

Volaris Anuncia Resultados Financieros del Primer Trimestre 2022

Ciudad de México, México, 27 de abril de 2022 – 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 de América, Centro y Sudamérica, anuncia hoy sus resultados financieros para el primer trimestre 2022¹.

Datos relevantes del primer trimestre de 2022²

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 1T 2021 a menos que se indique lo contrario)

Volaris reportó un crecimiento de doble dígito en ingresos y UAFIDAR en el primer trimestre, manteniendo una sólida posición de liquidez y un balance sano. Fuerte crecimiento de los ingresos totales en términos de asiento por milla disponible (TRASM) en el trimestre, a pesar del aumento de los precios del combustible.

- Los **ingresos operativos totales** se ubicaron en \$567 millones, un aumento de 80%. Los ingresos totales en términos de asiento por milla disponible (**TRASM** por sus siglas en inglés) aumentaron 18%, ubicándose en \$7.0 centavos.
- Los **gastos operativos** totalizaron en \$598 millones, un incremento de 70%. Los gastos operativos en términos de asiento por milla disponible (**CASM** por sus siglas en inglés) aumentaron 13% a \$7.4 centavos, mientras que el **CASM excluyendo combustible** disminuyó 8%, para ubicarse en \$4.4 centavos.
- La **pérdida neta** se ubicó en \$49 millones. La pérdida por acción fue de \$0.04, mientras que la pérdida por ADS (American Depositary Shares) fue de \$0.42.
- La **UAFIDAR** totalizó en \$97 millones, un incremento de 52%, con un **margen UAFIDAR** de 17.0%; una disminución de 3.2 puntos porcentuales.
- La **generación de flujo de caja** fue de \$9 millones, con una posición en efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido de \$750 millones; representando 31% de los ingresos operativos totales de los últimos doce meses.
- La razón de **deuda neta a U12M UAFIDAR** fue de 2.3 veces, el nivel más bajo de la historia de Volaris.

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

² A partir del primero de enero de 2022, todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses.

"El año 2022 comenzó con un fuerte incremento del precio del combustible y un nuevo aumento en casos de Covid-19. No obstante, la demanda continúa siendo fuerte, y cada vez observamos menos alteraciones por los nuevos casos de Covid-19; y lo más importante es que los clientes siguen reconociendo la confiabilidad de Volaris. La fuerte demanda nos ha permitido aumentar gradualmente las tarifas para compensar el aumento de los precios del combustible. Nuestros resultados del 1T22 nos dan la confianza de que la demanda continúa siendo sólida en los mercados donde operamos y que somos capaces alinear dicha demanda con nuestra capacidad.", dijo Enrique Beltranena, Presidente Ejecutivo y Director General. "Seguiremos con nuestra estrategia disciplinada de crecimiento y nos encontramos bien posicionados para la temporada de verano, ya que nuestros principales mercados, como son los viajes por placer y los visitantes de amigos y familiares (VFR) están deseando volar de nuevo.", añadió Enrique.

Resultados operativos y financieros al primer trimestre 2022³

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 1T 2021 a menos que se indique lo contrario)

Datos Financieros Consolidados	Primer Trimestre		
	2022	2021	Var.
Ingresos Operativos totales (U.S. millones)	567	315	80%
TRASM (\$ centavos de dólar)	7.0	6.0	18%
ASMs (millones, itinerado y charter)	8,061	5,380	50%
Factor de ocupación (itinerado, RPMs/ASMs)	83.5%	78.1%	5.4 pp
Pasajeros (miles, itinerado y charter)	6,989	4,271	64%
Flota (final del periodo)	104	87	17
Gastos operativos totales (millones USD)	598	351	70%
CASM (\$ centavos de dólar)	7.4	6.6	13%
CASM ex. combustible (\$ centavos de dólar)	4.4	4.8	(8%)
Pérdida operativa (UAFIR) (millones USD)	(31)	(36)	(14%)
% Margen UAFIR	(5.5%)	(11.4%)	5.9 pp
Pérdida neta (millones USD)	(49)	(36)	36%
% Margen pérdida neta	(8.7%)	(11.4%)	2.7 pp
UAFIDAR (millones USD)	97	64	52%
% Margen UAFIDAR	17.0%	20.2%	-3.2 pp
Deuda neta a U12M UAFIDAR	2.3x	11.2x	-8.9x

Los **ingresos operativos totales** en el trimestre se ubicaron en \$567 millones, un aumento de 80%, debido a una mayor capacidad, saludables factores de ocupación y mayores ingresos unitarios. Asimismo, la demanda se mantuvo relativamente fuerte al inicio del trimestre, a pesar del aumento de casos de Covid-19 (variante Ómicron) en los mercados donde operamos.

³ A partir del primero de enero de 2022, todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses.



Volaris transportó 7.0 millones de pasajeros en el trimestre, un incremento de 64%. Los pasajeros nacionales e internacionales aumentaron 58% y 95%, respectivamente; mientras que la capacidad total, en términos de millas por asiento disponibles (ASM por sus siglas en inglés) aumentó 50%, ubicándose en 8.1 mil millones. El factor de ocupación alcanzó 83.5%, 5.4 puntos porcentuales arriba del mismo periodo de 2021.

TRASM se situó en \$7.0 centavos, representando un incremento de 18%. La tarifa base promedio fue de \$46, un incremento de 24%. Los ingresos totales por servicios adicionales por pasajero fueron de \$35, una disminución del 7%. Los ingresos totales por servicios adicionales representaron el 43% del total de los ingresos operativos, frente al 51% del mismo periodo de 2021. Por último, los ingresos totales por pasajero aumentaron 8%, al ubicarse en \$81.

Los **gastos operativos totales** del trimestre fueron de \$598 millones, incrementándose 70%, principalmente por el aumento del costo del combustible, que se disparó debido a los conflictos geopolíticos en Europa del Este. El costo económico promedio de combustible por galón creció 64%, hasta los \$3.15 por galón en el periodo. CASM total de \$7.4 centavos, un incremento de 13% contra el mismo periodo de 2021. El CASM excluyendo combustible disminuyó 8%, situándose en \$4.4 centavos, debido a una mayor utilización de las aeronaves en el primer trimestre de 2022; en el mismo periodo del año pasado la utilización de los aviones se vio afectada por la segunda ola de Covid-19.

El **resultado integral de financiamiento** representó una pérdida de \$33 millones en el primer trimestre del 2022, comparado con una pérdida de \$16 millones en el mismo periodo de 2021. Este resultado se vio impactado por el aumento de los costos financieros.

En el primer trimestre, el peso mexicano se depreció 1% frente al dólar, situándose en un promedio de Ps.20.52 por dólar. Al final del trimestre, el peso mexicano estuvo en Ps.19.99 por dólar, apreciándose 3% respecto al tipo de cambio al final del cuarto trimestre de 2021.

El beneficio del **impuesto a la utilidad** fue de \$16 millones, comparado con un beneficio de \$15 millones respecto del primer trimestre del 2021.

La **pérdida neta** en el trimestre se situó en \$49 millones, con una pérdida por acción de \$0.04 y una pérdida por ADS (American Depositary Shares) de \$0.42.

La **UAFIDAR** totalizó en \$97 millones, un incremento de 52%, debido al sólido aumento de los ingresos, a pesar de que el aumento sustancial de los costos de combustible fue un factor negativo durante el trimestre. El margen UAFIDAR se ubicó en 17.0%, un decremento de 3.2 puntos porcentuales.

Balance, liquidez y asignación de capital

Durante el primer trimestre, Volaris generó \$9 millones en caja. Al 31 de marzo de 2022, el efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido se ubicaron en \$750 millones, representando 31% de los ingresos operativos totales de los últimos doce meses. El flujo de efectivo neto ajustado procedente de las actividades operativas fue de \$196 millones, mientras que las salidas de efectivo en actividades de inversión y financiamiento fueron de \$6 millones y \$183 millones, respectivamente. La diferencia de cambio neta positiva fue de \$2 millones.



Al 31 de marzo, la deuda neta fue \$1,931 millones, incluyendo \$242 millones de deuda financiera, \$2,439 millones de pasivos por arrendamiento, menos el efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido de \$750 millones. La razón de deuda neta a U12M UAFIDAR fue de 2.3 veces, comparado 11.2 veces con el mismo periodo de 2021 y 2.5 veces con el cuarto trimestre de 2021.

Proyecciones para 2022

A pesar de los desafíos macroeconómicos y geopolíticos en todo el mundo, la demanda sigue siendo sólida en todas las rutas de Volaris. En consecuencia, Volaris espera continuar con sus planes de crecimiento mientras sigue de cerca las tendencias de la demanda. Más específicamente, la Compañía mantiene su guía previa y espera crecer su capacidad (ASMs) a niveles de veinte y medios en comparación a 2021 y revisa al alza sus ingresos operativos totales para 2022 a el rango de \$2.8 a \$3.0 millones. Asimismo, la Compañía espera que el CASM excluyendo combustible de todo el año, aumente entre el 1% y el 3% en comparación con 2021; y un margen UAFIDAR a niveles veinte altos. La Compañía sigue previendo capex en el rango de \$140 a \$145 millones. Esta proyección asume un tipo de cambio promedio USD/MXN de Ps.20.50 a Ps.20.80 y un precio económico medio del combustible promedio de \$3.10 a \$3.40 por galón para todo el año.

Estas previsiones también suponen que no haya impactos significativos e inesperados relacionadas con COVID-19 u otros impactos macroeconómicos exógenos u otros impactos negativos en el negocio.

Flota

Durante el primer trimestre, la Compañía incorporó tres nuevas aeronaves A320neo a su flota. Al 31 de marzo de 2022, la flota de Volaris estaba compuesta por 104 aeronaves (6 A319s, 81 A320s y 17 A321s), de las cuales 46% son modelos NEO (New Engine Option). La flota de Volaris tiene un promedio de 188 asientos por avión, con una edad promedio de 5.6 años. La Compañía reafirma su plan para terminar el 2022 con 115 aeronaves aproximadamente.

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

Contactos Relación con Inversionistas:

Félix Martínez / Naara Cortés Gallardo / ir@volaris.com

Contacto Media:

Gabriela Fernández / gabriela.fernandez@volaris.com



Detalles de la conferencia telefónica y Webcast:

Fecha:	Jueves 28 de Abril de 2022
Hora:	10:00 am Ciudad de México / 11:00 am Nueva York (EUA)
Marcar desde Estados Unidos:	+1-844-204-8586
Marcar desde México:	+52-55-8880-8040
Marcación Internacional:	+1-412-317-6346
Código de participación:	Volaris
Webcast y presentación de video:	https://webcastlite.mziq.com/cover.html?webcastId=a1ab999b-d688-4955-88e7-b67bf46b59f7

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 de América, Centro 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 188 y su flota de 4 a 105 aviones. Volaris ofrece más de 500 segmentos de vuelo diarios en rutas que conectan 44 ciudades de México y 27 ciudades de Estados Unidos de América, Centro y Sudamérica, con una de las flotas más joven 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 de América, Centro y Sudamérica. Volaris ha recibido el Premio ESR a la Responsabilidad Social Corporativa durante once años consecutivos. Para más información, visite: www.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 eventos 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 difirieran 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.

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 31 de marzo de 2022	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2021	Variación
Ingresos operativos totales (millones)	567	315	80.0%
Gastos operativos (millones)	598	351	70.4%
Pérdida de operación (millones)	(31)	(36)	(13.1%)
Margen de pérdida operativa	(5.5%)	(11.4%)	5.9 pp
Depreciación y amortización (millones)	95	79	20.8%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo (millones)	25	17	41.2%
Pérdida neta (millones)	(49)	(36)	36.2%
Margen de pérdida neta	(8.7%)	(11.4%)	2.8 pp
Pérdida por acción:			
Básica	(0.04)	(0.03)	36.2%
Diluida	(0.04)	(0.03)	36.2%
Pérdida por ADS:			
Básica	(0.42)	(0.31)	36.2%
Diluida	(0.42)	(0.31)	36.2%
Promedio ponderado de acciones en circulación:			
Básica	1,165,976,677	1,165,976,677	0.0%
Diluida	1,165,976,677	1,165,976,677	0.0%
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones) ⁽¹⁾	8,061	5,380	49.8%
Doméstico	5,682	4,038	40.7%
Internacional	2,379	1,342	77.3%
Pasajeros por milla (RPMs) (millones) ⁽¹⁾	6,728	4,202	60.1%
Doméstico	4,895	3,256	50.4%
Internacional	1,833	946	93.7%
Factor de ocupación ⁽²⁾	83.5%	78.1%	5.4 pp
Doméstico	86.1%	80.6%	5.5 pp
Internacional	77.0%	70.5%	6.5 pp
Ingresos operativos por ASM (TRASM) (centavos) ^{(1) (4)}	7.0	6.0	18.0%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero ^{(3) (4)}	35	38	(7.3%)
Total de ingresos operativos por pasajero ⁽⁴⁾	81	75	8.1%
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) ^{(1) (4)}	7.42	6.59	12.7%
CASM sin combustible (centavos) ^{(1) (4)}	4.40	4.77	(7.7%)
Pasajeros reservados (miles) ⁽¹⁾	6,989	4,271	63.6%
Despegues ⁽¹⁾	44,938	28,962	55.2%
Horas bloque ⁽¹⁾	113,413	73,171	55.0%
Galones de combustible consumidos (millones)	77.22	50.80	52.0%
Costo económico promedio de combustible por galón ⁽⁴⁾	3.15	1.93	63.7%
Aeronaves al final del periodo	104	87	19.5%
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	13.26	10.59	25.2%
Tipo de cambio promedio	0.05	0.05	(1.0%)
Tipo de cambio al final del periodo	0.05	0.05	3.1%

(1) Incluye itinerado más charter.

(2) Incluye itinerado.

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

(4) Excluye instrumentos financieros no derivados.

Estados Consolidados de Resultados

Cifras no auditadas (En millones estadounidenses)	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2022	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2021	Variación
Ingresos operativos:			
Ingresos pasajero	542	302	79.6%
Ingresos tarifa	322	159	102.4%
Otros ingresos pasajero	219	142	54.1%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	25	19	33.2%
Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	22	16	36.0%
Carga	3	3	16.7%
Instrumentos financieros no derivados	0	(6)	(100.0%)
Total de ingresos operativos	567	315	80.0%
Otros ingresos operativos	(3)	(3)	(14.4%)
Gasto de combustible, neto ⁽¹⁾	243	95	157.4%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	92	60	54.2%
Depreciación activos por derecho de uso	75	64	16.6%
Salarios y beneficios	67	48	40.7%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	33	23	42.6%
Gastos de mantenimiento	26	21	23.5%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	25	17	41.2%
Depreciación y amortización	20	12	63.9%
Otros gastos operativos	20	14	39.8%
Gastos operativos	598	351	70.4%
Pérdida de operación	(31)	(36)	(13.1%)
Ingresos financieros	1	1	15.7%
Costos financieros	(47)	(28)	69.1%
Ganancia cambiaria, neta	13	12	11.4%
Resultado integral de financiamiento	(33)	(16)	115.1%
Pérdida antes de impuesto a la utilidad	(65)	(52)	25.5%
Beneficio (gasto) de impuestos a la utilidad	16	15	0.4%
Pérdida neta	(49)	(36)	36.2%

(1) Las cifras del trimestre 2021 incluyen un beneficio de los instrumentos financieros no derivados por un importe de \$3 millones.

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 estadounidenses)	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2022	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2021	Variación
Otros ingresos pasajero	219	142	54.1%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	25	19	33.2%
Ingresos totales por servicios adicionales	245	161	51.6%
Pasajeros reservados (miles) ⁽¹⁾	6,989	4,271	63.6%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero	35	38	(7.3%)

(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 estadounidenses)	Al 31 de marzo de 2022 No auditados	Al 31 de diciembre de 2021
Activos		
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	750	741
Cuentas por cobrar, neto	168	106
Inventarios	13	14
Pagos anticipados y otros activos circulantes	45	38
Depósitos en garantía	64	79
Total del activo circulante	1,039	979
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto	436	455
Activos por derecho de uso	1943	1917
Activos intangibles, neto	12	13
Instrumentos financieros derivados	2	1
Impuestos a la utilidad diferido	160	141
Depósitos en garantía	449	455
Otros activos a largo plazo	25	23
Total del activo no circulante	3,026	3,006
Total del activos	4,065	3,985
Pasivos		
Ventas de transportación no volada	373	304
Cuentas por pagar	73	119
Pasivos acumulados	223	178
Pasivos por arrendamiento	288	284
Otros impuestos y contribuciones por pagar	201	131
Impuestos a la utilidad por pagar	4	4
Deuda financiera	137	197
Otros pasivos	31	35
Total del pasivo a corto plazo	1,329	1,252
Deuda financiera	105	108
Pasivos acumulados	0	1
Pasivos por arrendamiento	2,151	2,128
Otros pasivos	200	167
Beneficios a empleados	4	4
Impuestos a la utilidad diferido	16	11
Total del pasivo a largo plazo	2,477	2,420
Total del pasivo	3,805	3,671
Patrimonio		
Capital social	248	248
Acciones en tesorería	(9)	(9)
Contribuciones para futuros aumentos de capital	-	-
Reserva legal	17	17
Resultado en suscripción de acciones	282	281
Pérdidas acumuladas	(125)	(76)
Otras partidas de pérdida integral acumuladas	(155)	(149)
Total del patrimonio	259	313
Total del pasivo y patrimonio	4,065	3,985
Promedio ponderado de acciones en circulación	1,165,976,677	1,165,976,677

*Cifras en dólares no auditadas

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 estadounidenses)	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2022	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2021
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	196	37
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de Inversión	(6)	(9)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento ⁽¹⁾	(183)	(106)
Incremento (decremento) de efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	7	(79)
Diferencias netas por tipo de cambio en el efectivo	2	11
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al inicio del periodo	741	490
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al final del periodo	750	423

1) Incluye pagos de arrendamiento de aeronaves por valor de \$112 millones y \$104 millones para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2022 y 2021, respectivamente.