



vueling



Resultados del Ejercicio 2006

26 de febrero de 2007



1. Conclusiones principales - Ejercicio 2006

- Vueling dobla sus ventas en su segundo año de operaciones. Los ingresos totales de la compañía durante 2006 fueron de 235,53 millones de euros, lo que supone un incremento del 109% con respecto al año 2005 (112,69 millones de euros).
- El número de pasajeros transportados se incrementó un 77,8%, hasta 3,51 millones en 2006. El ingreso por pasajero obtenido por la venta de billetes en 2006 se ha mantenido en niveles similares a 2005.
- Aumento del coeficiente de ocupación, desde el 66,7% en 2005, hasta el 69,4% en 2006.
- Es de destacar el excelente comportamiento de los ingresos complementarios en 2006 (tales como seguros, hoteles o cambios de billete), que aumentaron en su conjunto un 268% con respecto a 2005.
- Apertura de 18 nuevas rutas, muy enfocadas en Madrid, durante 2006. La flota de Vueling se ha incrementado durante 2006 hasta un total de 16 Airbus A-320, manteniéndose con diferencia como la flota más joven y moderna del sector en Europa (1,5 años de media). Otros 9 aviones nuevos se incorporarán en 2007, hasta llegar a 25. La totalidad de estas incorporaciones ya han sido contratadas bajo la modalidad de leasing operativo.
- Excelente gestión del Margen EBITDAR, que mejora en 10,5 puntos, desde el 1,4% en 2005 hasta el 11,9% en 2006.
- Vueling incrementa fuertemente su rentabilidad en términos de EBITDAR. La compañía combina un fuerte crecimiento en ventas con una disciplinada gestión de los costes, lo que le ha permitido generar un EBITDAR de 28,01 millones de euros en 2006, lo que supone un 1.614,9% más que los 1,63 millones de euros de EBITDAR obtenidos en 2005. Resultado neto de -10,8 millones de euros, similar al 2005, pero mejorando en términos de Margen Neto, que pasa de ser un -9,4% del total de ventas en 2005, a ser un -4,6% en 2006.
- Continuo enfoque hacia una optimización de los costes, que se ha materializado en un coste por AKO de 5,25 céntimos de euro en 2006; excluyendo el combustible sería de 4,04 céntimos de euro, frente a 4,09 céntimos de euro en 2005, uno de los más bajos del sector en Europa.



- Solidez de la estructura de Balance a 31 de diciembre de 2006, destacando una posición de Cash de 136 millones de euros (96 millones procedentes de la Salida a Bolsa del pasado 1 de diciembre) que le permiten afrontar con garantías la apertura de una Tercera Base fuera de España, la adquisición de nueva flota en el medio / largo plazo, así como mantener una saneada posición de tesorería.

2. Datos principales del Ejercicio 2006

	2005	2006	% variac.
Capacidad			
Número de aviones (al final del periodo)	9	16	77,8%
Número medio de aviones en operación	6,2	12,3	98,7%
AKO (millones) ⁽¹⁾	2.491	4.687	88,2%
Número de asientos equivalente ⁽²⁾	1.119	2.218	98,2%
Total de horas bloque ⁽³⁾	24.322	46.167	89,8%
Número de vuelos	16.618	28.277	70,2%
Asientos en vuelo (miles)	2.985	5.090	70,5%
Red			
Número de rutas operadas a lo largo del año	23	41	78,3%
Número de aeropuertos a lo largo del año	15	19	26,7%
Distancia media por vuelo (Kms)	835	921	10,4%
Pasajeros			
Número de pasajeros (miles)	1.974	3.510	77,8%
Coefficiente de ocupación (%) ⁽⁴⁾	66,7%	69,4%	4,1%
Ingresos			
Ingresos totales/pasajero (€)	57,08	67,10	17,6%
Tarifa general media/pasajero (€) ⁽⁵⁾	47,63	47,55	-0,2%
Ingreso por pasajero-kilómetro (cént. €) ⁽⁶⁾	6,78	7,24	6,8%
Coste/AKO (cént. €)	5,19	5,25	1,1%
Coste/AKO, excluido el combustible (cént. €)	4,09	4,04	-1,2%
Rendimiento operativo			
AKO por avión (millones)	401,8	380,5	-5,3%
Media de horas bloque diaria por avión	10,7	10,3	-4,5%
Media de vuelos por avión /día	7,3	6,3	-14,4%
Rendimiento financiero			
Ingresos (miles €)	112.686	235.526	109,0%
EBITDAR (miles €) ⁽⁷⁾	1.633	28.012	1614,9%
Margen EBITDAR (%)	1,4%	11,9%	10,5p

Las cifras que se presentan corresponden al cierre bajo criterios IFRS a 31 de diciembre de 2005 y 31 de diciembre de 2006, este último no auditado.

(1) AKO: Asientos-kilómetro ofertados. Es el número medio de asientos disponible por vuelo, multiplicado por los kms recorridos. Cada avión tiene una configuración de 180 asientos.

(2) Es el número medio de aviones en operación, multiplicado por 180 asientos de cada avión.

(3) Total de horas bloque: Número total de horas en que han operado los aviones (desde la terminal de salida, hasta la terminal de llegada), durante el año.

(4) Coeficiente de ocupación (%): Es el número de pasajeros por km transportado / AKO.

(5) Tarifa general media/pasajero (€): Son los ingresos medios obtenidos sólo con la venta del billete, dividido entre el número total de pasajeros.

(6) Es el total de ingresos, dividido por el AKO * Coeficiente de ocupación.

(7) EBITDAR: Son los beneficios antes de intereses, impuestos, amortización y depreciación, y alquiler de flota.



3. Cuenta de Resultados

(miles de €)	2005	2006	% variac.
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	112.686	235.526	109,0%
Ingresos por la venta de billetes	94.043	166.914	77,5%
Otros ingresos	18.643	68.612	268,0%
GASTOS DE LAS OPERACIONES	-111.053	-207.515	86,9%
Combustible y otras materias primas	-27.411	-56.424	105,8%
Handling	-20.513	-28.871	40,7%
Tasas de aeropuerto y navegación	-22.555	-43.001	90,7%
Mantenimiento	-10.251	-12.325	20,2%
Seguros	-2.682	-3.754	40,0%
Publicidad	-4.603	-12.715	176,2%
Otros	-12.093	-27.286	125,6%
Gastos de personal	-10.945	-23.139	111,4%
EBITDAR ⁽¹⁾	1.633	28.012	1614,9%
<i>Margen EBITDAR</i>	<i>1,4%</i>	<i>11,9%</i>	<i>+10,5p</i>
Alquiler de flota	-17.757	-37.460	111,0%
EBITDA ⁽²⁾	-16.124	-9.448	-41,4%
Amortización y depreciación	-443	-890	100,9%
EBIT ⁽³⁾	-16.567	-10.338	-37,6%
Resultados financieros	3.432	-438	-112,8%
Ingresos financieros	3.326	1.745	-47,5%
Gastos financieros	-472	-761	61,2%
Resultado neto por valor justo de los instrumentos financieros	578	-1.422	-346,0%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-13.135	-10.776	-18,0%
Impuestos	2.554	0	-100,0%
RESULTADO NETO	-10.581	-10.776	1,9%
<i>Margen Neto</i>	<i>-9,4%</i>	<i>-4,6%</i>	<i>+4,8p</i>

Las cifras que se presentan corresponden al cierre bajo criterios IFRS a 31 de diciembre de 2005 y 31 de diciembre de 2006, este último no auditado.

(1) EBITDAR: Beneficio antes de intereses, impuestos, amortizaciones y depreciación, y alquiler de flota.

(2) EBITDA: Beneficio antes de intereses, impuestos, amortizaciones y depreciación.

(3) EBIT: Beneficio antes de intereses e impuestos.



Ratios de gestión

(Céntimos de €/AKO)

	2005	2006	% variac.
Combustible y otras materias primas	1,10	1,20	9,4%
Amortización y depreciación	0,02	0,02	6,8%
Alquiler de flota	0,71	0,80	12,1%
Handling	0,82	0,62	-25,2%
Tasas de aeropuerto y navegación	0,91	0,92	1,3%
Mantenimiento	0,41	0,26	-36,1%
Seguros	0,11	0,08	-25,6%
Publicidad	0,18	0,27	46,8%
Otros	0,49	0,58	19,9%
Personal	0,44	0,49	12,4%
TOTAL COSTES:	5,19	5,25	1,1%
TOTAL COSTES ex fuel:	4,09	4,04	-1,1%

Ingresos

Vueling dobla sus ventas en su segundo año entero de operaciones. Los ingresos totales de la compañía durante 2006 fueron de 235,53 millones de euros, lo que supone un incremento del 109% con respecto al año 2005 (112,69 millones de euros).

El ingreso obtenido por la venta de billetes, que es el principal componente de los ingresos de explotación, se ha incrementado un 77,5%, desde los 94,04 millones de euros de 2005 hasta los 166,91 millones de euros en 2006. El número de asientos ofrecido se ha incrementado un 70,5%, consiguiéndose adicionalmente un aumento de la tasa de ocupación, que ha pasado del 66,7% en 2005 al 69,4% en 2006. Los ingresos por billete por pasajero se mantuvieron estables.

Merece la pena destacar el excelente comportamiento de la partida de ingresos accesorios, que pasa de 18,64 millones de euros en 2005, a 68,61 millones de euros en 2006, lo que supone un incremento del 268% respecto al año anterior. A las continuas mejoras en sus ya tradicionales productos o servicios complementarios, como los seguros de viaje o cambios de billetes flexibles, se añadió el lanzamiento de diversas iniciativas como el programa



de fidelización "Punto" en el cuarto trimestre de 2006, que ya cuenta con más de 72.000 afiliados (Vueling es la primera aerolínea de bajo coste europea en lanzar un programa de fidelización 100% virtual) o la tarjeta Visa Vueling, generando gran aceptación entre sus clientes.

Gastos operativos

1. Combustible

Los gastos de combustible se han incrementado un 105,8%, desde los 27,41 millones de euros en 2005, hasta los 56,42 millones de euros en 2006.

La continua mejora en la eficiencia de la operación de nuestros aviones, permitió reducir el consumo por hora-bloque en un 1% en el 2006, situándose en 2,26 Tm.

En referencia al precio del combustible hay que destacar la elevada volatilidad experimentada en el ejercicio 2006, donde el precio del Brent osciló entre los 55 y los 80 euros por barril.

Teniendo en cuenta esta volatilidad, Vueling continuó con su política de cobertura tanto del tipo de cambio como del precio de fuel, que permite acotar y minimizar las imprevisibles variaciones de estos elementos de coste. La política de cobertura del coste del fuel está basada en el uso de productos derivados que cubren un porcentaje de las expectativas futuras de consumo de fuel. De esta forma la compañía tiene fijados por trimestres y para un horizonte temporal de dos años, un determinado umbral de cobertura. La contratación de la misma se actualiza cada trimestre.

2. Handling

La renegociación de los contratos en un entorno de mayor competitividad de este servicio y el mayor volumen de actividad por parte de Vueling, así como el propio handling llevado a cabo por Vueling en determinados aeropuertos en los que opera, ha permitido una significativa reducción del coste medio unitario por escala, pasando de los 1.259 € en el 2005 a los 1.050 € en 2006.



En igual sentido se observan estos ahorros unitarios al referirlos en términos de coste por AKO. El 2006 supuso un ahorro de 20 céntimos de euros por AKO, pasando de 0,82 euros en 2005, a 0,62 euros por AKO en 2006.

El coste global del handling se ha incrementado en el 2006 en un 40,7%, pasando de 20,51 millones de euros en el 2005 a 28,87 millones de euros en el 2006.

3. Tasas de aeropuerto y navegación

En términos de AKO esta partida pasa de suponer 0,91 céntimos de € en 2005, a ser de 0,92 céntimos de € en 2006, lo que supone un incremento del 1,3%. En términos absolutos, los gastos asociados a las tasas de aeropuerto y navegación crecieron un 90,7%, desde 22,55 millones de euros en 2005, hasta los 43 millones de euros en 2006. Este incremento, se debe principalmente al aumento del 70,2% en el número de vuelos operados, y al aumento unitario de las tasas aplicadas por los aeropuertos o las autoridades de control aéreo.

4. Personal

El rápido crecimiento experimentado por la compañía durante 2006 está sustentado en una constante política de captación de personal a todos los niveles (pilotos, personal de cabina, mantenimiento y servicios corporativos).

La compañía ha sabido mantener los eficientes ratios de tripulaciones por avión tanto en pilotos como en personal de cabina, lo que ha permitido que ambos colectivos incrementen su plantilla proporcionalmente al número de aviones operados. Actualmente ambos colectivos suponen más del 50% de la plantilla de Vueling.

El desarrollo progresivo por parte de la propia compañía del mantenimiento rutinario explica el incremento de personal de mantenimiento, que ya totaliza 83 personas a final del 2006.

Con respecto al personal de servicios corporativos y comerciales, la compañía aún no ha dado por finalizada su estructura, lo que explica que aún no se observen economías de escala.



En conjunto, Vueling finalizó el 2006 con 807 empleados frente a los 402 del 2005.

En 2006 los gastos de personal se incrementaron un 111,4% (23,14 millones de euros en 2006, frente a 10,94 millones de euros en 2005).

5. Mantenimiento

Junto con el handling, el mantenimiento ha constituido la mayor partida de reducción de coste por AKO que ha experimentado la compañía en el 2006, pasando de los 0,41 céntimos de euros en el 2005 a los 0,26 céntimos de euro en el 2006 (un 36,1% menos).

En términos absolutos, los gastos de mantenimiento se incrementaron un 20,2% en 2006 (12,32 millones de euros, frente a 10,25 millones de euros en 2005). El mantenimiento que se lleva a cabo en los aviones de la compañía se divide fundamentalmente en dos categorías: mantenimiento rutinario y mantenimiento programado.

El mantenimiento rutinario se está llevando a cabo progresivamente con personal propio de Vueling, y con el apoyo de SR Technics, por medio de un contrato de prestación de servicios de 5 años de duración, que se suscribió en febrero de 2006.

Respecto al mantenimiento programado, la compañía ha concluido un concurso altamente competitivo entre 15 compañías de primer orden, que ha resultado en la firma de contratos de mantenimiento para motores auxiliares con Honeywell, de fuselaje con JorAmco y de motores con SR Technics. La firma de estos contratos ha permitido a Vueling mejorar las provisiones que debe dotar por este concepto y seguir obteniendo ahorros significativos en esta partida en términos de mantenimiento por avión.

6. Seguros

Las aeronaves 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. Los seguros contratados supusieron un gasto de 3,75 millones de euros, un 40% más que los 2,68 millones de euros correspondientes a 2005. El mayor número de aviones asegurados ha permitido a Vueling obtener descuentos significativos en de las primas de



seguro por avión, lo que ha permitido reducir el coste por AKO de 0,11 céntimos de euro en el 2005 a 0,08 céntimos en el 2006.

7. Publicidad

La estrategia de publicidad de Vueling se centra principalmente en atraer nuevos clientes y fidelizar a los actuales, destacando el posicionamiento de la compañía basado en sus bajas tarifas, su red de rutas y su servicio al cliente. Además Vueling realiza promociones específicas antes de la apertura de nuevas rutas, y campañas periódicas con el fin de reforzar la imagen de marca. Los gastos de publicidad en 2006 fueron de 12,71 millones de euros, un 176,2% más que los 4,60 millones de euros de 2005 teniendo un especial peso en este ejercicio 2006 la promoción de nuestra base en Madrid.

8. Otros gastos

Estos gastos supusieron 27,29 millones de euros en 2006, frente a 12,09 millones de euros en 2005. Esta partida comprende principalmente servicios generales, servicios profesionales, gastos administrativos y contratación de servicios a terceros. Así mismo incluye los costes de los productos complementarios ofertados por la compañía, como los seguros o las ventas a bordo, que han seguido un comportamiento paralelo al fuerte incremento de la venta de estos productos.

EBITDAR

Destacar el significativo aumento del EBITDAR generado en 2006, que ha alcanzado los 28,01 millones de euros. La compañía combina un fuerte crecimiento en ventas (+109%), con una disciplinada gestión de los costes, lo que le ha permitido generar un EBITDAR dieciséis veces superior a los 1,63 millones de euros de EBITDAR obtenidos en 2005.

Respecto al comportamiento del Margen EBITDAR sobre los ingresos, la compañía confirma su estrategia de crecer de forma rentable, ya que mejoró en 10,5 puntos el margen en 2006, hasta llegar al 11,9%, frente al 1,4% alcanzado en 2005.



Arrendamiento de aeronaves

Actualmente, Vueling alquila su flota por medio de arrendamientos operativos a medio plazo (normalmente para una duración de 6 años, y pagadero en US\$). Hasta la fecha, la compañía ha optado por la modalidad de pagos fijos mensuales en todos los contratos de arrendamiento operativo, y prevé mantener esta modalidad de pago en 2007 y 2008. Los gastos de arrendamiento operativo durante 2006 fueron de 37,46 millones de euros, lo que representa un aumento del 111% con respecto a los 17,76 millones de euros de 2005.

La fuerte demanda experimentada en los últimos meses en el mercado de los leasings de aeronaves, ha elevado considerablemente sus precios. Vueling no ha sido ajena a esta tendencia y ha debido pagar de media sobre los 7 aviones incorporados en el 2006 un 15% más que el promedio de los 9 aviones anteriores.

Ingresos y gastos financieros

Los ingresos financieros ascendieron a 1,74 millones de euros, debidos principalmente a la posición neta de caja media de 45 millones de euros en el 2006 (excluidos los ingresos obtenidos con la Salida a Bolsa el pasado mes de diciembre de 2006).

Es de destacar los 1,42 millones de euros de resultado negativo registrados en el 2006, como valoración de los productos derivados en cartera de Vueling.

Resultado neto

El resultado neto del ejercicio es de 10,78 millones de euros negativos, destacando que se reduce sustancialmente la proporción de pérdidas sobre el total ingresos de la compañía (de un 9,4% de las ventas en 2005, se redujo al 4,6% de las ventas en 2006).

La compañía hubiera mejorado en casi un 50% su resultado neto de 2006 con respecto de 2005, si hubiera comparado sus cuentas de resultados aisladamente de los efectos iniciales propios de la adaptación a las Normas Internacionales (especialmente los relativos a valoración de derivados, y al tratamiento fiscal de los resultados), la contabilización posterior de los



mismos, así como no tener en cuenta el gasto puntual de 1 millón de € por la Salida a Bolsa.

Previsiones para 2007

- Ampliación de la flota de aviones en arrendamiento operativo, desde los 16 aviones de 2006, hasta los 25 aviones en 2007.
- Ligeramente incremento de los AKO por avión, debido a la optimización de las rutas, que no contempla un periodo de subutilización como el tenido el pasado verano de 2006, por el retraso de slots disponibles en Madrid.
- Incremento del coeficiente de ocupación (Pasajeros por km transportado / AKO) hasta el 74%.
- Crecimiento rentable basado en el incremento de frecuencias, y reforzado con la actividad de la Tercera Base.
- El ingreso total por pasajero se mantiene en línea con el año pasado.
- Economías de escala importantes en handling, en términos de coste por AKO, debido al auto-handling previsto en Barcelona en 2007, y a la renegociación de otros contratos.
- El ahorro en Mantenimiento respecto al Coste por AKO, ha ido ganando terreno en 2006. Anticipamos mantener niveles similares en esta partida para 2007.
- Vueling construirá el primer hangar de mantenimiento en el aeropuerto de El Prat (Barcelona), que estará operativo en 2008.
- El arrendamiento operativo en términos de Coste de Asiento-Km ofertado, sube ligeramente. La nueva entrada de aviones para 2007 seguirá siendo con tarifas a niveles similares a los que se han incorporado en 2006.
- Mejora significativa en los seguros por avión, debido a un mayor volumen de flota.
- Economías de escala en publicidad, gastos generales y otros gastos, pero todavía no en gastos de personal, pues estamos configurando la estructura óptima.
- En resumen, nuestro Coste por AKO debería estar en torno a 5,30 céntimos de euro en 2007; y excluido el combustible estaría por debajo de 4,00 céntimos de euro en 2007.



4. Balance de Situación

(Miles de €)	2006	2005
Total activos no corrientes	20.054	14.703
Inmovilizado material	2.366	1.679
Activos intangibles	2.197	757
Activos financieros no corrientes	15.491	12.267
Total activos corrientes	137.362	31.420
Existencias	796	364
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	4.071	1.377
Otros activos corrientes	2.334	1.931
Activos financieros corrientes	20.543	23.772
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	109.618	3.976
TOTAL ACTIVO	157.416	46.123
Total patrimonio neto	92.308	7.127
Capital	150	95
Prima de emisión	141.857	29.763
Otras reservas	199	142
Ingresos y gastos reconocidos	-10.776	4.743
Acciones propias	-199	-142
Pérdidas acumuladas	-38.923	-27.474
Total pasivos no corrientes	8.344	8.288
Provisiones	7.928	7.629
Otros pasivos no corrientes	416	659
Total pasivos corrientes	56.764	30.708
Pasivos financieros con entidades de crédito	-	5.000
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	36.657	18.944
Anticipos de clientes	10.107	6.684
Pasivos financieros a valor razonable con cambios en resultados	10.000	80
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	157.416	46.123

Las cifras que se presentan corresponden al cierre bajo criterios IFRS a 31 de diciembre de 2005 y 31 de diciembre de 2006, este último no auditado.



5. Información adicional

5.1. Salida a Bolsa

La favorable acogida por parte de los inversores institucionales – tanto nacionales como internacionales- ha hecho que la demanda total haya superado en 5,5 veces la oferta inicial de 6.371.953 acciones (3.049.694 existentes y 3.322.259 de nueva emisión), equivalentes al 42,62% del capital social de Vueling. Tras la exitosa salida a Bolsa, los tres bancos colocadores de la oferta –JP Morgan, Morgan Stanley y Goldman Sachs- ejecutaron su opción de compra “green shoe”, que ascendía a 637.195 acciones. Actualmente el capital social está compuesto por 14.952.259 acciones, siendo su free float un 46,9%.

Vueling debutó en el parque con un alza del 10% en el precio de sus acciones, protagonizando el segundo mejor estreno de todo el año 2006. Con la salida a Bolsa, Vueling ha ingresado nuevo capital por valor de 96 millones de euros, que le permitirá seguir con sus planes de expansión. Los proyectos más inmediatos son la puesta en marcha de una Tercera Base de operaciones fuera de España – en París, Roma o Milán- y a la adquisición de aviones nuevos. La compañía prevé acabar 2007 con una flota de 25 aeronaves.

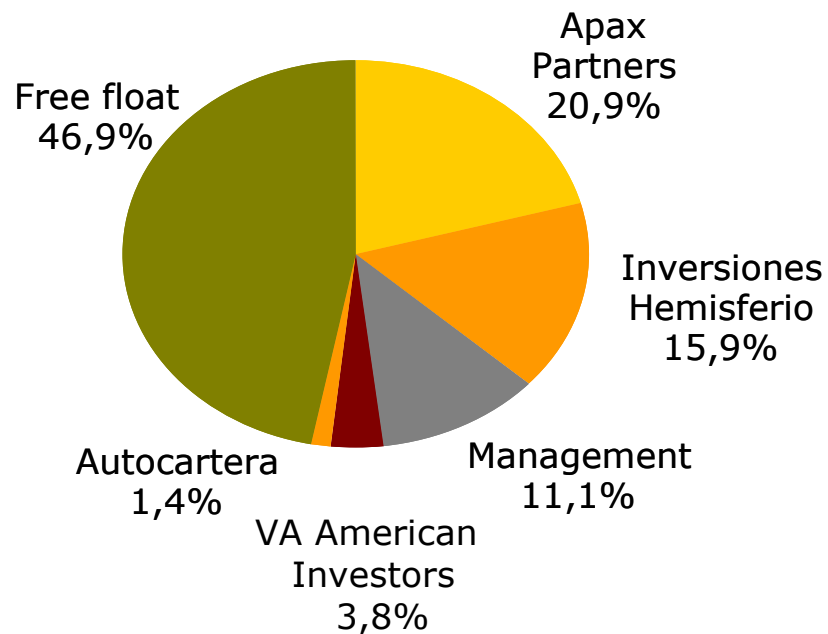
5.2. Estructura accionarial

Vueling nace con una estructura accionarial de primer nivel que aún a experiencia local, know-how de la industria y capacidad financiera. Sus componentes son: Inversiones Hemisferio, filial del Grupo Planeta; Apex Partners, firma europea líder en los fondos de capital riesgo; un grupo inversor norteamericano liderado por Dave Barger, Presidente de jetBlue Airways; y los promotores y gestores del proyecto, con un equipo de destacados profesionales liderado por Carlos Muñoz, Consejero Delegado, y Lázaro Ros, Director General.



El pasado 1 de diciembre de 2006, Vueling despegó en la Bolsa española y tras colocar en el mercado el 46,9% de su capital social, Apax Partners pasó a controlar un 20,9%, Inversiones Hemisferio el 15,9%, el equipo gestor un 11,1%, el grupo inversor norteamericano un 3,8%, y finalmente la autocartera representaba un 1,4%.

**ESTRUCTURA ACCIONARIAL DE VUELING
A 31 DE DICIEMBRE DE 2006**





PARA MÁS INFORMACIÓN, CONTACTAR CON:

Departamento de Relación con Inversores

Rafael Cavanillas Gil
investors@vueling.com

Tel: 93 378 77 35 / 93 378 78 78

Fax: 93 378 78 79

Parque de Negocios Mas Blau
C/ Berguedà, 1 - Edificio Muntadas
08820 El Prat de Llobregat (Barcelona)