

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

Hechos destacables del periodo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Normas contables de aplicación en España. No auditado

Perspectivas para el tercer trimestre

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

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

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

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

Evolución del negocio

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

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

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

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

Tráfico e ingresos

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

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

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

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

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

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

Ingresos totales

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

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

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

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

Costes

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

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

Gastos para el periodo

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

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

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

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

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

Operaciones

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

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

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

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

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

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

Financiero y coberturas

Compras de fuel (barril de Brent)

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

Dólar

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

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

Para más información:

Alfons Claver
Vueling Airlines, SA

alfons.claver@vueling.com

+34 93 378 76 70

Fernando Geijo
Estudio de Comunicación, SA

fgeijo@estudiodecomunicacion.com

+34 619 287 315

Cuenta trimestral de pérdidas y ganancias

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

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

AKOs calculados de acuerdo a la great-circle distance

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

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

EBT: resultado antes de impuestos

Cuenta semestral de pérdidas y ganancias

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

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

AKOs calculados de acuerdo a la great-circle distance

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

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

EBT: resultado antes de impuestos

Principales magnitudes operativas y financieras trimestrales

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

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

AKOs calculados de acuerdo a la great-circle distance

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

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

EBT: resultado antes de impuestos

Principales magnitudes operativas y financieras semestrales

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

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

AKOs calculados de acuerdo a la great-circle distance

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

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

EBT: resultado antes de impuestos