sus accionistas mayoritarios, cuya aprobación corresponda al Consejo de Administración de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo de Conflictos de Interés, tal y como este término se define el apartado 14.2.1 del presente Folleto.
- Informar previamente la información semestral y la incluida en el informe anual de gobierno corporativo de VUELING en relación con el Protocolo de Conflictos de Interés y las operaciones vinculadas entre VUELING e IBERIA.
- La revisión, con carácter general, del cumplimiento de la regulación establecida en el Protocolo de Conflictos de Interés.
- La emisión con carácter anual, para su entrega al consejo de administración de VUELING y puesta a disposición de los accionistas de VUELING, de un informe detallado del grado de cumplimiento de las previsiones del Protocolo de Conflictos de Interés.
- Informar previamente cualquier propuesta de modificación del Protocolo de Conflictos de Interés, así como las eventuales propuestas de transacción encaminadas a poner fin a las desavenencias que puedan surgir entre las partes con ocasión del mismo.
- Hacer recomendaciones y formular propuestas de mejora en el marco de sus competencias.

Composición

La comisión de operaciones vinculadas estará formada por un mínimo de tres (3) y un máximo de cinco (5) Consejeros, que serán designados por el Consejo de Administración de VUELING. La comisión de operaciones vinculadas estará compuesta por una mayoría de Consejeros Independientes, y no podrán ser miembros de ella los Consejeros dominicales de IBERIA.

Su composición a la fecha de verificación del presente Folleto, es la siguiente:

Nombre	Cargo	Carácter
1.- D. Josep Piqué i Camps	Presidente	Independiente
2.- D. Daniel Villalba Vila	Vocal	Independiente
3.- Miguel Ángel Fernández Villamandos	Vocal	Independiente
4.- D. Pedro Mejía Gómez	Vocal	Independiente
5.- D. Ferrán Conti Penina	Vocal	Otros externo

Reglas de funcionamiento

La comisión de operaciones vinculadas se reunirá periódicamente en función de las necesidades y para el cumplimiento de las competencias y funciones que le han sido encomendadas.

La comisión de operaciones vinculadas quedará válidamente constituida cuando asistan a la reunión, presentes o representados, más de la mitad de sus miembros. La representación de los miembros ausentes podrá conferirse a favor de otro miembro de la comisión de operaciones vinculadas por cualquier medio escrito dirigido al Presidente.

Adoptará los acuerdos que estime convenientes por mayoría de los asistentes presentes o representados. En caso de empate, la cuestión será elevada al pleno del Consejo de Administración. Los miembros que discrepen del informe o acuerdo podrán formular voto particular por escrito, que se elevará también al Consejo para su decisión. Los acuerdos de la comisión de operaciones vinculadas en el ámbito de sus funciones no requerirán la aprobación o ratificación posterior del Consejo de Administración; sin embargo los acuerdos que se adopten deberán ser puestos en conocimiento de dicho órgano en la primera sesión que éste celebre

16.4 Declaración de si el Emisor cumple el régimen o regímenes de gobierno corporativo de su país de constitución. En caso de que el Emisor no cumpla ese régimen, debe incluirse una declaración a ese efecto, así como una explicación del motivo por el cual el Emisor no cumple ese régimen

VUELING cumple sustancialmente con las recomendaciones contenidas en el Código Unificado de Buen Gobierno que figura como Anexo I del Informe, de 19 de mayo de 2006, del Grupo Especial de Trabajo sobre Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas (el “Código Unificado”). VUELING da cuenta del cumplimiento de dichas recomendaciones en los términos previstos en el apartado F del Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008, que se encuentra disponible en el domicilio social de VUELING, en la página web corporativa (www.vueling.es) y en la página web de la CNMV (www.cnmv.es).

VUELING tiene el compromiso de seguir las más estrictas prácticas de buen gobierno y por ello manifiesta su intención de adaptarse, en el plazo más breve posible, a las recomendaciones de gobierno corporativo que sean aplicables en cada momento, ponderando las mismas en función de las características de VUELING.

17. EMPLEADOS

17.1 Número de empleados al final del período o la media para cada ejercicio durante el período cubierto por la información financiera histórica hasta la fecha del documento de registro (y las variaciones de ese número, si son importantes) y, si es posible y reviste importancia, un desglose de las personas empleadas por categoría principal de actividad y situación geográfica. Si el emisor emplea un número significativo de empleados eventuales, incluir datos sobre el número de empleados eventuales por término medio durante el ejercicio más reciente.

En el presente apartado se detalla el número medio de personas empleadas por ANTIGUA VUELING y por CLICKAIR durante los ejercicios 2008, 2007 y 2006, así como a 30 de junio de 2009. Entre el 30 de junio de 2009 y la fecha de verificación del presente Documento de Registro no se han producido variaciones importantes en el número de empleados de VUELING, distintas de las altas y bajas propias del curso ordinario de la actividad de VUELING (*ver apartado 17.1.1 siguiente*).

La media de empleados eventuales de VUELING a la fecha de presentación del presente Folleto es de 265.

En cuanto a la localización geográfica de los empleados, cabe mencionar que todos están contratados en España, salvo 2 que se encuentran contratados uno en Francia y el otro en Holanda.

ANTIGUA VUELING

El número medio de personas empleadas en el curso de los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2006, 2007, 2008 y a 30 de junio de 2009 ha sido el siguiente:

Categoría profesional	30/06/2009	31/12/2008	31/12/2007	31/12/2006
Pilotos	194	229	197	104
Auxiliares de vuelo	346	399	367	238
Personal de asistencia de aeropuerto	151	195	206	86
Personal de mantenimiento	90	101	96	67
Personal de soporte de operaciones	81	96	50	34
Personal de soporte administrativo	122	119	75	64
Personal de ventas	38	58	119	44
MEDIA EMPLEADOS	1.022	1.201	1.110	637

ANTIGUA VUELING tenía contratados una media de empleados eventuales en los ejercicios 2006, 2007, 2008 y a 30 de junio de 2009 del 41%, 27%, 34%, 18% y 17%, respectivamente.

CLICKAIR

El número medio de personas empleadas en el curso de los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2008 y a 30 de junio de 2009 ha sido el siguiente:

Categoría profesional	30/06/2009	31/12/2008
Pilotos	183	204
Auxiliares de vuelo	350	405
Personal de asistencia de aeropuerto		
Personal de mantenimiento		
Personal de soporte de operaciones		
Personal de soporte administrativo	109	108
Personal de ventas		
MEDIA EMPLEADOS	642	717

CLICKAIR tenía contratados una media de empleados eventuales en el año 2008 y el 30 de junio de 2009, de 30% en ambas fechas.

17.1.1 Planes de Reestructuración

Durante el mes de mayo de 2009 ANTIGUA VUELING presentó un Expediente de Regulación de Empleo (en adelante, "E.R.E") ante el Ministerio de Trabajo e Inmigración solicitando autorización para proceder a la resolución de la relación laboral con 75 trabajadores pertenecientes al departamento de mantenimiento. A principios del mes de junio 2009 VUELING alcanzó un acuerdo con las organizaciones sindicales, Comisiones Obreras (C.C.O.O), Unión General de Trabajadores (U.G.T) y la Asociación Española de Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves (A.E.T.M.A) en relación con los referidos trabajadores del departamento de mantenimiento. A finales de junio de 2009, el Ministerio de Trabajo e Inmigración autorizó el E.R.E y VUELING procedió al despido de los 75 trabajadores de conformidad con las condiciones acordadas con las organizaciones sindicales. La fecha efectiva en que se produjo la autorización del referido E.R.E. fue el 31 de junio de 2009 y supuso unos costes derivados las indemnizaciones abonadas por ANTIGUA VUELING por importe de 1.274.337 euros.

A principios de junio 2009, ANTIGUA VUELING alcanzó un acuerdo con C.C.O.O, U.G.T y A.E.T.M.A en el que establecieron las condiciones de despido del personal de oficina afectados por la reestructuración de la plantilla como consecuencia de la fusión con CLICKAIR. No se acordó un número determinado de despidos sino que se acordaron despidos individualizados, siendo el importe total de las indemnizaciones derivadas de los referidos despidos de 3.585.725,80 euros.

Adicionalmente, en el mes de junio de 2009 también se alcanzó un acuerdo con las organizaciones sindicales en el que se establecieron las condiciones para realizar despidos en el personal de *handling* con derecho a subrogación². A este respecto, más de 35 trabajadores contratados por VUELING fueron despedidos, siendo el importe correspondiente a las indemnizaciones derivadas de los despidos indicados de 597.823,77 euros.

La reestructuración descrita en los párrafos anteriores se acordó en el primer semestre del año 2009, pero los despidos se hacen efectivos en el segundo semestre de 2009 a excepción de despidos operados en *handling*.

En esta fecha no están previstos nuevos planes de reestructuración.

² El derecho de subrogación viene especificado en el Convenio Colectivo General del Sector de Servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos. En el mismo se establece que en el supuesto de asunción o traspaso de actividad a un nuevo operador, dicho operador debe incorporar a su plantilla a los trabajadores pertenecientes al operador cedente que voluntariamente lo acepten, en su totalidad o en un porcentaje equivalente a la actividad traspasada.

17.1.2 Planes de pensiones

ANTIGUA VUELING ofrece a los pilotos un plan de pensiones. Las cantidades aportadas al Plan de Pensiones para pilotos han sido las siguientes:

Ejercicio	Importe del plan de pensiones (€)
2007	88.550,62
2008	131.920,67
2009	51.070,87

CLICKAIR no ofrecía a los pilotos un plan de pensiones.

17.2 Acciones y opciones de compra de acciones de los miembros del órgano de administración, gestión o supervisión y altos directivos mencionados en el apartado 14.1.1 y 14.1.2

Los miembros del Consejo de Administración indicados poseen, a la fecha de verificación del presente Folleto, los derechos de voto de las acciones de VUELING según el siguiente detalle:

Nombre o denominación social de Consejero-accionista	Número de derechos de voto	Número de derechos de voto indirectos	% sobre el total de derechos de voto
D. Josep Piqué Camps	40.000	24.950 (i)	0,134%
D. Jorge Pont Sanchez	-	-	-
D. Enrique Donaire Rodriguez	-	13.483 (ii)	0,05%
D. José Creuheras Margenat (iii)	1	-	-
D. José María Fariza Botanero	-	-	-
D. Jordi Fainé de Garriga (iii)	1	-	-
NEFINSA, S.A. representada por D. Carlos Bortomeu Martinez	1.241.038	-	4,15%
D. Manuel López Colmenarejo	-	-	-
D. Miguel Ángel Fernández Villamandos	-	-	-
D. Daniel Villalba Vila	-	-	-
D. Pedro Mejía Gómez	-	-	-
D. Ferrán Conti Penina	200	110.408 (iv)	0,37%
TOTAL	1.281.240	148.841	4,699%

(i) Participación indirecta ostentada a través de la sociedad PASIPHAЕ CONSULTORA INTERNACIONAL, S.L.

(ii) Participación indirecta ostentada a través de su cónyuge.

(iii) A la fecha de verificación del presente Folleto, los consejeros dominicales nombrados a propuesta de INVERSIONES HEMISFERIO están pendientes de ser sustituidos, debido a que la referida sociedad ha dejado de ser accionista de VUELING con fecha 27 de octubre de 2009.

(iv) Participación indirecta ostentada a través de la sociedad SIP SERVICIOS CORPORATIVOS, S.L.

A pesar de los planes que se describen en el apartado 17.3 siguiente, no existen opciones sobre acciones entregadas a consejeros o altos directivos de VUELING a la fecha de verificación del presente Documento de Registro.

Asimismo, a la fecha de verificación del presente Documento de Registro, según la información disponible de VUELING, los Altos Directivos no son titulares de participaciones accionariales en VUELING.

17.3 Descripción de todo acuerdo de participación de los empleados en el capital de VUELING

Los planes sobre acciones que a fecha actual siguen vigentes en VUELING fueron aprobados por la Junta General de 22 junio 2007 y por el Consejo de Administración de 20 de julio de 2009. Los planes de incentivos que fueron aprobados iban dirigidos a altos directivos VUELING y otro a los restantes empleados. Los referidos planes fueron los siguientes:

1. Plan SAR

- a) Objeto: el sistema de retribución implantado tiene la forma de un plan de incentivos (en adelante, el “**Plan SAR**”) basado en acciones de VUELING. El incentivo consiste en una retribución variable extraordinaria basada en el incremento de valor de las acciones de la sociedad, tomando como referencia su valor de cotización.

La retribución variable se hace efectiva mediante entrega de acciones de la propia sociedad.

- b) Beneficiarios: serán beneficiarios del Plan SAR los directivos de VUELING, según determine en su momento el consejo de administración a propuesta de la comisión de nombramientos y retribuciones, incluyendo, en todo caso, a los consejeros ejecutivos y a altos directivos y asimilados de la sociedad que desarrollen funciones de alta dirección.
- c) Número de acciones afectadas por el Plan SAR: el número máximo de derechos sobre acciones que se tomarán como referencia a fin de fijar la retribución variable a satisfacer a los beneficiarios del Plan SAR será de 240.300. De dicho número máximo, 30.000 derechos sobre acciones se reservarán para dar cobertura a la posible incorporación al Plan SAR de nuevos beneficiarios no previstos en el momento de asignación inicial.
- d) Asignación individualizada: la asignación individualizada del número de derechos sobre acciones a tomar como referencia a favor de cada uno de los beneficiarios del Plan SAR será realizada por el consejo de administración a propuesta de la comisión de nombramientos y retribuciones.

A los consejeros ejecutivos les corresponderán 55.000 derechos sobre acciones, de los cuales 15.000 corresponderán al Presidente, 22.000 corresponderán al consejero delegado y 18.000 corresponderán al otro Consejero Ejecutivo.

- e) Reasignación de derechos: todos aquellos derechos sobre acciones asignados en virtud del Plan SAR que, como consecuencia de la extinción de la relación mercantil o laboral del beneficiario con la Sociedad no hubieran sido liquidados, podrán ser asignados por el Consejo de Administración a nuevos beneficiarios a propuesta de la comisión de nombramientos y retribuciones.
- f) Valor de las acciones a tomar como referencia: para el cómputo de la retribución variable en que consiste el Plan SAR se toma como valor inicial unitario de las acciones de VUELING AIRLINES, S.A. su cotización media ponderada en las últimas 30 sesiones bursátiles anteriores al 22 de junio de 2007.

Para los nuevos beneficiarios que se incorporen al Plan SAR en los términos que, en su caso, se prevean, se tomará como valor inicial la cotización media ponderada de las 30 sesiones bursátiles anteriores a la fecha de su integración en el Plan SAR. Como valor final se tomará el de cotización media ponderada de la acción de la sociedad en las 30 sesiones bursátiles anteriores a la fecha final de cómputo de la revalorización.

- g) Periodo de revalorización: el periodo de tiempo que se toma en consideración a los efectos de computar el incremento de valor de las acciones se inicia el día de la concesión de los derechos y termina tres años y cinco meses después de dicha fecha, pudiendo, no obstante y según los casos individuales y según disponga el Reglamento que se apruebe con posterioridad por el Consejo, establecerse la finalización con anterioridad a dicha fecha.

- h) Duración del Plan SAR: el Plan SAR se inició el día 23 de junio de 2007 y tendrá una duración máxima de tres años y ocho meses a contar desde la fecha de su concesión a cada beneficiario.
- i) Entrega de las acciones: la entrega de las acciones en pago de la retribución variable se efectuará bien por la propia sociedad bien por un tercero, con arreglo a los sistemas de cobertura que finalmente adopte el consejo de administración. Partiendo de un escenario de revalorización de la acción calculado por la compañía, se estima que el número de acciones a entregar en ejecución del Plan SAR se situaría en el entorno del 0,84 % del capital social actual.

A fecha actual se han concedido únicamente 10.000 derechos a un directivo de VUELING al Precio de Referencia de 12,83 euros.

2. Plan Creación Valor

- a) Objeto: el sistema de retribución implantado tiene la forma de un plan de incentivos (en adelante, el "**Plan Creación Valor**") basado en acciones de VUELING. El incentivo consiste en una retribución variable extraordinaria basada en el incremento de valor de las acciones de la sociedad, tomando como referencia su valor de cotización. La retribución variable se satisfará bien mediante la entrega de acciones de la propia sociedad bien en efectivo metálico, según determine en su momento el consejo de administración a propuesta de la comisión de nombramientos y retribuciones.
- b) Beneficiarios: serán beneficiarios del Plan Creación Valor los empleados de VUELING, tanto los que estén integrados en la plantilla de la sociedad a la fecha de aprobación del Plan Creación Valor como aquellos que se incorporen a la misma desde la aprobación del Plan Creación Valor hasta el 31 de diciembre de 2009, en los términos y condiciones que determine en su momento el consejo de administración.
- c) Número de acciones afectadas por el Plan Creación Valor: el número máximo de derechos sobre acciones que se tomarán como referencia a fin de fijar la retribución variable a satisfacer a los beneficiarios del Plan Creación Valor será de 450.000. De dicho número máximo 285.000 derechos sobre acciones se reservarán para dar cobertura a la incorporación al Plan Creación Valor de nuevos beneficiarios no previstos en el momento de asignación inicial de conformidad con lo indicado en el apartado b) anterior.
- d) Asignación individualizada: la asignación individualizada del número de derechos sobre acciones a tomar como referencia a favor de cada uno de los beneficiarios del Plan Creación Valor será realizada por el consejo de administración a propuesta de la comisión de nombramientos y retribuciones.
- e) Valor inicial de las acciones a tomar como referencia: para el cómputo de la retribución variable en que consiste el Plan Creación Valor se tomará como valor inicial unitario de las acciones de VUELING AIRLINES, S.A. su cotización media ponderada en las últimas 30 sesiones bursátiles anteriores al 22 de junio de 2007. Para los nuevos beneficiarios que se incorporen al Plan Creación Valor en los términos que, en su caso, se prevean, se tomará como valor inicial la cotización media ponderada de las 30 sesiones bursátiles anteriores a la fecha de concesión del Plan Creación Valor.
- f) Periodo de liquidación y valor final de las acciones a tomar como referencia: los derechos sobre acciones concedidos a cada beneficiario se liquidarán de conformidad con el siguiente detalle:

- (i) Un tercio de los derechos se liquidarán a los dos años y medio a contar desde la fecha de su concesión.
- (ii) Otro tercio se liquidará a los tres años y medio a contar desde la fecha de su concesión.
- (iii) El tercio restante se liquidará a los cuatro años y medio a contar desde la fecha de su concesión.

Como valor final se tomará el de cotización media ponderada de la acción de la sociedad en las 30 sesiones bursátiles anteriores a la fecha final de cómputo de la revalorización.

- g) Periodo de revalorización: el periodo de tiempo que se toma en consideración a los efectos de computar el incremento de valor de las acciones se inició el día de la concesión y terminará:
 - (i) En cuanto a un tercio de los derechos sobre acciones concedidos, a los dos años y medio a contar desde la fecha de su concesión.
 - (ii) En cuanto a otro tercio de los derechos sobre acciones concedidos, a los tres años y medio a contar desde la fecha de su concesión.
 - (iii) En cuanto al restante un tercio de los derechos sobre acciones concedidos, a los cuatro años y medio a contar desde la fecha de su concesión.
- h) Duración del Plan: el Plan se inició el día 23 de junio de 2007 y tendrá una duración máxima de cuatro años y nueve meses a contar desde la fecha de su concesión a cada beneficiario.
- i) Liquidación de la retribución variable: la liquidación de la retribución variable en que consiste el Plan Creación Valor se llevará a cabo bien en efectivo metálico bien mediante entrega de acciones de VUELING, valoradas según su cotización media ponderada de las 5 sesiones siguientes al cierre del fin del periodo de revalorización del Plan SAR.
- j) Entrega de las acciones: para el supuesto de que la liquidación de la retribución variable se lleve a cabo mediante la entrega de acciones de la propia sociedad, dicha entrega de acciones se efectuará bien por la propia sociedad bien por un tercero, con arreglo a los sistemas de cobertura que finalmente adopte el consejo de administración. Partiendo de un escenario de revalorización de la acción calculado por la compañía, se estima que, en su caso, el número de acciones a entregar en ejecución del Plan Creación Valor se situaría en el entorno del 0,35 % del capital social actual.

A fecha actual, los derechos vigentes ascienden a un total de 154.093 y fueron concedidos a un total de 694 empleados a un precio medio de 12,83 Euros. El vencimiento de dichos derechos tendrá lugar en los ejercicios 2010, 2011 y 2012.

Adicionalmente al Plan SAR y al Plan de Creación de Valor, el 22 de junio de 2007 se aprobó otro plan que tenía como beneficiarios determinados empleados de ANTIGUA VUELING, que a fecha de presentación del presente Folleto ya no se encuentra en vigor, en concreto, se denominó "entrega de acciones a determinados empleados", cuyas características principales eran las siguientes:

- a) Objeto: el sistema de retribución implantado consistió en la entrega, sin contraprestación o con descuento, de acciones de VUELING en los términos y condiciones que se determinó en el consejo de administración.

- b) Beneficiarios: fueron beneficiarios aquellos empleados estratégicos de VUELING que se determinaron por el consejo de administración de la sociedad.
- c) Número de acciones afectadas: el número máximo de acciones de VUELING a entregar eran de 55.000 acciones.
- d) Fecha máxima de entrega de acciones: la fecha máxima para la entrega de acciones, en uno o varios momentos, al amparo del presente sistema de retribución sería el 31 de diciembre de 2010.
- e) Entrega de las acciones: la entrega de las acciones se efectuó por la propia sociedad mediante la entrega de acciones de la sociedad poseídas por ésta en autocartera, en la forma legalmente prevista.

18. ACCIONISTAS PRINCIPALES

18.1 En la medida en que tenga conocimiento de ello el emisor, el nombre de cualquier persona que no pertenezca a los órganos administrativo, de gestión o de supervisión que, directa o indirectamente, tenga un interés declarable, según el derecho nacional del emisor, en el capital o en los derechos de voto del emisor, así como la cuantía del interés de cada una de esas personas o, en caso de no haber tales personas, la correspondiente declaración negativa.

Según la información pública disponible, los principales accionistas de VUELING y su porcentaje de participación en el capital son los siguientes:

Accionista	Participación directa (acciones)	Participación indirecta (acciones)	Participación total (acciones)	Participación total (%)
NEFINSA, S.A.	1.241.038	-	1.241.038	4,150%
IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.	13.711.221	-	13.711.221	45,850%
FIDELITY INTERNATIONAL LIMITED (1)		1.201.583	1.201.583	4,018%
JP MORGAN ASSET MANAGEMENT HOLDINGS, INC. (2)		1.738.171	1.738.171	5,812%
Resto de accionistas			11.796.422	39,447%
Autocartera	216.083	-	216.083	0,723%
Total			29.904.518	100,00%

(1) Sociedad domiciliada en un paraíso fiscal. Controla diferentes fondos a través de los que ostenta una participación del 4,018%.

(2) JP MORGAN ASSET MANAGEMENT HOLDINGS, INC., controla el 100% del capital social de JPMORGAN ASSET MANAGEMENT (UK) LIMITED y de J.P. MORGAN INVESTMENT MANAGEMENT INC. que ostentan el 5,471% y el 0,341%, del capital social de VUELING, respectivamente.

De conformidad con lo anterior, a la fecha de verificación del presente Folleto, los accionistas representados en el Consejo de Administración de VUELING ostentan, en su conjunto, la titularidad, directa o indirecta, de acciones que representan un 50 % del capital social.

Tras la Fusión, los antiguos socios de la sociedad absorbida CLICKAIR, esto es, IBERIA y NEFINSA, como consecuencia de la adjudicación de las acciones de nueva emisión a dichos accionistas, han pasado a ser accionistas de VUELING.

Asimismo, determinados empleados son titulares, en conjunto, de 94.521 acciones de VUELING, representativas en conjunto de un 0.63% del capital social de VUELING

Como consecuencia del canje de acciones derivado de la ampliación de capital social suscrita en VUELING por la Fusión, con fecha de 15 de junio de 2009, IBERIA comunicó a la CNMV la solicitud para la aplicación de la exención de obligación de formular OPA prevista en el artículo 8.g) del Real Decreto 1066/2007, en la medida en que tras dicha fusión, IBERIA alcanzó una participación de control en el capital social de VUELING según el artículo 4 del Real Decreto 1066/2007, que determina la obligación de formular una OPA sobre la totalidad de las acciones que representan el capital social de VUELING. A este respecto, el consejo de la CNMV acordó que no resultaba exigible a IBERIA la formulación de una OPA sobre VUELING una vez fue acreditado que concurrían las circunstancias recogidas en el artículo 8.g) del referido Real Decreto 1066/2007.

18.2 Si los accionistas principales del emisor tienen distintos derechos de voto, o la correspondiente declaración negativa

Todas las acciones representativas del capital de VUELING son acciones nominativas representadas mediante anotaciones en cuenta, de la misma clase y serie y gozan de los mismos derechos políticos y económicos. Cada acción da derecho a un voto, no existiendo acciones privilegiadas.

18.3 En la medida en que tenga conocimiento de ello el emisor, declarar si el emisor es directa o indirectamente propiedad o está bajo control y quién lo ejerce, y describir el carácter de ese control y las medidas adoptadas para garantizar que no se abusa de ese control

En la fecha de verificación del Folleto, no existe ninguna persona física o jurídica que controle VUELING de manera individual o concertadamente con otras, directa o indirectamente, en el sentido del artículo 42 del Código de Comercio.

Como consecuencia del canje de acciones derivado de la ampliación de capital social suscrita en VUELING como consecuencia de la Fusión, con fecha de 15 de junio de 2009, IBERIA comunicó a la CNMV la solicitud de la exención de obligación de formular OPA prevista en el artículo 8.g) del Real Decreto 1066/2007 en la medida en que tras dicha fusión, IBERIA alcanzó una participación de control en el capital social de VUELING según el artículo 4 del Real Decreto 1066/2007, que determina la obligación de formular una OPA sobre la totalidad de las acciones que representan el capital social de VUELING. A este respecto, el consejo de la CNMV acordó que no resultaba exigible a IBERIA la formulación de una OPA sobre VUELING una vez fue acreditado que concurrían las circunstancias recogidas en el artículo 8.g) del referido Real Decreto 1066/2007.

Se hace constar que el mantenimiento de VUELING como sociedad independiente ha resultado condición necesaria para la realización de la Fusión. En este sentido, dicha fusión se ha realizado sobre la base de que VUELING es una aerolínea independiente, con base en Barcelona y en cuyo accionariado IBERIA participará como socio industrial de referencia con el fin de dar estabilidad al desarrollo del negocio de VUELING y en defensa de los intereses sociales.

En la actualidad, no existen pactos parasociales ni de acciones concertadas entre accionistas de VUELING.

18.4 Descripción de todo acuerdo, conocido por el Emisor, cuya aplicación pueda en una fecha ulterior dar lugar a un cambio en su control

VUELING no tiene conocimiento de la existencia de ningún acuerdo cuya aplicación pudiera dar lugar a un cambio de control de VUELING. VUELING tampoco tiene constancia de la existencia de actuación concertada entre los principales accionistas o pactos parasociales en virtud de los cuales las partes queden obligadas a adoptar una política común en lo que se refiere a la gestión de VUELING.

19. OPERACIONES DE PARTES VINCULADAS

Todas las operaciones con partes vinculadas (según se definen las mismas en la Orden EHA/3050/2004, de 15 de septiembre, sobre la información de las operaciones vinculadas), de las que deba informarse según la citada Orden, que deben suministrar las sociedades emisoras de valores admitidos a negociación en mercados secundarios oficiales, realizadas durante los ejercicios 2006, 2007, 2008 y hasta la fecha de verificación del presente Folleto, son propias del tráfico ordinario de VUELING y han sido realizadas en condiciones de mercado. VUELING informa periódicamente sobre las operaciones realizadas con partes vinculadas durante el periodo cubierto por la información financiera histórica, de acuerdo con el alcance y el formato previsto en la normativa aplicable a la información semestral, el informe anual de gobierno corporativo y la memoria de las cuentas anuales.

19.1 ANTIGUA VUELING

ANTIGUA VUELING no ha celebrado acuerdos o contratos de ningún tipo con partes vinculadas, según su definición contenida en la Orden EHA/3050/2004, de 15 de septiembre, realizadas durante los ejercicios 2006, 2007 y 2008 y hasta la verificación del presente Folleto.

19.2 CLICKAIR

A continuación se detallan las operaciones relativas al período cubierto por la información financiera histórica y hasta la fecha de verificación del presente Folleto, y en los mismos términos en los que están publicados en las cuentas anuales.

(i) Operaciones realizadas con accionistas significativos

La valoración de las transacciones realizadas con IBERIA realizadas en el año 2008, último ejercicio auditado asciende a 152.753 miles de euros en concepto de ventas netas y de 77.470 miles de euros en concepto de servicios recibidos.

CLICKAIR suscribió en su momento los siguientes contratos con su accionista IBERIA u otras entidades dependientes de dicho accionista.

▪ Contratos de *handling*, mantenimiento y supervisión de servicios

CLICKAIR suscribió un contrato con IBERIA con el objeto de que ésta última supervise y coordine los servicios que CLICKAIR ha contratado con terceros para la llegada y salida de las aeronaves de VUELING en los aeropuertos de Ginebra, Fiumicino, Orly y Zurich. Dichos servicios se refieren a los que una aeronave necesita desde que aterriza hasta que vuelve a despegar.

Del mismo modo, CLICKAIR e IBERIA firmaron un contrato para la prestación de servicios de asistencia en tierra conforme al procedimiento simplificado IATA (1998) en Lisboa, así como de acuerdo con los términos del contrato normalizado IATA (enero 2003) respecto los aeropuertos españoles, donde el prestador del servicio

disponga de una organización adecuada para efectuar tareas de *handling*. También, se suscribió, en su momento, un contrato para el mantenimiento de aeronaves.

Los contratos de *handling* y mantenimiento a que se hace referencia en este apartado son los mismos que se mencionan en el apartado 6.1.1 bajo los epígrafes “Instalaciones y centros de operaciones” y “Mantenimiento”.

▪ **Contrato de operaciones**

Suscrito con IBERIA, con el objeto de proporcionar un servicio de suministro de documentación técnica referida a las aeronaves A-320 y de servicios operacionales, que comprenden, entre otros, la coordinación de despacho operativo de cada vuelo, servicios de bases de datos, carpetas de vuelos y gestión de *slots*.

▪ **Otros contratos**

- Servicio de transmisión de datos DATA LINK, suscrito con IBERIA, cuyo objeto era obtener información relativa a los datos generados por las aeronaves pertenecientes a la flota A-320.
- Contrato de código compartido, suscrito con IBERIA por el que ésta se comprometía a comercializar, sin operar, con su propio código y número de vuelo ciertos vuelos de CLICKAIR.
- Contrato de programa Iberia Plus. En virtud de dicho acuerdo, los pasajeros de CLICKAIR podrán obtener puntos al ser transportados bajo cualquier tipo de vuelo cuando las acciones de marketing las realice CLICKAIR y el operador sea, asimismo, CLICKAIR. Tales puntos serán canjeables por productos o servicios de las compañías que participan en dicho programa.
- Protección de pasajeros en vuelos domésticos, europeos y cuyo destino u origen es África, suscrito con IBERIA y cuyo objeto es prestarse mutuamente un servicio de protección de pasajeros en estos vuelos, comprometiéndose cada parte a transportar a los pasajeros de la otra en caso de que concurra alguna de las circunstancias tasadas tal acuerdo (e.g. overbooking).
- Oficina virtual: suscrito con IBERIA y cuyo objeto es que ésta última comercialice ciertos vuelos operados por CLICKAIR con el número y código de CLICKAIR, para ello IBERIA mantendrá su imagen corporativa compartida con CLICKAIR en determinadas oficinas. IBERIA se comprometía a abonar a CLICKAIR un canon por cada pasaje vendido.

(ii) Operaciones realizadas con Consejeros y Altos Directivos

CLICKAIR no ha celebrado acuerdos o contratos de ningún tipo con consejeros ni altos directivos en los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2008 ni hasta la fecha de verificación del presente Folleto

(iii) Operaciones realizadas por otras sociedades pertenecientes al mismo Grupo, siempre y cuando no se eliminen en el proceso de elaboración de estados financieros consolidados y no formen parte del tráfico habitual de CLICKAIR en cuanto a su objeto o condiciones

CLICKAIR no ha realizado ningún tipo de operaciones con empresas asociadas en el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008 ni hasta la fecha de verificación del presente Folleto.

19.3 VUELING

(i) Operaciones realizadas con accionistas significativos

IBERIA ha suscrito con VUELING una serie de contratos y acuerdos que se describen en el apartado 6.3.1 del presente Folleto. Dichos acuerdos son los siguientes:

- Código compartido (incluyendo el uso por VUELING de *slots*). Permite la comercialización de billetes de VUELING a través de los canales comerciales de IBERIA, incluyendo agencias de viajes, fuerza de venta directa, página web y "call center", sin perjuicio de mantener la red comercial "offline" de VUELING. Como consecuencia de dicho contrato, VUELING ha registrado a 30 de septiembre de 2009 un total de ingresos de 48.853 miles de euros.
- Programa de fidelización que permita a los usuarios de VUELING acumular/redimir puntos en el programa "Iberia Plus". Lo que ha conllevado unos costes totales de 208 miles de euros a 30 de septiembre de 2009.
- Contrato de mantenimiento de aeronaves. Por este concepto se han registrado unos costes totales de 14.219 miles de euros al 30 de septiembre de 2009.
- Contrato sobre *handling* de rampa y pasajeros. Los costes por los servicios de handling ascienden a 15.823 miles de euros a 30 de septiembre de 2009.

(ii) Operaciones realizadas con Consejeros y Altos Directivos

VUELING no ha celebrado acuerdos o contratos de ningún tipo con consejeros ni altos directivos desde la fecha de la fusión y hasta la fecha de verificación del presente Folleto

(iii) Operaciones realizadas por otras sociedades pertenecientes al mismo Grupo, siempre y cuando no se eliminen en el proceso de elaboración de estados financieros consolidados y no formen parte del tráfico habitual de VUELING en cuanto a su objeto o condiciones

VUELING no ha realizado ningún tipo de operaciones con empresas asociadas desde la fecha de la fusión y hasta la fecha de verificación del presente Folleto.

20. INFORMACIÓN FINANCIERA HISTÓRICA

20.1 Información financiera histórica

Normas de conformidad con las cuales haya sido elaborada

Se presentan a continuación las magnitudes financieras más relevantes del balance de situación individual y de la cuenta de pérdidas y ganancias de ANTIGUA VUELING y de CLICKAIR anterior a la Fusión para (i) el cierre del ejercicio 2008 auditado y (ii) el primer semestre de 2009 no auditado. Adicionalmente, se acompaña la información correspondiente a los ejercicios finalizados a 31 de diciembre de 2007 y 2006 auditados de ANTIGUA VUELING.

Se hace constar que las cuentas anuales de ANTIGUA VUELING correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2006, 2007 y 2008 y depositadas en el Registro Mercantil de Barcelona y en la CNMV se han preparado conforme a lo siguiente:

- (i) las cuentas anuales individuales auditadas correspondientes al ejercicio 2008 han sido preparadas de conformidad con los principios y normas de valoración del NPGC, aprobado por el Real Decreto 1514/2007; y
- (ii) las cuentas anuales individuales auditadas correspondientes a los ejercicios 2006 y 2007, han sido preparadas conforme a PGC.

No obstante lo anterior, los estados financieros correspondientes a los ejercicios 2006 y 2007 de ANTIGUA VUELING se presentan en el presente Documento de Registro de conformidad con los criterios y principios contables contenidos en las NIIF, que también fueron objeto de auditoría por los auditores de ANTIGUA VUELING y se encuentran depositados en la CNMV, a los exclusivos efectos de poder presentar información comparable con las cuentas anuales del ejercicio 2008 de ANTIGUA VUELING que han sido elaboradas bajo el NPGC y con las que presenta mayores similitudes. En este sentido, no existen diferencias significativas en el Patrimonio Neto de VUELING a 31 de diciembre de 2008, ni en su cuenta de pérdidas y ganancias correspondiente al ejercicio anual terminado en dicha fecha entre lo establecido en el NPGC y las NIIF. Los principios y normas contables aplicados en la elaboración de la memoria y de las cuentas anuales auditadas, necesarios para su correcta interpretación, así como los informes de auditoría de los tres últimos ejercicios cerrados, pueden consultarse en los estados financieros e informes de auditoría depositados en la CNMV y en el domicilio de VUELING.

Adicionalmente, en el presente Documento de Registro se muestran las cuentas anuales individuales auditadas de CLICKAIR correspondientes al ejercicio 2008 de conformidad con los principios y normas de valoración del NPGC.

Asimismo, el presente apartado también contiene información financiera pro forma correspondiente al ejercicio 2008 que ha sido preparada, a efectos informativos para facilitar la información acerca de cómo la operación de fusión por absorción de ANTIGUA VUELING sobre CLICKAIR, podría haber afectado al balance de situación y a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2008. Dado que dicha información financiera pro forma ha sido preparada para reflejar una situación hipotética, no tiene por objeto representar, y no representa, la situación financiero-patrimonial ni los resultados de las operaciones de VUELING, una vez fusionada con CLICKAIR. Dicha información financiera ha sido objeto de una revisión especial por parte de DELOITTE, S.L. en la que manifiestan que, en su opinión, la información financiera pro forma ha sido adecuadamente compilada en función de las asunciones e hipótesis definidas por los administradores de VUELING y que el fundamento contable utilizado por dichos administradores en la preparación de la información financiera pro forma es consistente con las políticas contables utilizadas por VUELING en las cuentas anuales del ejercicio 2008.

Por último, también se incluye:

- (i) Información financiera intermedia no auditada de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR mediante la presentación de estados financieros correspondientes al primer semestre de 2008 y de 2009 elaboradas bajo NPGC.
- (ii) Información financiera de VUELING no auditada ni revisada por los auditores de cuentas de la sociedad correspondientes a 30 de septiembre de 2009.

ANTIGUA VUELING

Ejercicios a los que se refiere la información financiera seleccionada

La información financiera presentada a continuación se refiere a los datos de la actividad de ANTIGUA VUELING de los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2006, 2007 y 2008, en base a las cuentas anuales individuales auditadas.

Cuentas Anuales

Las Cuentas Anuales de los ejercicios 2006 y 2007 han sido auditadas por la firma KPMG Auditores, S.L. y las de 2008 han sido auditadas por DELOITTE, S.L.

1. Balance de situación a 31 de diciembre de 2006 Y 2007 bajo NIIF y 2008 bajo el Nuevo Plan General Contable

€ MM (datos en miles de euros)	ANT.VUELING 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT.VUELING 31/12/2007 Auditado NIIF	ANT.VUELING 31/12/2006 Auditado NIIF	ANT.VUELING % Var. 31/12/07-08	ANT.VUELING % Var. 31/12/06-07
Inmovilizado Intangible	7.809	6.309	2.197	24%	187%
Inmovilizado Material	3.534	3.553	2.456	-1%	45%
Inversiones financieras LP	24.838	25.900	15.402	-4%	68%
Activos por Impuesto Diferido	47.838	-	-	0%	0%
Total activo no corriente	84.019	35.762	20.055	135%	78%
Existencias	2.170	1.345	793	61%	70%
Deudores y otras cuentas a cobrar	18.022	11.499	7.039	57%	63%
Inversiones financieras CP	22.115	46.642	110.517	-53%	-58%
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	20.858	40.447	19.668	-48%	106%
Total activo corriente	63.165	99.933	138.017	-37%	-28%
TOTAL ACTIVO	147.184	135.695	158.072	8%	-14%
Capital Social	14.952	14.952	150	0%	9868%
Prima de Emisión	133.545	133.679	149.560	0%	-11%
Otras Reservas	(119.138)	(47.904)	(36.838)	-149%	-30%
Resultado del Ejercicio	8.539	(63.234)	(10.776)	114%	-487%
Ajustes por cambios de valor	5.862	(22.662)	(9.211)	126%	-146%
Subvenciones recibidas	2.394	-	-	-	-
Patrimonio Neto	46.154	14.831	92.885	211%	-84%
Provisiones a LP	21.001	16.131	7.928	30%	103%
Pasivos por impuesto diferido y otros	776	2.660	416	-71%	539%
Pasivos no corrientes	21.777	18.791	8.344	16%	125%
Deudas CP	2.338	22.672	10.080	-90%	125%
Acreedores Comerciales y otras cuentas a pagar	59.694	65.755	38.718	-9%	70%
Periodificaciones CP	17.221	13.646	8.045	26%	70%
Pasivos corrientes	79.253	102.073	56.843	-22%	80%
TOTAL PASIVO y Patrimonio Neto	147.184	135.695	158.072	8%	-14%

Variación de 2008 frente a 2007

Activo no corriente

La variación más significativa a 31 de diciembre de 2008 del Activo no Corriente corresponde al reconocimiento del crédito fiscal generado hasta la fecha, por un importe de 47.838 miles de euros. Sin el reconocimiento del crédito fiscal apenas se hubiese producido una variación positiva del 1%.

Activo corriente

La variación en el Activo corriente se produce principalmente por la disminución de las inversiones financieras temporales a corto plazo en 24.527 miles de euros y del efectivo y otros activos líquidos equivalentes en 19.589 miles de euros, derivada del resultado negativo de las operaciones en el ejercicio. Por otra parte, se produce un incremento del saldo de deudores comerciales y otras cuentas a cobrar en 10.173 miles de euros, principalmente como consecuencia del incremento de los ingresos respecto al año anterior, así como por la entrada en el canal indirecto (agencias) con el consiguiente diferimiento en los cobros que conlleva.

Patrimonio neto

Las variaciones del patrimonio neto se han comentado detalladamente en el apartado Recursos Propios del punto 10.1 del presente Folleto.

Pasivos no corrientes

La variación en un 16% se debe, básicamente, al incremento neto de la provisión por mantenimiento programado de las aeronaves en 4.870 miles de euros, incremento que queda atenuado por la disminución de los pasivos por impuestos diferidos, partida en la que se recoge el impacto fiscal de la valoración de los instrumentos financieros de cobertura, en un importe de 1.884 miles de euros.

Pasivos corrientes

Prácticamente toda la variación viene explicada por la evolución positiva de la valoración de instrumentos financieros de cobertura, que reduce los Pasivos corrientes en 20.334 miles de euros, puesto que la disminución del resto de partidas agrupadas suman 2.486 miles de euros.

Variación de 2007 frente a 2006

Activo no corriente

Debido al significativo incremento de la actividad durante este periodo se produjo un incremento de anticipos a proveedores y fianzas por un importe de 10.498 miles de euros, como entrega a cuenta de pagos por mantenimiento futuro de aeronaves, así como por las fianzas que garantizan el pago de arrendamiento de aeronaves. También se produce un incremento en el inmovilizado intangible de 4.112 miles de euros en este periodo, al registrarse en el balance el gasto incurrido en el desarrollo y mejora de aplicaciones informáticas que la propia actividad creciente estaba demandando.

Activo corriente

La variación se produce principalmente por la disminución de las inversiones financieras temporales a corto plazo en 63.875 miles de euros, debido básicamente al resultado negativo de las operaciones, así como al trasvase a efectivo y otros activos líquidos equivalentes por un importe de 20.779 miles de euros. Por otro lado, el saldo de deudores comerciales y otras cuentas a cobrar ha aumentado en 3.778 miles de euros, en línea con el incremento de actividad.

Pasivos no corrientes

La variación en un 125% se debe al incremento neto de la provisión por mantenimiento programado de las aeronaves en 8.203 miles de euros, incremento que se acentúa por el incremento de los pasivos por impuestos diferidos, partida en la que se recoge el impacto fiscal de la valoración de los instrumentos financieros de cobertura, en un importe de 2.244 miles de euros.

Pasivos corrientes

Una parte significativa del incremento, en concreto 32.638 miles de euros, viene explicado por el aumento de los saldos de acreedores comerciales, así como al mayor volumen de anticipos de clientes derivados del incremento de la actividad comercial de la compañía.

Otra parte sustancial viene explicada por el cambio en la valoración de los instrumentos financieros de cobertura por un importe de 12.592 miles de euros.

2. Cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2008 bajo NPGC y a 31 de diciembre de 2007 y 2006 bajo NIIF

€ MM (datos en miles de euros)	ANT.VUELING 31/12/2008 Auditado NPGC	ANT.VUELING 31/12/2007 Auditado NIIF	ANT.VUELING 31/12/2006 Auditado NIIF	ANT.VUELING % Var. 31/12/07-08	ANT.VUELING % Var. 31/12/06-07
Ingresos de explotación	448.485	362.673	235.526	24%	54%
<i>Tarifa</i>	319.777	234.161	166.914	37%	40%
<i>Otros conceptos</i>	128.708	128.512	68.612	0%	87%
Gastos de explotación	(486.726)	(432.298)	(245.864)	13%	76%
<i>Aprovisionamientos</i>	(152.745)	(105.636)	(56.424)	45%	87%
<i>Personal</i>	(55.612)	(47.090)	(23.139)	18%	104%
<i>Amortización</i>	(2.642)	(2.095)	(890)	26%	135%
<i>Otros gastos de explotación</i>	(275.727)	(277.477)	(165.411)	-1%	68%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(38.241)	(69.625)	(10.338)	45%	-573%
RESULTADO FINANCIERO	(357)	6.391	(438)	-106%	1559%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(38.598)	(63.234)	(10.776)	39%	-487%
Impuestos sobre Beneficios	47.137	-	-	-	-
RESULTADO NETO	8.539	(63.234)	(10.776)	114%	-487%

Comentarios de variaciones significativas de la cuenta de pérdidas y ganancias (2008-2006)

Variación de 2008 frente a 2007

Ingresos de explotación

Las ventas se han incrementado respecto al ejercicio anterior en un 24%, a pesar de haber disminuido el número de pasajeros en un 5,4%, al haberse primado la rentabilidad sobre la ocupación. De este modo, el ingreso total por pasajero se ha incrementado en un 27,9 %.

Gastos de explotación

Se han incrementado, básicamente, la mitad de lo que se han incrementado los ingresos, debido, principalmente, a la aplicación del proceso de optimización continuo y que ha supuesto una reducción de todos los costes operativos. En base a esta reestructuración iniciada en el ejercicio 2008, se ha logrado una reducción de costes de "asiento por kilometro ofertado" del 7,8%, lo cual ha permitido absorber gran parte del incremento en el precio de combustible.

Total ingresos financieros

En el ejercicio 2008 respecto al ejercicio anterior se produce una reducción del resultado financiero motivada por la reducción en el efectivo y otros activos líquidos, así como por la reducción de inversiones financieras a corto plazo y por las diferencias desfavorables de tipo de cambio dólar/euro generadas en el 2008 respecto el ejercicio anterior.

Variación de 2007 frente a 2006

Ingresos de explotación

Las ventas registradas por ANTIGUA VUELING corresponden a su actividad ordinaria, e incluye la venta de billetes, así como los ingresos accesorios que van asociados al servicio de transporte aéreo.

El incremento significativo del 54% se debió a la mayor actividad de ANTIGUA VUELING respecto al año anterior, incorporándose un 62,6% más de aeronaves y aumentándose los pasajeros transportados en un 77,2% respecto al año anterior.

Gastos de explotación

Los principales incrementos se produjeron en alquileres de flota, tasas aéreas y navegación y mantenimiento.

El aumento del 76% respecto al ejercicio anterior se debió al incremento de la actividad durante el ejercicio, que se reflejó en un incremento de la flota y sus costes asociados, así como un incremento del consumo de combustible.

A pesar del incremento de los ingresos en 127.147 miles de euros, el mayor incremento proporcional de los gastos, que han supuesto un incremento de 186.434 miles de euros, ha producido una variación negativa del resultado de explotación respecto al ejercicio anterior en 59.287 miles de euros, lo que representa una variación del 573%.

Total ingresos financieros

Se produce un incremento de 6.829 miles de euros de resultado financiero en el 2007 respecto al ejercicio 2006. Este incremento se produjo como consecuencia de los ingresos por intereses financieros generados por el mayor volumen medio durante el ejercicio de efectivo y otros medios equivalentes, así como activos financieros corrientes y por un aumento en el resultado por instrumentos financieros derivados.

3. Estado de flujos de efectivo

A continuación se presentan los estados de flujos de efectivo auditados para el ejercicio 2008 presentados de conformidad con el NPGC.

A continuación se presentan los estados de flujos de efectivo auditados para los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2007 y 2006 preparados conforme a NIIF, para el ejercicio 2008 conforme a NPGC.

€ MM (datos en miles de euros)	ANT.VUELING 31/12/08 Auditado NPGC	ANT.VUELING 31/12/07 Auditado NIIF	ANT.VUELING 31/12/06 Auditado NIIF
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN			
Resultado del ejercicio antes de impuestos	(38.598)	(63.234)	(10.776)
Ajustes del resultado	11.736	6.151	1.405
Cambios en el capital corriente	(19.760)	23.118	15.670
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	11.178	(20)	(127)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	(35.444)	(33.985)	6.172
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN			
Pagos por inversiones y otros	(6.735)	9.357	(8.572)
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(6.735)	9.357	(8.572)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN			
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio y otros equivalentes.	-	(1.079)	113.042
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	-	-	(5.000)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	-	(1.079)	108.042
AUMENTO NETO DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES	(42.179)	(25.707)	105.642
Efectivo o equivalentes al inicio del ejercicio	84.821	109.618	3.976
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	42.642	83.911	109.618

El flujo más significativo que se produce en el 2006 se origina con el flujo de efectivo de las actividades de financiación por un importe 108.042 miles de euros, debido a aportaciones de capital que se dedican en su mayoría a incrementar la posición de tesorería.

En el ejercicio 2007 la compañía ha obtenido un flujo de efectivo de las actividades de explotación negativo de 33.985 miles de euros que financia básicamente con disminución del efectivo o equivalentes.

En el ejercicio 2008 la compañía ha obtenido un flujo de efectivo de las actividades de explotación negativo de 35.444 miles de euros y un flujo de la actividad de inversión negativo de 6.735 que ha financiado con parte de la notable posición de tesorería que disponía al principio del ejercicio y que ascendía a 84.821 miles de euros.

4. Estado de cambios en el Patrimonio Neto

ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO 2008									
NPGC (Miles de euros)	Capital suscrito	Prima de emisión	Reservas	Acciones propias	Resultado ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambios de valor	Subvenciones y donaciones	Total
SALDO FINAL AÑO 2007	14.952	133.679	1.278	-	(24.619)	(81.395)	-	-	43.895
Ajustes por impacto del NPGC	-	-	(5.186)	(1.278)	-	-	(22.671)	2.660	(26.475)
Cambios de criterio	-	-	(364)	-	(6.897)	-	-	-	(7.261)
SALDO INICIO AÑO 2008	14.952	133.679	(4.272)	(1.278)	(31.516)	(81.395)	(22.671)	2.660	10.159
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	(677)	-	(81.395)	89.934	28.533	(266)	36.129
Operaciones con socios y propietarios	-	(134)	(565)	565	-	-	-	-	(134)
SALDO FINAL AÑO 2008	14.952	133.545	(5.514)	(713)	(112.911)	8.539	5.862	2.394	46.154

La variación de patrimonio en el ejercicio 2008 se debe principalmente a los ingresos y gastos reconocidos por un importe positivo de 36.129 miles de euros, de los cuales 8.539 miles de euros se corresponden con el resultado positivo del ejercicio y 28.533 miles de euros básicamente a la variación positiva de la valoración de los instrumentos financieros de cobertura.

Las variaciones del patrimonio neto, así como los impactos por la transición al nuevo Plan General de Contabilidad, se han comentado detalladamente en el apartado Recursos propios del punto 10.1 del presente folleto.

ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO 2007							
NIIF (Miles de euros)	Capital suscrito	Prima de emisión	Reservas	Acciones propias	Ingresos y gastos reconocidos	Pérdidas acumuladas	Total
SALDO INICIAL AÑO 2007	150	149.560	199	(199)	(9.211)	(47.614)	92.885
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	(13.451)	(63.524)	(76.975)
Derivados financieros	-	-	-	-	(13.451)	(290)	(13.741)
Pérdidas del período	-	-	-	-	-	(63.234)	(63.234)
Operaciones con socios y propietarios	14.802	(15.881)	1.079	(1.079)	-	-	(1.079)
Ampliación de capital	14.802	(14.802)	-	-	-	-	-
Reclasificación para dotar reserva acciones propias	-	(1.079)	1.079	-	-	-	-
Acciones propias adquiridas	-	-	-	(1.079)	-	-	(1.079)
SALDO FINAL AÑO 2007	14.952	133.679	1.278	(1.278)	(22.662)	(111.138)	14.831

Las variaciones más significativas del ejercicio 2007 se deben al resultado del periodo por un importe de 63.524 miles de euros, así como al deterioro del valor de los instrumentos financieros de cobertura por un importe de 13.451 miles de euros.

ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO 2006							
NIIF (Miles de euros)	Capital suscrito	Prima de emisión	Reservas	Acciones propias	Ingresos y gastos reconocidos	Pérdidas acumuladas	Total
SALDO INICIAL AÑO 2006	95	29.763	142	(142)	4.743	(27.474)	7.127
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	(13.954)	(20.140)	(34.094)
Derivados financieros	-	-	-	-	(16.508)	-	(16.508)
Gastos de emisión de acciones	-	-	-	-	-	(6.810)	(6.810)
Traspaso a resultados del ejercicio 2007	-	-	-	-	2.554	(2.554)	-
Pérdidas del período	-	-	-	-	-	(10.776)	(10.776)
Operaciones con socios y propietarios	55	119.797	57	(57)	-	-	119.852
Ampliación de capital	55	119.854	-	-	-	-	119.909
Reclasificación para dotar reserva acciones propias	-	(57)	57	-	-	-	-
SALDO FINAL AÑO 2006	150	149.560	199	(199)	(9.211)	(47.614)	92.885

Como variación más significativa del ejercicio 2006, aparte de las pérdidas del ejercicio y la valoración negativa de los instrumentos financieros de cobertura, cabe destacar las aportaciones que han realizado los socios por un valor neto de 119.852 miles de euros.

CLICKAIR

Ejercicios a los que se refiere la información financiera seleccionada

La información financiera incluida en este apartado hace referencia a las cuentas anuales individuales de CLICKAIR correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008.

Cuentas Anuales

Las cuentas anuales correspondientes al referido ejercicio 2008 han sido auditadas por PRICEWATERHOUSECOOPERS AUDITORES, S.L. de conformidad con los principios y normas de valoración del NPGC. Para la revisión de los principales principios y normas contables aplicados en la elaboración de la memoria y de las cuentas anuales auditadas, necesarios para su correcta interpretación, así como para la revisión del informe de auditoría del ejercicio 2008, véanse las cuentas anuales e informes de auditoría depositados en la CNMV y en el domicilio social de VUELING.

El informe de auditoría referido a las cuentas anuales correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008 contienen las salvedades que se transcriben literalmente en el apartado 20.5 siguiente.

1. Balance de situación a 31 de diciembre de 2008 bajo el nuevo Plan General Contable

Los datos que a continuación se exponen figuran en miles de euros:

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC
ACTIVO	
Total activo no corriente	89.228
Inmovilizado intangible	4.231
Inmovilizado material	6.336
Inversiones financieras a largo plazo	36.938
Activos por impuesto diferido	41.723
Total activo corriente	71.276
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	12.231
Deudores empresas del grupo	12.042
Inversiones financieras a corto plazo	15.736
Periodificaciones a corto plazo	2.675
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	28.592
TOTAL ACTIVO	160.504
PASIVO	
Total Patrimonio Neto	27.007
Capital	12.500
Prima de emisión	107.501
Reservas	(3.889)
Resultados negativos de ejercicios anteriores	(58.811)
Resultado del ejercicio	(32.544)
Ajustes por cambios de valor	2.250
Total pasivo no corriente	31.802
Provisiones a largo plazo	29.703
Deudas a largo plazo	56
Pasivos por impuesto diferidos	2.043
Total pasivo corriente	101.695
Deudas con entidades de crédito	8.445
Acreedores comerciales	48.786
Deudas con empresas del Grupo y asociadas a corto plazo	23.454
Otras deudas no comerciales	2.825
Ajustes por periodificación	18.185
Total Pasivo + Patrimonio Neto	160.504

Activo no Corriente

Como partidas más significativas del Activo no Corriente nos encontramos por un importe de 41.723 miles de euros los Activos por impuesto diferido, de los cuales 36.421 miles de euros corresponden con bases imponibles negativas y 5.302 miles de euros a diferencias temporales. Por otra parte, las inversiones financieras a largo plazo por un importe de 36.938 miles de euros incluyen 24.590 miles de euros de depósitos por

reservas de mantenimiento de aeronaves, 9.215 miles de euros por fianzas constituidas, principalmente como garantía del cumplimiento del pago de la renta periódica por el alquiler de aeronaves, y 3.133 miles de euros por la valoración de los instrumentos financieros de cobertura.

Activo Corriente

En el Activo Corriente, por un valor total de 71.276 miles de euros, nos encontramos como partidas más significativas la de Deudores comerciales por la actividad ordinaria de CLICKAIR, de los que 12.231 miles de euros corresponden con terceros y 12.042 miles de euros con el accionista principal derivado de la relación comercial por operaciones comerciales en código compartido, y una posición de efectivo y otros activos líquidos equivalentes de 28.592 miles de euros.

Patrimonio Neto

El Patrimonio Neto cuyo importe es de 27.007 miles de euros, está integrado por las aportaciones de socios por importe de 120.001 miles de euros en forma de capital y prima de emisión, y una valoración positiva de los instrumentos de cobertura por 2.250 miles de euros, con los que CLICKAIR absorbe los resultados negativos acumulados hasta la fecha, por un valor de (95.244) miles de euros.

Pasivo no Corriente

En el Pasivo no Corriente por un valor total de 31.802 miles de euros, nos encontramos como partida más significativa las provisiones a largo plazo con un importe de 29.703 miles de euros que recoge la provisión para cubrir ciertas revisiones futuras, en concepto de mantenimiento programado a realizar antes de la devolución de las aeronaves. Asimismo, cabe destacar por un importe de 2.043 miles de euros el impacto fiscal de la valoración positiva de instrumentos financieros de cobertura.

Pasivo Corriente

En el Pasivo Corriente con un valor de 101.695 miles de euros, destaca las deudas con acreedores comerciales por un importe de 72.240 miles de euros, de los que 48.786 miles de euros se originan con terceros y 23.454 miles de euros con el accionista principal, básicamente por anticipo a cuenta de operaciones comerciales en código compartido, mantenimiento de aeronaves y servicios de *handling*. Con entidades de crédito existe una deuda de 8.445 miles de euros, de los que 4.884 miles de euros se originan como disposición de una póliza de crédito y el resto como valoración negativa de instrumentos financieros de cobertura. Como importe de ventas cobradas y pendientes de prestar el servicio, nos encontramos un total de 18.185 miles de euros que se registran dentro de la partida Ajustes por periodificación.

2. Cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2008 bajo NPGC

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC
Importe neto de la cifra de negocios	444.364
<i>Ingresos por transporte</i>	393.341
<i>Otros ingresos asociados al pasaje</i>	45.655
<i>Otros ingresos</i>	5.368
Aprovisionamientos	(160.362)
<i>Consumo de materias primas</i>	(160.362)
Gastos de personal	(33.333)
<i>Sueldos, salarios y asimilados</i>	(28.435)
<i>Cargas sociales</i>	(4.898)
Otros gastos de explotación	(261.173)
Servicios exteriores	(112.705)
<i>Arrendamientos y cánones</i>	(50.998)
<i>Reparaciones y conservación</i>	(43.902)
<i>Servicios profesionales independientes</i>	(2.969)
<i>Primas de seguros</i>	(2.457)
<i>Servicios bancarios y similares</i>	(2.844)
<i>Publicidad, propaganda y relaciones públicas</i>	(9.055)
<i>Suministros</i>	(480)
Otros servicios	(148.367)
Tributos	(101)
Amortización del inmovilizado	(3.629)
Deterioro y resultado por enajenación del inmovilizado	(151)
Resultado de explotación antes de reestructuración flota	(14.284)
Resultados de Reestructuración Flota	(31.353)
Resultado de Explotación	(45.637)
Ingresos financieros	1.500
Gastos financieros	(124)
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	14
Diferencias de cambio	(2.135)
Resultado financiero	(745)
Resultado antes de impuestos	(46.382)
Impuestos	13.838
RESULTADO NETO	(32.544)

Importe Neto de la Cifra de Negocios

El Importe Neto de la Cifra de Negocios por un valor de 444.364 miles de euros se deriva de la actividad principal desarrollada por CLICKAIR, transportando aproximadamente a 6.300 miles de pasajeros durante el ejercicio 2008.

Aprovisionamientos

La composición del epígrafe Aprovisionamientos corresponde a las compras de combustible de las aeronaves y asciende a 160.362 miles de euros.

Gasto de Personal

En la partida Gasto de Personal que asciende a la cifra de 33.333 miles de euros, se recogen tanto las cargas sociales como los sueldos y salarios del colectivo de empleados de CLICKAIR, que como media, en el ejercicio en cuestión, se componía de 10 directivos, 603 empleados como personal de vuelo y 100 empleados como personal de soporte en tierra.

Otros Gastos de Explotación

En Otros Gastos de Explotación se recogen como partidas más significativas los gastos incurridos en tasas aeroportuarias, control aéreo, servicios de *handling*, reparación y mantenimiento de aeronaves y alquiler de flota.

Resultado de estructuración de flota

En la partida Resultado de estructuración de flota se incluyen los ingresos y costes derivados de la reestructuración de la flota llevada a cabo durante el ejercicio, con el fin de adaptar la flota a la nueva programación de vuelos de conformidad con las necesidades del mercado.

3. Estado de flujos de efectivo

A continuación se presentan los estados de flujos de efectivo auditados para el ejercicio 2008 presentados de conformidad con el NPGC.

€ MM (datos en miles de euros)	CLICKAIR 31/12/2008 Auditado NPGC
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	
Resultado del ejercicio antes de impuestos	(46.382)
Ajustes del resultado	21.724
Cambios en el capital corriente	(5.346)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(776)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	(30.780)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	
Pagos por inversiones	(27.807)
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(27.807)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN	
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	69.451
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	4.884
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	74.335
AUMENTO NETO DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES	
Efectivo o equivalentes al inicio del ejercicio	12.844
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	28.592

En el ejercicio 2008 CLICKAIR ha obtenido un flujo de efectivo de las actividades de explotación negativo de 30.780 miles de euros y un flujo de la actividad de inversión negativo de 27.807 miles de euros que se ha financiado principalmente con aportaciones de los accionistas por valor de 69.451 miles de euros. En este sentido, parte de las

aportaciones de los accionistas se ha dedicado a incrementar la posición de tesorería de CLICKAIR.

4. Estado de cambios del patrimonio neto

ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO 2008							
NPGC (Miles de euros)	Capital suscrito	Prima de emisión	Resultado ejercicios anteriores	Otras reservas	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambios de valor	Total
SALDO FINAL AÑO 2007	3.750	46.251	(8.654)	-	(50.157)	-	(8.810)
Ajustes por impacto del NPGC	-	-	-	(3.340)	-	(14.615)	(17.955)
SALDO INICIO AÑO 2008	3.750	46.251	(8.654)	(3.340)	(50.157)	(14.615)	(26.765)
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	(549)	(32.544)	16.865	(16.228)
Aumentos de capital	8.750	61.250	-	-	-	-	70.000
Distribución de resultados 2007	-	-	(50.157)	-	50.157	-	-
SALDO FINAL AÑO 2008	12.500	107.501	(58.811)	(3.889)	(32.544)	2.250	27.007

La variación del patrimonio neto en el ejercicio 2008 se debe principalmente a los ingresos y gastos reconocidos del ejercicio, de los cuales 32.544 miles de euros corresponden al resultado negativo del ejercicio y 16.865 miles de euros básicamente a la variación positiva de la valoración de los instrumentos financieros de cobertura, así como a la ampliación de capital que se ha producido en el ejercicio por un importe total de 70.000 miles de euros.

20.2 Información financiera pro forma

En el contexto de la operación de Fusión, y de conformidad con lo indicado en la sección IV del presente Folleto, se ha preparado información pro forma, a 31 de diciembre de 2008, con el fin de facilitar información acerca de cómo la Fusión y la ampliación de capital requerida para la operación podrían haber afectado al balance de situación y a la cuenta de pérdidas y ganancias de acuerdo con el NPGC, la cual se acompaña en la Sección IV del Módulo de información financiera pro forma del presente Documento de Registro.

La información financiera pro forma correspondiente al ejercicio 2008 ha sido preparada a efectos informativos para facilitar la información acerca de cómo la operación de fusión por absorción de ANTIGUA VUELING sobre CLICKAIR, podría haber afectado al balance de situación y a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2008. Dado que dicha información financiera pro forma ha sido preparada para reflejar una situación hipotética, no tiene por objeto representar, y no representa, la situación financiero-patrimonial ni los resultados de las operaciones de VUELING, una vez fusionada con CLICKAIR. Dicha información financiera ha sido objeto de una revisión especial por parte de DELOITTE, S.L. en la que manifiestan que, en su opinión, la información financiera pro forma ha sido adecuadamente compilada en función de las asunciones e hipótesis definidas por los administradores de VUELING y que el fundamento contable utilizado por dichos administradores en la preparación de la información financiera pro forma es consistente con las políticas contables utilizadas por VUELING en las cuentas anuales del ejercicio 2008.

La información financiera pro forma ha sido preparada de acuerdo con los requisitos de la Regulación de la Unión Europea contenida en el Reglamento 809/2004 y con el contenido de la Recomendación de CESR para la implantación consistente de la citada regulación (CESR/05-054b).

20.3 Estados financieros

El apartado 20.1 anterior recoge los balances, cuentas de resultados, estados de cambios en el patrimonio neto y estados de flujos de efectivo de las sociedades ANTIGUA VUELING para los ejercicios 2006, 2007 y 2008 y CLICKAIR para el ejercicio 2008.

Los interesados en la información de ANTIGUA VUELING y de CLICKAIR pueden obtener copia de dicha información de conformidad con lo dispuesto en el apartado 24 del presente Folleto.

20.4 Auditoría de la información financiera histórica anual

20.4.1 Declaración de que se ha auditado la información financiera histórica anual. Si los informes de auditoría sobre la información financiera histórica han sido rechazados por los auditores legales o si contienen calificaciones o negaciones se reproducirán íntegramente el rechazo o las calificaciones o negaciones, explicando los motivos

Las cuentas anuales e informes de gestión de ANTIGUA VUELING correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2006 y 2007, así como sus estados financieros con arreglo a NIIF, han sido auditados por KPMG Auditores, S.L. y el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008 ha sido auditado por DELOITTE, S.L.

Por su parte, las cuentas anuales y el informe de gestión de CLICKAIR correspondiente al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008 han sido auditados por PRICEWATERHOUSECOOPERS AUDITORES, S.L.

Los informes de auditoría de ANTIGUA VUELING, se pueden consultar en la CNMV, sin perjuicio de lo indicado en el apartado 24 siguiente.

Todos los anteriores informes de auditoría contienen una opinión favorable y sin salvedades, excepto los informes correspondientes a los ejercicios 2008 de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR, los cuales se transcriben en el presente apartado.

A este respecto, se transcribe a continuación el contenido del Informe de Auditoría de ANTIGUA VUELING emitido por DELOITTE, S.L. de fecha 23 de marzo de 2009 correspondiente al ejercicio 2008:

"Hemos auditado las cuentas anuales de Vueling Airlines, S.A. que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 2008, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en sí trabajo realizado de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

Las cuentas anuales adjuntas del ejercicio 2008 son las primeras que los Administradores de Vueling Airlines, S.A. formulan aplicando el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007. En este sentido, de acuerdo con la Disposición Transitoria Cuarta, apartado 1 del citado Real Decreto, se han considerado las presentes cuentas anuales como cuentas anuales iniciales, por lo que no se incluyen curas comparativas. En la nota 2.4 de la memoria adjunta "Comparación de la información y aspectos derivados de la transición a las nuevas normas contables" se incorporan el balance de situación y la cuenta de pérdidas y ganancias incluidos en las cuentas anuales aprobadas del ejercicio 2007 que fueron formuladas aplicando el Plan General de Contabilidad vigente en dicho ejercicio junto con una explicación de las principales diferencias entre los criterios contables aplicados en el ejercicio anterior y los actuales, así como la cuantificación del impacto que produce esta variación de criterios contables en el patrimonio neto al 1 de enero de 2008, fecha de transición. Nuestra opinión se refiere

exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2008. Con fecha 31 de marzo de 2008 otros auditores emitieron su informe de auditoría acerca de las cuentas anuales del ejercicio 2007, formuladas de conformidad con los principios y normas contables generalmente aceptados en la normativa española vigentes en dicho ejercicio, en el que expresaron una opinión favorable.

Según se explica en la Nota 2.6 de la memoria adjunta, con fecha 9 de enero de 2009 la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea emitió la autorización necesaria para que la Sociedad pueda proseguir con el proceso de fusión con otra compañía del sector aéreo e iniciar de forma inmediata el proceso de integración. Asimismo, con fecha 13 de febrero de 2009, el Consejo de Administración de la Sociedad ha aprobado el proyecto de fusión, por lo que a la fecha del presente informe, el citado proceso se encuentra, únicamente, pendiente de aprobación por parte de los organismos españoles competentes. En este marco, los Administradores de la Sociedad han adoptado durante el ejercicio diversas medidas económicas, que se han empezado a materializar durante el segundo semestre del ejercicio, con el objeto de mejorar los resultados de acuerdo con el plan de negocio aprobado y han definido, junto con la compañía con la que tienen previsto fusionarse, el plan de negocio que recoge los parámetros en los que va a operar la nueva sociedad. Dicho plan pone de manifiesto la existencia de importantes sinergias como consecuencia de la integración y contempla la entrada en beneficios en el ejercicio 2009 de la sociedad resultante de la fusión.

En estas circunstancias, la generación en el futuro de bases imponibles positivas y, por tanto, la realización de los créditos fiscales contabilizados en el epígrafe "Activos por impuesto diferido" por importe de 47.838 miles de euros en los plazos legalmente establecidos estará sujeta a la evolución futura del negocio a medida que se vaya concretando con éxito el proceso de integración. En nuestra opinión, excepto por los efectos de cualquier ajuste que pudiera ser necesario si se conociera el desenlace final de la incertidumbre descrita en el párrafo 3 anterior, las cuentas anuales del ejercicio 2008 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Vueling Airlines, S.A. al 31 de diciembre de 2008 y de los resultados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuadas, de conformidad con principios y normas contables generalmente aceptados en la normativa española que resultan de aplicación.

El informe de gestión adjunta del ejercicio 2008 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación de la Sociedad, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2008. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la Sociedad."

En relación con la salvedad por incertidumbre transcrita anteriormente relativa a la recuperabilidad de créditos fiscales, DELOITTE, S.L. emitió con fecha 31 de agosto de 2009 un informe especial. A continuación se transcribe el contenido del referido informe:

"Habiendo sido auditadas las cuentas anuales de Vueling Airlines, S.A. correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2008 emitimos nuestro informe de auditoría con fecha 23 de marzo de 2009, en el que expresamos nuestra opinión que incorporaba la siguiente salvedad por incertidumbre, transcrita textualmente:

"Según se explica en la Nota 2.6 de la memoria adjunta, con fecha 9 de enero de 2009 la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea emitió la autorización necesaria para que la Sociedad pueda proseguir con el proceso de fusión con otra compañía del sector aéreo e iniciar de forma inmediata el proceso de integración. Asimismo, con fecha 13 de febrero de 2009, el Consejo de Administración de la Sociedad ha aprobado el proyecto de fusión, por lo que a la fecha del presente informe, el citado proceso se encuentra, únicamente, pendiente de aprobación por parte de los organismos españoles competentes. En este marco, los Administradores de la Sociedad han adoptado durante el ejercicio diversas medidas económicas, que se han empezado a materializar durante el segundo semestre del ejercicio, con el objeto de mejorar los resultados de acuerdo con el plan de negocio aprobado y han definido, junto con la

compañía con la que tienen previsto fusionarse, el plan de negocio que recoge los parámetros en los que va a operar la nueva sociedad. Dicho plan pone de manifiesto la existencia de importantes sinergias como consecuencia de la integración y contempla la entrada en beneficios en el ejercicio 2009 de la sociedad resultante de la fusión. En estas circunstancias, la generación en el futuro de bases imponibles positivas y, por tanto, la realización de los créditos fiscales contabilizados en el epígrafe "Activos por impuesto diferido" por importe de 47.838 miles de euros en los plazos legalmente establecidos estará sujeta a la evolución futura del negocio a medida que se vaya concretando con éxito el proceso de integración."

De acuerdo con su solicitud, hemos analizado la información referida a la situación actualizada de la citada salvedad y su incidencia en la información semestral adjunta de fecha 30 de junio de 2009, que ha sido preparada por Vueling Airlines, S.A., según lo requerido en el Real Decreto 1362/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, en relación con los requisitos de transparencia relativos a la información sobre emisores cuyos valores estén admitidos a negociación en un mercado secundario oficial o en otro mercado regulado de la Unión Europea.

Adjuntamos como anexo del presente Informe la Carta de Manifestaciones de los Administradores de la Sociedad en la que se informa de la situación actualizada al cierre del semestre de la salvedad incluida en el informe de auditoría del ejercicio precedente.

Nuestro análisis se ha realizado de acuerdo con la Norma Técnica establecida al efecto aprobada por Resolución de fecha 28 de julio de 1994, que debido a su alcance, sustancialmente menor que el de una auditoría de cuentas, no permite expresar una opinión sobre la corrección del resto de la información semestral ni asegurar que, de haberse aplicado procedimientos de auditoría complementarios, no hubiésemos podido identificar otros asuntos significativos para llevar a su consideración. Adicionalmente, por este motivo, tampoco expresamos una opinión sobre la información financiera correspondiente al primer semestre de 2009.

Como resultado de nuestro análisis, les confirmamos que:

- Con fecha 29 de junio de 2009 se ha aprobado definitivamente el proceso de fusión de las sociedades Vueling Airlines, S.A. y Clickair, S.A. por parte de los organismos españoles competentes, que ha sido inscrito en el Registro Mercantil de Barcelona con fecha 16 de julio de 2009, si bien el proceso de integración de los negocios se inició en el mes de enero de 2009 tras la obtención de la aprobación del proceso de fusión por parte de las autoridades de competencia europeas.
- La cuenta de pérdidas y ganancias acumulada al 30 de junio de 2009 y, en consecuencia, previa a la fusión de la Sociedad con Clickair, S.A., pone de manifiesto unas pérdidas de 3.321 miles de euros, ya contempladas en el presupuesto, si bien dicha cuenta de resultados incluye significativos costes de reestructuración derivados del mencionado proceso de fusión. Por otra parte, el presupuesto de la sociedad resultante de la fusión para el segundo semestre del ejercicio 2009 y que, en consecuencia, incorpora los resultados de la antigua Clickair, S.A. a partir del 1 de julio de 2009, muestra beneficios muy significativos que se han empezado a materializar durante los meses de julio y agosto, dado que, a pesar de incorporar los costes de reestructuración, pone de manifiesto además de la estacionalidad de los resultados del negocio de la Sociedad, las sinergias y el resultado de las medidas económicas ya adoptadas dentro del proceso de fusión que se ha empezado a materializar.
- Los Administradores de la nueva sociedad resultante de la fusión están elaborando un nuevo plan de negocio conjunto para los próximos ejercicios, que pondrá de manifiesto los parámetros en los que va a operar la nueva sociedad y que determinarán la evolución futura del negocio.

Si bien en la información semestral adjunta al 30 de junio de 2009 no se ha despejado totalmente la incertidumbre indicada formulada respecto a las cuentas anuales del último ejercicio cerrado, la consolidación al cierre del ejercicio de la trayectoria de resultados obtenidos por la Sociedad y la conclusión del proceso de elaboración del nuevo plan de negocio, en la medida en que se ponga de manifiesto la obtención de beneficios fiscales positivos suficientes en el futuro podrían hacer desaparecer las causas que dieron lugar a la inclusión de la incertidumbre sobre la recuperabilidad de los créditos fiscales

registrados por la Sociedad, que ascienden al 30 de junio de 2009 a 48.029 miles de euros.

Este informe especial ha sido preparado exclusivamente en cumplimiento de lo establecido por el Real Decreto 1362/2007, de 19 de octubre, para el uso exclusivo de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y no debe ser usado para ningún otro propósito."

Por su parte, respecto de las cuentas anuales de 2008 de CLICKAIR, a continuación transcribimos la salvedad emitida por PRICEWATERHOUSECOOPERS AUDITORES, S.L. con fecha 16 de marzo de 2009:

"Hemos auditado las cuentas anuales de Clickair, S.A., que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 2008, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

Las cuentas anuales adjuntas del ejercicio 2008 son las primeras que Clickair, S.A. prepara aplicando el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007. En este sentido, de acuerdo con la Disposición Transitoria Cuarta, apartado 1 del citado Plan, se han considerado las presentes cuentas anuales como cuentas anuales iniciales, por lo que no se incluyen cifras comparativas. En la nota 26 de la memoria "Aspectos derivados de la transición a las nuevas normas contables" se incluye el balance y la cuenta de pérdidas y ganancias incluidos en las cuentas anuales aprobadas del ejercicio 2007 que fueron formuladas aplicando el Plan General de Contabilidad vigente en dicho ejercicio junto con una explicación de las principales diferencias entre los criterios contables aplicados en el ejercicio anterior y los actuales, así como la cuantificación del impacto que produce esta variación de criterios contables en el patrimonio neto al 1 de enero de 2008, fecha de transición. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2008. Con fecha 30 de abril de 2008 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales del ejercicio 2007, formuladas conforme a los principios y normas contables generalmente aceptados en la normativa española vigentes en dicho ejercicio, en el que expresamos una opinión favorable.

Tal y como se indica en la Nota 12 de la memoria adjunta, formando parte del capital social de la Sociedad, y de acuerdo con sus Estatutos Sociales, hay unas acciones, denominadas Acciones Privilegiadas, que tienen determinados privilegios respecto a las acciones ordinarias, consistentes principalmente en percibir ciertos dividendos preferentes. Este tipo de acciones constituyen un instrumento financiero compuesto, por cuanto incluye un componente de pasivo (por el compromiso adquirido por la Sociedad en relación a los dividendos preferentes) y un componente de patrimonio al igual que las acciones ordinarias. De acuerdo con el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, la emisión por parte de una sociedad de estos instrumentos financieros compuestos conlleva a que dichos componentes deben ser reconocidos, valorados y presentados por separado, asignando correctamente al componente de pasivo el valor razonable de un pasivo similar que no lleve asociado el componente de patrimonio, y asignando al componente de patrimonio la diferencia entre el importe inicial y el valor asignado al componente de pasivo. La Sociedad no ha registrado ni presentado en las cuentas anuales adjuntas las Acciones Privilegiadas de acuerdo con dichos principios. Al no haber obtenido de la Sociedad una valoración del valor razonable del componente de pasivo de estas acciones emitidas, no hemos podido determinar los efectos que ello podría suponer sobre las cuentas anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2008. "

"Tal y como se indica en las Notas 2c y 23 de la memoria adjunta, la Sociedad está en un proceso de negociación destinado a estudiar la posible integración con otra compañía de aviación del sector. La Sociedad, atendiendo a su situación actual, tiene registrado al 31 de diciembre de 2008 por un importe de 42 millones de euros, unos créditos fiscales, los cuales se consideran recuperables de acuerdo con el plan de negocio. No obstante, en el caso de materializarse la fusión anteriormente mencionada, la recuperabilidad de dichos créditos fiscales estará sujeta a capacidad de la nueva entidad fusionada para generar,

en el plazo legalmente estipulado, los beneficios necesarios que le permita su total compensación.

En nuestra opinión, excepto por los efectos de aquellos ajustes que podrían haberse considerado necesarios si hubiéramos podido verificar la información descrita en el párrafo 3 anterior, y por los efectos que pudieran derivarse de la resolución de la incertidumbre mencionada en el párrafo 4 anterior, las cuentas anuales del ejercicio 2008 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Clickair, S.A. a 31 de diciembre de 2008 y de los resultados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con principios y normas contables generalmente aceptados en la normativa española que resultan de aplicación.

El informe de gestión adjunto del ejercicio 2008 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación de la Sociedad, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2008. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la sociedad”.

En relación con la salvedad por limitación del alcance del informe de auditoría de PRICEWATERHOUSECOOPERS AUDITORES, S.L., con fecha 31 de agosto, DELOITTE, S.L. emitió un informe sobre su incidencia en los estados financieros no auditados de fecha 30 de junio de 2009. A continuación se transcribe el contenido del referido informe:

“Habiendo sido auditadas las cuentas anuales de la recientemente sociedad absorbida Clickair, S.A. correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2008, otros auditores emitieron su informe de auditoría con fecha 16 de marzo de 2009, en el que expresaron su opinión de auditoría que incorporaba, entre otras salvedades, la siguiente limitación al alcance:

Tal y como se indica en la Nota 12 de la memoria adjunta, formando parte del capital social de la Sociedad, y de acuerdo con sus Estatutos Sociales, hay unas acciones, denominadas Acciones Privilegiadas, que tienen determinados privilegios respecto a las acciones ordinarias, consistentes principalmente en percibir ciertos dividendos preferentes. Este tipo de acciones constituyen un instrumento financiero compuesto, por cuanto incluye un componente de pasivo (por el compromiso adquirido por la Sociedad en relación a los dividendos preferentes) y un componente de patrimonio al igual que las acciones ordinarias. De acuerdo con el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, la emisión por parte de una sociedad de estos instrumentos financieros compuestos conlleva a que dichos componentes deben ser reconocidos, valorados y presentados por separado, asignando correctamente al componente de pasivo el valor razonable de un pasivo similar que no lleve asociado el componente de patrimonio, y asignando al componente de patrimonio la diferencia entre el importe inicial y el valor asignado al componente de pasivo. La Sociedad no ha registrado ni presentado en las cuentas anuales adjuntas las Acciones Privilegiadas de acuerdo con dichos principios. Al no haber obtenido de la Sociedad una valoración del valor razonable del componente de pasivo de estas acciones emitidas, no hemos podido determinar los efectos que ello podría suponer sobre las cuentas anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2008.”

De acuerdo con su solicitud, hemos analizado la información exclusivamente referida a la situación actualizada de la citada salvedad y su incidencia en los estados financieros no auditados de fecha 30 de junio de 2009 de Clickair, S.A., que han sido preparados por la Entidad.

Nuestro análisis se ha realizado de acuerdo con la Norma Técnica establecida al efecto aprobada por Resolución de fecha 28 de julio de 1994, que debido a su alcance, sustancialmente menor que el de una auditoría de cuentas, no permite expresar una

opinión sobre la corrección del resto de la información financiera ni asegurar que, de haberse aplicado procedimientos de auditoría complementarios, no hubiésemos podido identificar otros asuntos significativos para llevar a su consideración. Adicionalmente, por este motivo, tampoco expresamos una opinión sobre la información financiera correspondiente al primer semestre de 2009 de Clickair, S.A.

Como resultado de nuestro análisis, les confirmamos que las causas que originaron la salvedad anteriormente mencionada han desaparecido, dado que la Entidad ha convertido con fecha 5 de mayo de 2009 la totalidad de las acciones privilegiadas en acciones ordinarias.”

20.4.2 Indicación sobre otra información en el Documento de registro que haya sido auditada por los auditores

Además de las auditorías de las cuentas anuales correspondientes a los ejercicios 2008, 2007 y 2006 de ANTIGUA VUELING y al ejercicio 2008 de CLICKAIR, DELOITTE, S.L. ha elaborado un informe especial sobre información financiera pro forma a 31 de diciembre de 2008 preparado de acuerdo con la Regulación de la Comisión Europea sobre folletos (Reglamento nº 809/2004), así como el contenido de la Recomendación del CESR para la implantación consistente de la citada regulación (CESR/05-054b).

20.4.3 Cuando los datos financieros de registro no se hayan extraído de los estados financieros auditados del Emisor, éste debe declarar la fuente de los datos y declarar que los datos no han sido auditados

Con excepción de los datos extraídos de las cuentas anuales objeto de los informes de auditoría que se citan en el apartado 20.4.1 anterior y de los estados financieros objeto de los informes de auditoría que se citan en el apartado 20.4.2 anterior, así como aquellos otros en los que se cita expresamente la fuente, el resto de los datos e información contenida en el presente Documento de Registro han sido extraídos de la contabilidad interna y de gestión con la que cuenta tanto VUELING como ANTIGUA VUELING y CLICKAIR.

20.5 Edad de la información financiera más reciente

El último año de información financiera auditada incluida en el presente Documento de Registro corresponde al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008 y, por tanto, no precede en más de 15 meses a la fecha de este Documento de Registro.

20.6 Información financiera intermedia y demás información financiera

20.6.1 Si el emisor ha venido publicando información financiera trimestral o semestral desde la fecha de sus últimos estados financieros auditados, estos deben incluirse en el Documento de Registro. Si la información financiera trimestral o semestral ha sido revisada o auditada, debe también incluirse el informe de auditoría o de revisión. Si la información financiera trimestral o semestral no ha sido auditada o no se ha revisado, debe declararse este extremo

Se hacen públicas cuentas de resultados semestrales e información financiera semestral que incluye un balance de situación y una cuenta de resultados, sin que la anterior información financiera haya sido sometida a auditoría.

En el apartado 20.6.2 siguiente se ha incluido el balance de situación y la cuenta de resultados a 30 de junio de 2009 de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR, así como las cifras comparativas a 30 de junio de 2008. Adicionalmente, en el apartado 20.6.3 se ha incluido la cuenta de resultados así como las principales magnitudes del balance de situación de VUELING a 30 de septiembre de 2009.

20.6.2 Si la fecha del documento de registro es más de nueve meses posterior al fin del último ejercicio auditado, debería contener información financiera intermedia que abarque por lo menos los primeros seis meses del ejercicio y que puede no estar auditada (en cuyo caso debe declararse este extremo). La información financiera intermedia debe incluir estados comparativos del mismo periodo del ejercicio anterior, salvo que el requisito de la información comparativa del balance pueda satisfacerse presentando el balance de final de año.

20.6.2.1 *Balances de situación y cuentas de pérdidas y ganancias de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR a 30 de junio de 2009.*

A continuación se incluyen los balances de situación y las cuentas de pérdidas y ganancias individuales de ANTIGUA VUELING y de CLICKAIR, preparados conforme a criterios NPGC y correspondientes al periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2009, comparado con el mismo periodo del ejercicio anterior. Se hace expresamente constar que la siguiente información no ha sido objeto de auditoría ni de revisión por parte de los auditores de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR.

Balance de situación

A continuación se acompañan las principales magnitudes del balance de situación de ANTIGUA VUELING Y CLICKAIR, correspondientes al primer semestre de 2008 y 2009, así como su variación.

€ MM (datos en miles de euros)	ANT.VUELING 30/06/2009 NPGC	ANT.VUELING 30/06/2008 NPGC	ANT.VUELING % Var. 30/06/08- 09	CLICKAIR 30/06/2009 NPGC	CLICKAIR 30/06/2008 NPGC	CLICKAIR % Var. 30/06/08- 09
Inmovilizado material e intangible	10.694	11.017	-3%	10.996	12.278	-10%
Inversiones financieras a largo plazo	19.982	21.691	-8%	37.920	27.415	38%
Activos por impuestos diferidos	48.029	55.275	-13%	42.968	47.311	-9%
Total activo no corriente	78.705	87.983	-11%	91.884	87.004	6%
Deudores comerciales y existencias y otros	23.724	11.779	101%	53.112	43.735	21%
Ajustes periodificación	4.233	4.368	-3%	3.301	3.167	4%
Efectivo e inversiones financieras temporales y otros	63.238	63.132	-	51.894	52.685	-2%
Total activo corriente	91.195	79.279	15%	108.307	99.587	9%
TOTAL ACTIVO	169.900	167.262	2%	200.191	186.591	7%
Fondos propios	34.577	33.640	3%	46.590	3.190	1361%
Ajustes por cambio de valor	2.707	(14.520)	119%	171	(18.165)	101%
Subvenciones	1.275	2.681	-52%	-	-	-
Patrimonio Neto	38.559	21.801	77%	46.762	(14.975)	412%
Pasivos por impuesto diferidos	1.856	-	-	926	244	280%
Derivados	-	-	-	1.891	23.569	-92%
Provisiones para riesgos y gastos	18.656	14.315	30%	36.178	27.778	30%
Pasivos no corrientes	20.512	14.315	43%	38.995	51.591	-24%
Deudas con entidades de crédito	-	-	-	7.509	-	-
Acreedores comerciales	67.225	63.224	6%	60.679	92.452	-34%
Deudas a corto plazo - Derivados	497	20.743	-98%	950	3.194	-70%
Ajustes por periodificación	43.107	47.179	-9%	45.297	54.329	-17%
Pasivos corrientes	110.829	131.146	-15%	114.434	149.975	-24%
TOTAL PASIVO y PN	169.900	167.262	2%	200.191	186.591	7%

ANTIGUA VUELING:

Activo no corriente

Se produce una disminución en el inmovilizado de un 3% principalmente por la amortización del inmovilizado respecto a las menores incorporaciones de activos.

La disminución de fianzas a largo plazo en un 8% se debe a la recuperación de parte de los depósitos de garantía de rentas de aeronaves, así como al cobro de subvenciones de Airbus.

La reducción del Activo por impuesto diferido en un 13% se debe a dos hechos significativos, por una parte al resultado positivo del periodo y por otra al impacto fiscal de la evolución positiva de la valoración de los instrumentos de cobertura.

Activo Corriente

El incremento en un 15% se produce principalmente por la mejora del saldo de deudores comerciales y otras cuentas a cobrar en 11.945 miles de euros, en los que cabe destacar la subvención de residentes insulares por incremento de rutas insulares.

Patrimonio Neto

La variación más significativa, además del resultado del periodo, viene determinada por la evolución positiva de la valoración de los instrumentos de cobertura que mejoran, netos del efecto fiscal, en 17.227 miles de euros.

Pasivos no corrientes

Los pasivos por impuestos diferidos de 1.856 miles de euros, se corresponden con el impacto fiscal del valor razonable positivo registrado de la valoración de los instrumentos financieros derivados.

La variación en un 30% de la partida de provisiones para riesgos y gastos se produce mayoritariamente por la dotación a las provisiones de mantenimiento de la flota de aviones.

Pasivos Corrientes

La variación negativa de este epígrafe en un 15% viene explicada principalmente por la evolución favorable del valor razonable de los distintos instrumentos financieros derivados que tiene la compañía sobre materias primas (fuel) y tipos de cambio, que mejora en 20.246 miles de euros.

CLICKAIR:

Activo no corriente

El incremento en un 6% del Activo no corriente se explica principalmente por las nuevas aportaciones netas de depósitos de mantenimiento y fianzas a largo plazo por arrendamiento de flota por un valor de 10.506 miles de euros, así como a la disminución del crédito fiscal en 4.343 miles de euros, básicamente, debido al impacto fiscal de la variación positiva de la valoración de los instrumentos financieros de cobertura, así como a la reducción del inmovilizado en parte por saneamientos realizados en el periodo, como consecuencia del proceso de reestructuración de la flota.

Activo Corriente

Durante el periodo objeto de análisis, se ha producido el desembolso de una ampliación de capital por un total de 21.000 miles de euros, lo que ha permitido atenuar la disminución de Efectivo, otros activos equivalentes e inversiones financieras temporales en un 7%, todo ello a pesar del resultado negativo del periodo.

Patrimonio Neto

La variación más significativa, además del resultado del periodo y las aportaciones de socios 50.264 miles de euros recogidos en Fondos Propios, viene determinada por la evolución positiva de la valoración de los instrumentos de cobertura que mejoran, netos del efecto fiscal, en 18.336 miles de euros.

Pasivos no corrientes

La disminución de 21.678 miles de euros del epígrafe Derivados a largo plazo se debe a la evolución positiva de la valoración de los instrumentos de cobertura.

La variación en 8.400 miles de euros partida de provisiones para riesgos y gastos se explica por la dotación neta a las provisiones de mantenimiento de la flota de aviones.

Pasivos Corrientes

La variación negativa de este epígrafe en un 24% viene explicada, básicamente, por la reducción de los acreedores comerciales en un 34% y por la reducción de los ajustes por periodificación, donde se recogen los cobros de ventas pendientes de volar en un 17%, debido a la disminución de la actividad de CLICKAIR, atenuado por un incremento en 7.509 miles de euros de las deudas con entidades de crédito por disposición de la póliza de crédito.

Cuenta de pérdidas y ganancias

A continuación se acompañan las principales magnitudes de la cuenta de pérdidas y ganancias de ANTIGUA VUELING Y CLICKAIR, correspondientes al primer semestre de 2008 y 2009, así como su variación, la cual es objeto de un mayor desglose en el apartado 9 del presente Folleto.

€ MM (datos en miles de euros)	ANT.VUELING 30/06/2009 NPGC	ANT.VUELING 30/06/2008 NPGC	ANT.VUELING % Var. 30/06/08-09	CLICKAIR 30/06/2009 NPGC	CLICKAIR 30/06/2008 NPGC	CLICKAIR % Var. 30/06/08-09
Ingresos de explotación	183.955	202.521	-9%	155.006	199.277	-22%
Gastos de explotación	(189.819)	(246.775)	-23%	(161.044)	(239.442)	-33%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(5.864)	(44.254)	87%	(6.038)	(40.165)	85%
RESULTADO FINANCIERO	1.120	(710)	258%	1.138	(1.888)	160%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(4.744)	(44.964)	89%	(4.900)	(42.053)	88%
Impuesto sobre beneficios	1.423	49.052	-97%	1.470	12.616	-88%
Resultado neto operaciones interrumpidas	-	96	-100%	-	-	-
RESULTADO NETO	(3.321)	4.184	-179%	(3.430)	(29.437)	88%

ANTIGUA VUELING:

En el periodo objeto de análisis, los ingresos ha sufrido una reducción del 9% frente al periodo anterior, lo que en términos absolutos se traduce en 18.566 miles de euros. Básicamente, se produce por la caída de la actividad, que se refleja en una disminución de los asientos vendidos.

A pesar de la reducción de los ingresos, se aprecia un notable incremento del beneficio de explotación de un 87% respecto al periodo anterior. Ello es debido a la contención de Gastos de explotación en 56.956 miles de euros, fruto principalmente de la caída de la actividad. Adicionalmente, cabe destacar que solo la partida de combustible explica 44.774 miles de euros de la caída de los Gastos de explotación debido tanto a la caída de la actividad como a la positiva evolución del precio del coste combustible.

La mejora del resultado financiero se debe básicamente a la disminución de las diferencias negativas de cambio respecto al periodo pasado fruto de la evolución positiva del tipo de cambio del euro frente al dólar.

CLICKAIR:

En el periodo objeto de análisis, se produce una significativa reducción de los ingresos de 44.271 miles de euros, que representa un 22% frente al periodo anterior. Básicamente se produce por la caída de la actividad, que se refleja en una reducción de los asientos vendidos de un 23%, pasando de 3.121 a 30 de junio de 2008 a 2.395 a 30 de junio de 2009. Este efecto queda levemente atenuado por el hecho de haber incrementado los ingresos medios por asiento en casi 2 euros.

A pesar de la reducción de los ingresos, se aprecia un notable incremento del beneficio de explotación de un 85% respecto al periodo anterior. Ello es debido a la contención de Gastos de explotación en 78.398 miles de euros, fruto principalmente de la caída de la actividad. Adicionalmente, cabe destacar que solo la partida de combustible explica 50.809 miles de euros de la caída de los Gastos de explotación debido tanto a la caída de la actividad como a la positiva evolución del precio del coste combustible.

La mejora del resultado financiero se debe básicamente a la disminución de las diferencias negativas de cambio respecto al periodo pasado fruto de la evolución positiva del tipo de cambio del euro frente al dólar.

20.6.2.2 Balance de situación y cuenta de pérdidas y ganancias de VUELING a 30 de septiembre de 2009.

Balance de situación

€ MM (datos en miles de euros)	VUELING 30/09/2009 NPGC
Total activo no corriente	193.717
Total activo corriente	207.343
TOTAL ACTIVO	401.060
Patrimonio Neto	158.451
Pasivos no corrientes	70.128
Pasivos corrientes	172.481
TOTAL PASIVO y PN	401.060

El activo corriente asciende a 207.343 miles de euros mientras que el pasivo corriente asciende a 172.481 miles de euros. Por último, el resultado neto del tercer trimestre de 2009 asciende a la cifra de 44.103 miles de euros, lo que implica un resultado neto acumulado a 30 de septiembre de 2009 de 40.603 miles de euros.

Cuenta de pérdidas y ganancias

€ MM (datos en miles de euros)	VUELING 30/09/2009 NPGC
Total ingreso de explotación	443.134
Total gastos de explotación	-386.292
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	56.842
RESULTADO FINANCIERO	1.369
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	58.211
Impuestos sobre Beneficios	-17.608
RESULTADO NETO	40.603
EBITDAR (*)	113.100

(*)EBITDAR: Resultado antes de impuestos, intereses, depreciación, amortización y alquileres de aeronaves, incluido el resultado de reestructuración y resultado de subarrendos, siguiendo el criterio de cuentas anuales auditadas.

Tal y como se ha comentado anteriormente, ANTIGUA VUELING completó la implementación del plan de reestructuración durante el segundo trimestre del 2009, los objetivos del cual eran la racionalización de la red, acceso a nuevos segmentos de mercado, fomento de los ingresos accesorio y reducción de costes. Adicionalmente, la cuenta de resultados del tercer trimestre del 2009 corresponde al resultado de las operaciones de VUELING, fruto de la fusión de ANTIGUA VUELING y CLICKAIR, con el consecuente incremento en el volumen de operaciones e implican una mejora significativa en el resultado de VUELING por la materialización parcial de las sinergias tanto en costes como en ingresos. A 30 de septiembre de 2009 se alcanzó un total de 5.793 miles de pasajeros transportados, la tasa de ocupación se situó al 80% y se alcanzó un total de 35 aeronaves operativas.

El resultado neto de VUELING a 30 de Septiembre de 2009 asciende a 40.603 miles de euros. En esta línea, los ingresos de explotación han sido de 443.134 miles de euros, mientras que los gastos de explotación han ascendido a 386.292 miles de euros. Cabe destacar que la cuenta de resultados de 30 de Septiembre de 2009 corresponde a los resultados generados por ANTIGUA VUELING durante el primer semestre del 2009, más los resultados generados por VUELING durante el tercer trimestre del 2009, lo cual explica el incremento en los ingresos.

Tanto ANTIGUA VUELING como CLICKAIR presentan a 30 de junio de 2009 un Resultado de explotación negativo de 5.864 miles de euros y de 6.038 miles de euros respectivamente que, aún suponiendo una mejora del 87% y del 85% respecto al mismo periodo de 2008, sigue siendo negativo. Por otra parte, a 30 de septiembre de 2009 VUELING presenta un Resultado de explotación positivo de 56.842 miles de euros debido a la fuerte estacionalidad de las ventas en el tercer trimestre, lo que ha provocado un incremento del ingreso medio por pasajero así como de la tasa de ocupación media de las aeronaves en dicho periodo respecto al primer semestre del año, así como a las economías de escala en costes principalmente de alquiler de aeronaves debido a una mayor utilización de las mismas. Igualmente, en el tercer trimestre se ha empezado a materializar las sinergias provenientes de la fusión, siendo dicho efecto de 32,0 millones de euros de los cuales 27,3 millones de euros provienen de sinergias en ingresos y 4,7 millones de euros de sinergias en costes.

20.7 Política de dividendos

En cuanto a la política de distribución de dividendos, ésta será fijada por la Junta General de Accionistas a propuesta del Consejo de Administración. En todo caso, cabe señalar que VUELING deberá necesariamente aplicar los resultados positivos que, en su caso, obtenga en el futuro, en primer lugar, a compensar las pérdidas netas incurridas en los ejercicios precedentes y atendida esta compensación, a dotar la reserva legal. Una vez satisfechos estos requisitos, el Consejo de Administración de VUELING no prevé proponer en el corto y medio plazo el pago de dividendos a los accionistas con cargo a los resultados, sino que contempla aplicar la totalidad de los fondos generados por el negocio para el desarrollo y expansión de la actividad de VUELING.

Asimismo, VUELING y CLICKAIR no han distribuido dividendos en los ejercicios 2006, 2007 y 2008.

20.8 Procedimientos judiciales y arbitrales

A continuación se describe el estado de los procedimientos administrativos y judiciales que, a juicio de VUELING, pudieran tener efectos significativos en el Emisor y/o su posición o rentabilidad financiera o suponer sanciones o responsabilidades significativas de manera que su situación financiera se podría ver afectada negativamente.

Ni ANTIGUA VUELING ni CLICKAIR ni VUELING están incurso ni han estado incurso en los doce meses anteriores a la fecha de verificación del presente Folleto, en ningún procedimiento gubernamental, legal o de arbitraje (incluidos los procedimientos que estén pendientes o aquellos que el Emisor tenga conocimiento que le afectan), que puedan tener o hayan tenido en el pasado reciente, efectos significativos en ANTIGUA VUELING, CLICKAIR, y/o la posición o rentabilidad financiera de los mismos, sin perjuicio de lo que seguidamente se indica. Si bien se realizan previsiones contables según los mejores estimados en función de la información disponible, no se puede asegurar que los litigios o reclamaciones en curso que a continuación se indican u otros futuros no puedan afectar de forma significativa a los resultados económicos de ANTIGUA VUELING, CLICKAIR o VUELING. Asimismo, hasta la fecha no se han producido impugnaciones de acuerdos sociales adoptados por los órganos de ANTIGUA VUELING, CLICKAIR o VUELING.

ANTIGUA VUELING

- **AENA (Asunto 28-J):** procedimiento contencioso-administrativo seguido contra AENA ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 2 de Madrid para exigir responsabilidad patrimonial a este organismo por los sucesos del 28-J. Se ha procedido a presentar escrito mediante el cual VUELING formula sus conclusiones acerca del proceso. El 15 de abril se notificó diligencia de ordenación declarando el pleito visto para sentencia. La cuantía reclamada por VUELING asciende a 974.601,59 euros.
- **AENA (Aeropuerto BCN):** sanción de 137 miles de euros por razón el presunto incumplimiento del contrato de auto asistencia en el aeropuerto de BCN como consecuencia del retraso en la entrega de equipajes los días 29-30/6/2007 y 1/7/2007. Con fecha 5/3/2009 se presentó el escrito de conclusiones de VUELING. Se ha presentado un escrito dirigido al Juzgado Central de lo Contencioso-Administrativo número 2 de Madrid en el que se solicita la exclusión del procedimiento de una nueva prueba aportada por AENA de forma extemporánea. El 22 de abril se notificó diligencia de ordenación admitiendo a trámite el escrito presentado por VUELING y declara el pleito visto para sentencia. Provisionado al 100% desde diciembre de 2007.

- **Dirección General de Aviación Civil (DGAC):** expediente sancionador incoado con fecha 8 de septiembre de 2008 por la operación irregular de vuelos en el aeropuerto de Barcelona sin respetar las franjas horarias asignadas en 69 vuelos en 2007. Asimismo, la DGAC ha incoado un expediente sancionador a VUELING por el uso de slots distintos de los autorizados, en el Aeropuerto de Barajas, en el verano de 2007. La propuesta de resolución del expediente de Barajas fue notificada el 5 de junio de 2008 imponiendo una multa total por importe de 453 miles de euros. En relación al expediente de Barcelona, con fecha 8 de mayo de 2009 se comunicó la resolución del expediente sancionador, imponiendo una multa de 207.000 euros. Ambos importes fueron provisionados por VUELING. Se interpuso recurso contencioso en relación a ambos expedientes, ambos recursos contenciosos fueron admitidos a trámite y se han formulado las correspondientes demandas durante el mes en curso.
- **Base París:** a petición de la Inspección de Trabajo, la Fiscalía francesa ha iniciado una investigación preliminar a fin de determinar si incoa o no contra VUELING un procedimiento penal por razón de la presunta comisión de un delito de trabajo encubierto al haber enviado temporalmente a Francia trabajadores contratados y sujetos a la Seguridad Social en España. Hasta la fecha no se ha producido actuación alguna por la Fiscalía francesa. VUELING no tiene importe alguno provisionado por este concepto.
- **ADRH Italia:** demanda interpuesta por Aeroporti di Roma Handling Spa ("ADRH") contra Aviapartner Handling SpA y VUELING en Italia por razón de los daños y perjuicios sufridos como consecuencia de la presunta resolución anticipada del contrato entre ADRH y Aviapartner para la prestación de servicios de rampa en el aeropuerto de Roma. La cuantía reclamada por ADRH con carácter solidario a Aviapartner, SpA y VUELING asciende a 2.236.753 euros.

No obstante lo anterior, Aviapartner suscribió formalmente con fecha 14 de junio de 2007 a favor de VUELING una carta de indemnidad, comprometiéndose a mantener a esta última indemne ante una eventual sentencia condenatoria, por lo que VUELING no tiene provisionado importe alguno por este concepto ya que no se espera que se deriven pasivos de importes significativos.

Con fecha 18 de enero de 2008 tuvo lugar una primera vista judicial entre las partes. A raíz de las alegaciones formuladas por VUELING, el Tribunal Civile di Roma se declaró incompetente a favor del Tribunal Civile di Civitavecchia, habiendo interpuesto una nueva demanda ADRH ante este último órgano jurisdiccional con fecha 5 de marzo de 2008.

El último trámite correspondiente a este asunto fue la vista celebrada con fecha 15 de enero de 2009 ante el Tribunal en la que las partes presentaron sus medios de prueba.

- **Agencia Catalana de Consumo:** Procedimiento sancionador 08A001/428/2008-RA2 incoado por la Agencia Catalana de Consumo con fecha 9 de septiembre de 2008 en relación con las determinadas cláusulas de las condiciones de transporte de VUELING publicadas en su página web. La eventual sanción a imponer podía estar comprendida entre un mínimo de 3.005,07 euros y un máximo de 601.012,10 euros por cada uno de los dos cargos que el acuerdo de incoación incluye. VUELING presentó alegaciones al acuerdo de incoación el 29 de septiembre de 2008. Con fecha 23 de diciembre de 2008, se realizaron las alegaciones relativas a la práctica de la prueba. El 4 de mayo de 2009 la Agencia Catalana de Consumo ha realizado una propuesta de resolución, ante la que VUELING ha procedido a formular alegaciones ante la misma Agencia Catalana de Consumo. No obstante, VUELING no tiene provisionado importe alguno por este concepto, en la medida que no se espera un pasivo significativo.

Los estados financieros de VUELING bajo NPGC a 31 de diciembre de 2008 incluyen una provisión para contingencias legales por importe de 1.004 miles de euros, que resulta superior a la totalidad del importe reclamado en los procedimientos sancionadores referidos. VUELING espera que dicha cantidad sea suficiente, en su caso, para la cobertura de los procedimientos descritos en el presente apartado, en tanto que se espera que la resolución de dichos procedimientos no tendrá un impacto significativo en los estados financieros de VUELING considerados en su conjunto.

CLICKAIR

Agencia Estatal de Seguridad Aérea (actual titular de las competencias de la antigua Dirección General de Aviación Civil): la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ha iniciado catorce expedientes sancionadores frente a CLICKAIR por diversas infracciones leves, consistentes todas ellas en la incorrecta ejecución del procedimiento de llegada estándar para el que habían sido autorizados sus vuelos al Aeropuerto Internacional del Prat de Llobregat (Barcelona).

La sanción por cada una de estas infracciones puede oscilar entre 4,5 miles de euros y 135 miles de euros. A fecha de hoy la fase de instrucción ha concluido para cinco de los expedientes, en tres de ellos se han estimado las alegaciones formuladas por CLICKAIR y en los restantes dos la sanción ha sido minorada a 4,5 miles de euros por cada uno de ellos, el resto de expedientes sancionadores se encuentran en fase de instrucción.

20.9 Cambios significativos en la posición financiera o comercial del Emisor

No se ha producido ningún cambio significativo en la posición financiera o comercial de VUELING anterior a la Fusión desde el 30 de junio de 2009.

21. INFORMACIÓN ADICIONAL

21.1 Capital social

21.1.1 Capital emitido y autorizado

Capital emitido

A la fecha de verificación del presente Folleto el capital social de VUELING asciende a veintinueve millones novecientos cuatro mil quinientos dieciocho (29.904.518) euros, dividido en 29.904.518 acciones, de un (1) euro de valor nominal cada una de ellas, todas de la misma clase y serie, totalmente suscritas y desembolsadas. Las acciones son del mismo tipo y clase, y con los mismos derechos y obligaciones representadas mediante anotaciones en cuenta.

Una vez que se produzca la admisión a negociación de las 14.952.259 acciones emitidas por ANTIGUA VUELING con ocasión de la Fusión con CLICKAIR, la totalidad de las acciones de VUELING se encontrarán admitidas a cotización en la bolsas de valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia través del Sistema de Interconexión Bursátil Español (SIBE).

La llevanza del Registro Contable de las acciones se halla encomendada a VUELING de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A. (Iberclear).

21.1.2 Acciones que no representen capital

Todas las acciones de VUELING son representativas de su capital social.

21.1.3 Número, valor contable y valor nominal de las acciones del Emisor en poder o en nombre del propio Emisor o de sus filiales

A 31 de diciembre de 2008, ANTIGUA VUELING poseía 216.083 acciones propias, que representaban el 1,45% del capital social a dicha fecha. A la fecha de verificación del presente Folleto, VUELING posee 216.083 acciones propias.

Adicionalmente, la Junta General de Accionistas, celebrada el 5 de mayo de 2009, autorizó al Consejo de Administración para la adquisición derivativa de acciones propias durante un plazo de 18 meses desde la fecha de la Junta. El precio mínimo al que podrán adquirirse las propias acciones será de 1 euro y el precio máximo el 105% de la cotización de cierre el día en que se realice la operación.

Autocartera				
Titular	Número	Valor nominal	Valor contable (miles de euros)	Porcentaje (%)
VUELING	216.083	1	861	0,723% (*)

(*) Calculado sobre el capital social resultante de VUELING tras la fusión.

21.1.4 Importe de todo valor convertible, valor canjeable o valor con garantías, indicando las condiciones y los procedimientos que rigen su conversión, canje o suscripción

A la fecha de verificación del presente Folleto, VUELING no ha emitido ni existen valores canjeables ni convertibles en acciones o warrants.

21.1.5 Información y condiciones de cualquier derecho de adquisición y/o obligaciones con respecto al capital autorizado pero no emitido o sobre un compromiso de aumentar el capital

Con fecha 22 de junio de 2007, la Junta General de Accionistas acordó delegar en el Consejo de Administración la facultad de ampliar el capital social hasta un importe de 7.476.129, 50 euros, al amparo de lo dispuesto en el artículo 153.1 b) del Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, con atribución de la facultad de excluir el derecho de suscripción preferente; dejando sin efecto en la parte no utilizada la autorización acordada en la Junta General de Accionistas de fecha 25 de Octubre de 2006.

A la fecha de verificación del presente Documento de Registro no se han dejado sin efecto las delegaciones anteriormente referidas.

21.1.6 Información sobre cualquier capital de cualquier miembro del grupo que esté bajo opción o que se haya acordado condicional o incondicionalmente someter a opción y detalles de esas opciones, incluidas las personas a las que se dirigen esas opciones

VUELING no ha otorgado ninguna opción de compra o suscripción que esté vigente sobre acciones de VUELING.

21.1.7 Historial del capital social, resaltando la información sobre cualquier cambio durante el período cubierto por la información financiera histórica

A 1 de enero de 2009, el capital social de ANTIGUA VUELING ascendía a la cantidad de 14.952.259 euros, representado por 14.952.259 acciones de 1 euro de valor nominal cada una de ellas.

A la fecha de verificación del Documento Registro el capital social de VUELING es de veintinueve millones novecientos cuatro mil quinientos dieciocho euros (29.904.518 euros) representado por 29.904.518 acciones de 1euro de valor nominal cada una de ellas.

Desde el 1 de enero de 2006 hasta la fecha de verificación del Documento de Registro, la evolución del capital social de VUELING ha sido la siguiente:

Fecha de escritura pública	Aumento de capital social			Capital social resultante	
	Prima de Emisión	Acciones	Nominal (€)	Acciones	Nominal (€)
Ampliación de capital de 17 de febrero de 2006	19.980.000,00	2.000.000,00	20.000,00	11.500.000,00	115.000,00
Ampliación de capital de 23 de junio de 2006	239.700,00	1.300,00	1.300,00	11.630.000,00	116.300,00
Ampliación de capital de 30 de noviembre de 2006	99.634.547,00	3.322.259,00	33.222,59	14.952.259,00	149.552,59
Ampliación de capital de 22 de junio de 2007	0,00	0,00	14.802.736,41	14.952.259,00	14.952.259,00
Fusión y ampliación de capital de 5 de mayo de 2009	0,00	14.952.259,00	14.952.259,00	29.904.518,00	29.904.518,00

21.2 Estatutos y escritura de constitución

21.2.1 Descripción de los objetivos y fines del Emisor y dónde pueden encontrarse en los estatutos y escritura de constitución

A continuación se transcribe literalmente el artículo 2 de los estatutos sociales de VUELING (objeto social):

“La Sociedad tendrá por objeto:

- i. La explotación del transporte aéreo en línea regular y no regular, de personas, equipaje, correo y mercancías de todas clases;
- ii. La explotación de los servicios de asistencia técnica, operativa y comercial a aeronaves, pasajeros, carga y correo, con o sin la prestación de servicios conocidos como "handling" (manejo de equipajes);
- iii. La explotación y desarrollo de sistemas informatizados de reservas y demás servicios relacionados con el transporte aéreo;
- iv. La explotación y desarrollo de servicios de mantenimiento aeronáutico de motores, instrumentación y equipos auxiliares de aeronaves;
- v. Los servicios de *catering*, limpieza y mantenimiento general de aeronaves, y
- vi. La explotación de servicios de formación e instrucción en materia aeronáutica.

Las actividades integrantes del objeto social anteriormente descritas, podrán ser desarrolladas por la Sociedad, total o parcialmente, de modo indirecto mediante la titularidad de acciones o de participaciones en sociedades con idéntico o análogo objeto social.”

Los estatutos sociales, los reglamentos de (i) la Junta General de Accionistas, (ii) el Consejo de Administración, (iii) la comisión de auditoría y cumplimiento, (iv) la comisión de operaciones vinculada, (v) la comisión de nombramientos y retribuciones y (vi) el reglamento interno de conducta en los mercados de valores de VUELING están a disposición del público y pueden ser consultados en el domicilio social, sito en El Prat de Llobregat (Barcelona), Parque de Negocios Mas Blau II, Plaza Pla de l'Estany, nº 5, así como a través de la página web de VUELING (www.vueling.com). Asimismo, los estatutos sociales y el reglamento de la Junta General de Accionistas podrán ser consultados en el Registro Mercantil de Barcelona.

La escritura de constitución de VUELING, así como la escritura de la Fusión está a disposición del público y puede ser consultada en el domicilio social de VUELING antes indicado, así como en el Registro Mercantil de Barcelona.

21.2.2 Breve descripción de cualquier disposición de las cláusulas estatutarias o reglamento interno del Emisor relativa a los miembros de los órganos administrativos, de gestión o de supervisión

Los estatutos sociales vigentes de VUELING establecen los siguientes aspectos más relevantes respecto de los miembros de los órganos de administración, gestión o supervisión de VUELING:

- El órgano de administración de VUELING adopta la forma de Consejo de Administración, integrado por 7 miembros como mínimo y 15 como máximo nombrados por la junta general de accionistas de VUELING.
- Para ser nombrado consejero no se requiere reunir la condición de accionista de VUELING.
- Los consejeros ejercerán su cargo por un plazo de seis (6) años y podrán ser sucesivamente reelegidos.
- El Consejo de Administración designará un presidente no ejecutivo y, en su caso, uno o dos vicepresidentes. Asimismo, designará un secretario y, en su caso, un vicesecretario que no precisarán tener la condición de consejero ni de accionista.
- El Consejo de Administración se reunirá ordinariamente a iniciativa del presidente, cuantas veces éste lo estime oportuno para el buen funcionamiento de VUELING, y cuando lo soliciten al menos dos consejeros.
- Los acuerdos del Consejo se adoptarán con las mayorías establecidas en la ley y el Reglamento del Consejo de Administración podrá regular la formación y cómputo formal de dichas mayorías. En todo caso, el presidente no tendrá voto dirimente.
- Corresponderán al Consejo de Administración de VUELING todas las decisiones que no hayan sido atribuidas a la Junta General de Accionistas por los estatutos sociales o la ley.
- El cargo de consejero es retribuido. Corresponde a la Junta General de Accionistas de VUELING acordar para cada ejercicio la remuneración de los consejeros. Los consejeros podrán ser retribuidos mediante pagos referenciados a las acciones, la entrega de opciones sobre acciones, acciones u obligaciones de VUELING, previo acuerdo de la Junta General que deberá contener las menciones que legalmente se exijan al respecto.
- El Consejo de Administración podrá designar una comisión ejecutiva o uno o más consejeros delegados, con las facultades delegadas que éste establezca.
- En el seno del Consejo de Administración se constituirán con carácter obligatorio una comisión de auditoría y cumplimiento, una comisión nombramientos y retribuciones y una comisión de operaciones vinculadas que se registrarán, en cuanto a su composición y funcionamiento, por estatutos y sus correspondientes reglamentos.
- El Consejo podrá constituir otras comisiones, diferentes de las anteriores, para el mejor funcionamiento de VUELING.
- La dirección ordinaria de VUELING estará encomendada a uno o varios directores generales, nombrados por el Consejo de Administración, en dependencia directa de los órganos delegados del Consejo de Administración en los que se hayan delegado las facultades, con los derechos, deberes y competencias que éste fije. La relación de los directores generales con VUELING tendrá carácter laboral -especial de alta dirección u ordinaria de acuerdo con la legislación vigente.

- Las funciones como director general serán compatibles e independientes de cualesquiera otras que pudiera desempeñar el director general si fuera nombrado consejero de VUELING. En este caso, cada relación se regulará por su propio régimen jurídico, mercantil o laboral, y el cese o revocación en una u otra no implicará necesariamente el cese en la otra.

El Reglamento del Consejo de Administración tiene por objeto fijar sus principios y normas generales de actuación, regulando específicamente su organización y funcionamiento y las normas de actuación y conducta de sus miembros, siendo sus aspectos más relevantes los siguientes:

- Conforme a lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas y los estatutos sociales, el Consejo de Administración es, salvo en aquellas materias reservadas por normativa legal o estatutaria a la competencia de la Junta General de Accionistas, el máximo órgano de representación, administración, gestión y decisión de VUELING.
- El Consejo de Administración se configura como el órgano de supervisión y control, delegando la gestión y administración directa de los negocios ordinarios de VUELING en los órganos ejecutivos y funcionales y, en su caso, en los equipos de dirección y concentrando así su actividad básica en la función de supervisión general.
- El Consejo de Administración procurará una distribución del número de sus miembros entre consejeros ejecutivos, dominicales e independientes, en atención a la estructura accionarial de VUELING y al capital representado él, sin perjuicio del derecho de representación proporcional legalmente reconocido a los accionistas. Los consejeros externos, esto es, los dominicales e independientes, constituirán una mayoría en el mencionado Consejo de Administración.
- Se prevé la posibilidad de que los consejeros ejecutivos que hayan cesado en el desempeño de funciones de alta dirección o en su relación de empleo de VUELING puedan continuar ejerciendo el cargo de consejero en el supuesto de que concurriera en su persona, de forma directa o indirecta, a través de VUELING o sociedades mediante las cuales detenten su participación en cada momento, la condición de accionista fundador de VUELING, debiendo ostentar, conjuntamente los consejeros ejecutivos, un mínimo de un tres (3) por ciento de participación en el capital social, o, en su defecto, siempre que el Consejo estimase necesaria o conveniente a los intereses sociales su continuidad como miembro del mismo. No se exigirá ninguna agrupación o sindicación formal de acciones de los accionistas fundadores a los efectos de dar por cumplido el citado requisito de participación conjunta del tres por ciento.
- Las propuestas de nombramiento de consejeros que el Consejo de Administración someta a la Junta General y los acuerdos de nombramiento que adopte el propio Consejo por cooptación se realizarán previo informe de la comisión de nombramientos y retribuciones, salvo en el caso de consejeros independientes en que la propuesta deberá proceder de dicha comisión.
- Los consejeros no podrán ser miembros o pertenecer a más de cinco órganos de administración, individuales o colegiados, de sociedades cotizadas.
- El Consejo de Administración no podrá proponer o designar para cubrir un puesto de consejero independiente a personas que se hallen en cualquiera de los supuestos que impidan su calificación como tal. Asimismo, los consejeros independientes no podrán permanecer en su cargo por un periodo continuado superior a 12 años.
- El Consejo de Administración designará (i) al presidente del Consejo, que será elegido de entre sus miembros y ejercerá la máxima representación de VUELING, no pudiendo ser consejero ejecutivo; (ii) en su caso, hasta dos vicepresidentes de entre los consejeros que, adicionalmente a las restantes

funciones que pueda atribuirles el Consejo, sustituirán al presidente en caso de delegación, vacante o enfermedad de éste; y (ii) al secretario del Consejo, que deberá ser letrado en ejercicio, sin que sea necesario que reúna la condición de consejero. El Consejo también designará, en su caso, un vicesecretario.

- Los consejeros deberán poner su cargo a disposición del Consejo de Administración y formalizar la correspondiente dimisión en los siguientes casos: (i) cuando cesen en los puestos ejecutivos a los que estuviere asociado su nombramiento como consejero, salvo en el supuesto previsto con anterioridad para el caso de los consejeros ejecutivos que sean accionistas fundadores; (ii) cuando desaparezcan las razones por las que fue nombrado; (iii) cuando su permanencia en el Consejo de Administración pueda perjudicar gravemente los intereses de VUELING; (iv) cuando se vean incurso en alguno de los supuestos de incompatibilidad o prohibición legalmente previstos; (v) cuando resulten condenados, por resolución penal o administrativa de carácter firme o, en el caso de los consejeros dominicales, (vi) cuando el accionista a quien representen transmita íntegramente su participación accionarial o cuando dicho accionista rebaje su participación accionarial hasta un nivel que exija la reducción del número de sus consejeros dominicales.
- Asimismo, deberán informar y, en su caso, dimitir en aquellos supuestos que puedan perjudicar al crédito y reputación de VUELING y, en particular, los consejeros están obligados a informar al Consejo de Administración de las causas judiciales, administrativas, o de cualquier otra índole, dirigidas contra los mismos que por su importancia pudieran incidir gravemente en la reputación de VUELING.
- El Consejo de Administración no propondrá el cese de ningún consejero independiente antes del cumplimiento del plazo estatutario para el que hubiera sido nombrado, salvo que concurriera justa causa, entendiéndose por justa causa que el consejero independiente se encuentre en cualquiera de los supuestos que impiden su calificación como tal en virtud de lo dispuesto en el Reglamento del Consejo. La existencia de justa causa deberá ser apreciada por el Consejo de Administración, previo informe de la comisión de nombramientos y retribuciones. Ello se entiende sin perjuicio de las propuestas de cese en caso de ofertas públicas de adquisición, fusiones u otras operaciones societarias similares que supongan un cambio en la estructura de capital de VUELING.
- El Consejo se reunirá a iniciativa del presidente, cuantas veces éste lo estime oportuno para el buen funcionamiento de VUELING y cuando lo soliciten al menos dos de los consejeros. También podrá convocarlo el consejero delegado por razones de urgencia. En la medida que sea posible, el Consejo establecerá un programa y calendario tentativo de fechas y asuntos al inicio de cada ejercicio social.
- Salvo en los casos específicamente previstos, el Consejo quedará válidamente constituido cuando concurren la mitad más uno de sus miembros. Si el número de éstos fuera impar, será necesario que el número de consejeros presentes o representados, sea mayor que el de consejeros ausentes.
- Salvo en los casos específicamente previstos, los acuerdos se aprobarán cuando los votos afirmativos a las propuestas que se realicen superen la mitad de los consejeros asistentes (personalmente o por representación). En los supuestos en que los quórum de votación representen números fraccionados de votos, la cifra se redondeará al alza si la fracción resulta superior a la mitad de la unidad y a la baja si resultase igual o inferior a la mitad de la unidad.
- El Consejo de Administración en pleno deberá evaluar una vez al año: (i) la calidad y eficiencia del funcionamiento del mismo y (ii) el funcionamiento de sus comisiones, partiendo del informe que éstas le eleven.

- El Consejo aprobará, con carácter anual para elevar a la Junta General, una política de retribuciones de los consejeros y someterá a ésta, con carácter consultivo y como punto separado del orden del día, un informe sobre la política retributiva de los consejeros, debiendo estar dicho informe a disposición de los accionistas en la forma que VUELING estime conveniente. La retribución de los consejeros será plenamente transparente, recogiendo en la memoria anual la cuantía de la remuneración percibida.
- El Consejo adoptará todas aquellas medidas que estén a su alcance para asegurar que la retribución de los consejeros independientes ofrezca incentivos a su dedicación, sin que ello comprometa su independencia.

En particular, el Consejo de Administración en pleno se ha reservado la aprobación de las siguientes decisiones:

- A propuesta del primer ejecutivo de la compañía, el nombramiento y eventual cese de los altos directivos, así como su cláusula de indemnización.
- La retribución de los consejeros, así como, en el caso de los ejecutivos, la retribución adicional por sus funciones ejecutivas y demás condiciones que deban respetar sus contratos
- Deberá someterse a la autorización del Consejo la aprobación de cláusulas de garantía o blindaje, para los casos de despido o cambios de control, a favor de los directivos de VUELING.
- En el desempeño de sus funciones, los consejeros, individual y colectivamente, obrarán con absoluta lealtad a VUELING y con la diligencia de un ordenado empresario y de un representante leal, estarán sujetos, entre otros, al deber de confidencialidad, la obligación de no competencia y al deber de comunicar la existencia de conflictos de interés al Consejo de Administración y abstenerse de asistir e intervenir en las deliberaciones que afecten a asuntos en los que se halle interesado personalmente.
- Se constituirá en el seno del Consejo de Administración una comisión de auditoría y cumplimiento, una comisión de operaciones vinculadas y una comisión de nombramientos y retribuciones, pudiendo también constituirse una comisión ejecutiva delegada. El apartado 16.3 del presente Folleto, contiene un resumen de las funciones asignadas a las comisiones de auditoría y cumplimiento, de nombramientos y retribuciones y ejecutiva recogidas en el reglamento del Consejo de Administración y en sus respectivos reglamentos.

Adicionalmente, VUELING dispone del Reglamento interno de conducta en materia de mercado de valores y de cumplimiento normativo (el “**RIC**”), que responde al fin de asegurar el cumplimiento de los preceptos contenidos en la Ley del Mercado de Valores.

El RIC determina los criterios de comportamiento y de actuación que deben seguir sus destinatarios en relación con las operaciones descritas en el mismo, así como con el tratamiento, utilización y divulgación de información privilegiada y relevante, en orden a favorecer la transparencia en el desarrollo de las actividades de VUELING y la adecuada información y protección de los inversores.

Como aspectos más significativos recogidos en el referido reglamento cabe destacar los siguientes:

- Están sujetos al RIC: (i) los miembros del Consejo de Administración de VUELING así como de sus comisiones; (ii) el personal directivo de VUELING, integrado por cualquier responsable de alto nivel que tenga habitualmente acceso a información privilegiada relacionada, directa o indirectamente, con VUELING y que, además, tenga competencia para adoptar las decisiones de gestión que afecten al desarrollo futuro y a las perspectivas empresariales del emisor; (iii) las secretarías de dirección con dependencia directa de miembros del Consejo de Administración o del personal directivo de VUELING; (iv) el

personal integrado en cada momento en la secretaría del Consejo y de sus comisiones, en la dirección de asesoría jurídica, en la dirección financiera, en la dirección comercial, en la dirección de recursos humanos o en las direcciones de VUELING que, con cualquier otra denominación, asuman funciones similares o por cualquier causa tengan acceso a información privilegiada o relevante, hasta el nivel de director de departamento (inclusive); (v) los asesores externos que, por cualquier causa, tengan acceso a información privilegiada o relevante y (vi) cualquier otro empleado de VUELING que, a juicio del comité de cumplimiento normativo, pudiera tener acceso a datos e informaciones sobre los que VUELING tenga un interés legítimo de confidencialidad y todos aquéllos que, ocasionalmente y en relación con una operación determinada, dispongan de información confidencial (todas ellas denominadas conjuntamente como las **"Personas Afectadas"**).

- Se establecen las restricciones y condiciones para compra o venta de valores o instrumentos financieros de VUELING por (i) las Personas Afectadas, por cuenta propia o ajena, quedando equiparadas a las operaciones por cuenta propia las que realicen las personas vinculadas a las Personas Afectadas, y (ii) las personas que posean información privilegiada de VUELING.
- Se regulan una serie de normas de conducta en relación con la información confidencial, la información relevante y la obligación de salvaguarda de la información privilegiada.
- Se establece que las Personas Afectadas se abstendrán de preparar o realizar prácticas que falseen la libre formación de precios de valores o instrumentos financieros de VUELING.
- En cuanto a operaciones de autocartera se establece que dichas operaciones, que en ningún caso tendrán como finalidad el falseamiento de la libre formación del precio de la acción de VUELING o el favorecimiento a determinados accionistas, deberán tener una finalidad legítima. Asimismo, se procurará minimizar el número y volumen de las operaciones necesario para la consecución de la finalidad legítima perseguida.
- Las Personas Afectadas sometidas a conflictos de interés deberán actuar en todo momento con libertad de juicio, con lealtad a VUELING y sus accionistas e independientemente de intereses propios o ajenos. En consecuencia, se abstendrán de (i) primar sus propios intereses a expensas de los de VUELING o los de unos inversores a expensas de los de otros, e (ii) intervenir o influir en la toma de decisiones que puedan afectar a las personas o entidades con las que exista conflicto y de acceder a información confidencial que afecte a dicho conflicto. Asimismo, se establece la obligación de comunicación por parte de las Personas Afectadas de las situaciones que potencialmente puedan suponer la aparición de conflictos de interés, así como los conflictos en que se encuentren incurso.
- Se constituye un comité de cumplimiento normativo que, entre otras funciones, (i) velará, supervisará y, en su caso asesorará sobre el cumplimiento de cualquier normativa de aplicación, tanto interna como externa, recomendando y estableciendo los procesos y sistemas más adecuados para la obtención de la mayor seguridad jurídica en la formación y formalización de operaciones que entrañen la generación de derechos y obligaciones de VUELING, (ii) promoverá el conocimiento del RIC y de las demás normas de conducta de los mercados de valores dentro de VUELING y (iii) desarrollará los procedimientos y normas que se estimen oportunos para mejorar la aplicación del RIC e interpretará las normas contenidas en el mismo.
- Se constituye una unidad de cumplimiento normativo que, entre otras funciones, (i) conservará debidamente archivadas las comunicaciones, notificaciones y cualquier otra actuación relacionada con las obligaciones contenidas en el RIC, (ii) mantendrá una relación de personas afectadas por el RIC con carácter

permanente y otra relación de personas que queden sujetas al mismo con carácter transitorio y (iii) llevará el registro documental de todas las operaciones que sean definidas por el comité de cumplimiento normativo como operaciones confidenciales.

21.2.3 Descripción de los derechos, preferencias y restricciones relativas a cada clase de las acciones existentes

Todas las acciones de VUELING actualmente en circulación, por ser éstas en su totalidad acciones ordinarias y pertenecientes a una única clase y serie, otorgan a sus titulares los mismos derechos políticos y económicos, recogidos en la Ley de Sociedades Anónimas y en los estatutos sociales de VUELING. Dichos derechos son los que se detallan en el apartado 4.5 (*“Descripción de los derechos vinculados a los valores, incluida cualquier limitación de esos derechos, y procedimiento para el ejercicio de los mismos”*) de la Nota sobre las Acciones que forma parte integrante del presente Folleto.

21.2.4 Descripción de qué se debe hacer para cambiar los derechos de los tenedores de las acciones, indicando si las condiciones son más significativas que las que requiere la ley

Las modificaciones de los derechos de los titulares de las acciones en que se divide el capital social de VUELING requerirán la oportuna modificación estatutaria que, en caso de afectar a una sola parte de las acciones y suponer un trato discriminatorio entre las mismas, deberá ser aprobada por la mayoría de las acciones afectadas. Los estatutos sociales de VUELING no recogen especialidad alguna en este particular respecto de lo establecido en la Ley de Sociedades Anónimas.

21.2.5 Descripción de las condiciones que rigen la manera de convocar las Juntas Generales anuales y las Juntas Generales extraordinarias de accionistas, incluyendo las condiciones de admisión

Las condiciones que rigen la manera de convocar las juntas generales ordinarias y extraordinarias de accionistas, incluyendo las condiciones de asistencia, se encuentran recogidas en los estatutos sociales de VUELING, así como en el reglamento de la Junta General de Accionistas, con el fin de adaptar el marco estatutario de VUELING a las exigencias legales y prácticas de buen gobierno corporativo de las sociedades cotizadas.

La junta general ordinaria se reunirá dentro de los seis primeros meses de cada ejercicio para censurar la gestión social, aprobar, en su caso, las cuentas del ejercicio anterior y resolver sobre la aplicación del resultado, sin perjuicio de su competencia para tratar y decidir sobre cualquier otro asunto que figure en el orden del día. Toda junta que no sea la prevista anteriormente tendrá la consideración de junta general extraordinaria.

De conformidad con la Ley de Sociedades Anónimas y con los estatutos sociales de VUELING, las juntas serán convocadas mediante anuncio publicado en el Boletín Oficial del Registro Mercantil y en uno de los diarios de mayor circulación en la provincia donde VUELING tenga su domicilio social, con al menos un mes de antelación a la fecha fijada para su celebración. El anuncio de convocatoria expresará el carácter de ordinaria o extraordinaria, la fecha y el lugar de celebración y todos los asuntos que hayan de tratarse y demás cuestiones que, en su caso, deban ser incluidas en el mismo conforme a lo dispuesto en el reglamento de la Junta General. Podrá, asimismo, hacerse constar la fecha en la que, si procediera, se reunirá la junta en segunda convocatoria. Entre la primera y segunda reunión deberá mediar, por lo menos, un plazo de veinticuatro horas. Si la Junta General, debidamente convocada, no se celebrara en primera convocatoria, ni se hubiese previsto en el anuncio la fecha de la segunda, deberá ésta ser anunciada, con los mismos requisitos de publicidad que la primera, dentro de los quince días siguientes a la fecha de la junta no celebrada y con ocho días de antelación a la fecha de la reunión. Por lo que se refiere a la convocatoria judicial de las juntas, se estará

igualmente a lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas. El órgano de administración deberá, asimismo, convocar la junta general cuando lo soliciten accionistas que representen, al menos, el cinco por ciento del capital social.

La Junta podrá celebrarse con el carácter de universal, que se entenderá en todo caso convocada y quedará válidamente constituida sin necesidad de previa convocatoria, cuando se halle presente la totalidad del capital social y los asistentes acepten por unanimidad la celebración de la junta o lo solicite la minoría, de acuerdo con el artículo 99 de la Ley de Sociedades Anónimas. Asimismo, la Junta general ordinaria se reunirá dentro de los seis primeros meses de cada ejercicio, para censurar la gestión social, aprobar, en su caso, las cuentas del ejercicio anterior y resolver sobre la aplicación del resultado.

Podrán asistir a la Junta General los accionistas que, a título individual o en agrupación con otros accionistas, sean titulares de al menos ciento cincuenta acciones. Será requisito para concurrir a la Junta que el accionista tenga inscrita la titularidad de sus acciones en el correspondiente registro contable de anotaciones en cuenta, con cinco días de antelación a aquél en que haya de celebrarse la Junta General y se provean de la correspondiente tarjeta de asistencia o el documento que, conforme a derecho, le acredite como accionista, en el que se indicará el número, clase y serie de las acciones de su titularidad, así como el número de votos que puede emitir. Los miembros del órgano de administración deberán asistir a las juntas generales que se celebren si bien el hecho de que cualquiera de ellos no asista por cualquier razón no impedirá en ningún caso la válida constitución de la junta general. El presidente de la Junta podrá autorizar la asistencia de directivos, gerentes y técnicos de VUELING y demás personas que tengan interés en la buena marcha de los asuntos sociales, así como cursar invitación a las personas que tenga por conveniente.

Todo accionista que tenga derecho de asistencia podrá hacerse representar en la Junta General por medio de otra persona, aunque ésta no sea accionista. La representación deberá conferirse por escrito o por los medios de comunicación a distancia que, garantizando debidamente la identidad del representado y representante, el órgano de administración determine, y con carácter especial para cada junta general, en los términos y con el alcance establecidos en la Ley de Sociedades Anónimas y en el reglamento de la Junta General. Asimismo, se permite el voto mediante el uso de correo postal u otros medios de comunicación a distancia siempre que se haya recibido por VUELING antes de las veinticuatro (24) horas del día inmediatamente anterior al previsto para la celebración de la junta en primera convocatoria, facultándose al Consejo de Administración para el establecimiento de las reglas, medios y procedimientos adecuados al estado de la técnica, para instrumentar la emisión del voto y el otorgamiento de la representación por medios electrónicos, ajustándose en su caso a las normas que se dicten al efecto. Las reglas de desarrollo que adopte el Consejo de Administración al amparo de lo dispuesto en el presente apartado se publicarán en la página web de VUELING.

21.2.6 Breve descripción de cualquier disposición de las cláusulas estatutarias o reglamento interno del Emisor que tenga por efecto retrasar, aplazar o impedir un cambio en el control del Emisor

No existen disposiciones estatutarias vigentes ni en reglamentos internos que tengan por efecto retrasar, aplazar o impedir un cambio de control en VUELING.

21.2.7 Indicación de cualquier disposición de las cláusulas estatutarias o reglamento interno, en su caso, que rija el umbral de propiedad por encima del cual deba revelarse la propiedad del accionista

No existe disposición en los estatutos sociales de VUELING por la que se obligue a los accionistas con una participación significativa a revelar esta circunstancia, sin perjuicio de las exigencias establecidas por la normativa vigente.

No obstante, el reglamento interno de conducta en materias relativas a los mercados de valores y de cumplimiento de normativa (en adelante, “**Reglamento Interno de Conducta**”) de VUELING establece en su artículo 2.3.1 que los miembros del consejo de administración de VUELING, los miembros de las comisiones del consejo de VUELING, el personal directivo de VUELING, el personal integrado en cada momento en la Secretaría del Consejo y de sus comisiones, en la Dirección de la Asesoría Jurídica, en la Dirección Financiera, en la Dirección Comercial, en la Dirección de Recursos Humanos o en las direcciones de VUELING que asuman funciones similares, los asesores externos que tengan acceso a información privilegiada, así como cualquier otro empleado que tenga acceso a datos e informaciones sobre VUELING, que tenga un interés legítimo de confidencialidad y todos aquellos que de forma ocasional tengan acceso a información privilegiada, deberán comunicar cualquier operación personal que hayan realizado por cuenta propia o ajena, quedando equiparadas las que realicen las personas vinculadas a éstas, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento Interno de Conducta.

En relación con lo anterior, se entiende por operación personal, la suscripción de contratos en cuya virtud se adquieran o transmitan al contado, a plazo o a futuro, o se constituyan derechos de adquisición o transmisión sobre los siguientes valores:

- Los valores mobiliarios emitidos por VUELING o sociedades de su grupo³ que se negocien en un mercado o sistema organizado de contratación.
- Los instrumentos financieros y contratos de cualquier tipo que otorguen el derecho de adquisición de los valores anteriormente señalados, incluidos aquellos que no se negocien en un mercado.
- Los instrumentos financieros y contratos negociados o no en un mercado secundario, cuyo subyacente sean valores o instrumentos emitidos por VUELING o sociedades de su grupo.

Las acciones de VUELING tienen carácter nominativo y se les aplica lo dispuesto en la disposición adicional primera de la Ley de Sociedades Anónimas y en el artículo 22.1 del Real Decreto 116/1992, de 14 de febrero, sobre representación de acciones por medio de anotaciones en cuenta y compensación y liquidación de operaciones bursátiles. De acuerdo con estos preceptos, el artículo 5 de sus estatutos sociales prevé que VUELING llevará su propio registro de accionistas en la forma técnicamente más adecuada, incluso informáticamente, haciendo constar en él la correspondiente información que reciba de Iberclear de conformidad con lo previsto en los procedimientos establecidos para dar cumplimiento a lo previsto en el citado artículo 22.1.

21.2.8 Descripción de las condiciones impuestas por las cláusulas estatutarias o reglamento interno que rigen los cambios en el capital, si estas condiciones son más rigurosas que las que requiere la ley

Las condiciones que han de cumplir las modificaciones del capital social de VUELING y de los respectivos derechos de las acciones de la misma se rigen por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas, no estableciendo los estatutos sociales de VUELING condición especial alguna al respecto.

³ Aquellas sociedades que se encuentren respecto de VUELING en la situación prevista en el artículo 4 de la Ley del Mercado de Valores.

22. CONTRATOS IMPORTANTES

Resumen de cada contrato importante, al margen de los contratos celebrados en el desarrollo corriente de la actividad empresarial, del cual es parte el emisor o cualquier miembro del grupo, celebrado durante los dos años inmediatamente anteriores a la publicación del documento de registro.

Resumen de cualquier otro contrato (que no sea un contrato celebrado en el desarrollo corriente de la actividad empresarial) celebrado por cualquier miembro del grupo que contenga una cláusula en virtud de la cual cualquier miembro del grupo tenga una obligación o un derecho que sean relevantes para el grupo hasta la fecha del documento de registro

Al margen de lo mencionado en el apartado 6.3 anterior, respecto de los acuerdos estratégicos con IBERIA, los únicos contratos relevantes de los que es parte VUELING⁴ son los contratos de arrendamiento operativo de los aviones. A continuación se resumen de forma genérica los principales términos y condiciones contenidos en los contratos de arrendamiento operativo de los aviones que componen la flota de VUELING, sin que existan otras circunstancias relevantes que, a juicio de VUELING, deban hacerse constar.

Lugar y fecha de entrega del avión	Se establece un lugar y una fecha aproximada de entrega del avión al arrendatario. El arrendador no asume responsabilidad frente a VUELING por los perjuicios derivados de posibles retrasos en la entrega por cuanto éstos dependen del fabricante, aunque algunos arrendadores se comprometen a compartir con VUELING el importe de las indemnizaciones dinerarias que le satisfaga el fabricante como consecuencia de retrasos.
Duración	La duración de los arrendamientos oscila entre 3 y 8 años (para ANTIGUA VUELING) y 5 y 10 años (para CLICKAIR), según los casos. Ni el arrendador ni VUELING tienen la facultad de prorrogar la vida de estos contratos.
Depósito en garantía	<p>VUELING se compromete a depositar ciertas cantidades en garantía del cumplimiento de sus obligaciones bajo los contratos de arrendamiento. Dichas garantías deben ser recuperadas una vez se verifique el cumplimiento de determinadas condiciones establecidas en los contratos. Representan un importe aproximado equivalente a un 5% del total del contrato.</p> <p>Si el importe de los depósitos en garantía se redujera como consecuencia de su aplicación por el arrendador, total o parcialmente al cumplimiento de obligaciones del arrendatario, VUELING se compromete a depositar nuevamente las cantidades consumidas en un breve plazo de tiempo que, por lo general, no excede de 10 días.</p> <p>En algunos casos, VUELING ha sustituido los referidos depósitos por avales bancarios.</p>

⁴ En el presente apartado, todas las referencias hechas a VUELING se entenderán también para ANTIGUA VUELING y a CLICKAIR. En concreto, se señalará específicamente a ANTIGUA VUELING o a CLICKAIR cuando se quiera diferenciar una entidad de la otra.

Renta mensual, rentas adicionales y reservas VUELING se compromete a satisfacer al arrendador una renta mensual por el arrendamiento del avión. Asimismo, en algunos casos, VUELING se compromete a pagar una renta adicional al vencimiento del contrato cuando la utilización del avión por VUELING sea superior a la inicialmente pactada.

VUELING se compromete también a abonar anualmente al arrendador unas cuotas de reserva cuya finalidad es garantizar al arrendador que VUELING realizará las operaciones de mantenimiento y reparaciones del avión que correspondan. En la mayoría de contratos a medida que se va realizando el mantenimiento de acuerdo con lo dispuesto en el contrato, el arrendador devuelve progresivamente los importes de las reservas a VUELING.

En algunos casos VUELING provisiona internamente estas cuotas de reserva y únicamente concede un aval bancario al arrendador.

Se establecen obligaciones de pago de intereses de demora en caso de retraso por VUELING en el pago de cualesquiera cantidades debidas al arrendador conforme al contrato de arrendamiento. Asimismo, VUELING se compromete a, si las cantidades a pagar al arrendador quedaran sujetas a retenciones a cuenta de impuestos, incrementar su importe de forma que la cantidad neta de retenciones a pagar al arrendador coincida con la inicialmente pactada.

Los pagos a realizar por VUELING a sus arrendadores deben efectuarse en dólares americanos.

Relación de VUELING con el fabricante del avión VUELING tiene derecho a inspeccionar el avión durante su fabricación y hacer ciertas pruebas de conformidad con los términos acordados con el arrendador al efecto.

En alguno de los contratos los arrendadores conceden a VUELING un crédito que VUELING puede emplear en la adquisición y contratación de determinados bienes y servicios del fabricante del avión.

A la entrega del avión, el arrendador cede a VUELING sus derechos frente a los fabricantes del avión y de los motores derivados de las garantías prestadas por éstos en la documentación contractual de adquisición del avión por el arrendador. De este modo, VUELING puede reclamar directamente frente a tales fabricantes por los defectos o averías de los aviones arrendados que se encuentren cubiertos por la garantía. Dicha cesión se extingue en el momento de resolución del contrato, recuperando el arrendador todos los derechos correspondientes.

Explotación del avión VUELING se compromete a explotar el avión de acuerdo en todo momento con la normativa aplicable y los términos de las pólizas de seguro correspondientes.

VUELING se compromete igualmente a asegurar el avión frente a los riesgos y con las coberturas pactadas en el contrato durante toda la vigencia del mismo.

VUELING se obliga asimismo a registrar el avión en España haciendo constar su condición de operador del avión.

VUELING se hace cargo de todos los gastos derivados de la explotación del avión (tales como los salarios de la tripulación, el carburante, el lubricante, el coste de mantenimiento, primas de seguro, tasas aeroportuarias, honorarios por servicios de navegación y aterrizaje, etc.).

VUELING se compromete a abonar y mantener indemne al arrendador frente a todos los impuestos, tasas y demás cargas, incluidos intereses de demora, recargos y sanciones, derivadas, entre otros, del avión, de su uso y explotación y de la propiedad y subarriendo del avión, con determinadas excepciones.

Subarrendamiento

Se exige el consentimiento previo y por escrito del arrendador para que VUELING subarrende los aviones de su flota a terceros. Cualquier subarrendamiento quedará sujeto y subordinado al contrato de arrendamiento, cuyos términos y condiciones deberá respetar. Asimismo, VUELING deberá ceder al arrendador como garantía sus derechos frente al subarrendatario derivados del contrato de subarrendamiento.

No obstante lo anterior, los denominados “*wet leases*” (arrendamientos del avión con su tripulación a terceros en los que VUELING mantiene el control operativo de la aeronave) no precisarán el consentimiento del arrendador siempre que se cumplan ciertas condiciones.

Mantenimiento del avión

VUELING se compromete frente al arrendador a realizar todas las reparaciones y operaciones de mantenimiento del avión que sean necesarias durante la vigencia del contrato asumiendo su coste.

Del mismo modo, se compromete a cumplir con el manual de mantenimiento elaborado por el fabricante de la aeronave y/o el fabricante de los motores.

Se requiere el consentimiento previo y por escrito del arrendador para la realización por VUELING de variaciones de diseño o configuración originales u otras modificaciones del avión, con determinadas excepciones para cambios de escasa entidad o los que sean exigidos por las autoridades de navegación aérea o recomendados por el fabricante del avión.

VUELING se compromete a indemnizar al arrendador, sus empleados, directivos, accionistas, etc. de cualquier daño, pérdida, obligación, responsabilidad, coste, gasto, reclamaciones, etc. relacionadas o derivadas del contrato de leasing, de la explotación y uso del avión y de la veracidad de las manifestaciones y garantías contenidas en el contrato, entre otras, con determinadas excepciones.

En caso de pérdida total del avión VUELING deberá satisfacer al arrendador el valor total del avión así como cualquier otro importe que deba ser satisfecho bajo el contrato, que quedará resuelto una vez abonadas al arrendador las cantidades correspondientes.

Obligación de indemnizar	VUELING asume otras obligaciones frente al arrendador, como las de proporcionar periódicamente al arrendador cierta información financiera de VUELING e información técnica relativa al avión, así como la de recabar el previo consentimiento del arrendador antes de concertar una fusión, venta de la totalidad de sus activos u operación semejante.
Pérdida total del avión	En el caso de ANTIGUA VUELING, en determinados contratos se prevé un incremento de los depósitos en hasta una mensualidad de cuota de arrendamiento en el supuesto del incumplimiento por VUELING de determinados ratios financieros. En esta línea, dichos depósitos podrán verse reducidos en el mismo importe en el caso de que VUELING cumpla con dichos ratios.
Otras obligaciones de VUELING	<p>VUELING asume otras obligaciones frente al arrendador, como las de proporcionar periódicamente al arrendador cierta información financiera de VUELING e información técnica relativa al avión, así como la de recabar el previo consentimiento del arrendador antes de concertar una fusión, venta de la totalidad de sus activos u operación semejante.</p> <p>En el caso de ANTIGUA VUELING, en determinados contratos se prevé un incremento de los depósitos en hasta una mensualidad de cuota de arrendamiento en el supuesto del incumplimiento por VUELING de determinados ratios financieros. En esta línea, dichos depósitos podrán verse reducidos en el mismo importe en el caso de que VUELING cumpla con dichos ratios. Los ratios financieros más relevantes hacen referencia a niveles mínimos de patrimonio neto, resultado operativo, posición de liquidez o equivalente disponible, así como a la relación entre activo corriente y pasivo corriente. A la fecha de presentación del presente Folleto no se incumplen los referidos ratios.</p>
Devolución del avión	Se regula de manera detallada el procedimiento de devolución del avión al arrendador incluyendo, entre otras la inspección del avión, las condiciones técnicas en que debe encontrarse el avión a la entrega, las comprobaciones y pruebas que deben realizarse con anterioridad a la entrega, la entrega de informes y documentación técnica, etc.
Cesión	<p>VUELING no puede ceder, transmitir o gravar ninguno de sus derechos u obligaciones derivados del contrato de arrendamiento.</p> <p>En general, el arrendador puede ceder o transmitir sus derechos bajo el contrato o constituir gravámenes sobre el avión arrendado sin necesidad de consentimiento de VUELING.</p>
Incumplimiento del arrendatario	Se regulan los supuestos de incumplimiento del contrato por parte del arrendatario y los mecanismos de que dispone el arrendador ante tales supuestos, tales como, entre otros, la terminación del contrato, la prohibición de uso del avión por el arrendatario, la toma de posesión del avión por el arrendador, la ejecución de garantías, el cumplimiento a costa del arrendatario o la baja del avión en el registro español y su exportación al extranjero, todo ello sin perjuicio del derecho del arrendador a resarcirse de los daños y perjuicios que le haya ocasionado el

incumplimiento.

Al margen de lo anterior, no existen otros contratos ajenos al negocio ordinario de VUELING que sean relevantes.

23. INFORMACIÓN DE TERCEROS, DECLARACIONES DE EXPERTOS Y DECLARACIONES DE INTERÉS

23.1 Informes de expertos

Informe de experto independiente sobre el Proyecto de Fusión

Ernst & Young, S.L., con domicilio en Madrid en la Plaza de Pablo Ruiz Picasso 1, ha realizado un informe sobre el Proyecto de Fusión entre ANTIGUA VUELING y CLICKAIR en su condición de experto independiente nombrado por el Registro Mercantil de Barcelona en los términos previstos en el antiguo artículo 236 de la Ley de Sociedades Anónimas. El informe se encuentra disponible en el domicilio social de VUELING, así como en su página web (www.vueling.com).

Opiniones (*fairness opinions*) respecto de la ecuación de canje en la fusión

ANTIGUA VUELING contrató los servicios de NOMURA como asesor financiero en relación con la fusión y para la emisión de un informe sobre la valoración de las sociedades a efectos de la fusión y de una opinión (*fairness opinion*) sobre la operación.

NOMURA emitió, con fecha 13 de febrero de 2009, su opinión al Consejo de Administración de ANTIGUA VUELING, expresando que la relación de canje es equitativa desde un punto de vista financiero para ANTIGUA VUELING.

Por su parte, CLICKAIR contrató los servicios de AZ CAPITAL como asesor financiero en relación con la fusión y para la emisión de un informe sobre la valoración de las sociedades participantes y de una opinión (*fairness opinion*) sobre la operación.

NOMURA emitió, con fecha 18 de febrero de 2009, su opinión al Consejo de Administración de CLICKAIR, expresando que la relación de canje es equitativa desde un punto de vista financiero para CLICKAIR.

23.2 Información procedente de terceros

Las informaciones procedentes de terceros incluidas en este Documento de Registro se han reproducido con exactitud y, en la medida en que VUELING tiene conocimiento de ello y puede determinar a partir de la información publicada por dichos terceros, no se ha omitido ningún hecho que haría la información reproducida inexacta o engañosa.

24. DOCUMENTOS PARA CONSULTA

Se declara expresamente que, durante el periodo de vigencia del Documento de Registro, están a disposición del público y pueden consultarse en el domicilio de VUELING (en El Prat de Llobregat (Barcelona), Parque de Negocios Mas Blau II, Plaza Pla de l'Estany, nº 5), los documentos que se indican en el siguiente cuadro, así como en los organismos que se indican a continuación y en la página web de VUELING (www.vueling.com).

Documento	CNMV	Reg. Mercantil de Barcelona
Escritura de Fusión.	x	x
Cuentas anuales individuales auditadas de ANTIGUA VUELING correspondientes a los ejercicios 2006, 2007 y 2008.	x	x
Cuentas anuales individuales auditadas de CLICKAIR correspondientes al ejercicio 2008.	x	x
Informe de Deloitte, S.L. de 31 de agosto de 2009 sobre la salvedad por incertidumbre de las cuentas anuales de ANTIGUA VUELING correspondientes al ejercicio 2008.	x	
Informe especial sobre información financiera pro forma emitido por Deloitte, S.L. de fecha 27 de marzo de 2009.	x	
Informe de Deloitte, S.L. de 31 de agosto de 2009 sobre la incidencia de la salvedad por limitación al alcance del informe de auditoría de las cuentas anuales de CLICKAIR correspondientes al ejercicio 2008.	x	
Informe de Ernst & Young referido en el Apartado 23.1 del presente Folleto.	x	x
Estados financieros de VUELING con arreglo a NIIF de 2006 y 2007.	x	
Presente Folleto Informativo.	x	

25. INFORMACIÓN SOBRE PARTICIPACIONES

No existen participaciones accionariales en otras sociedades que puedan tener efecto significativo en la valoración sus activos, pasivos, posición financiera y beneficios.

En Barcelona, a 7 de diciembre de 2009

D. Pedro Ferreras Díez

IV. MÓDULO DE INFORMACIÓN FINANCIERA PRO FORMA (ANEXO II DEL REGLAMENTO (CE) N° 809/2004 DE LA COMISIÓN DE 29 DE ABRIL DE 2004)

1. Objetivo de la información financiera pro forma

La información financiera pro forma de VUELING ha sido preparada únicamente para facilitar información acerca de cómo las operaciones sobre ANTIGUA VUELING y CLICKAIR (que más adelante se detallan) podrían haber afectado al balance de situación al 31 de diciembre de 2008 y a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio finalizado en dicha fecha.

Dado que esta información financiera pro forma ha sido preparada para reflejar una situación hipotética, no tiene por objeto representar y no representa la situación financiera patrimonial ni los resultados de las operaciones de ANTIGUA VUELING una vez fusionada con CLICKAIR.

Las bases definidas por los administradores de VUELING para la elaboración de la información financiera pro forma adjunta se detallan a continuación y comprenden las fuentes de información y las hipótesis empleadas que se indican en las Notas 4 y 5, respectivamente.

2. Descripción de la fusión con CLICKAIR, S.A.

El Consejo de Administración de VUELING aprobó el 7 de julio de 2008 el contrato marco de integración VUELING - CLICKAIR relativo a la operación de fusión de ambas compañías.

La operación se estructura como una fusión por absorción de CLICKAIR por parte de VUELING con extinción de la primera y mediante ampliación de capital en la segunda. Está previsto que las acciones de la nueva sociedad mantengan su cotización en los mercados de valores en que actualmente están admitidas a cotización las acciones de VUELING.

El 11 de noviembre de 2008 fue notificada la operación de concentración a la Comisión Europea de acuerdo con lo establecido en el Reglamento del Consejo (CE) número 139/2004.

El 9 de enero de 2009 la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea autorizó con ciertas condiciones la fusión entre VUELING y CLICKAIR. El visto bueno del Ejecutivo Comunitario está supeditado a la puesta a disposición por parte de ambas empresas, en caso de ser solicitado por un competidor, una serie de *slots* -derechos de despegue y aterrizaje-, principalmente en los aeropuertos de Barcelona y Madrid y en otros aeropuertos europeos, con el fin de resolver los problemas de competencia que la concentración podría provocar en 19 rutas españolas y europeas. Si bien, no se espera que esta condición pudiera afectar significativamente a la operación.

El 13 de febrero de 2009 el Consejo de Administración de ANTIGUA VUELING aprobó el proyecto de fusión con CLICKAIR. El tipo de canje propuesto ha sido de 2,9892561 acciones de un euro de valor nominal de VUELING por cada acción de diez euros de valor nominal de CLICKAIR, lo que supone asignar el mismo valor a ambas compañías.

El 18 de febrero de 2009 el Consejo de Administración de CLICKAIR aprobó el proyecto de fusión con VUELING con el compromiso de permanencia de sus dos accionistas industriales de referencia, IBERIA y NEFINSA.

El proceso de fusión fue aprobado por las respectivas Juntas Generales de Accionistas, celebradas el pasado día 5 de mayo de 2009, habiendo quedado inscrito en el Registro Mercantil de Barcelona el día 16 de julio de 2009.

3. Operaciones previas a la fusión

3.1 Aumento de capital social de CLICKAIR

El Proyecto de Fusión señala que, con carácter previo o simultáneo a la operación de fusión proyectada, CLICKAIR aumentará su capital social en la cifra de cinco mil (5.000) euros mediante la emisión de:

- 20 acciones privilegiadas, numeradas de la 1.250.481 a la 1.250.500, ambos inclusive, con una prima de emisión de 1.049.750 euros cada una de ellas;
- 400 acciones ordinarias de la serie A, números 1.250.001 al 1.250.400, ambos inclusive; y
- 80 acciones ordinarias de la serie B, números 1.250.401 al 1.250.480, ambos inclusive.

3.2 Conversión de las acciones de CLICKAIR

El Proyecto de Fusión señala que, con carácter posterior al aumento de capital mencionado en el apartado anterior y con carácter previo o simultáneo a la operación de fusión, CLICKAIR procederá a la conversión de las 50.020 acciones privilegiadas entonces existentes (números 28.801 a 30.000, 228.721 a 237.000, 369.481 a 375.000, 735.001 a 750.000, 930.001 a 937.500, 1.237.501 a 1.250.000 y 1.250.481 a 1.250.500, todos ellos inclusive) en acciones ordinarias y a la agrupación de todas éstas en una única serie, de modo que el capital social de CLICKAIR estará fijado en la cifra de cincuenta millones veinte mil (50.020.000) euros, dividido en 5.002.000 acciones, de diez (10) euros de valor nominal cada una de ellas, totalmente suscritas y desembolsadas y pertenecientes a una sola clase y serie de acciones, todas ellas con iguales derechos.

Dicha conversión de acciones (al tipo de conversión de 76 acciones ordinarias por cada acción privilegiada) implicará: (i) la transformación de las actuales 50.020 acciones privilegiadas antes descritas en acciones ordinarias, de diez (10) euros de valor nominal cada una de ellas y (ii) a los efectos de atender al tipo de conversión mencionado, un aumento de capital adicional en CLICKAIR por importe de treinta y siete millones quinientos quince mil (37.515.000) euros, mediante la emisión de 3.751.500 nuevas acciones ordinarias, de diez (10) euros de valor nominal cada una de ellas, que serán íntegramente suscritas y desembolsadas por el titular de las acciones privilegiadas con cargo a reservas de libre disposición. A los efectos de lo establecido en el artículo 157 de la Ley de Sociedades Anónimas, servirá de base al referido aumento de capital el balance de fusión de CLICKAIR mencionado en el apartado 2.1 siguiente de este Informe.

En consecuencia, el capital social de CLICKAIR quedará fijado en la cantidad de 50.020 miles de euros, dividido en 5.002.000 acciones de 10 euros de valor nominal cada una de ellas, totalmente suscritas y desembolsadas.

El Proyecto de Fusión señala que éstos son el número y la naturaleza de las acciones de CLICKAIR que se toman en consideración en el Proyecto de Fusión.

La conversión de acciones y los aumentos de capital mencionados en este apartado, así como la consiguiente modificación de los estatutos sociales, se someterán a la aprobación de la Junta General de Accionistas de CLICKAIR de forma anterior o simultánea a la operación de fusión proyectada, de modo que la fusión no podrá ejecutarse mientras no se hayan ejecutado los referidos aumentos de capital y conversión y agrupación de acciones.

4. Fuentes de información para la preparación de la información financiera pro-forma

La información financiera utilizada como base en la compilación de la presente información pro-forma ha sido la siguiente:

- Cuentas anuales auditadas del ejercicio 2008 de VUELING.
- Cuentas anuales auditadas del ejercicio 2008 de CLICKAIR.

Dado que los principios y criterios de valoración aplicados en la preparación de la información financiera pro-forma de VUELING difieren de los utilizados por CLICKAIR, en el proceso de elaboración del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias pro-forma se han introducido los ajustes y las reclasificaciones necesarios para homogeneizar dichos principios y criterios contables a los aplicados por VUELING.

Para una correcta interpretación de los balances de situación y de las cuentas de pérdidas y ganancias pro-forma y sus notas explicativas adjuntas, éstos deben ser leídos conjuntamente con las cuentas anuales de VUELING y CLICKAIR correspondientes al ejercicio 2008.

Las cuentas anuales del ejercicio 2008 de VUELING han sido auditadas por Deloitte, S.L. emitiendo, con fecha 23 de marzo de 2009, su opinión de auditoría en la que expresaron una opinión con una incertidumbre por los créditos fiscales activados.

Las cuentas anuales del ejercicio 2008 de CLICKAIR han sido auditadas por Pricewaterhouse&Coopers, S.L. emitiendo, con fecha 16 de marzo de 2009, su opinión de auditoría en la que expresaron una opinión con una limitación al alcance por las acciones preferentes de IBERIA, así como una incertidumbre por los créditos fiscales activados.

Como se ha comentado anteriormente, la información financiera proforma se presenta únicamente a efectos ilustrativos y no representa la posición financiera o los resultados reales de VUELING una vez fusionada con CLICKAIR, ni pretende proyectar resultados de explotación respecto a ningún periodo futuro.

5. Hipótesis empleadas

Para la elaboración de la presente información financiera pro forma, se han empleado las siguientes hipótesis:

- Los elementos recogidos dentro del epígrafe inmovilizado intangible e inmovilizado material no presentan deterioros derivados de la fusión.
- Las fianzas entregadas a los arrendadores de aeronaves, así como otras fianzas entregadas para el desarrollo ordinario de la actividad no presentan variaciones fruto de la fusión.
- Los instrumentos financieros derivados siguen cumpliendo los requisitos necesarios para considerarse instrumentos de cobertura y, por tanto, registrados en el patrimonio neto de la sociedad fusionada.
- No se consideran los potenciales impactos en el balance de situación pro-forma al 31 de diciembre de 2008 ni en la cuenta de pérdidas y ganancias pro-forma a dicha fecha fruto de revisiones contractuales de los arrendamientos y mantenimiento de las aeronaves, asistencia en tierra a pasajeros, publicidad,

seguros, gastos de personal y otros gastos de explotación, que pudieran originarse a consecuencia de la fusión.

- No se consideran los potenciales impactos por la posible puesta a disposición por parte de ambas empresas, en caso de ser solicitado por un competidor, de una serie de *slots* (derechos de despegue y aterrizaje) tal y como se indica en la Nota 2.
- No se consideran costes de reestructuración adicionales a los registrados en las cuentas anuales del ejercicio 2008 fruto de la fusión.
- No se consideran los gastos propios a la fusión así como tampoco los gastos de las ampliaciones de capital de VUELING y CLICKAIR.
- Se considera altamente probable la recuperación de los créditos fiscales y los impuestos diferidos contabilizados en las cuentas anuales al 31 de diciembre de 2008 de ambas sociedades.
- No se consideran los efectos fiscales derivados de los ajustes pro forma.

A efectos de elaboración de la información financiera pro forma, se han utilizado estimaciones e hipótesis, que son preliminares, y dado que reflejan una situación hipotética, no pretenden representar la posición financiera o los resultados reales de VUELING una vez fusionada con CLICKAIR, ni proyectar la posición financiera del Grupo, ni de los resultados de sus operaciones a una fecha eventual o para un período en el futuro.

6. Ajustes pro forma

Los ajustes contemplados en la información financiera pro-forma de VUELING han sido preparados como si la combinación de negocios se realizara el 1 de enero de 2008 a efectos de la cuenta de pérdidas y ganancias y el 31 de diciembre de 2008 a efectos de balance de situación y son los siguientes:

a) Inmovilizado intangible

La estimación de la vida útil realizada en VUELING comparada con la estimación de la vida útil realizada en CLICKAIR difiere para las aplicaciones informáticas. Si en las aplicaciones informáticas registradas en el balance de situación de CLICKAIR a 31 de diciembre de 2008 se hubiera aplicado a lo largo del ejercicio 2008 la vida útil estimada aplicada por VUELING, la dotación a la amortización hubiera sido inferior en 493 miles de euros.

b) Devengo de ingresos

Los ingresos y gastos se imputan en función del criterio de devengo, es decir, cuando se produce la corriente real de bienes y servicios que los mismos representan, con independencia del momento en que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Los ingresos derivados de la prestación de servicio del transporte aéreo y dado que los billetes adquiridos no son reembolsables, son reconocidos por ambas Sociedades cuando se produce el vuelo correspondiente. Dichos ingresos se valoran por el valor razonable de la contraprestación recibida, deducidos descuentos comerciales e impuestos.

Para aquellos ingresos como emisión de billetes, exceso de equipaje, cambios en billetaje, cargo por tarjeta y *catering* a bordo, por su naturaleza, son reconocidos por ambas Sociedades como ingreso en el momento de la contratación de los mismos.

No obstante, VUELING y CLICKAIR presentan diferencias en el reconocimiento de ingresos según se detalla a continuación.

Ingresos accesorios por maleta y elección de asiento

VUELING imputa el ingreso de cargo por maleta y por elección de asiento cuando se presta el servicio, mientras que CLICKAIR imputa dichos ingresos en el momento de su contratación. Al 31 de diciembre de 2008 CLICKAIR había registrado ingresos por dichos servicios accesorios para los cuales, siguiendo criterios VUELING todavía no se había prestado el servicio por importe de 1.457 miles de euros.

c) Asiento de Fusión

Dado que se ha asignado el mismo valor a ambas compañías, para el asiento de fusión pro-forma se ha valorado CLICKAIR en 49.342 miles de euros, valor de cotización de VUELING al 31 de diciembre de 2008. Por consiguiente, se ha incrementado capital social en VUELING por importe de 14.952 miles de euros según establece el proyecto de fusión con una prima de emisión de 34.390 miles de euros, mediante aportación no dineraria de CLICKAIR, eliminado la totalidad del patrimonio neto de CLICKAIR al 31 de diciembre de 2008 como consecuencia de la fusión.

Se ha considerado el valor de activos y pasivos de CLICKAIR a su valor contable, no realizándose un “*Purchase Price Allocation*”. En consecuencia, la diferencia entre el valor del patrimonio neto de CLICKAIR y su valoración según la cotización de VUELING al 31 de diciembre de 2008 se ha asignado a fondo de comercio, por importe de 1.335 miles de euros.

No obstante, la valoración real de CLICKAIR se deberá realizar al valor razonable de sus activos y pasivos en el momento efectivo de la fusión.

7. Opinión del Auditor

A continuación se transcribe la opinión del auditor DELOITTE, S.L. incluida en el Informe Especial sobre Información Financiera Pro forma, emitido con fecha 27 de marzo de 2009:

“La información financiera pro forma ha sido adecuadamente compilada en función de las asunciones e hipótesis definidas por los Administradores de Vueling Airlines, S.A.

El fundamento contable utilizado por los Administradores de Vueling Airlines, S.A. en la preparación de la información financiera pro forma adjunta es consistente con las políticas contables utilizadas por Vueling Airlines, S.A. en las cuentas anuales del ejercicio 2008.”

Balance de situación pro forma de VUELING AIRLINES, S.A. a 31 de diciembre de 2008 bajo NPGC

Balance de situación Pro Forma (datos en miles de euros)	Vueling Airlines, S.A.	ClickAir, S.A.	(Nota 3) Ampliación y conversión de capital de ClickAir, S.A.	ClickAir, S.A. proforma 31.12.2008	(Nota c) Asiento de fusión 31.12.2008	Vueling pro forma 31.12.2008
ACTIVO						
ACTIVO NO CORRIENTE						
Inmovilizado intangible	7.809	4.231		4.231	1.335	13.375
Fondo de Comercio	-	-		-	1.335	1.335
Aplicaciones informáticas	7.809	4.231		4.231		12.040
Inmovilizado material	3.534	6.336		6.336		9.870
Adecuación de aeronaves	-	5.610		5.610		5.610
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	3.534	726		726		4.260
Inversiones financieras a largo plazo	24.838	36.939		36.939		61.777
Depósitos a largo plazo por reservas de mantenimiento	19.519	24.590		24.590		44.109
Fianzas constituidas a largo plazo	5.319	9.216		9.216		14.535
Derivados	-	3.133		3.133		3.133
Activos por impuesto diferido	47.838	41.723		41.723		89.561
Activos por impuesto diferido	47.838	41.723		41.723		89.561
Total activo no corriente	84.019	89.229	-	89.229	1.335	174.583
ACTIVO CORRIENTE						
Existencias	2.170	-		-		2.170
Comerciales	2.170	-		-		2.170
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	13.753	24.272		24.272		38.025
Cientes por ventas y prestaciones de servicios	8.689	8.462		8.462		17.151
Cientes, empresas del Grupo y asociadas	-	12.042		12.042		12.042
Deudores varios	4.564	3.488		3.488		8.052
Activos por impuesto corriente	500	209		209		709
Otros créditos con las Administraciones Públicas	-	71		71		71
Inversiones financieras a corto plazo	22.115	15.736		15.736		37.851
Valores representativos de deuda	2.973	2.425		2.425		5.398
Derivados	331	3.713		3.713		4.044
Otros activos financieros	18.811	9.598		9.598		28.409
Periodificaciones a corto plazo	4.269	2.675		2.675		6.944
Periodificaciones a corto plazo	4.269	2.675		2.675		6.944
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	20.858	28.592	21.000	49.592		70.450
Tesorería	20.858	28.592	21.000	49.592		70.450
Total activo corriente	63.165	71.275	21.000	92.275	-	155.440
TOTAL ACTIVO	147.184	160.504	21.000	181.504	1.335	330.023

Balance de situación Pro Forma (datos en miles de euros)	Vueling Airlines, S.A.	ClickAir, S.A.	(Nota 3) Ampliación y conversión de capital de ClickAir,S.A.	ClickAir,S.A. proforma 31.12.2008	(Nota c) Asiento de fusión 31.12.2008	Vueling pro forma 31.12.2008
PATRIMONIO NETO Y PASIVO						
PATRIMONIO NETO						
Capital	14.952	12.500	37.520	50.020	(35.068)	29.904
Capital escriturado	14.952	12.500	37.520	50.020	(35.068)	29.904
Prima de emisión	133.545	107.501	20.995	128.496	(94.106)	167.935
Reservas	(5.514)	(3.889)	(37.515)	(41.404)	41.404	(5.514)
Acciones y participaciones en patrimonio propias	(713)	-	-	-	-	(713)
Resultados de ejercicios anteriores	(112.911)	(58.812)	-	(58.812)	58.812	(112.911)
Resultado del ejercicio	8.539	(32.544)	-	(32.544)	32.544	8.539
Ajustes por cambios de valor	5.862	2.251	-	2.251	(2.251)	5.862
Operaciones de cobertura	5.862	2.251	-	2.251	(2.251)	5.862
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	2.394	-	-	-	-	2.394
Total patrimonio neto	46.154	27.007	21.000	48.007	1.335	95.496
PASIVO NO CORRIENTE						
Provisiones a largo plazo	21.001	29.703	-	29.703	-	50.704
Otras provisiones	21.001	29.703	-	29.703	-	50.704
Deudas a largo plazo	-	56	-	56	-	56
Derivados	-	56	-	56	-	56
Pasivos por impuesto diferido	776	2.043	-	2.043	-	2.819
Total pasivo no corriente	21.777	31.802	-	31.802	-	53.579
PASIVO CORRIENTE						
Deudas a corto plazo	2.338	8.445	-	8.445	-	10.783
Deudas con entidades de crédito	-	4.884	-	4.884	-	4.884
Derivados	2.338	3.561	-	3.561	-	5.899
Deudas con empresas del Grupo y asociadas a corto plazo	-	12.882	-	12.882	-	12.882
Deudas con empresas del Grupo y asociadas a corto plazo	-	12.882	-	12.882	-	12.882
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	59.694	62.182	-	62.182	-	121.876
Proveedores	39.312	41.108	-	41.108	-	80.420
Proveedores, empresas del Grupo y asociadas	-	10.572	-	10.572	-	10.572
Acreedores varios	15.011	6.550	-	6.550	-	21.561
Personal (remuneraciones pendientes de pago)	2.412	1.139	-	1.139	-	3.551
Otras deudas con las Administraciones Públicas	2.959	1.686	-	1.686	-	4.645
Anticipos de clientes	-	1.127	-	1.127	-	1.127
Periodificaciones a corto plazo	17.221	18.186	-	18.186	-	35.407
Periodificaciones a corto plazo	17.221	18.186	-	18.186	-	35.407
Total pasivo corriente	79.253	101.695	-	101.695	-	180.948
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	147.184	160.504	21.000	181.504	1.335	330.023

Cuenta de Pérdidas y Ganancias pro forma de VUELING AIRLINES, S.A. a 31 de diciembre de 2008 bajo NPGC

PÉRDIDAS Y GANANCIAS (datos en miles de euros)	Vueling Airlines, S.A	Clickair, S.A.	Ajustes proforma 2008	Notas ajustes proforma	Vueling proforma 2008
OPERACIONES CONTINUADAS					
Importe neto de la cifra de negocios	437.280	444.364	(1.457)	Nota b	880.187
Prestaciones de servicios	437.280	444.364			881.644
Trabajos realizados por la Empresa para su activo	333	-			333
Trabajos realizados por la Empresa para su activo	333	-			333
Aprovisionamientos	(152.745)	(160.362)			(313.107)
Otros ingresos de explotación	10.872	5.158			16.030
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	10.872	5.158			16.030
Gastos de personal	(55.612)	(33.333)			(88.945)
Sueldos, salarios y asimilados	(46.642)	(28.435)			(75.077)
Cargas sociales	(9.130)	(4.898)			(14.028)
Provisiones	160	-			160
Otros gastos de explotación	(275.727)	(297.684)			(573.411)
Servicios exteriores	(272.845)	(297.583)			(570.428)
Tributos	(259)	(101)			(360)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(2.623)	-			(2.623)
Amortización del Inmovilizado	(2.642)	(3.629)	493	Nota a	(5.778)
Amortización del inmovilizado	(2.642)	(3.629)	493		(5.778)
Deterioro y resultados por enajenaciones del inmovilizado	-	(151)			(151)
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(38.241)	(45.637)	(964)		(84.842)
Ingresos financieros	2.043	1.500			3.543
De valores negociables y otros instrumentos financieros	2.043	1.500			3.543
Gastos financieros	398	(124)			274
Por deudas con terceros	398	(124)			274
Variación de valor razonable e Instrumentos financieros	-	14			14
Diferencias de cambio	(2.798)	(2.135)			(4.933)
Diferencias de cambio	(2.798)	(2.135)			(4.933)
RESULTADO FINANCIERO	(357)	(745)	-		(1.102)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(38.598)	(46.382)	(964)		(85.944)
Impuesto corriente	47.137	13.838			60.975
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	8.539	(32.544)	(964)		(24.969)
OPERACIONES INTERRUMPIDAS					
Resultado del ejercicio procedente de operaciones interrumpidas neto de impuestos					
RESULTADO DEL EJERCICIO	8.539	(32.544)	(964)		(24.969)

V. INFORMACIÓN SOBRE LOS VALORES A EMITIR. NOTA SOBRE LAS ACCIONES (ANEXO III DEL REGLAMENTO (CE) Nº 809/2004 DE LA COMISIÓN DE 29 DE ABRIL DE 2004)

1. PERSONAS RESPONSABLES

1.1 Personas responsables

D. Pedro Ferreras Díez, mayor de edad, de nacionalidad española y con D.N.I. número 9702533-Y, en vigor, en su condición de secretario no miembro del consejo de administración de la sociedad VUELING AIRLINES, S.A., sociedad domiciliada en El Prat de Llobregat (Barcelona), Parque de Negocios Mas Blau II, Plaza Pla de l'Estany, nº 5, y con CIF A-63422141, asume la responsabilidad de la información contenida en la presente Nota sobre las Acciones al amparo de la delegación conferida en virtud de los acuerdos adoptados por la sesión del Consejo de Administración de VUELING celebrada el 20 de julio de 2009.

1.2 Declaración de responsabilidad

D. Pedro Ferreras Díez, en nombre y representación de VUELING AIRLINES, S.A. asegura que, tras comportarse con una diligencia razonable para garantizar que así es, la información contenida en la Nota sobre Acciones es, según su conocimiento, conforme a los hechos y no incurre en ninguna omisión que pudiera afectar a su contenido.

2. FACTORES DE RIESGO

Ver sección II anterior, relativa a Factores de Riesgo.

3. INFORMACIÓN FUNDAMENTAL

3.1 Declaración sobre el capital circulante

El fondo de maniobra neto desde 31 de diciembre de 2006 se deterioró como consecuencia de las diferentes acciones llevadas a cabo por la sociedad en busca del crecimiento en la cuota de mercado y como consecuencia del empeoramiento en el entorno económico y sectorial, con contracción de la demanda y el consiguiente exceso de oferta en el mercado. A raíz de esta situación, la sociedad realizó un proceso de reestructuración en el ejercicio 2008 y primer semestre del 2009, lo cual ha impactado positivamente en el primer semestre del 2009 y especialmente en el tercer trimestre del 2009. En consecuencia, VUELING considera que el capital circulante del que dispone en la actualidad, unido al que espera generar en los próximos doce meses, es suficiente para atender los actuales requisitos durante dicho periodo de tiempo.

3.2 Capitalización y endeudamiento

VUELING

A continuación se recogen las principales cifras de de capitalización y endeudamiento a 30 de septiembre de 2009:

30/09/2009	Miles de euros
CAPITALIZACIÓN Y ENDEUDAMIENTO	
A. Total Deuda Financiera Corriente	12.457
Garantizada	5.000
Asegurada	-
No garantizada / No asegurada	7.457
B. Total Deuda Financiera No Corriente	-
Garantizada	-
Asegurada	-
No garantizada / No asegurada	-
C. Patrimonio Neto	158.451
TOTAL (A+B+C)	170.908
ENDEUDAMIENTO NETO	
A. Liquidez + Activo Financiero Corriente	152.181
B. Deuda Financiera Corriente	12.457
C. Deuda financiera neta corriente (B-A)	(139.724)
D. Deuda financiera no corriente	-
E. Deuda financiera neta (C+D)	(139.724)

Las principales cifras de capitalización y endeudamiento a 30 de septiembre de 2009 se encuentran consignadas en los apartados 9 y 10 del Documento de Registro.

Se hace constar que, desde el 30 de septiembre de 2009 y hasta la fecha de verificación del presente Folleto, no se han producido variaciones sustanciales, en las cifras de capitalización y endeudamiento neto de VUELING.

3.3 Intereses de las personas físicas y jurídicas participantes en la emisión

VUELING no tiene conocimiento de la existencia de vinculación o interés económico significativo entre VUELING y las entidades que han participado en la admisión a negociación de las acciones de VUELING que se relacionan en el apartado 10.1 de la presente Nota sobre las Acciones, salvo la relación estrictamente profesional derivada del asesoramiento legal y financiero.

3.4 Motivos de la admisión a negociación

La admisión a negociación de las acciones de VUELING tiene por finalidad dar cumplimiento a lo aprobado por la Junta General Extraordinaria de VUELING AIRLINES, S.A. celebrada el 5 de mayo de 2009, la cual ajustándose a lo previsto en el Proyecto de Fusión, acordó solicitar la admisión a negociación de las nuevas acciones emitidas como consecuencia de la Fusión en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, a través del Sistema de Interconexión Bursátil Español (Mercado Continuo), las cuales han sido entregadas a los antiguos accionistas de CLICKAIR en canje por sus acciones en dicha entidad.

4. INFORMACIÓN SOBRE LAS ACCIONES

4.1 Descripción del tipo y la clase de los valores admitidos a cotización, con el Código ISIN (número internacional de identificación del valor) u otro código de identificación del valor

Los valores objeto de admisión a negociación son acciones ordinarias de VUELING, de UN EURO (1euro) de valor nominal cada una, todas de la misma clase y serie, totalmente suscritas y desembolsadas, que atribuyen a sus titulares plenos derechos políticos y económicos.

La Agencia Nacional de Codificación de Valores, dependiente de la CNMV, ha asignado a las acciones emitidas como consecuencia de la Fusión el Código ISIN número ES0184591032. Una vez admitidas a negociación, todas las acciones de VUELING tendrán asignado idéntico Código ISIN (ES0184591032), por contar con idénticos derechos políticos y económicos, con arreglo a lo indicado.

4.2 Legislación según la cual se han creado los valores

Las acciones objeto de admisión a negociación se rigen o regirán por lo dispuesto en la legislación española y, en concreto, por las disposiciones del texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas (en lo sucesivo, la “**Ley de Sociedades Anónimas**”), aprobado por el Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, y de la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores (en lo sucesivo, la “**Ley del Mercado de Valores**”) y de sus respectivas normativas de desarrollo.

4.3 Indicación de si los valores están en forma registrada o al portador y si los valores están en forma de título o de anotación en cuenta. En el último caso, nombre y dirección de la entidad responsable de la llevanza de las anotaciones

Las acciones de VUELING son nominativas y están representadas por medio de anotaciones en cuenta inscritas en los correspondientes registros contables a cargo de VUELING de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A.U. (“**IBERCLEAR**”), domiciliada en Madrid, Plaza de la Lealtad 1, y de sus entidades participantes autorizadas.

A este respecto, indicar que la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, establece que el capital social de las compañías aéreas españolas titulares de una licencia de explotación concedida conforme al Reglamento (CEE) nº 2407/92, del consejo, de 23 de julio, cuando éstas adopten la forma jurídica de sociedad, estará representado por participaciones o acciones nominativas en las que debe constar expresamente la nacionalidad del accionista.

4.4 Divisa de la emisión de los valores

Las acciones están denominadas en euros.

4.5 Descripción de los derechos vinculados a los valores, incluida cualquier limitación de esos derechos, y procedimiento para el ejercicio de los mismos

Las acciones objeto de admisión a negociación son acciones ordinarias de VUELING, pertenecientes a la misma clase y serie que las demás acciones de VUELING actualmente en circulación, por lo que atribuirán a sus titulares los mismos derechos políticos y económicos recogidos en la Ley de Sociedades Anónimas y en los Estatutos Sociales de VUELING.

De conformidad con lo establecido en los Estatutos Sociales, no se exige otro requisito o condición para admitir la asistencia a la Junta General y el ejercicio de los derechos de voto que el accionista, de forma individualizada o agrupadamente con otros, sea titular de 150 acciones y que dicha titularidad conste inscrita en el correspondiente registro contable de anotaciones en cuenta con cinco días de antelación a la celebración de la Junta.

4.5.1. *Derecho a participar en las ganancias sociales y en el patrimonio resultante de la liquidación*

Fecha o fechas fijas en las que surgen los derechos

Las nuevas acciones emitidas por VUELING disponen, desde su fecha de emisión, de plenos derechos políticos, y sus titulares tendrán los mismos derechos económicos que los titulares de las acciones en circulación, incluyendo el derecho a participar en los beneficios de VUELING.

En consecuencia, las acciones de VUELING en circulación con anterioridad a la Fusión y las nuevas acciones emitidas para atender la ecuación de canje participarán en los mismos derechos, en proporción al valor nominal de cada acción, en cualquier reparto que pudiera aprobar VUELING tras la inscripción de la escritura de Fusión en el Registro Mercantil.

Plazo después del cual caduca el derecho a los dividendos y una indicación de la persona en cuyo favor actúa la caducidad

Los rendimientos que produzcan las acciones podrán ser hechos efectivos en la forma que para cada caso se anuncie, siendo el plazo de la prescripción del derecho a su cobro el establecido en el artículo 947 del Código de Comercio, es decir de cinco años. El beneficiario de dicha prescripción será VUELING.

Restricciones y procedimientos de dividendos para los tenedores no residentes

VUELING no tiene constancia de la existencia de restricción alguna al cobro de dividendos por parte de tenedores no residentes, sin perjuicio de las eventuales retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas que puedan ser de aplicación (véase el apartado 4.11 siguiente de la presente Nota sobre las Acciones).

Importe de los dividendos o método para su cálculo, periodicidad y carácter acumulativo o no acumulativo de los pagos

Las acciones objeto de admisión no tienen derecho a percibir un dividendo mínimo por ser todas ellas ordinarias. El derecho al dividendo de las acciones de VUELING surgirá únicamente a partir del momento en que la Junta General de Accionistas o, en su caso, el Consejo de Administración de VUELING acuerde un reparto de ganancias sociales.

4.5.2. *Derechos asistencia y voto*

Las acciones objeto de admisión a negociación confieren a sus titulares el derecho de asistir y votar en la Junta General de Accionistas y el de impugnar los acuerdos sociales, de acuerdo con el régimen general establecido en la Ley de Sociedades Anónimas y en los estatutos sociales de VUELING.

No obstante lo anterior, por lo que respecta al derecho de asistencia a las juntas generales de accionistas, el artículo 16 de los estatutos sociales y el artículo 11 del reglamento de la Junta General de Accionistas de VUELING establece que podrán asistir a la Junta General los accionistas que, a título individual o en agrupación con otros accionistas, sean titulares de al menos ciento cincuenta acciones. Los tenedores de menos de ciento cincuenta acciones tendrán el derecho a agruparse hasta reunir una cifra mínima a los efectos de su asistencia y votación en las juntas generales, pudiendo recaer la representación de la agrupación en cualquiera de los accionistas agrupados. Para concurrir a la Junta es necesario que el accionista tenga inscrita la titularidad de

sus acciones en el registro contable de anotaciones en cuenta que corresponda con cinco días de antelación a aquél en que haya de celebrarse la misma y se provean de la correspondiente tarjeta de asistencia o del documento que, conforme a derecho, le acredite como accionista.

Cada acción da derecho a un voto, sin que se prevean limitaciones al número máximo de votos que pueden ser emitidos por cada accionista o por sociedades pertenecientes al mismo grupo, en el caso de las personas jurídicas. Todo accionista que tenga derecho a asistir podrá hacerse representar en la Junta General por medio de otra persona, aunque ésta no sea accionista.

4.5.3. *Derechos de suscripción preferentes en las ofertas de suscripción de valores de la misma clase*

De conformidad con lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas, todas las acciones representativas del capital social de VUELING gozan del derecho de suscripción preferente en las ampliaciones de capital con emisión de nuevas acciones, ordinarias o privilegiadas, así como en la emisión de obligaciones convertibles en acciones. Todo ello, sin perjuicio de la posibilidad de exclusión, total o parcial, del citado derecho por virtud de acuerdo de la Junta General de VUELING o por los administradores en los términos previstos en el artículo 159 de la Ley de Sociedades Anónimas y de los demás supuestos previstos en la Ley en que no procede el derecho de suscripción preferente.

4.5.4. *Derecho de participación en los beneficios de VUELING*

Las acciones objeto de admisión a negociación confieren a sus titulares el derecho a participar en el reparto de las ganancias sociales de VUELING.

4.5.5. *Derechos de participación en cualquier excedente en caso de liquidación*

Las acciones otorgan a sus titulares el derecho a participar en el patrimonio resultante de la liquidación de VUELING.

4.5.6. *Derecho de información*

Las acciones de VUELING gozan del derecho de información recogido con carácter general en el artículo 48.2.d) de la Ley de Sociedades Anónimas, y con carácter particular en el artículo 112 del mismo texto legal. Gozan, asimismo, de aquellas especialidades que en materia de derecho de información se recogen en el articulado de la Ley de Sociedades Anónimas de forma pormenorizada al tratar de la modificación de estatutos, ampliación y reducción del capital social, aprobación de las cuentas anuales, emisión de obligaciones convertibles o no en acciones, transformación, fusión y escisión, disolución y liquidación de la sociedad, y otros actos u operaciones societarias.

4.5.7. *Cláusulas de amortización*

No procede.

4.5.8. *Cláusulas de conversión*

No procede.

4.6 En el caso de nuevas emisiones, declaración de las resoluciones, autorizaciones y aprobaciones en virtud de las cuales los valores han sido o serán creados y/o emitidos

No procede.

4.7 En caso de nuevas emisiones, fecha prevista de emisión de los valores

Se prevé que la admisión a negociación de las nuevas acciones de VUELING emitidas con ocasión de la fusión tenga lugar en un plazo máximo de 10 días hábiles desde la fecha de registro del presente Folleto.

4.8 Descripción de cualquier restricción sobre la libre transmisibilidad de los valores

A excepción del compromiso de permanencia de NEFINSA descrito en el apartado 14.2.3 del Documento de Registro, no hay restricciones estatutarias a la adquisición o transmisión de participaciones en el capital, por lo que las acciones son libremente transmisibles, sin perjuicio del cumplimiento de la normativa estatal (Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea) y comunitaria (Reglamento (CEE) número 2407/92 del Consejo, de 23 de julio, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas) que establecen que la titularidad de una licencia de explotación ha de ser mayoritariamente comunitaria, por lo que la compañía adoptara las medidas oportunas para preservar dicho cumplimiento.

En relación con las compañías aéreas titulares de licencias de explotación, el artículo 86 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, establece que:

“Cuando adopten la forma jurídica de sociedad, el capital social de las compañías aéreas españolas titulares de una licencia de explotación concedida conforme al Reglamento CEE 2407/92, del Consejo, de 23 de julio, estará representado por participaciones o acciones nominativas en las que debe constar expresamente la nacionalidad del accionista.

Cuando una compañía aérea de las antes descritas a través de los registros de accionistas a los que tenga acceso, tenga conocimiento de que por razón de los porcentajes directa o indirectamente en poder de personas físicas o jurídicas extranjeras, existiera riesgo para el mantenimiento de las licencias de explotación o para el ejercicio de los derechos de tráfico derivados de los convenios aéreos bilaterales suscritos por España, deberá ponerlo en conocimiento de las sociedades rectoras de las Bolsas y de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, a efectos de la debida publicidad y de que por las citadas instituciones se proceda a comunicar dicha circunstancia a las empresas de servicios de inversión y entidades de crédito habilitadas para prestar servicios de inversión. A su vez, se comunicará también dicha circunstancia al Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Aviación Civil partir de que tal circunstancia quede debidamente comunicada no podrá tener lugar ninguna adquisición o transmisión de acciones por parte de personas físicas o jurídicas extranjeras, si la misma no se acompaña de certificación expedida por el consejo de administración de la compañía aérea acreditativa de que dicha adquisición o transmisión no supera los límites requeridos por la normativa comunitaria o los convenios aéreos bilaterales suscritos por España en materia de transporte aéreo, a efectos de acreditar el carácter de compañía aérea española.

En el supuesto de que la compañía aérea tenga conocimiento de cualquier adquisición o transmisión de acciones que, contraviniendo lo establecido en el párrafo anterior pueda poner efectivamente en peligro los requisitos establecidos por la legislación y convenios antes citados el consejo de administración de la compañía podrá proceder a la adquisición de las acciones de que se trate para su ulterior amortización adquisición que se llevara a cabo al precio más bajo entre el correspondiente al de cotización del día de la adquisición indebida de las acciones de que se trate y el valor teórico contable de las mismas acciones de acuerdo con el último balance de la compañía auditado y publicado en cumplimiento de la normativa aplicable a su condición de sociedad cotizada. En este último supuesto y hasta que se ejecute materialmente la transmisión a la compañía, el

Consejo de Administración puede acordar la suspensión de los derechos políticos correspondientes a tales acciones”.

4.9 Indicación de la existencia de cualquier oferta obligatoria de adquisición y/o normas de retirada y recompra obligatoria en relación con los valores

No existe ninguna norma especial que regule ofertas obligatorias de adquisición de las acciones, salvo las que se derivan de la normativa sobre ofertas públicas de adquisición contenidas en la Ley del Mercado de Valores (en su redacción dada por la Ley 6/2007, de 12 de abril,) y su normativa de desarrollo, especialmente en el Real Decreto 1066/2007, de 27 de julio, sobre régimen jurídico de las ofertas públicas de adquisición de valores.

4.10 Indicación de las ofertas públicas de adquisición realizadas por terceros sobre el capital del emisor, que se hayan producido durante el ejercicio anterior y el actual. Debe aclararse el precio o de las condiciones de canje de estas ofertas y su resultado

Las acciones de VUELING no han sido objeto de ninguna oferta pública de adquisición durante el ejercicio anterior y el actual.

4.11 Por lo que se refiere al país del domicilio social del emisor y al país o países en los que se está haciendo la oferta o se solicita la admisión a negociación, información sobre los impuestos de la renta de los valores retenidos en origen, e indicación de si el emisor asume la responsabilidad de la retención de impuestos en origen

Se facilita a continuación un breve análisis de las principales consecuencias fiscales derivadas de la titularidad y, en su caso, posterior transmisión de las acciones de VUELING.

Dicho análisis es una descripción general del régimen aplicable de acuerdo con la legislación española en vigor a la fecha de aprobación de esta Nota sobre las Acciones, sin perjuicio de los regímenes tributarios forales en vigor en los Territorios Históricos del País Vasco y en la Comunidad Foral de Navarra.

El presente análisis no explicita todas las posibles consecuencias fiscales de las mencionadas operaciones ni el régimen fiscal aplicable a todas las categorías de accionistas, algunos de los cuales (como por ejemplo las entidades financieras, o las entidades en régimen de atribución de rentas) pueden estar sujetos a normas especiales. En particular, los accionistas que no sean residentes en España a efectos fiscales deberán tener en cuenta el régimen tributario que les sea de aplicación, tanto en su país de residencia como en cualquier otra jurisdicción en la que pueda tener repercusión la operación prevista. Por tanto, se aconseja a los accionistas de VUELING que consulten con sus abogados o asesores fiscales, quienes les podrán prestar un asesoramiento personalizado a la vista de sus circunstancias particulares.

4.11.1. Régimen fiscal aplicable a las acciones de VUELING

Imposición directa derivada de la titularidad y transmisión de las acciones

Accionistas residentes en territorio español

El presente apartado analiza el tratamiento fiscal aplicable tanto a los accionistas residentes en territorio español, como a los que, aun no siendo residentes, sean contribuyentes por el Impuesto sobre la Renta de no Residentes (en adelante, “IRnR”) y actúen a través de establecimiento permanente en España y a los inversores, personas

físicas, residentes en otros Estados miembros de la Unión Europea (siempre que no sean de un territorio calificado como paraíso fiscal) que, cumplidas determinadas condiciones, opten por tributar en calidad de contribuyentes por el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (en adelante, "IRPF").

Se considerarán accionistas residentes en España, sin perjuicio de lo dispuesto en los Convenios para evitar la Doble Imposición (CDI) firmados por España, las entidades residentes en territorio español conforme al artículo 8.1 del Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (en adelante, "TRLIS") y los contribuyentes personas físicas que tengan su residencia habitual en España, en los términos regulados en los artículos 8 a 10 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las Leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, (en adelante, "LIRPF"). Igualmente, tendrán la consideración de accionistas residentes en España las personas físicas de nacionalidad española que, cesando su residencia fiscal en España, acrediten su nueva residencia fiscal en un paraíso fiscal, tanto durante el período impositivo en el que se produzca el cambio de residencia como en los cuatro siguientes.

- Personas Físicas

- *Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF)*

- a. Rendimientos del capital mobiliario

Tendrán la consideración de rendimientos del capital mobiliario los dividendos, las primas de asistencia a juntas, los rendimientos derivados de la constitución o cesión de derechos o facultades de uso o disfrute sobre las acciones y, en general, las participaciones en los beneficios de VUELING así como cualquier otra utilidad percibida de dicha entidad en su condición de accionista, los cuales se integrarán en la base imponible del ahorro por el rendimiento neto resultante de deducir, en su caso, los gastos de administración y depósito de su importe bruto, tributando al tipo fijo del 18% y sin que pueda aplicarse ninguna deducción para evitar la doble imposición.

Los dividendos, primas de asistencia a juntas y participaciones en los beneficios de cualquier tipo de entidad (incluyendo la participación en VUELING), así como los rendimientos procedentes de cualquier clase de activos, excepto la entrega de acciones liberadas, que, estatutariamente o por decisión de los órganos sociales, facultan para participar en los beneficios de una entidad (incluida VUELING) están exentos del IRPF con el límite de 1.500 euros anuales.

Este límite será aplicable sobre la totalidad de los dividendos y participaciones en beneficios obtenidos durante el año natural por el contribuyente del IRPF en su condición de accionista o socio de cualquier entidad. Esta exención no se aplicará cuando los dividendos y participaciones en beneficios deriven de valores adquiridos dentro de los dos meses anteriores a la fecha en que aquéllos se hubieran satisfecho cuando, con posterioridad a esta fecha, dentro del mismo plazo, se produzca una transmisión de valores homogéneos.

Estos rendimientos quedarán sometidos, en el momento de su exigibilidad, a una retención a cuenta del IRPF al tipo vigente en cada momento, que en la actualidad es del 18%. La base de la retención será la cuantía total de estos rendimientos. La retención a cuenta será deducible de la cuota líquida del referido impuesto y, en caso de insuficiencia de ésta, dará lugar a las devoluciones previstas en el artículo 103 de la Ley del IRPF.

b. Prima de emisión

El importe de los dividendos distribuidos con cargo a prima de emisión minorará, hasta su anulación, el valor de la adquisición de las acciones de VUELING, y el exceso que pudiera resultar tributará como rendimiento del capital mobiliario, que deberá integrarse en la base imponible del ahorro.

c. Ganancias y pérdidas patrimoniales

Las transmisiones inter-vivos de las acciones realizadas por los contribuyentes por el IRPF, sean a título oneroso o a título lucrativo, así como las restantes alteraciones patrimoniales contempladas en el artículo 33 de la LIRPF, darán lugar a ganancias o pérdidas patrimoniales cuantificadas por la diferencia, negativa o positiva, respectivamente, entre el valor de adquisición de las acciones y su valor de transmisión, que vendrá determinado (i) por su valor de cotización en la fecha en la que se produzca dicha transmisión o (ii) por el precio pactado cuando sea superior a dicho valor de cotización. Las ganancias o pérdidas patrimoniales así computadas se integrarán en la base imponible y se someterán a tributación de acuerdo con el régimen general previsto para este tipo de rentas, entre cuyas normas cabe destacar:

- Cuando el accionista posea valores homogéneos adquiridos en distintas fechas, se entenderán transmitidos los adquiridos en primer lugar.
- Determinadas pérdidas derivadas de transmisiones de acciones admitidas a negociación en alguno de los mercados secundarios oficiales de valores definidos en la Directiva 2004/39/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril, no se computarán como pérdidas patrimoniales cuando se hayan adquirido valores homogéneos dentro de los dos meses anteriores o posteriores a la fecha de la transmisión que originó la pérdida.
- La ganancia patrimonial obtenida se integrará en la base imponible del ahorro del impuesto y tributará al tipo fijo del 18%, con independencia del periodo de generación de la misma. Si se generase una pérdida, ésta será compensable con las ganancias de patrimonio del ahorro de tal forma que, si dicha compensación arroja saldo negativo, su importe solo se podrá compensar con el positivo que se ponga de manifiesto durante los cuatro años siguientes.

La transmisión de acciones no está sometida a retención a cuenta del impuesto.

o *Impuesto sobre el Patrimonio*

Con fecha de 25 de diciembre de 2008, se publicó la Ley 4/2008 de 23 de diciembre, por la que se suprime el gravamen del Impuesto sobre el Patrimonio, se generaliza el sistema de devolución mensual en el Impuesto sobre el Valor Añadido y se introducen otras modificaciones en la normativa tributaria.

Las principales novedades que establece dicha Ley en relación con el Impuesto sobre el Patrimonio, con efectos desde el 1 de enero de 2008, son dos:

- La bonificación del 100% sobre la cuota tributaria.
- La eliminación de la obligación de declarar por este impuesto.

o *Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones*

Las transmisiones de acciones a título lucrativo (por causa de muerte o donación) en favor de personas físicas residentes en España están sujetas al

Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones (en adelante, “ISD”), siendo sujeto pasivo el adquirente de las Acciones, todo ello sin perjuicio de la normativa específica aprobada, en su caso, por cada Comunidad Autónoma. El tipo impositivo aplicable sobre la base liquidable oscila, entre el 7,65% y el 34%; una vez obtenida la cuota íntegra, sobre la misma se aplican determinados coeficientes multiplicadores en función del patrimonio preexistente y del grado de parentesco del adquirente, pudiendo resultar finalmente la cuota tributaria entre un 0% y el 81,6%.

▪ Sujetos pasivos del Impuesto sobre Sociedades

○ *Dividendos*

Los accionistas de VUELING que tengan la consideración de sujetos pasivos del Impuesto sobre Sociedades (“IS”) o que, siendo contribuyentes por el IRnR, actúen en España a estos efectos a través de establecimiento permanente, integrarán en su base imponible el importe íntegro de los dividendos o participaciones en beneficios percibidos como consecuencia de la titularidad de acciones, así como los gastos inherentes a la participación, en la forma prevista en el artículo 10 y siguientes del TRLIS, tributando con carácter general al tipo de gravamen del 30%.

En los términos previstos en el artículo 30 del TRLIS, los sujetos pasivos de dicho impuesto tendrán derecho a una deducción del 50% de la cuota íntegra que corresponda a la base imponible derivada de los dividendos o participaciones en beneficios obtenidos, a cuyos efectos se considerará que la base imponible es el importe íntegro de éstos.

La deducción anterior será del 100% cuando, cumplidos los restantes requisitos exigidos por la norma, los dividendos o participaciones en beneficios procedan de una participación, directa o indirecta, de al menos el 5% del capital, y siempre que ésta se hubiese poseído de manera ininterrumpida durante el año anterior al día en que sea exigible el beneficio que se distribuya o, en su defecto, que se mantenga durante el tiempo que sea necesario para completar un año.

Asimismo, los sujetos pasivos del IS soportarán una retención, a cuenta del referido impuesto (que habrá de practicar VUELING), del 18% sobre el importe íntegro del beneficio distribuido, a menos que les resulte aplicable la deducción por doble imposición del 100% de los dividendos percibidos, siempre que además se haya cumplido de manera ininterrumpida el periodo de tenencia de un año y así se le haya comunicado a VUELING, en cuyo caso no se practicará retención alguna. La retención practicada será deducible de la cuota del IS y, en caso de insuficiencia de ésta, dará lugar a las devoluciones previstas en el artículo 139 del TRLIS.

○ *Prima de emisión*

El importe de los dividendos distribuidos con cargo a prima de emisión minorará, hasta su anulación, el valor de la adquisición de las acciones de VUELING, y el exceso que pudiera resultar tributará como rendimiento del capital mobiliario, que deberá integrarse en la base imponible del ahorro.

○ *Rentas derivadas de la transmisión de las acciones*

La ganancia o la pérdida derivada de la transmisión onerosa o lucrativa de las acciones, o de cualquier otra alteración patrimonial relativa a las mismas, se integrará en la base imponible de los sujetos pasivos del IS, o contribuyentes por el IRnR que actúen a través de establecimiento permanente en España, en la forma prevista en el artículo 10 y siguientes del TRLIS, tributando con carácter general al tipo de gravamen del 30%.

Asimismo, en los términos previstos en el artículo 30.5 del TRLIS, la transmisión de acciones por sujetos pasivos de este impuesto puede otorgar al transmitente derecho a deducción por doble imposición y, en su caso, por la parte de renta que no se hubiera beneficiado de la deducción, le permitirá disfrutar, en su caso, de la deducción por reinversión de beneficios extraordinarios, de acuerdo con lo establecido en el artículo 42 del citado texto refundido.

Finalmente, en caso de adquisición gratuita de las acciones por parte de un sujeto pasivo del IS, la renta que se genere para éste tributará igualmente de acuerdo con las normas de este impuesto, no siendo aplicable el ISD.

Accionistas no residentes en territorio español

El presente apartado analiza el tratamiento fiscal aplicable en España a los accionistas no residentes en territorio español, excluyendo a aquéllos que actúen en territorio español mediante establecimiento permanente, cuyo régimen fiscal ha quedado descrito junto al de los accionistas residentes sujetos pasivos del Impuesto sobre Sociedades. Este apartado será igualmente aplicable, con carácter general, a aquellos accionistas personas físicas que adquieran la condición de residentes fiscales en territorio español como consecuencia de su desplazamiento a dicho territorio y que, cumplidos los requisitos establecidos en el artículo 93 de la LIRPF, opten por tributar por el IRnR durante el periodo impositivo en que tenga lugar el cambio de residencia y los cinco siguientes.

Se considerarán accionistas no residentes las personas físicas que no sean contribuyentes por el IRPF y las entidades no residentes en territorio español, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 5 y 6 del Real Decreto Legislativo 5/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre la Renta de no Residentes (en adelante, "TRLIRnR").

El régimen que se describe a continuación es de carácter general, por lo que se deberán tener en cuenta las particularidades de cada sujeto pasivo y las que puedan resultar de los Convenios para evitar la Doble Imposición (en adelante, "CDI") celebrados entre terceros países y España.

○ *Impuesto sobre la Renta de no Residentes*

a. Rendimientos del capital mobiliario

Los dividendos y demás participaciones en beneficios equiparadas por la normativa fiscal a los mismos, obtenidos por personas físicas o entidades no residentes en España que actúen sin establecimiento permanente, como consecuencia de la titularidad de las acciones, estarán sometidos a tributación por el IRnR al tipo de gravamen del 18% sobre el importe íntegro percibido.

Con carácter general, VUELING efectuará, en el momento del pago del dividendo, una retención a cuenta del IRnR del 18%.

No obstante, estarán exentos los dividendos y participaciones en beneficios obtenidos, sin mediación de establecimiento permanente, por personas físicas residentes en otro Estado miembro de la Unión Europea o en países o territorios con los que exista un efectivo intercambio de información tributaria, con el límite de 1.500 euros, que será aplicable sobre la totalidad de los rendimientos obtenidos durante el año natural. Esta exención no será aplicable en el caso de dividendos obtenidos a través de países o territorios calificados reglamentariamente como paraíso fiscal.

Esta exención no se aplicará cuando los dividendos y participaciones en beneficios deriven de valores adquiridos dentro de los dos meses anteriores a la fecha en que aquéllos se hubieran satisfecho cuando, con

posterioridad a esta fecha, dentro del mismo plazo, se produzca una transmisión de valores homogéneos.

Adicionalmente, cuando en virtud de la residencia del perceptor resulte aplicable un CDI suscrito por España o una exención interna, se aplicará, en su caso, el tipo de gravamen reducido previsto en el CDI para este tipo de rentas o la exención, previa la acreditación de su residencia fiscal en la forma establecida por la normativa en vigor. A estos efectos, en la actualidad se encuentra vigente un procedimiento especial, aprobado por la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda, de 13 de abril de 2000, para hacer efectivas las retenciones a accionistas no residentes al tipo de retención que corresponda en cada caso o para excluir la retención, cuando en el procedimiento de pago intervengan entidades financieras domiciliadas, residentes o representadas en España que sean depositarias o gestionen el cobro de las rentas de dichos valores.

De acuerdo con esta norma, en el momento de distribuir el dividendo, VUELING practicará una retención sobre el importe íntegro del dividendo al tipo del 18% y transferirá el importe líquido a las entidades depositarias. Las entidades depositarias que, a su vez, acrediten, en la forma establecida, el derecho a la aplicación de tipos reducidos o a la exclusión de retenciones de sus clientes (para lo cual éstos habrán de aportar a la entidad depositaria, antes del día 10 del mes siguiente a aquél en el que se distribuya el dividendo, un certificado de residencia fiscal expedido por la autoridad fiscal correspondiente de su país de residencia, que tendrá un plazo de validez de un año a partir de la fecha de expedición y en el que, si fuera el caso, deberá constar expresamente que el accionista es residente en el sentido definido en el CDI que resulte aplicable; o, en aquellos supuestos en los que se aplique un límite de imposición fijado en un CDI desarrollado mediante una orden en la que se establezca la utilización de un formulario específico, el citado formulario en lugar del certificado) recibirán de inmediato, para el abono a los mismos, el importe retenido en exceso.

Cuando resultara de aplicación una exención, o por la aplicación de algún CDI, el tipo de retención fuera inferior al 18% y el accionista no hubiera podido acreditar el derecho a la tributación a un tipo reducido o a la exclusión de retención dentro del plazo señalado en el párrafo anterior, aquél podrá solicitar de la Hacienda Pública la devolución del importe retenido en exceso con sujeción al procedimiento y al modelo de declaración previstos en la Orden Ministerial de 23 de diciembre de 2003.

Los dividendos o participaciones en beneficios que, con el límite de 1.500 euros, estén exentos de tributación en el IRnR en los términos indicados previamente, estarán, no obstante, sujetos a retención por VUELING, pudiendo el accionista, en su caso, solicitar de la Hacienda Pública la devolución del importe retenido en exceso con sujeción al procedimiento previsto en la Orden Ministerial de 23 de diciembre de 2003.

b. Ganancias y pérdidas patrimoniales

Las ganancias patrimoniales obtenidas por personas físicas o entidades no residentes sin mediación de establecimiento permanente en España por la transmisión de las acciones, o cualquier otra ganancia patrimonial relacionada con las mismas, estarán sometidas a tributación por el IRnR y se cuantificarán, con carácter general, conforme a las normas previstas en la LIRPF. Las ganancias patrimoniales tributarán por el IRnR al tipo del 18%, salvo que resulte aplicable un CDI suscrito por España o una exención interna, en cuyo caso se estará a lo dispuesto en dicho CDI o en dicha exención.

No obstante, estarán exentas, por aplicación de la ley interna española, las ganancias patrimoniales siguientes:

- Las derivadas de transmisiones de acciones realizadas en mercados secundarios oficiales de valores españoles, obtenidas sin mediación de establecimiento permanente por personas físicas o entidades residentes en un Estado que tenga suscrito con España un CDI con cláusula de intercambio de información, siempre que no hayan sido obtenidas a través de países o territorios calificados reglamentariamente como paraísos fiscales.
- Las derivadas de la transmisión de acciones obtenidas sin mediación de establecimiento permanente por personas físicas o entidades residentes, a efectos fiscales, en otros Estados miembros de la Unión Europea, o por establecimientos permanentes de dichos residentes situados en otro Estado miembro de la Unión Europea, siempre que no hayan sido obtenidas a través de países o territorios calificados reglamentariamente como paraísos fiscales. Como excepción, la exención no alcanza a las ganancias patrimoniales que se generen como consecuencia de la transmisión de acciones o derechos de una entidad cuando (i) el activo de dicha entidad consista principalmente, de forma directa o indirecta, en bienes inmuebles situados en territorio español, o cuando (ii) en algún momento, dentro de los doce meses precedentes a la transmisión, el sujeto pasivo haya participado, directa o indirectamente, en, al menos, el 25% del capital o patrimonio de la sociedad emisora.

La ganancia o pérdida patrimonial se calculará y someterá a tributación separadamente para cada transmisión, no siendo posible la compensación de ganancias y pérdidas en caso de varias transmisiones con resultados de distinto signo. Su cuantificación se efectuará aplicando las reglas del artículo 24 del TRLIRnR.

Cuando el accionista posea valores homogéneos, adquiridos en distintas fechas, se entenderán transmitidos los adquiridos en primer lugar.

De acuerdo con lo dispuesto en el TRLIRnR, las ganancias patrimoniales obtenidas por no residentes sin mediación de establecimiento permanente no estarán sujetas a retención o ingreso a cuenta del IRnR.

El accionista no residente estará obligado a presentar declaración, determinando e ingresando, en su caso, la deuda tributaria correspondiente, para lo cual habrá de emplear el modelo establecido en cada momento por la normativa española (en la actualidad, el modelo 210). De resultar aplicable una exención, ya sea en virtud de la ley interna española o de un CDI suscrito por España, el accionista no residente habrá de acreditar su derecho mediante la aportación de un certificado de residencia fiscal expedido por la autoridad fiscal correspondiente (que tendrá un plazo de validez de un año a partir de la fecha de expedición y en el que, si fuera el caso, deberá constar expresamente que el accionista es residente en el sentido definido en el CDI que resulte aplicable) o del formulario previsto en la Orden que desarrolle el CDI que resulte aplicable, documentación que habrá de adjuntarse al modelo de declaración que deba presentar dicho accionista.

Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones

Sin perjuicio de lo que resulte de los CDI suscritos por España, las adquisiciones a título lucrativo por personas físicas no residentes en España, y cualquiera que sea la

residencia del transmitente, estarán sujetas al ISD cuando la adquisición lo sea de bienes y derechos que estén situados, puedan ejercitarse o hubieran de cumplirse en territorio español. En general, el gravamen por el ISD de las adquisiciones de no residentes sujetas al impuesto se realiza en la misma forma que para los residentes.

Las autoridades españolas vienen entendiendo que las acciones de una sociedad española deben considerarse bienes situados en España a efectos fiscales en todo caso.

Las entidades no residentes en España no son sujetos pasivos de este impuesto y las rentas que obtengan por adquisiciones a título lucrativo tributarán generalmente como ganancias patrimoniales de acuerdo con las normas del IRnR anteriormente descritas, sin perjuicio de lo previsto en los CDI que pudieran resultar aplicables.

Indicación de si el Emisor asume la responsabilidad de la retención de impuestos en origen

VUELING, en cuanto emisor y pagador de las rentas que puedan derivarse de la titularidad de las acciones, está obligada a practicar la correspondiente retención a cuenta de impuestos en España con arreglo a lo dispuesto en la normativa vigente.

5. CLAUSULAS Y CONDICIONES DE LA OFERTA

La información correspondiente al presente apartado no resulta de aplicación, dado que el objeto del presente Folleto es la admisión a negociación de las acciones atribuidas en canje a los antiguos accionistas de CLICKAIR, sin que en consecuencia se realice una oferta de dichas acciones emitidas por VUELING.

6. ACUERDOS DE ADMISIÓN A COTIZACIÓN Y NEGOCIACIÓN

6.1 Indicación de si los valores ofertados son o serán objeto de una solicitud de admisión a cotización, con vistas a su distribución en un mercado regulado o en otros mercados equivalentes, indicando los mercados en cuestión

De conformidad con los acuerdos del Consejo de Administración de VUELING de 20 de julio de 2009, en virtud del acuerdo y de la autorización de la Junta General de Accionistas de 5 de mayo de 2009, se ha solicitado la admisión a negociación oficial de las 14.952.259 acciones de VUELING que han sido emitidas con ocasión de la fusión con CLICKAIR, de 1 euro de valor nominal cada una de ellas, en la Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao a través del Sistema de Interconexión Bursátil Español (Mercado Continuo).

Está previsto que las citadas 14.952.259 acciones sean admitidas a cotización en un plazo de 10 días hábiles desde la fecha de registro del presente Folleto.

VUELING conoce y acepta someterse a las normas que existan o puedan dictarse en materia de Bolsa y especialmente sobre contratación, permanencia y exclusión de la cotización oficial de los valores en los mercados secundarios mencionados, según la legislación vigente y los requerimientos de sus organismos rectores.

6.2 Todos los mercados regulados o mercados equivalentes en los que, según tenga conocimiento de ello el emisor, estén admitidos ya a cotización valores de la misma clase que los valores que van a ofertarse o admitirse a cotización

Las acciones de VUELING cotizan actualmente en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia a través del Sistema de Interconexión Bursátil Español (Mercado Continuo).

6.3 Si, simultáneamente o casi simultáneamente a la creación de los valores para los que se busca la admisión en un mercado regulado, se suscriben o se colocan privadamente valores de la misma clase, o si se crean valores de otras clases para colocación pública o privada, deben darse detalles sobre la naturaleza de esas operaciones y del número y las características de los valores a los cuales se refieren

No procede.

6.4 Detalles de las entidades que tienen un compromiso firme de actuar como intermediarios en la negociación secundaria, aportando liquidez a través de las órdenes de oferta y demanda y descripción de los principales términos de su compromiso

Ninguna entidad tiene compromiso en firme alguno de actuar como intermediario en la negociación secundaria, aportando liquidez a través de los índices de oferta y demanda.

6.5 Estabilización: en los casos en que un emisor o un accionista vendedor haya concedido una opción de sobre-adjudicación o se prevé que puedan realizarse actividades de estabilización de precios en relación con la oferta

No procede.

6.5.1. El hecho de que pueda realizarse la estabilización, de que no haya ninguna garantía de que se realice y de que pueda detenerse en cualquier momento

No procede.

6.5.2. Principio y fin del período durante el cual puede realizarse la estabilización

No procede.

6.5.3. Identidad de la entidad que dirija la estabilización para cada jurisdicción pertinente, a menos que no se conozca en el momento de la publicación

No procede.

6.5.4. El hecho de que las operaciones de estabilización puedan dar lugar a un precio de mercado más alto del que habría de otro modo

No procede.

7. TENEDORES VENDEDORES DE VALORES

No procede.

7.1 Nombre y dirección profesional de la persona o de la entidad que se ofrece a vender los valores, naturaleza de cualquier cargo u otra relación importante que los vendedores hayan tenido en los últimos tres años con el Emisor o con cualquiera de sus antecesores o personas vinculadas

No procede.

7.2 Número y clase de los valores ofertados por cada uno de los tenedores vendedores de valores

No procede.

7.3 Compromisos de no disposición (*lock-up agreements*)

No procede.

8. INGRESOS Y GASTOS DE LA EMISIÓN / OFERTA

8.1 Ingresos netos totales y cálculo de los gastos totales de la emisión/oferta.

Los gastos estimados de la admisión a negociación (sin incluir IVA) soportados en su totalidad por VUELING, son los que se indican a continuación con carácter meramente indicativo dada la dificultad de precisar su importe definitivo a la fecha de elaboración de este Folleto. Los importes consignados en el siguiente cuadro están expresados en miles de euros:

Concepto	Miles de euros
Total Asesoramiento legal, registro, auditores y notaría	139,19
Tasas de Bolsa	16,11
Tasas de CNMV	1,72
Tasa de Iberclear	0,5
TOTAL	157,02

9. DILUCIÓN

Como consecuencia de la fusión entre ANTIGUA VUELING y CLICKAIR y la consiguiente emisión de las acciones cuya admisión a cotización es objeto de la presente Nota sobre las Acciones, los accionistas de ANTIGUA VUELING existentes en VUELING con anterioridad a la Fusión han visto diluida su participación. Las acciones creadas como consecuencia de la Fusión representan un 50% del total de las acciones de VUELING después de la Fusión. En consecuencia, dicho porcentaje representa la dilución que han experimentado los accionistas de ANTIGUA VUELING existentes con anterioridad a la Fusión.

10. INFORMACIÓN ADICIONAL

10.1 Si en la nota sobre los valores se menciona a los asesores relacionados con una emisión, una declaración de la capacidad en que han actuado los asesores

Las siguientes entidades han prestado asesoramiento en relación con la admisión a negociación de las acciones objeto del presente Folleto:

- J&A Garrigues, S.L.P, despacho encargado del asesoramiento legal en derecho español de VUELING.
- Deloitte, S.L. auditor de cuentas de VUELING.
- PriceWaterhouseCoopers Auditores, S.L., auditor de cuentas de CLICKAIR.
- AZ Capital, S.L., asesor financiero de CLICKAIR.
- Nomura International plc, asesor financiero de VUELING.

10.2 Indicación de otra información de la nota sobre los valores que haya sido auditada o revisada por los auditores y si los auditores han presentado un informe. Reproducción del informe o, con el permiso de la autoridad competente, un resumen del mismo

No procede.

10.3 Cuando en la Nota sobre los valores se incluya una declaración o un informe atribuido a una persona en calidad de experto, proporcionar el nombre de esas personas, dirección profesional, cualificaciones e interés importante en el emisor, según proceda. Si el informe se presenta a petición del emisor, una declaración de que se incluye dicha declaración o informe, la forma y el contexto en que se incluye, y con el consentimiento de la persona que haya autorizado el contenido de esa parte de la Nota sobre los valores

No procede.

10.4 En los casos en que la información proceda de un tercero, proporcionar una confirmación de que la información se ha reproducido con exactitud y que, en la medida en que el emisor tiene conocimiento de ello y puede determinar a partir de la información publicada por ese tercero, no se ha omitido ningún hecho que haría la información reproducida inexacta o engañosa. Además, el emisor debe identificar la fuente o fuentes de la información

No procede.

En Barcelona, a 7 de diciembre de 2009

D. Pedro Ferreras Díez