

## Volaris Reporta Resultados Financieros del Tercer Trimestre 2023

Ciudad de México, México, 24 de octubre de 2023 – Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. (NYSE: VLRS y BMV: VOLAR) (“Volaris” o la “Compañía”), la aerolínea de ultra bajo costo que opera en México, Estados Unidos, Centroamérica y Sudamérica, reporta hoy sus resultados financieros del tercer trimestre de 2023<sup>1</sup>.

### Datos relevantes del tercer trimestre de 2023

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 3T 2022, a menos que se indique lo contrario)

- Los **ingresos operativos totales** se ubicaron en \$848 millones, un aumento de 10%.
- Los **ingresos totales en términos de asiento por milla disponible (TRASM por sus siglas en inglés)** incrementaron 1.8%, ubicándose en \$8.37 centavos.
- La **capacidad (medida en ASMs)** incrementó 8.2%, ubicándose en 10.1 mil millones.
- Los **gastos operativos** totalizaron en \$809 millones, representando 95% de los ingresos operativos totales.
- Los **gastos operativos en términos de asiento por milla disponible (CASM por sus siglas en inglés)** aumentaron 1.7% a \$7.98 centavos.
- El **costo económico promedio de combustible** disminuyó 20%, ubicándose en \$3.17 por galón.
- **CASM ex combustible** incrementó 21%, ubicándose en \$4.91 centavos.
- **CASM ajustado ex combustible** incrementó 20%, para ubicarse en \$4.49 centavos.
- La **pérdida neta** se ubicó en \$39 millones. La pérdida por acción fue de \$0.03, mientras que la pérdida por ADS (American Depositary Shares) fue de \$0.34 centavos.
- La **UAFIDAR** totalizó en \$207 millones, un incremento de 18%.
- **Margen UAFIDAR** de 24.4%, un incremento de 1.6 puntos porcentuales.
- El **efectivo total, equivalentes de efectivo, efectivo restringido e inversiones a corto plazo** totalizaron en \$764 millones al final del periodo, representando 24% de los ingresos operativos totales de los últimos doce meses.
- La razón de **deuda neta a U12M UAFIDAR**<sup>2</sup> fue de 3.5 veces, manteniéndose sin cambio comparado al segundo trimestre de 2023.

<sup>1</sup> La información financiera, salvo que se indique lo contrario, se presenta de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

<sup>2</sup> Incluye inversiones a corto plazo.



**Enrique Beltranena, Presidente y CEO, dijo:** "El desempeño de Volaris durante el tercer trimestre mostró resiliencia, resultando en un crecimiento en los ingresos. Este crecimiento fue principalmente impulsado por un aumento en el volumen de pasajeros y un nivel récord de ingresos por servicios adicionales por pasajero. Logramos estos resultados manteniendo un fuerte control de costos, especialmente en gastos no relacionados al combustible.

A pesar de enfrentarnos a los retos relacionados con las inspecciones preventivas y aceleradas de los motores GTF por parte de Pratt & Whitney, Volaris reitera su compromiso con la seguridad, la estabilidad financiera y el éxito de nuestra aerolínea a largo plazo. Estamos atendiendo proactivamente las inspecciones de motores, cuestión que se ha convertido en un asunto global, impactando a diversas aerolíneas. Asimismo, estamos trabajando de la mano de Pratt & Whitney para obtener la asistencia técnica necesaria y la compensación monetaria por los motores afectados.

Hemos desarrollado un plan de mitigación para contrarrestar parcialmente el impacto. Nuestro enfoque para el 2024, será maximizar los ingresos unitarios y márgenes, mientras optimizamos nuestra red en la medida de lo posible, dado el entorno actual."

## Resultados operativos y financieros al tercer trimestre 2023

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 3T 2022, a menos que se indique lo contrario)

Datos Financieros Consolidados	Tercer Trimestre		
	2023	2022	Var.
<b>Ingresos operativos totales (millones)</b>	<b>848</b>	<b>769</b>	<b>10.3%</b>
TRASM (centavos)	8.37	8.22	1.8%
ASMs (millones, itinerado y charter)	10,126	9,355	8.2%
Factor de ocupación (itinerado, RPMs/ASMs)	86.4%	85.6%	0.7 pp
Pasajeros (miles, itinerado y charter)	8,691	8,125	7.0%
Flota (final del periodo)	125	113	12
<b>Gastos operativos totales (millones)</b>	<b>809</b>	<b>734</b>	<b>10.2%</b>
CASM (centavos)	7.98	7.85	1.7%
CASM ex combustible (centavos)	4.91	4.07	20.6%
CASM ajustado ex combustible (centavos) <sup>3</sup>	4.49	3.74	20.1%
<b>Utilidad de operación (millones)</b>	<b>39</b>	<b>35</b>	<b>11.4%</b>
% Margen de utilidad operativa	4.6%	4.6%	0.0 pp
<b>(Pérdida) utilidad neta (millones)</b>	<b>(39)</b>	<b>40</b>	<b>N/A</b>
% Margen (pérdida) utilidad neta	(4.6%)	5.2%	(9.8 pp)
<b>UAFIDAR (millones)</b>	<b>207</b>	<b>175</b>	<b>18.3%</b>
% Margen UAFIDAR	24.4%	22.8%	1.6 pp
<b>Deuda neta a U12M UAFIDAR<sup>4</sup></b>	<b>3.5x</b>	<b>3.4x</b>	<b>0.1x</b>

Nota: Las cifras están redondeadas para efectos prácticos. Para mayor detalle, consultar indicadores financieros y operativos.

<sup>3</sup> Excluye el gasto del combustible, gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo y las ganancias por venta y arrendamiento en vía de regreso.

<sup>4</sup> Incluye inversiones a corto plazo.

## Conciliación del CASM con el CASM ajustado ex combustible:

Reconciliación del CASM	Tercer Trimestre		
	2023	2022	Var.
<b>CASM (centavos)</b>	<b>7.98</b>	<b>7.85</b>	<b>1.7%</b>
Gasto de combustible	(3.07)	(3.78)	(18.8%)
<b>CASM ex combustible</b>	<b>4.91</b>	<b>4.07</b>	<b>20.6%</b>
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo <sup>5</sup>	(0.42)	(0.34)	23.5%
Ganancias por ventas y arrendamiento en vía de regreso	0.00	0.01	(99.8%)
<b>CASM ajustado ex combustible</b>	<b>4.49</b>	<b>3.74</b>	<b>20.1%</b>

Los **ingresos operativos totales** en el trimestre se ubicaron en \$848 millones, un aumento de 10%, impulsado por una sólida demanda a través de nuestra red y un incremento en los ingresos adicionales por pasajero.

Los pasajeros reservados fueron 8.7 millones en el trimestre, un incremento de 7.0%. Los pasajeros nacionales e internacionales aumentaron 2.8% y 24%, respectivamente. La capacidad total, en términos de millas por asiento disponibles (**ASMs** por sus siglas en inglés) aumentó 8.2%, ubicándose en 10.1 mil millones.

El factor de ocupación alcanzó 86.4% en el trimestre, representando un incremento de 0.7 puntos porcentuales comparado con el mismo periodo de 2022.

**TRASM** aumentó 1.8%, posicionándose en \$8.37 centavos en el trimestre, impulsado por un peso mexicano más fuerte. La tarifa base promedio fue de \$48, representando una disminución de 13%. Los ingresos por servicios adicionales por pasajero incrementaron 26%, ubicándose en \$49. Los ingresos por servicios adicionales representaron el 50% de los ingresos operativos totales, un incremento de 9.3 puntos porcentuales comparado al tercer trimestre de 2022. Por último, los ingresos totales por pasajero aumentaron 3.0%, ubicándose en \$98.

Los **gastos operativos totales** fueron de \$809 millones en el trimestre, representando 95% de los ingresos operativos totales, mismo nivel que en el tercer trimestre de 2022.

El **CASM** se ubicó en \$7.38 centavos, un incremento de 1.7% contra el mismo periodo de 2022. El **costo económico promedio de combustible** disminuyó 20%, ubicándose en \$3.17 por galón en el periodo.

El **CASM ex combustible** aumentó 21%, situándose en \$4.91 centavos. El **CASM ajustado ex combustible** incrementó 20%, ubicándose en \$4.49 centavos, principalmente impulsado por una fuerte apreciación del peso mexicano en comparación al 2022.

<sup>5</sup> Devolución de aeronaves.



El **resultado integral de financiamiento** representó un gasto de \$73 millones en el tercer trimestre del 2023, comparado con un gasto de \$44 millones en el mismo periodo de 2022. En el trimestre, el tipo de cambio promedio fue de Ps.17.06 por dólar, una apreciación de 16% en comparación con el tipo de cambio promedio del tercer trimestre de 2022. Al final del trimestre, el tipo de cambio fue de Ps.17.62 por dólar.

El **gasto por impuesto a la utilidad** del trimestre fue de \$5 millones, comparado con un beneficio de \$49 millones registrado en el mismo periodo de 2022.

La **pérdida neta** en el trimestre fue de \$39 millones, con una pérdida por acción de \$0.03 y una pérdida por ADS (American Depositary Shares) de \$0.34 centavos.

La **UAFIDAR** totalizó en \$207 millones en el trimestre, un incremento de 18% comparado con el mismo periodo de 2022. El **margen UAFIDAR** se ubicó en 24.4%, un aumento de 1.6 puntos porcentuales contra el tercer trimestre de 2022.

## Balance General y Flujo de Efectivo

El efectivo total, equivalentes de efectivo, efectivo restringido e inversiones a corto plazo totalizaron en \$764 millones al final del periodo, representando 24% de los ingresos operativos totales de los últimos doce meses.

En el tercer trimestre 2023, el flujo de efectivo neto proveniente de las actividades operativas y de financiamiento, fue de \$145 millones y \$87 millones, respectivamente. El flujo de efectivo neto usado en actividades de inversión fue de \$138 millones.

La **razón de deuda neta a U12M UAFIDAR<sup>6</sup>** fue de 3.5 veces, manteniéndose sin cambio en comparación al segundo trimestre de 2023 y 0.4 veces más bajo comparado al cierre de 2022.

## Guía para 2023

	Guía Actualizada	Guía Original
<b>Guía 2023</b>		
Crecimiento de capacidad (ASMs)	~10%	~13%
Ingresos operativos totales	~\$3.2 mil millones	\$3.2 a \$3.4 mil millones
CASM ex combustible	~\$4.8 centavos	\$4.7 a \$4.8 centavos
Margen UAFIDAR	~26%	29% a 31%
Razón deuda neta a U12M UAFIDAR <sup>6</sup>	~3.5 veces	~2.8 veces

<sup>6</sup> Incluye inversiones a corto plazo.



Para el año completo 2023, se estima un CAPEX (*Capital Expenditure*) de alrededor de \$300 millones, neto de financiamiento de pagos anticipados para compra aeronaves. Esta proyección asume un tipo de cambio promedio USD/MXN de aproximadamente Ps.17.75 y un precio promedio del combustible en la Costa del Golfo de los Estados Unidos de \$2.80 por galón para todo el año; también espera que no haya impactos significativos e inesperados relacionadas por COVID-19, factores macroeconómicos u otros impactos negativos en el negocio. La perspectiva de la Compañía para el año 2023 se basa en una serie de supuestos, incluidos los anteriores, que están sujetos a cambios y pueden estar fuera del control de la Compañía. Si los resultados reales difieren de estos supuestos, las expectativas de la Compañía pueden cambiar. No hay garantías de que Volaris logre estos resultados.

## Flota

Durante el tercer trimestre, Volaris agregó dos aeronaves A321neo a su flota, lo que elevó el número total de aeronaves a 125 al 30 de septiembre de 2023. Al cierre del trimestre, la flota de Volaris tiene una edad promedio de 5.6 años y una capacidad de asientos promedio de 194 pasajeros por avión. Del total de la flota, el 58% de las aeronaves son modelos New Engine Option (NEO). Volaris planea aumentar su flota a aproximadamente 127 aeronaves para el cierre de 2023, considerando la posibilidad de un retraso de al menos dos aeronaves Airbus hasta 2024.

Flota Total	Tercer Trimestre			Segundo Trimestre	
	2023	2022	Var.	2023	Var.
<b>CEO</b>					
A319	3	5	(2)	3	-
A320	40	40	-	40	-
A321	10	10	-	10	-
<b>NEO</b>					
A320	51	47	4	51	-
A321	21	11	10	19	2
<b>Total de aeronaves al final del periodo</b>	<b>125</b>	<b>113</b>	<b>12</b>	<b>123</b>	<b>2</b>

*Se insta a los inversionistas a que lean detenidamente los informes periódicos de la Compañía presentados o facilitados a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y a la Bolsa Mexicana de Valores, para obtener información adicional sobre la Compañía.*

### Contacto Relación con Inversionistas:

Ricardo Martínez / [ir@volaris.com](mailto:ir@volaris.com)

### Contacto Medios:

Israel Álvarez / [ialvarez@gcya.net](mailto:ialvarez@gcya.net)



## Detalles de la conferencia telefónica y *Webcast*:

<b>Fecha:</b>	<b>Miércoles 25 de octubre de 2023</b>
<b>Hora:</b>	<b>9:00 am Ciudad de México / 11:00 am Nueva York (EUA)</b>
<b>Enlace para <i>webcast</i>:</b>	<a href="#"><u>Volaris Webcast</u></a> (Ver <i>webcast</i> en vivo)
<b>Enlace para llamar por teléfono:</b>	<a href="#"><u>Volaris Dial-in y Q&amp;A en vivo</u></a>

1. Haz clic en el enlace de llamada y completa el formulario de registro en línea.
2. Al registrarte, recibirás la información para marcar y un PIN único para unirse a la llamada, así como una confirmación por correo electrónico con los detalles.
3. Selecciona un método para unirse a la llamada:
  - i. Marcar: Se muestra un número para marcar y un PIN único para conectarte directamente desde tu teléfono.
  - ii. Llamada a mi número: Ingresa tu número de teléfono y haz clic en "Llamada a mi número" para recibir una llamada inmediata del sistema.

## Sobre Volaris

\*Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. ("Volaris" o la "Compañía") (NYSE: VLRS y BMV: VOLAR), es una aerolínea de ultra bajo costo, con operaciones punto a punto, que sirve a México, Estados Unidos, Centroamérica y Sudamérica. Volaris ofrece tarifas bajas con el fin de construir su mercado, proporcionando un servicio de calidad y una amplia oferta al cliente. Desde el inicio de sus operaciones, marzo de 2006, Volaris ha aumentado sus rutas de 5 a más de 245 y su flota de 4 a 126 aviones. Volaris ofrece más de 550 segmentos de vuelo diarios en rutas que conectan 43 ciudades de México y 28 ciudades de Estados Unidos, Centroamérica y Sudamérica, con una de las flotas más jóvenes de México. Volaris se dirige a pasajeros que visitan a amigos y familiares, de negocios y de placer conscientes de los costos en México, Estados Unidos, Centroamérica y Sudamérica. Volaris ha recibido el Premio ESR a la Responsabilidad Social Corporativa durante catorce años consecutivos. Para más información, visite: [ir.volaris.com](http://ir.volaris.com).



## Declaraciones a futuro

Las revelaciones en este comunicado contienen varias declaraciones a futuro dentro del significado de la Sección 27A de la Securities Act de 1933, según ha sido modificada, y la Sección 21E de las Securities Exchange Act de 1934, según ha sido modificada, que representan las expectativas, creencias o proyecciones de la Compañía de evento futuros y tendencias financieras que afectan la situación financiera de nuestro negocio. Cuando se utilizan en este comunicado las palabras “espera”, “pretende”, “estima”, “predice”, “planea”, “anticipa”, “indica”, “cree”, “prevé”, “guía”, “potencia”, “vislumbra”, “podría”, “continúa”, “podrá”, “debería”, “busca”, “objetivos” y expresiones similares tienen la intención de identificar declaraciones prospectivas. Del mismo modo, las declaraciones que describen los objetivos, planes o metas de la Compañía, o las acciones que ésta podrá tomar en el futuro, son declaraciones prospectivas. Las declaraciones a futuro incluyen, sin limitación, declaraciones respecto a las intenciones y expectativas de la Compañía respecto al calendario de entrega de las aeronaves bajo pedido, nuevas rutas de servicio y programas de ahorro para los clientes. Las declaraciones a futuro no deben leerse como una garantía o garantía de desempeño o resultados futuros, y no necesariamente serán indicaciones precisas de los tiempos en que se logrará dicho desempeño o resultados. Las declaraciones a futuro se basan en la información disponible en el momento en que se hacen esas declaraciones, y/o la creencia de buena fe de la gerencia con respecto a eventos futuros, las cuales están sujetas a riesgos e incertidumbre, que podrían causar que el desempeño o los resultados reales difirieran materialmente de los expresados o sugeridos por las declaraciones a futuro. Las declaraciones a futuro están sujetas a una serie de factores que podría causar que los resultados reales de la Compañía difieran materialmente de las expectativas de la Compañía, incluyendo el entorno competitivo en la industria de la aviación, la capacidad de la empresa para mantener los costos bajos, los cambios en los costos de combustible, el impacto de las condiciones económicas globales sobre el comportamiento del cliente, la capacidad de la empresa para generar otros ingresos por servicios adicionales y regulación gubernamental. Información adicional sobre estos y otros factores está contenida en los registros de la Compañía en las comisiones de valores. Todas nuestras declaraciones a futuro, o de las personas que actúan en nuestro nombre, están expresamente soportadas en su totalidad por las declaraciones de advertencia establecidas anteriormente. Las declaraciones a futuro solo se refieren a la fecha de este comunicado. No se debe confiar excesivamente en ninguna declaración a futuro. No asumimos ninguna obligación de actualizar las declaraciones a futuro para reflejar los resultados reales, los cambios en los supuestos o los cambios en otros factores que afectan la información a futuro, excepto en la medida requerida por la ley aplicable. Si actualizamos una o más declaraciones a futuro, no debe deducirse que haremos actualizaciones adicionales con respecto a esas u otras declaraciones a futuro.

## Información complementaria sobre las medidas no basadas en GAAP

Evaluamos nuestro rendimiento financiero utilizando varias medidas financieras que no son medidas de rendimiento según las Normas Internacionales de Información Financiera (“medidas no NIIF”). Estas medidas no basadas en las NIIF incluyen el CASM, el CASM ex combustible, el CASM ajustado ex combustible, el UAFIDAR, la relación entre la deuda neta a U12M UAFIDAR y Efectivo total, equivalentes de efectivo, efectivo restringido e inversiones a corto plazo. Definimos el CASM como el total de gastos operativos por asiento-milla disponible. Definimos el CASM ex combustible como el total de gastos operativos por asiento-milla disponible, excluyendo los gastos de combustible. Definimos el CASM ajustado ex combustible como el total de gastos operativos por asiento-milla disponible, excluyendo los gastos del combustible, gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo y las ganancias por venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves y motores. Definimos el UAFIDAR como las utilidades, impuestos, depreciación y amortización, depreciación de activos por derechos de uso y gastos de arrendamiento variable de aviones y motores. Definimos la deuda neta en relación con el UAFIDAR de los últimos doce meses como la deuda neta dividida por el UAFIDAR de los últimos doce meses. Definimos Efectivo total, equivalentes de efectivo, efectivo restringido e inversiones a corto plazo como la suma de efectivo, equivalentes de efectivo, efectivo restringido e inversiones a corto plazo.

Estas medidas no basadas en las NIIF se proporcionan únicamente como información complementaria a la información financiera presentada en este comunicado que se calcula y presenta de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF”), porque creemos que, junto con la información financiera según las NIIF, proporcionan información útil para que la dirección, los analistas y los inversores entiendan en general nuestro rendimiento operativo.

Dado que las medidas no basadas en las NIIF no se calculan de acuerdo con las NIIF, no deben considerarse superiores a las medidas relacionadas con las NIIF que se presentan en este comunicado, ni pretenden sustituirlas, y pueden no ser iguales o comparables a las medidas de título similar presentadas por otras empresas debido a posibles diferencias en el método de cálculo y en las partidas que se ajustan.

Invitamos a los inversionistas a que revisen nuestros estados financieros y otros documentos presentados ante la Comisión de Valores y Bolsa en su totalidad para obtener información adicional sobre la empresa y a que no se basen en una sola medida financiera.

## Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

### Indicadores Financieros y Operativos

Cifras no auditadas (En dólares estadounidenses a menos que se indique lo contrario)	Tres meses terminados el 30 de septiembre de 2023	Tres meses terminados el 30 de septiembre de 2022	Variación
Ingresos operativos totales (millones)	848	769	10.3%
Gastos operativos totales (millones)	809	734	10.2%
Utilidad de operación (millones)	39	35	11.4%
Margen de utilidad operativa	4.6%	4.6%	0.0 pp
Depreciación y amortización (millones)	126	107	17.8%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo (millones)	42	32	31.3%
(Pérdida) utilidad neta (millones)	(39)	40	N/A
Margen de (pérdida) utilidad neta	(4.6%)	5.2%	(9.8 pp)
<b>(Pérdida) utilidad por acción <sup>(6)</sup>:</b>			
Básica	(0.03)	0.03	N/A
Diluida	(0.03)	0.03	N/A
<b>(Pérdida) utilidad por ADS *:</b>			
Básica	(0.34)	0.34	N/A
Diluida	(0.33)	0.34	N/A
<b>Promedio ponderado de acciones en circulación:</b>			
Básica	1,153,301,262	1,155,533,163	(0.2%)
Diluida	1,165,651,409	1,165,048,915	0.1%
<b>Indicadores Financieros</b>			
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM) (centavos) <sup>(1)</sup>	8.37	8.22	1.8%
Tarifa base promedio por pasajero	48	56	(13.2%)
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero <sup>(3)</sup>	49	39	26.3%
Total de ingresos operativos por pasajero	98	95	3.0%
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) <sup>(1)</sup>	7.98	7.85	1.7%
CASM ex combustible (centavos) <sup>(1)</sup>	4.91	4.07	20.6%
CASM ajustado ex combustible (centavos) <sup>(1) (5)</sup>	4.49	3.74	20.1%
<b>Indicadores Operativos</b>			
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones) <sup>(1)</sup>	10,126	9,355	8.2%
Doméstico	6,647	6,507	2.2%
Internacional	3,479	2,848	22.2%
Pasajero por milla (RPMs) (millones) <sup>(1)</sup>	8,744	8,007	9.2%
Doméstico	5,874	5,708	2.9%
Internacional	2,871	2,299	24.8%
Factor de ocupación <sup>(2)</sup>	86.4%	85.6%	0.7 pp
Doméstico	88.4%	87.7%	0.6 pp
Internacional	82.5%	80.8%	1.7 pp
Pasajeros reservados (miles) <sup>(1)</sup>	8,691	8,125	7.0%
Doméstico	6,726	6,544	2.8%
Internacional	1,965	1,581	24.3%
Despegues <sup>(1)</sup>	52,387	50,586	3.6%
Horas bloque <sup>(1)</sup>	135,025	130,314	3.6%
Aeronaves al final del periodo	125	113	12
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	13.45	13.35	0.8%
Galones de combustible provisionados (millones)	97.89	89.04	9.9%
Costo económico promedio de combustible por galón <sup>(4)</sup>	3.17	3.96	(19.9%)
Tipo de cambio promedio	17.06	20.24	(15.7%)
Tipo de cambio al final del periodo	17.62	20.31	(13.2%)

\*Cada ADS representa diez CPOs y cada CPO representa una participación financiera en una acción de la Serie A.

(1) Incluye itinerado y charter

(2) Incluye itinerado

(3) Incluye "Otros ingresos pasajeros" e "Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero"

(4) No incluye IVA no acreditable

(5) Excluye el gasto de combustible, gasto de arrendamientos variables de equipo de vuelo y ganancias por venta y arrendamiento en vía de regreso

(6) La pérdida o utilidad básica y diluida por acción se calcula conforme a la NIC 33. La pérdida o utilidad por acción básica se calcula dividiendo la pérdida o utilidad neta entre el número promedio de acciones en circulación (excluyendo acciones en tesorería). La pérdida o utilidad por acción diluida se calcula dividiendo la pérdida o utilidad neta entre el número promedio de acciones en circulación ajustado por efectos dilutivos.

## Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

### Indicadores Financieros y Operativos

Cifras no auditadas (En dólares estadounidenses a menos que se indique lo contrario)	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2023	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2022	Variación
Ingresos operativos totales (millones)	2,360	2,027	16.4%
Gastos operativos totales (millones)	2,302	2,043	12.7%
Utilidad (pérdida) de operación (millones)	58	(16)	N/A
Margen de utilidad (pérdida) operativa	2.5%	(0.8%)	3.3 pp
Depreciación y amortización (millones)	365	305	19.7%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo (millones)	118	90	31.1%
Pérdida neta (millones)	(104)	(58)	79.3%
Margen de pérdida neta	(4.4%)	(2.9%)	(1.5 pp)
<b>Pérdida por acción <sup>(6)</sup>:</b>			
Básica	(0.09)	(0.05)	79.4%
Diluida	(0.09)	(0.05)	79.0%
<b>Pérdida por ADS *:</b>			
Básica	(0.90)	(0.50)	79.4%
Diluida	(0.89)	(0.50)	79.0%
<b>Promedio ponderado de acciones en circulación:</b>			
Básica	1,152,936,177	1,155,783,240	(0.2%)
Diluida	1,165,317,093	1,165,094,503	0.0%
<b>Indicadores Financieros</b>			
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM) (centavos) <sup>(1)</sup>	8.00	7.86	1.8%
Tarifa base promedio por pasajero	48	53	(9.7%)
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero <sup>(3)</sup>	46	37	23.8%
Total de ingresos operativos por pasajero	93	90	4.1%
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) <sup>(1)</sup>	7.81	7.93	(1.5%)
CASM ex combustible (centavos) <sup>(1)</sup>	4.80	4.22	13.8%
CASM ajustado ex combustible (centavos) <sup>(1) (5)</sup>	4.40	3.92	12.3%
<b>Indicadores Operativos</b>			
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones) <sup>(1)</sup>	29,488	25,777	14.4%
Doméstico	19,798	18,033	9.8%
Internacional	9,690	7,744	25.1%
Pasajeros por milla (RPMs) (millones) <sup>(1)</sup>	25,161	21,891	14.9%
Doméstico	17,065	15,792	8.1%
Internacional	8,096	6,099	32.7%
Factor de ocupación <sup>(2)</sup>	85.3%	84.9%	0.4 pp
Doméstico	86.2%	87.6%	(1.4 pp)
Internacional	83.6%	78.8%	4.8 pp
Pasajeros reservados (miles) <sup>(1)</sup>	25,250	22,576	11.8%
Doméstico	19,683	18,297	7.6%
Internacional	5,566	4,279	30.1%
Despegues <sup>(1)</sup>	153,705	142,100	8.2%
Horas bloque <sup>(1)</sup>	398,540	362,614	9.9%
Aeronaves al final del periodo	125	113	12
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	13.41	13.28	1.0%
Galones de combustible provisionados (millones)	284.16	248.17	14.5%
Costo económico promedio de combustible por galón <sup>(4)</sup>	3.11	3.83	(18.8%)
Tipo de cambio promedio	17.82	20.27	(12.1%)
Tipo de cambio al final del periodo	17.62	20.31	(13.2%)

\*Cada ADS representa diez CPOs y cada CPO representa una participación financiera en una acción de la Serie A.

(1) Incluye itinerado y charter

(2) Incluye itinerado

(3) Incluye "Otros ingresos pasajeros" e "Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero"

(4) No incluye IVA no acreditable

(5) Excluye el gasto de combustible, gasto de arrendamientos variables de equipo de vuelo y ganancias por venta y arrendamiento en vía de regreso.

(6) La pérdida o utilidad básica y diluida por acción se calcula conforme a la NIC 33. La pérdida o utilidad por acción básica se calcula dividiendo la pérdida o utilidad neta entre el número promedio de acciones en circulación (excluyendo acciones en tesorería). La pérdida o utilidad por acción diluida se calcula dividiendo la pérdida o utilidad neta entre el número promedio de acciones en circulación ajustado por efectos dilutivos.

## Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

### Estados Consolidados de Resultados

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 30 de septiembre de 2023	Tres meses terminados el 30 de septiembre de 2022	Variación
<b>Ingresos operativos:</b>			
<b>Ingresos pasajero</b>	<b>812</b>	<b>742</b>	<b>9.4%</b>
Ingresos por tarifa	421	453	(7.1%)
Otros ingresos de pasajero	391	289	35.3%
<b>Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero</b>	<b>36</b>	<b>27</b>	<b>33.3%</b>
Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	31	24	29.2%
Carga	5	3	66.7%
<b>Total de ingresos operativos</b>	<b>848</b>	<b>769</b>	<b>10.3%</b>
Otros ingresos operativos	-	(2)	(100.0%)
Gasto total de combustible	312	354	(11.9%)
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	130	94	38.3%
Salarios y beneficios	99	72	37.5%
Depreciación de activos por derecho de uso	91	82	11.0%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	49	29	69.0%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	42	32	31.3%
Otros gastos operativos	28	24	16.7%
Gastos de mantenimiento	23	24	(4.2%)
Depreciación y amortización	35	25	40.0%
<b>Gastos operativos</b>	<b>809</b>	<b>734</b>	<b>10.2%</b>
<b>Utilidad de operación</b>	<b>39</b>	<b>35</b>	<b>11.4%</b>
Ingresos financieros	8	4	100.0%
Costos financieros	(60)	(46)	30.4%
Pérdida cambiaria, neta	(21)	(2)	950.0%
<b>Resultado integral de financiamiento</b>	<b>(73)</b>	<b>(44)</b>	<b>65.9%</b>
<b>Pérdida antes de impuesto a la utilidad</b>	<b>(34)</b>	<b>(9)</b>	<b>277.8%</b>
(Gasto) beneficio de impuestos a la utilidad	(5)	49	N/A
<b>(Pérdida) utilidad neta</b>	<b>(39)</b>	<b>40</b>	<b>N/A</b>

## Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

### Estados Consolidados de Resultados

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2023	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2022	Variación
<b>Ingresos operativos:</b>			
<b>Ingresos pasajero</b>	<b>2,259</b>	<b>1,947</b>	<b>16.0%</b>
Ingresos por tarifa	1,204	1,191	1.1%
Otros ingresos de pasajero	1,055	756	39.6%
<b>Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero</b>	<b>101</b>	<b>80</b>	<b>26.3%</b>
Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	87	69	26.1%
Carga	14	11	27.3%
<b>Total de ingresos operativos</b>	<b>2,360</b>	<b>2,027</b>	<b>16.4%</b>
Otros ingresos operativos	(4)	(18)	(77.8%)
Gasto de combustible	888	957	(7.2%)
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	367	277	32.5%
Salarios y beneficios	286	204	40.2%
Depreciación activos por derecho de uso	268	237	13.1%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	122	82	48.8%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	118	90	31.1%
Otros gastos operativos	86	71	21.1%
Gastos de mantenimiento	74	75	(1.3%)
Depreciación y amortización	97	68	42.6%
<b>Gastos operativos</b>	<b>2,302</b>	<b>2,043</b>	<b>12.7%</b>
<b>Utilidad (pérdida) operativa</b>	<b>58</b>	<b>(16)</b>	<b>N/A</b>
Ingresos financieros	25	6	316.7%
Costos financieros	(175)	(137)	27.7%
Pérdida cambiaria, neta	(30)	(7)	328.6%
<b>Resultado integral de financiamiento</b>	<b>(180)</b>	<b>(138)</b>	<b>30.4%</b>
<b>Pérdida antes de impuesto a la utilidad</b>	<b>(122)</b>	<b>(154)</b>	<b>(20.8%)</b>
Beneficio de impuestos a la utilidad	18	96	(81.3%)
<b>Pérdida neta</b>	<b>(104)</b>	<b>(58)</b>	<b>79.3%</b>

## Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

### Conciliación de ingresos totales por servicios adicionales por pasajero

La siguiente tabla muestra información detallada trimestral sobre los componentes del ingreso total por servicios adicionales:

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 30 de septiembre de 2023	Tres meses terminados el 30 de septiembre de 2022	Variación
Otros ingresos pasajero	391	289	35.3%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	36	27	33.3%
<b>Ingresos totales por servicios adicionales</b>	<b>427</b>	<b>316</b>	<b>35.1%</b>
Pasajeros reservados (miles) <sup>(1)</sup>	8,691	8,125	7.0%
<b>Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero</b>	<b>49</b>	<b>39</b>	<b>26.3%</b>

(1) Incluye itinerado más charter.

## Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

### Conciliación de ingresos totales por servicios adicionales por pasajero

La siguiente tabla muestra información detallada de los nueve meses del año sobre los componentes del ingreso total por servicios adicionales:

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2023	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2022	Variación
Otros ingresos pasajero	1,055	756	39.6%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	101	80	26.3%
<b>Ingresos totales por servicios adicionales</b>	<b>1,156</b>	<b>836</b>	<b>38.3%</b>
Pasajeros reservados (miles) <sup>(1)</sup>	25,250	22,576	11.8%
<b>Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero</b>	<b>46</b>	<b>37</b>	<b>23.8%</b>

(1) Incluye itinerado más charter.

## Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

### Estados Consolidados de Posición Financiera

(En millones de dólares estadounidenses)	Al 30 de septiembre de 2023 No auditados	Al 31 de diciembre de 2022 Auditados
<b>Activos</b>		
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	749	712
Inversiones a corto plazo	15	-
<b>Total de efectivo, equivalentes de efectivo, efectivo restringido e inversiones a corto plazo <sup>(1)</sup></b>	<b>764</b>	<b>712</b>
Cuentas por cobrar, neto	278	240
Inventarios	17	16
Pagos anticipados y otros activos circulantes	50	33
Activos mantenidos para la venta	-	1
Depósitos en garantía	83	64
<b>Total del activo circulante</b>	<b>1,192</b>	<b>1,066</b>
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto	732	479
Activos por derecho de uso	2,269	2,181
Activos intangibles, neto	14	13
Instrumentos financieros derivados	2	2
Impuesto a la utilidad diferido	246	208
Depósitos en garantía	518	484
Otros activos a largo plazo	36	36
<b>Total del activo no circulante</b>	<b>3,817</b>	<b>3,403</b>
<b>Total del activo</b>	<b>5,009</b>	<b>4,469</b>
<b>Pasivos y patrimonio</b>		
Ventas de transportación no volada	412	346
Cuentas por pagar	247	209
Pasivos acumulados	163	190
Pasivos por arrendamiento	366	336
Otros impuestos y contribuciones por pagar	274	218
Impuestos a la utilidad por pagar	29	6
Deuda financiera	165	112
Otros pasivos	15	5
<b>Total del pasivo a corto plazo</b>	<b>1,671</b>	<b>1,422</b>
Deuda financiera	402	161
Pasivos acumulados	14	13
Pasivos por arrendamiento	2,458	2,373
Otros pasivos	319	244
Beneficios a empleados	14	11
Impuesto a la utilidad diferido	-	10
<b>Total del pasivo a largo plazo</b>	<b>3,207</b>	<b>2,812</b>
<b>Total del pasivo</b>	<b>4,878</b>	<b>4,234</b>
<b>Patrimonio</b>		
Capital social	248	248
Acciones en tesorería	(13)	(13)
Aportaciones para futuros aumentos de capital	-	-
Reserva legal	17	17
Resultado por prima en suscripción de acciones	284	283
Déficit acumulado	(260)	(156)
Pérdidas acumuladas de otras partidas integrales	(145)	(144)
<b>Total del patrimonio</b>	<b>131</b>	<b>235</b>
<b>Total del pasivo y patrimonio</b>	<b>5,009</b>	<b>4,469</b>

(1) Medida no basada en GAAP

## Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

### Estados Consolidados de Flujo de Efectivo – Información de Flujo de Efectivo

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 30 de septiembre de 2023	Tres meses terminados el 30 de septiembre de 2022
Flujos netos de efectivo provenientes de actividades de operación	145	88
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(138)	(51)
Flujos netos de efectivo provenientes (utilizados en) actividades de financiamiento*	87	(46)
<b>Incremento (disminución) de efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido</b>	<b>94</b>	<b>(9)</b>
Diferencias netas por tipo de cambio en el efectivo	-	-
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al inicio del periodo.	655	759
<b>Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al final del periodo</b>	<b>749</b>	<b>750</b>

\*Incluye pago por arrendamiento de aeronaves por valor de \$132 millones y \$82 millones para el periodo de tres meses finalizado el 30 de septiembre de 2023 y 2022 respectivamente.

## Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

### Estados Consolidados de Flujo de Efectivo – Información de Flujo de Efectivo

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2023	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2022
Flujos netos de efectivo provenientes de actividades de operación	513	446
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(350)	(27)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento*	(132)	(411)
<b>Incremento de efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido</b>	<b>31</b>	<b>8</b>
Diferencias netas por tipo de cambio en el efectivo	6	1
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al inicio del periodo	712	741
<b>Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al final del periodo</b>	<b>749</b>	<b>750</b>

\*Incluye pago por arrendamiento de aeronaves por valor de \$390 millones y \$332 millones para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2023 y 2022 respectivamente.