



10 años 

de desempeño sobresaliente

**volaris**   
INFORME ANUAL 2016



# QUIENES SOMOS

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 servicio punto a punto que opera en México, Estados Unidos y Centroamérica. Volaris ofrece tarifas base bajas para estimular el mercado, ofreciendo servicio de calidad al cliente y una vasta opción de productos. Volaris se enfoca en los pasajeros que visitan a amigos y familiares, viajeros de negocio preocupados por el costo del viaje y personas que realizan viajes de placer en México y a destinos seleccionados de los Estados Unidos y Centroamérica. A través de su red fuerte y diversificada, Volaris ofrece rutas que conectan 40 ciudades en México y 27 en Estados Unidos y Centroamérica.

## LO QUE HEMOS LOGRADO



Más de **65 millones** de pasajeros transportados

Red de **punto a punto** diversificada y flexible

Fuerte penetración en el **mercado aéreo mexicano**

Atraer a viajeros de **autobus por avión**

Primer operador de **aeronaves airbus A320 NEO** en Norteamérica

Primer operador de **ultra-bajo costo** en Centroamérica

Rentabilidad sostenida con un **balance estable**

Modelo de ultra-bajo costo con la **mejor estructura de costos**

# NUESTROS RESULTADOS

### ASIENTOS DISPONIBLES POR MILLA (ASMs, MILLONES)



### PASAJEROS POR MILLA (RPMs, MILLONES)



### PASAJEROS



### AERONAVES (FINAL DEL PERIODO)



### INGRESOS OPERATIVOS TOTALES POR ASIENTO MILLA DISPONIBLE (TRASM, MXN CENTAVOS)



### OTROS INGRESOS POR SERVICIO POR PASAJERO (MXN)



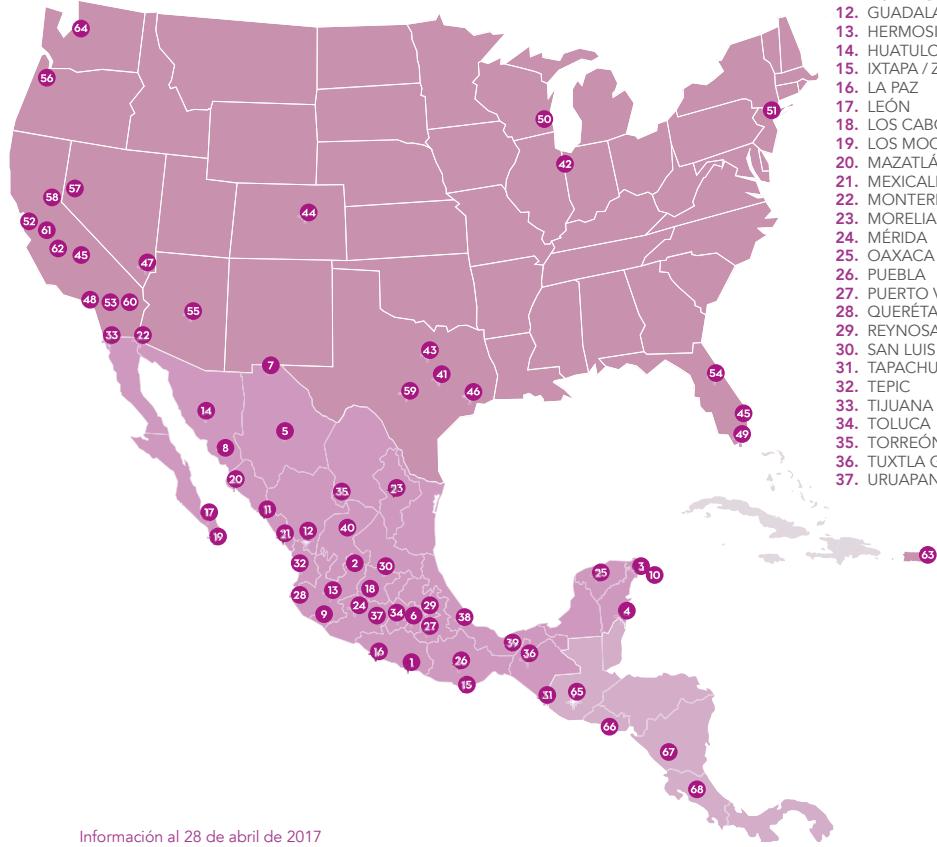
### COSTO POR MILLA DISPONIBLE (CASM\*, CENTAVOS DE DÓLAR)



### UAFIDAR AJUSTADA (MXN)



\*Los montos en pesos se convirtieron a dólares estadounidenses al final del periodo de cambio.



**MÉXICO**

1. ACAPULCO
2. AGUASCALIENTES
3. CANCÚN
4. CHETUMAL
5. CHIHUAHUA
6. CIUDAD DE MÉXICO
7. CIUDAD JUÁREZ
8. CIUDAD OBREGÓN
9. COLIMA
10. CULIACÁN
11. DURANGO
12. GUADALAJARA
13. HERMOSILLO
14. HUATULCO
15. IXTAPA / ZIHUATANEJO
16. LA PAZ
17. LEÓN
18. LOS CABOS
19. LOS MOCHIS
20. MAZATLÁN
21. MEXICALI
22. MONTERREY
23. MORELIA
24. MÉRIDA
25. OAXACA
26. PUEBLA
27. PUERTO VALLARTA
28. QUERÉTARO
29. REYNOSA
30. SAN LUIS POTOSÍ
31. TAPACHULA
32. TEPIC
33. TIJUANA
34. TOLUCA
35. TORREÓN
36. TUXTLA GUTIÉRREZ
37. URUAPAN

**ESTADOS UNIDOS**

38. VERACRUZ
39. VILLA HERMOSA
40. ZACATECAS
41. AUSTIN
42. CHICAGO
43. DALLAS - FORT WORTH
44. DENVER
45. FRESNO
46. HOUSTON
47. LAS VEGAS
48. LOS ÁNGELES
49. MIAMI
50. MILWAUKEE
51. NUEVA YORK (JFK)
52. OAKLAND (SAN FRANCISCO)
53. ONTARIO
54. ORLANDO
55. PHOENIX
56. PORTLAND
57. RENO
58. SACRAMENTO
59. SAN ANTONIO
60. SAN BERNARDINO
61. SAN FRANCISCO
62. SAN JOSÉ, CALIFORNIA
63. SAN JUAN, PUERTO RICO
64. SEATTLE

**CENTROAMÉRICA**

65. CD. DE GUATEMALA, GUATEMALA
66. SAN SALVADOR, EL SALVADOR
67. MANAGUA, NICARAGUA
68. SAN JOSÉ, COSTA RICA

Información al 28 de abril de 2017

# DÓNDE ESTAMOS ACTUALMENTE



<sup>1</sup> Penetración del mercado nacional a marzo de 2017.



## MENSAJE DEL DIRECTOR GENERAL

*“2016 fue un gran año para Volaris. Alcanzamos las metas que propusimos para nuestra aerolínea en términos de diversificación geográfica de la red, rentabilidad y el continuo fortalecimiento de nuestra posición financiera. Hemos construido un modelo de negocio de ultra-bajo costo resiliente y una robusta red punto a punto, lo cual nos posiciona correctamente para desarrollar el mercado de viajes aéreos de nuestra región”.*

### 10 AÑOS... UNA HISTORIA DE ÉXITO

Volaris ha recorrido un largo camino desde su primer vuelo Toluca-Tijuana hace diez años. Me siento orgulloso de decir que, durante esta década, hemos construido un modelo de ultra-bajo costo robusto y resistente con una red diversificada punto a punto, la mejor estructura de costos y una penetración cada vez más fuerte en el mercado de viajes aéreos en México para convertirnos en un actor clave en la industria. Notablemente, el 49% del incremento total del volumen de pasajeros en México en 2016 fue atribuido a Volaris, demostrando que somos el motor principal del crecimiento de nuestra industria.

Nuestro modelo de negocios resiliente nos ha permitido ofrecer a las personas la oportunidad de viajar y descubrir más de 50 rutas únicas, ya que ninguna otra aerolínea las opera. Además, nos hemos centrado continuamente en ofrecer tarifas bajas y una experiencia muy adecuada para nuestros clientes, siendo pioneros en ofrecer servicios con tarifas adicionales, a través de nuestra exitosa campaña “Tú decides”. Esta estrategia nos ha permitido estimular la demanda de pasajeros para alcanzar 65 millones de pasajeros transportados en nuestros primeros 10 años de operación.

Durante este tiempo, hemos construido una red fuerte en regiones de crecimiento clave, convirtiéndonos en líderes del mercado en Tijuana, Guadalajara y Cancún. Asimismo, hemos diversificado nuestro alcance en mercados desatendidos entre los Estados Unidos y México, agregando rutas nuevas y convirtiéndonos en el primer operador de ultra-bajo costo en Centroamérica al recibir nuestro Certificado de Operador Aéreo en Costa Rica en 2016. Nos hemos diferenciado aprovechando las oportunidades de ofrecer servicio directo en México a Estados Unidos y ahora, a Centroamérica.

Nos enorgullecemos de llevar a cabo una operación constante con nuestra flota de la familia A320, que está entre las más jóvenes y eficientes de la región, convirtiéndonos en la primera receptora del A320 NEO en Norteamérica. Al cierre de 2016 contábamos con 69 aeronaves, dando servicio a 67 destinos en 162 rutas.

Nuestro desempeño en 2016 fue uno de los más sobresalientes, logramos un incremento de 29% en los ingresos totales, alcanzando Ps. 23,512 millones, impulsados por un crecimiento de 41% en otros ingresos por servicio. En 2016 continuamos con estrictos controles de costos y eficiencias operativas, lo cual contribuyó a que las utilidades por acción aumentaran en un 43%, alcanzando Ps. 3.48 por acción. Adicionalmente, nuestro bajo nivel de apalancamiento y fuerte posición de efectivo nos permitieron navegar cómodamente la fuerte devaluación del peso ocurrida en 2016. No hay duda que Volaris está en la ruta correcta para seguir generando valor para los accionistas, al tiempo que incrementa la rentabilidad de la industria aérea.

Estos 10 años fueron sólo el comienzo. Continuaremos estimulando la demanda con nuestra tarifa base “limpia” y atrayendo pasajeros que viajan en autobús hacia viajes aéreos, manteniendo la mejor estructura de costos en su clase y ofreciendo servicios excepcionales para nuestros clientes.

Estoy seguro que con el liderazgo de nuestro experimentado y profesional equipo seremos capaces de alcanzar todos los objetivos que hemos establecido para la Compañía en las décadas futuras.

**Enrique J. Beltranena Mejicano**  
Director General

# CIFRAS FINANCIERAS Y OPERATIVAS 2016

Cifras no auditadas (En pesos mexicanos a menos que se indique lo contrario)	2016 (\$EUA)	2016	2015	Variación (%)
Ingresos operativos (millones)	1,138	23,512	18,180	29.3%
Gastos operativos (millones)	1,005	20,773	15,669	32.6%
Utilidad de operación (millones)	133	2,740	2,510	9.1%
Margen de utilidad operativa	11.7%	11.7%	13.8%	(2.1) pp
UAFIDA ajustada (millones)	159	3,276	2,967	10.4%
Margen UAFIDA ajustada 16.3%	13.9%	13.9%	16.3%	(2.4) pp
UAFIDAR ajustada (millones)	429	8,866	6,492	36.6%
Margen UAFIDAR ajustada	37.7%	37.7%	35.7%	2.0 pp
Utilidad neta (millones)	170	3,519	2,464	42.8%
Margen neto	15.0%	15.0%	13.6%	1.4 pp
<b>Utilidad por acción:</b>				
Básica (pesos)	0.17	3.48	2.43	42.8%
Diluida (pesos)	0.17	3.48	2.43	42.8%
<b>Utilidad por ADS:</b>				
Básica (pesos)	1.68	34.78	24.35	42.8%
Diluida (pesos)	1.68	34.78	24.35	42.8%
<b>Promedio ponderado de acciones en circulación:</b>				
Básica	-	1,011,876,677	1,011,876,677	0.0%
Diluida	-	1,011,876,677	1,011,876,677	0.0%
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones) <sup>(1)</sup>	-	16,704	14,052	18.9%
Nacional	-	11,595	9,845	17.8%
Internacional	-	5,109	4,207	21.4%

Cifras no auditadas (En pesos mexicanos a menos que se indique lo contrario)	2016 (\$EUA)	2016	2015	Variación (%)
Pasajeros por milla (RPMs) (millones) <sup>(1)</sup>	-	14,326	11,562	23.9%
Nacional	-	10,008	8,125	23.2%
Internacional	-	4,318	3,437	25.6%
Factor de ocupación <sup>(2)</sup>	-	85.8%	82.3%	3.5 pp
Nacional	-	86.3%	82.5%	3.8 pp
Internacional	-	84.5%	81.6%	2.9 pp
Ingresos por pasajeros por ASM (RASM) (centavos) <sup>(1)</sup>	5.2	106.5	100.6	5.9%
Ingresos por pasajeros por RPM (rendimiento) (centavos) <sup>(1)</sup>	6.0	124.2	122.2	1.6%
Tarifa promedio <sup>(2)</sup>	58	1,189	1,181	0.7%
Otros ingresos por servicios por pasajero <sup>(1)</sup>	18.5	381	338	12.9%
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) <sup>(1)</sup>	6.0	124.4	111.5	11.5%
Gastos operativos por ASM (CASM) (EUA centavos) <sup>(1)</sup>	-	6.0	6.5	(7.1%)
CASM sin combustible (centavos) <sup>(1)</sup>	4.4	90.0	77.9	15.5%
CASM sin combustible (EUA centavos) <sup>(1)</sup>	-	4.4	4.5	(3.8%)
Pasajeros reservados (miles)(1)	-	15,005	11,983	25.2%
Despegues(1)	-	101,811	87,931	15.8%
Horas bloque(1)	-	271,204	230,569	17.6%
Galones de combustible consumidos (millones)	-	196.7	164.0	19.9%
Costo económico promedio por galón de combustible	1.4	29.2	28.8	1.4%
Aeronaves al final del periodo	-	69	56	23.2%
Utilización promedio por aeronave (horas bloque)	-	12.8	12.7	1.0%
Tipo de cambio promedio	-	18.66	15.85	17.7%
Tipo de cambio al fin del periodo	-	20.66	17.21	20.1%

\*Las cantidades en pesos fueron convertidas a dólares americanos con el tipo de cambio al fin del periodo solo para conveniencia del lector.

<sup>(1)</sup> Incluye itinerado + charter

<sup>(2)</sup> Incluye itinerado



# CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

**Alfonso González Migoya**  
Presidente del Consejo y Consejero Independiente

**Brian H. Franke**  
Consejero

**William A. Franke**  
Consejero

**Harry F. Krensky**  
Consejero

**Roberto José Kriete Ávila**  
Consejero

**Stan L. Peace**  
Consejero independiente

**William Dean Donovan**  
Consejero independiente

**Enrique Javier Beltranena Mejicano**  
Consejero

**José Luis Fernández Fernández**  
Consejero independiente

**Joaquín Alberto Palomo Déneke**  
Consejero independiente

**John A. Slowik**  
Consejero independiente

## COMITÉ DE AUDITORÍA Y PRÁCTICAS SOCIETARIAS

**José Luis Fernández Fernández**  
Presidente

**Joaquín Alberto Palomo Déneke**  
Miembro

**John A. Slowik**  
Miembro

## COMITÉ DE COMPENSACIONES Y NOMINACIONES

**Roberto José Kriete Ávila**  
Presidente

**Brian H. Franke**  
Miembro

**Harry F. Krensky**  
Miembro

# SUSTENTABILIDAD

Nuestro modelo de Sustentabilidad esta alineado a la estrategia de negocio de Volaris y garantiza nuestro compromiso con la sociedad, el medio ambiente y las comunidades donde operamos.



**Volando Seguro:** Ética y Gobierno Corporativo.

**Volando Alto:** Crecimiento de mercado y atención a grupos vulnerables.

**Volando Juntos:** Relación con grupos de interés.

**Volando Siempre:** Cuidado y protección del medio ambiente.

**Volando con la mejor gente y el mejor servicio:** Calidad de vida de nuestra gente.

# DESTACADOS

Miembros del IPC **Sustentable** de la Bolsa Mexicana de Valores por segundo año consecutivo

Distintivo de **Empresa Socialmente Responsable** por séptimo año consecutivo

Top Member en la implementación de **The Code** (ECPAT) por cuarto año consecutivo

Certificación en **Sistemas de Gestión Ambiental y de Calidad ISO 14001:2004** e ISO 9001:2008

Posicionamiento de la membresía  
VFundación

**Ps. 3,598,408** invertidos en acciones sociales durante 2016

**26,975 bonos de carbono certificados** comprados desde 2015

**147 órganos y tejidos trasladados** en conjunto con CENATRA desde 2009

**Ps. 2,595,500** invertidos para la donación de **637 boletos de avión**

**Ps. 4,334,949** recaudados gracias a nuestra campaña **#CielitoLimpio** desde 2011

**4,120 horas de voluntariado** gracias a 70 actividades y con la participación de 1,808 Voluntarios

# COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN Y SITUACIÓN FINANCIERA DE VOLARIS

## REVISIÓN OPERATIVA Y FINANCIERA Y PROSPECTOS

### Resultados Operativos

Deberá leer el siguiente análisis de nuestra situación financiera y resultados de operación en conjunto con los Estados Financieros Consolidados y sus notas, incluidos en este informe anual. El siguiente análisis, contiene declaraciones que reflejan nuestros planes, estimaciones y creencias hacia el futuro. Nuestros resultados podrían diferir sustancialmente de aquellos presentados en las estimaciones a futuro. Los factores que podrían contribuir o causar estas diferencias, incluyen los descritos a continuación y en algunas otras secciones de este informe anual, sobre todo en el apartado de “Factores de riesgo”

### Ingresos Operativos

**Ingresos por pasajeros.** Nuestros ingresos operativos derivan principalmente de la transportación de pasajeros en nuestras aeronaves. En 2016, aproximadamente el 76% del total de nuestros ingresos operativos derivó de las tarifas cobradas a nuestros pasajeros. Los ingresos por pasajero se basan en nuestra capacidad, factor de ocupación y en la Tarifa promedio por pasajero reservado. Nuestra capacidad se mide en términos de ASMs que representa el

número de asientos que ponemos a disposición en nuestras aeronaves multiplicados por el número de millas voladas por esos asientos. El factor de ocupación o el porcentaje de nuestra capacidad utilizado por nuestros clientes se calcula dividiendo RPMs entre ASMs. La Tarifa promedio por pasajero reservado representa el ingreso operativo total de los pasajeros, dividido entre los pasajeros reservados.

**Otros ingresos por servicios.** En 2016, aproximadamente el 24% del total de ingresos operativos derivó de otros ingresos por servicios. Los otros ingresos por servicios incluyen ingresos generados de: i) servicios de transporte aéreo, ii) ingresos no relacionados con el servicio de transporte aéreo y iii) servicios de carga. Los servicios de transporte aéreo incluyen, pero no se limitan a, exceso de equipaje, reservaciones a través del centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección de asientos anticipada, cambio de itinerario, fletamentos y cargos de pasajeros que no se presenten. Estos son reconocidos como ingreso cuando el servicio es prestado.

Los ingresos no relacionados con los servicios de transportación aérea incluyen comisiones cobradas a terceros por la venta de habitaciones de hotel, seguros de viaje y renta de autos. Estos son reconocidos como ingreso en la fecha en la que el servicio se provee. Adicionalmente, los servicios no relaciona-

dos directamente con la transportación incluyen la venta de las membresías Club Volaris (“VClub”) y la venta de espacios publicitarios a terceros. El ingreso por las membresías Club Volaris es reconocido como ingreso durante la vida de la membresía, mientras que el ingreso por la venta de espacios publicitarios es reconocido durante el período en el cual el espacio es proveído.

Los ingresos por servicios de carga son reconocidos cuando el servicio ha sido prestado (a la entrega de la carga en su destino).

La siguiente tabla muestra cada uno de los elementos del estado consolidado de resultados para cada uno de los periodos señalados como un porcentaje de nuestro total de ingresos operativos para dicho periodo:

	2014	2015	2016
Ingresos operativos:			
Pasajeros	81%	78%	76%
Otros ingresos por servicios	19%	22%	24%
<b>Total de ingresos operativos</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
Otros ingresos operativos	0%	(1%)	(2%)
Combustible	38%	26%	24%
Renta de equipo de vuelo	18%	19%	24%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	15%	14%	14%
Sueldos y beneficios	11%	10%	10%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	6%	6%	6%
Gastos de mantenimiento	5%	5%	6%
Otros gastos operativos	3%	4%	4%
Depreciación y amortización	2%	3%	2%
<b>Total de gastos operativos, neto</b>	<b>99%</b>	<b>86%</b>	<b>88%</b>
<b>Utilidad de operación</b>	<b>1%</b>	<b>14%</b>	<b>12%</b>
Ingresos financieros	0%	0%	0%
Costos financieros	0%	0%	0%
Utilidad cambiaria, neta	3%	5%	9%
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	5%	19%	21%
Impuestos a la utilidad	0%	(6%)	(6%)
<b>Utilidad neta</b>	<b>4%</b>	<b>14%</b>	<b>15%</b>

Los ingresos provenientes de nuestras operaciones internacionales representaron el 27.2%, 30.8% y 33.1% del total de nuestros ingresos en 2014, 2015 y 2016 respectivamente, y los ingresos provenientes de nuestras operaciones nacionales representaron el 72.8%, el 69.2% y el 66.9% del total de nuestros ingresos en 2014, 2015 y 2016, respectivamente.

**Reconocimiento de ingresos.** Los ingresos por servicios de transporte aéreo de pasajeros y por comisiones derivados de servicio del transporte terrestre se reconocen cuando se presta el servicio o cuando el boleto no reembolsable expira en la fecha itinerada del viaje. Las ventas de boletos por vuelos a realizar son inicialmente reconocidas en el pasivo bajo el rubro de ventas de transportación no volada; en el momento en que se proporciona el servicio de transportación correspondiente o expira el boleto, se reconoce el ingreso devengado y la cuenta de pasivo es reducida. Todos los boletos de Volaris no son reembolsables y están sujetos a cambios previo pago de un cargo. No operamos un programa de viajero frecuente.

Los otros ingresos por servicios incluyen ingresos generados de: i) servicios de transporte aéreo, ii) ingresos no relacionados con el servicio de transporte aéreo y iii) servicios de carga. Los servicios de transporte aéreo incluyen, pero no se limitan a, exceso de equipaje, reservaciones a través del centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección de asientos anticipada, cambios de itinerario y cargos por pasajeros no presentados. Estos son reconocidos como ingreso cuando el servicio es proveído.

Los ingresos no relacionados con los servicios de transportación aérea incluyen comisiones cargadas a

terceros por la venta de habitaciones de hotel, seguros de viaje y renta de autos. Estos son reconocidos como ingreso en la fecha en la que el servicio se provee. Adicionalmente, los servicios no relacionados directamente con la transportación incluyen la venta de las membresías Club Volaris ("VClub") y la venta de espacios publicitarios a terceros. El ingreso por las membresías Club Volaris es reconocido como ingreso durante la vida de la membresía, mientras que el ingreso por la venta de espacios publicitarios es reconocido durante el período en el cual el espacio es proveído.

Los ingresos por servicios de cargo son reconocidos cuando el servicio de transportación ha sido prestado.

Adicionalmente, estamos obligados a cobrar ciertos impuestos y comisiones a los pasajeros en nombre de las entidades gubernamentales y los aeropuertos, mismos que son remitidos a dichas entidades gubernamentales o a los aeropuertos correspondientes en forma periódica. Estos impuestos y comisiones incluyen el Impuesto al Valor Agregado, impuestos al transporte público federal, cargos federales por revisión de seguridad, cargos por el uso de instalaciones del pasajero en el aeropuerto, impuestos sobre llegadas y salidas internacionales. Estos conceptos son cobrados a los pasajeros al momento de comprar sus boletos, pero no se reconocen como parte de ingresos por ventas. Registramos un pasivo al momento del cobro al pasajero y se cancela el pasivo cuando los pagos se remiten a la entidad gubernamental o al aeropuerto correspondiente.

#### Gastos operativos, neto

Nuestros gastos operativos se desglosan en cada uno de los siguientes rubros:

**Otros ingresos operativos.** Otros ingresos operativos incluyen principalmente las ganancias de las operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de nuestras aeronaves y motores.

**Combustible.** El combustible para las aeronaves es nuestro mayor gasto operativo. Este costo incluye el costo del combustible, los impuestos respectivos, cargos por abastecimiento y los cargos de flete. Adicionalmente, incluye las pérdidas y ganancias relacionadas con los instrumentos financieros derivados utilizados para fines de cobertura sobre el precio del combustible.

**Renta de equipo de vuelo.** Al 31 de diciembre de 2016, el gasto de la renta de equipo de vuelo consiste en las rentas mensuales de nuestras 69 aeronaves y 11 motores de repuesto conforme a los términos de los arrendamientos respectivos. El gasto de renta de equipo de vuelo también incluye las pérdidas y ganancias relacionadas con los contratos swap de tasa de interés que califican dentro de los términos contables como instrumento con fines de cobertura. Adicionalmente, si determinamos que es probable no recuperar parcial o totalmente los depósitos de mantenimiento que pagamos al arrendador como depósitos de mantenimiento, registramos dichas cantidades como rentas adicionales (suplementarias o contingentes) dentro del rubro de renta de equipo de vuelo, en nuestros resultados de operación, a partir de la fecha en que se hace la determinación.

**Sueldos y beneficios.** Los gastos de sueldos y beneficios incluyen los sueldos, compensaciones por hora, la cobertura de gastos médicos para los empleados y la compensación variable que es proporcionada a los empleados por sus servicios, así como los gastos relacionados con los planes de prestaciones a empleados y los correspondientes impuestos.

**Gastos de navegación, aterrizaje y despegue.** Los gastos de navegación, aterrizaje y despegue incluyen las tarifas de los aeropuertos, cargos por servicios de tierra y otras rentas, los cuales consisten en gastos fijos y variables, tales como los cargos cobrados por los aeropuertos para el uso o arrendamiento de las instalaciones, así como costos asociados con servicios en tierra que contratamos con terceros en ciertos aeropuertos. Este gasto también incluye los cargos por ruta, relacionados con los costos por utilizar el espacio aéreo del territorio de un país y cobrados con base en la distancia que se vuela en dicho espacio aéreo.

**Gastos de venta, mercadotecnia y distribución.** Los gastos de venta, mercadotecnia y distribución consisten en gastos de publicidad y promoción directamente relacionados con nuestros servicios, incluyendo el costo soporte de nuestro sitio web, los gastos de nuestro centro de atención telefónica, comisiones pagadas a las agencias de viaje y comisiones generadas por la utilización de las tarjetas de crédito por la venta de boletos y otros productos y servicios.

**Gastos de mantenimiento.** Los gastos de mantenimiento incluyen todas las partes, materiales, reparaciones y honorarios generados por las reparaciones realizadas por terceros para el mantenimiento de nuestra flota. Estos gastos excluyen los costos laborales de nuestros propios mecánicos, el cual es incluido bajo el rubro de salarios y beneficios; e incluyen los gastos ordinarios y rutinarios de mantenimiento. Los gastos de mantenimiento mayor son capitalizados y posteriormente amortizados como se describe más adelante en la sección "Depreciación y Amortización".

**Otros gastos operativos.** Otros gastos operativos incluyen (i) soporte administrativo como gastos de viaje, artículos de papelería, capacitación administrativa, renta mensual de nuestras oficinas principales,

honorarios profesionales y todos los otros gastos administrativos y operacionales; (ii) primas y gastos relacionados con las pólizas de seguro de las aeronaves (cascos y responsabilidad civil); (iii) costos de soporte tecnológico, sistemas de comunicación, teléfonos celulares y líneas telefónicas internas y operativas; (iv) servicios de tierra proporcionados por terceros y el costo de botanas y bebidas que se sirven a bordo de nuestros vuelos a nuestros pasajeros, y (v) pago de renta de nuestra bodega de mantenimiento y hangar.

**Depreciación y amortización.** Los gastos de depreciación y amortización incluyen la depreciación de todas las refacciones rotables, mobiliario y equipo,

así como las mejoras realizadas a la misma. Así mismo, incluye la amortización de los gastos de mantenimiento mayor que registramos conforme al método contable de diferimiento que son amortizados durante el periodo más corto entre el próximo evento de mantenimiento mayor o la vigencia restante del arrendamiento contractual respecto de la aeronave de que se trate. Estos eventos de mantenimiento mayor se realizan con base en la edad y utilización de nuestra flota.

Una medida común de los costos unitarios en la industria de las aerolíneas es el CASM. La siguiente tabla desglosa el CASM por los periodos señalados en la misma:

	Al 31 de diciembre de			
	2014	2015	2016	2016
	(En centavos de peso)		(En centavos de Dólar) <sup>(1)</sup>	
Otros ingresos operativos	(0.2)	(1.4)	(3.0)	(0.1)
Combustible	45.3	33.6	34.4	1.6
Renta de equipo de vuelo	21.4	25.1	33.5	1.6
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	17.5	18.5	19.6	0.9
Sueldos y beneficios	13.3	13.5	14.5	0.7
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	6.9	7.7	8.5	0.4
Gastos de mantenimiento	5.6	6.2	8.0	0.4
Otros gastos operativos	4.1	5.0	5.7	0.3
Depreciación y amortización	2.9	3.3	3.2	0.2
<b>Total de gastos operativos, neto</b>	<b>116.9</b>	<b>111.5</b>	<b>6.5</b>	<b>6.0</b>

<sup>(1)</sup> Las cantidades en pesos fueron convertidas a dólares solo para conveniencia del lector a una tasa de Ps.17.2065 por EUA\$1.00 de acuerdo al tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en dólares pagaderas en México al día 31 de diciembre de 2015. Dichas conversiones no deberán considerarse como declaraciones que las cantidades en pesos en realidad representan dichas cantidades en dólares o que pueden convertirse a dólares al tipo de cambio indicado o a cualquier otro tipo de cambio.

## Tendencias y factores inciertos relacionados con nuestro negocio.

Creemos que nuestro desempeño operacional y de negocios se debe a diversos factores que afectan a las aerolíneas y a sus mercados, tendencias que afectan la industria del transporte aéreo y los mercados particulares, así como a la base de pasajeros a la cual servimos. Los siguientes factores clave pueden afectar nuestro desempeño en el futuro.

**Condiciones Económicas en México.** Se espera que el PIB de México tenga un crecimiento de entre el 2% y el 3% anual, durante los próximos diez años, según el Banco de México, cuyo estimado es entre el 0% y 1% superior del crecimiento anual esperado para los Estados Unidos de América durante el mismo período según lo informado por la Reserva Federal de dicho país. El crecimiento proyectado del PIB de México se espera que permita que el número de hogares de clase media continúe su tendencia de crecimiento, que ya ha pasado de 5.1 millones en 1992 a 15.8 millones en 2008. En cuanto a la dinámica de la población al 2015, de acuerdo a la encuesta intercensal del INEGI, alrededor del 36% de la población mexicana se encontraba por debajo de los 20 años de edad, lo que nos beneficia al proporcionar una base sólida de crecimiento de clientes potenciales. La inflación en México durante 2016 fue de 3.36%, según el INEGI. Al 31 de diciembre de 2016, las reservas internacionales ascendían a EUA\$176.5 mil millones.

**Competencia.** La industria del transporte aéreo es altamente competitiva. Los principales factores de competencia en la industria aérea son las tarifas aéreas, el precio total, los horarios de vuelo, el tipo de aeronave, las amenidades y los servicios relacionados proporcionados a los pasajeros, el número de rutas atendidas de una ciudad en particular, el servicio al

cliente, el historial de seguridad y reputación, las relaciones de código compartido, y las oportunidades de redención de millas de un programa de cliente frecuente. Nuestros competidores actuales y potenciales incluyen las aerolíneas tradicionales, las aerolíneas de bajo costo, aerolíneas regionales y nuevas aerolíneas participantes en el mercado. Típicamente competimos en mercados que son atendidos por las aerolíneas tradicionales y otras aerolíneas de bajo costo, y en menor medida, por mercados atendidos por aerolíneas regionales. Algunos de nuestros competidores actuales y futuros pueden tener mayor liquidez y acceso a capital, así como atender más rutas que nosotros.

Nuestras principales ventajas competitivas son nuestras bajas tarifas y nuestro enfoque en viajeros VFR, en los viajeros de negocios preocupados por el costo de viaje y personas que realizan viajes de placer. Las bajas tarifas se facilitan debido a nuestro bajo CASM de Ps.124.4 centavos (EUA\$6.0 centavos) el cual creemos que fue el CASM más bajo en Latinoamérica en 2016 comparado con el de Avianca de EUA\$13.2 centavos, Copa de EUA\$8.8 centavos, el de Gol de EUA\$9.8 centavos, al de Grupo Aeroméxico de EUA\$9.0 centavos y al de LATAM de EUA\$10.7 centavos. También tenemos menores costos que nuestros competidores de mercado que cotizan en bolsas de valores de Estados Unidos de América, incluyendo Alaska Air, con CASM de EUA\$10.4 centavos, American con CASM de EUA\$12.8 centavos, Delta con CASM de EUA\$13 centavos, JetBlue con CASM de EUA\$10.8 centavos, Southwest Airlines con CASM de EUA\$11.2 centavos y United con CASM de EUA\$12.7 centavos.

Nuestros principales competidores en el mercado nacional son Grupo Aeroméxico, Interjet y VivaAerobús. Interjet y VivaAerobús son aerolíneas de bajo

costo en México. En 2016, las aerolíneas de bajo costo en México (incluyendo Volaris), conjuntamente, tuvimos el 63.5% del mercado nacional, basado en segmentos de vuelo de pasajeros. Nosotros obtuvimos el 27.5% del mercado nacional, lo que nos colocó en segundo lugar, de acuerdo a los datos proporcionados por la DGAC.

Asimismo, enfrentamos competencia nacional por parte de las alternativas de transporte terrestre, principalmente de compañías de autobuses. Los servicios ferroviarios de pasajeros en México son limitados. Existe una industria importante del autobús en México, con segmentos de pasajeros de aproximadamente tres mil millones en 2016, de los cuales aproximadamente 80 millones fueron segmentos de pasajeros ejecutivos y de lujo, de acuerdo a la Dirección General de Autotransporte Federal, la cual incluye viajes de corta y larga distancia. Establecemos tarifas promocionales en precios menores que las tarifas de los autobuses para rutas similares con la intención de estimular la demanda de servicios aéreos entre pasajeros que han viajado largas distancias en autobús. Creemos que un pequeño cambio de los pasajeros que viajan en autobús a pasajeros que viajen por aeronave incrementaría dramáticamente el número de pasajeros en las líneas aéreas y tendría como consecuencia que las estadísticas per cápita en México fueran más similares a aquellas de otros países en América.

Nuestros principales competidores en las rutas internacionales entre México y los Estados Unidos de América son Grupo Aeroméxico, Alaska Air, Delta, JetBlue, Southwest Airlines y United.

Hemos crecido rápidamente en el mercado internacional desde que iniciamos operaciones en dicho mercado en 2009, alcanzando el 35% de participa-

ción en el mercado en las rutas que operamos y un 10% de participación considerando todas las rutas entre México y los Estados Unidos de América en 2016 de acuerdo con datos de la DGAC.

**Temporalidad y volatilidad.** Nuestros resultados de operaciones para cualquier periodo intermedio no indican necesariamente aquellos para el año completo debido a que nuestro negocio se encuentra sujeto a temporalidad. Por lo general, esperamos que la demanda sea mayor durante el verano en el hemisferio norte, en diciembre y en semana santa, la cual puede caer durante el primer o segundo trimestre del año, en comparación con el resto del año. Adicionalmente, nuestro negocio es volátil y altamente relacionado a los ciclos y tendencias económicas. La confianza del cliente, el gasto discrecional, miedo al terrorismo o a la guerra, brotes de enfermedades, el debilitamiento de las condiciones económicas, iniciativas en las tarifas, fluctuaciones en los precios del combustible, acciones laborales, el clima y otros factores han resultado en fluctuaciones importantes en nuestros ingresos y resultados de operaciones en el pasado. En particular, en 2008, la demanda de servicios de transporte aéreo fue significativamente afectada por la grave recesión económica y por los precios récord del combustible. Creemos, sin embargo, que la demanda de viajes de negocios ha sido históricamente más sensible a las presiones económicas que la demanda por los viajes de placer y viajes VFR de bajo costo, los cuales son los mercados primarios que atendemos.

**Combustible.** El combustible representa el mayor gasto operativo para la mayoría de las aerolíneas, incluyendo la nuestra. El costo de combustible fue del 39%, 30% y 28% de nuestros costos de operación totales en 2014, 2015 y 2016, respectivamente. La disponibilidad del combustible y el precio del mismo

se encuentran sujetos a la capacidad de refinación, periodos de mayor y menor oferta y demanda de los productos derivados del petróleo, así como a factores económicos, sociales y políticos, y otros eventos que ocurren en el mundo, los cuales no podemos ni controlar, ni predecir con precisión. Una importante parte de nuestro combustible viene de fuentes de refinación ubicadas en México. Durante el año 2016, no celebramos contratos swaps de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2014 y 2015 contratamos swaps de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54, para cubrir aproximadamente el 20% y el 5% respectivamente, de nuestro consumo de combustible. Estos instrumentos fueron formalmente designados y calificados bajo contabilidad de coberturas, por lo que la porción efectiva se presenta como parte de otras partidas de utilidad integral, mientras que los efectos del cambio a los precios fijos del combustible son presentados como parte del costo del combustible en el estado consolidado de resultados.

Adicionalmente, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016 contratamos opciones de compra asiáticas de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54 para cubrir aproximadamente 52% y 24% de nuestro consumo proyectado para los años 2017 y 2018, respectivamente. Sin embargo, durante el año terminado 31 de diciembre de 2015, celebramos opciones asiáticas US Gulf Coast Jet Fuel 54 para cubrir aproximadamente el 55% y 23% de nuestro consumo de combustible proyectado en 2016 y 2017, respectivamente.

Nuestra práctica de cobertura de combustible depende de varios factores, incluyendo nuestra evaluación de las condiciones de mercado del combustible, nuestro acceso al capital necesario para mantener potenciales garantías necesarias para los contratos

de cobertura, el precio de las coberturas, el análisis de otros productos derivados en el mercado.

Al 31 de diciembre de 2016 compramos combustible en México conforme a los términos del contrato de servicios celebrado con ASA, y el combustible en los Estados Unidos de América conforme a los términos de los contratos de servicios celebrados con WFS, BP Products North America, Chevron y Associated Energy Group. El costo y la disponibilidad futura del combustible no se pueden predecir con precisión.

**Pérdidas y ganancias cambiarias.** La mayoría de nuestros ingresos son generados en pesos, aunque para el año terminado el 31 de diciembre de 2016, el 33% de nuestros ingresos provinieron de operaciones en los Estados Unidos de América y Centro América (31% al 31 de diciembre de 2015). La cobranza en dólares representó el 36% y el 38% de nuestra cobranza total en 2015 y en 2016, respectivamente. La mayoría de nuestros costos operativos están denominados o indexados en dólares, constituyendo el 67% y el 69% de nuestros gastos operativos totales en 2015 y en 2016. Nuestros gastos operativos clave denominados en dólares incluyen el combustible, la renta de equipo de vuelo y los costos de mantenimiento.

Manejamos nuestro riesgo cambiario mediante una política que tiene como objetivo igualar, en la medida de lo posible, los ingresos y los pagos locales en cada divisa. La mayoría de los fondos excedentes se convierten en dólares. Sin embargo, nos encontramos expuestos a las fluctuaciones de los tipos de cambio entre el peso y el dólar.

Al 31 de diciembre de 2014, 2015 y 2016 nuestra posición neta de activos denominados en dólares fue de EUA\$234.0, EUA\$390.1 millones y EUA\$ 584.5 millones. Como resultado de la depreciación y

apreciación significativa del peso frente al dólar en los últimos tres años, y nuestra posición neta de activos denominados en dólares registramos una utilidad cambiaria neta de Ps.448.7 millones, Ps.966.6 millones y Ps.2.2 mil millones para 2014, 2015 y 2016.

**Gastos de mantenimiento.** Estamos obligados a llevar a cabo diferentes tareas de mantenimiento para nuestras aeronaves y motores, los cuales incluyen requerimientos significativamente importantes respecto a la mano de obra y materiales. Los requisitos de mantenimiento dependen de la edad, tipo y uso de la aeronave. Los trabajos de mantenimiento de la flota pueden implicar revisiones de ingeniería de ciclo corto, por ejemplo, revisiones de componentes, revisiones mensuales, revisiones anuales de fuselaje, pruebas de mantenimiento y de motor periódicas, entre otros. Los costos de mantenimiento y reparación tanto para el mantenimiento rutinario como para el no rutinario, se dividen en tres categorías generales:

(i) **Mantenimiento rutinario.** Los requerimientos de mantenimiento rutinarios consisten en revisiones programadas a las aeronaves, incluyendo inspecciones previas a los vuelos, diarias, semanales y nocturnas, diagnósticos generales y cualquier trabajo no programado, según se requiera. Este tipo de mantenimiento lo realizan nuestros mecánicos y generalmente se lleva a cabo en los principales aeropuertos en los que actualmente prestamos nuestros servicios. El resto de las actividades de mantenimiento son subcontratadas a través de entidades especializadas en el mantenimiento, reparación y revisión de aeronaves. El mantenimiento de rutina también incluye tareas programadas que pueden tomar de siete a 14 días para llevarse a cabo y se requiere realizarlas aproximadamente cada 22 meses. Todos los costos de mantenimiento de rutina se registran en cuanto se incurren.

(ii) **Mantenimiento mayor.** El mantenimiento mayor consiste en una serie de tareas complejas que pueden tomar de una a ocho semanas para llevarse a cabo y, por lo general, requieren realizarse cada cinco o seis años. El costo del mantenimiento mayor, se reconoce utilizando el método de diferimiento, a través del cual los costos de mantenimiento exhaustivo y reparaciones mayores se capitalizan, cuando se incurren, como mejoras a los activos arrendados y se amortizan en el Estado Consolidado de Resultados durante el periodo más corto entre el próximo evento de mantenimiento mayor o la vigencia restante del arrendamiento contractual respecto de la aeronave de que se trate.

(iii) **Servicio a componentes.** El mantenimiento mayor de los motores se proporciona de conformidad con un contrato de horas de vuelo de motor, que garantiza un costo fijo por hora de vuelo, ofrece una cobertura diversa para los motores, limita el costo de daños ocasionados por objetos externos, garantiza la protección contra incrementos anuales y otorga un crédito anual para los materiales de desecho. También tenemos un contrato de cobro por hora trabajada (power-by-hour-agreement) para los servicios de componentes, el cual garantiza la disponibilidad de refacciones para las aeronaves de nuestra flota cuando se requieran y ofrece el acceso a componentes que cumplen con las condiciones de devolución establecidas en los contratos de arrendamiento de las aeronaves, sin que esto constituya un costo adicional al momento de la devolución de los equipos. El costo de mantenimiento relacionado con estos contratos se registra mensualmente en los estados consolidados de resultados.

Debido a la joven edad de nuestra flota (un promedio de aproximadamente 4.2 años al 31 de diciembre de 2016), los gastos de mantenimiento en 2015 y 2016 se mantuvieron relativamente bajos. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2014, 2015 y 2016, capitalizamos eventos relevantes de mantenimiento como parte de mejoras al equipo de vuelo arrendado por un monto de Ps.585.7 millones, Ps.295.8 millones y Ps.226.5 millones, respectivamente. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2014, 2015 y 2016, la amortización de estos gastos diferidos de mantenimiento mayor fue de Ps.253.4 millones, Ps.352.9 millones y Ps.404.7 millones, respectivamente. La amortización de los gastos de mantenimiento diferidos se incluye en la depreciación y amortización y no como gastos de mantenimiento, según se describe en “Análisis de las Políticas Contables Críticas”. En 2014, 2015 y 2016, los costos de mantenimiento resultaron en Ps.664.6 millones, Ps.874.6 millones y Ps.1.3 mil millones, respectivamente. A medida que pase el tiempo, esperamos que los gastos de mantenimiento incrementen en términos absolutos. El importe de los costos totales de mantenimiento y la amortización de los gastos de mantenimiento mayor se encuentran sujetos a diversas variables futuras tales como la utilización diaria promedio por aeronave, el tamaño y la composición de la flota, así como la frecuencia de mantenimiento no planeado y sus costos reales. En consecuencia, no podemos cuantificar con certeza los gastos futuros de mantenimiento para un periodo de tiempo significativo. Sin embargo, estimamos que, con base en nuestros eventos de mantenimiento programados, los gastos de mantenimiento actuales y los gastos de amortización relacionados con el mantenimiento serán de aproximadamente Ps.2.1 mil millones (EUA\$107.1 millones) en el año 2017.

**Obligaciones de depósitos de mantenimiento.** Los términos de nuestros contratos de arrendamiento nos obligan a pagar depósitos de mantenimiento por anticipado a los arrendadores, como garantía para la realización de los trabajos de mantenimiento mayor. Estas reservas se registran como depósitos de mantenimiento pagados por anticipado y se presentan en el estado consolidado de posición financiera. Como resultado de lo anterior, los costos en efectivo de los eventos de mantenimiento mayor son pagados con anticipación a su reconocimiento en el estado consolidado de resultados. Ver “Análisis de las Políticas Contables Críticas – Depósitos de mantenimiento”.

**Periodo de refuerzo de nuevas rutas.** Durante el año 2014 abrimos 38 nuevas rutas, 22 más en 2015, 20 más en 2016. A medida que continuamos creciendo, se espera que continuemos teniendo rezagos entre el momento en que las rutas nuevas inicien operación y llegan a su punto óptimo de ganancias.

### Análisis de las Políticas Contables Críticas

El siguiente análisis de nuestra situación financiera y resultados de operación se basa en nuestros estados financieros consolidados, los cuales han sido preparados de conformidad con las NIIF. La preparación de los estados financieros consolidados requiere que hagamos estimaciones y juicios en relación con la cantidad de activos y obligaciones reportadas, ingresos y gastos, y la divulgación de activos y obligaciones contingentes a la fecha de nuestros estados financieros consolidados. La nota 1 a nuestros estados financieros consolidados incluidos en el presente Reporte Anual contiene un análisis detallado de nuestras políticas contables más significativas.

Las políticas contables críticas se definen como aquellas políticas que reflejan juicios o estimaciones sobre asuntos que son por naturaleza inciertos y materiales a nuestra situación financiera o resultados de operaciones.

**Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo.** Nuestros contratos de arrendamiento establecen la obligación de pagar al arrendador, por anticipado y como garantía para la realización de trabajos de mantenimiento mayor, depósitos de mantenimiento o rentas suplementarias. Los depósitos de mantenimiento permanecen en poder del arrendador como garantía en efectivo. Los contratos de arrendamiento establecen que los depósitos de mantenimiento son reembolsables o directamente pagaderos al proveedor de mantenimiento una vez que se haya realizado el trabajo de mantenimiento, en una cantidad igual a la que resulte menor de (i) el monto total de reserva de mantenimiento retenida por el arrendador relacionada al evento de mantenimiento específico o (ii) un monto igual al costo del evento de mantenimiento específico. Substancialmente, todos estos pagos de depósitos de mantenimiento son calculados con base en una medida de utilización, tal como horas de vuelo o ciclos de operación, y se utilizan únicamente para garantizar al arrendador la realización del mantenimiento de la aeronave. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2014, 2015 y 2016, pagamos, Ps.834.9 millones, Ps.1.4 mil millones y Ps.2.2 mil millones, por concepto de depósitos de mantenimiento a nuestros arrendadores, respectivamente. Este importe se encuentra neto de reembolsos.

Al inicio del arrendamiento y a la fecha de cada estado consolidado de posición financiera, evaluamos si los pagos por depósitos de mantenimiento que se requieren conforme a los contratos de arrendamiento

se encuentran sustancial y contractualmente relacionados al mantenimiento del activo arrendado. Los pagos por depósitos de mantenimiento que se encuentren sustancial y contractualmente relacionados con el mantenimiento de los activos arrendados se contabilizan como depósitos de mantenimiento. Los depósitos de mantenimiento que se espera sean recuperados de los arrendadores, se reflejan como depósitos de garantía en el estado consolidado de posición financiera.

La porción de los depósitos de mantenimiento pagados por anticipado que sirven para garantizar los próximos eventos de mantenimiento mayor, y que se estiman poco probables de recuperación, se refieren principalmente al diferencial entre dichos depósitos de mantenimiento y el costo estimado del siguiente evento de mantenimiento mayor. Así, cualquier exceso de depósito requerido sobre el costo esperado del evento de mantenimiento mayor es reconocido como renta suplementaria a partir del periodo en el que se determina. Cuando es probable que no recuperemos dichos depósitos, estos son considerados como renta suplementaria. Registramos rentas suplementarias por un monto de Ps.43.0 millones, Ps.73.3 millones y Ps.143.9 millones durante 2014, 2015 y 2016, respectivamente, en los estados consolidados de resultados.

Al 31 de diciembre de 2014, 2015 y 2016, registramos depósitos de mantenimiento por un monto de Ps.3.4 mil millones, Ps.4.9 mil millones y Ps.7.1 mil millones, respectivamente, en nuestros estados consolidados de posición financiera. Hemos concluido que dichos depósitos de mantenimiento pueden ser recuperables, ya que no existe diferencial entre los pagos de reservas de mantenimiento, y el costo esperado del siguiente evento de mantenimiento mayor relacionado, que las reservas garantizan.

Cualquier depósito de mantenimiento pagado al arrendador relacionado con un evento de mantenimiento mayor que (i) no se espera que sea realizado antes de la terminación del contrato de arrendamiento, (ii) no es reembolsable y (iii) no está sustancialmente relacionado con el mantenimiento del activo arrendado, es contabilizado como renta contingente en el estado consolidado de resultados. Registramos los pagos al arrendador como renta contingente cuando es probable y puede estimarse razonablemente que los pagos de los depósitos de mantenimiento no serán reembolsados.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2016, incorporamos 13 nuevas aeronaves netas a nuestra flota. Los acuerdos por arrendamiento de algunas de estas aeronaves no requieren el pago de depósitos de mantenimiento anticipado a los arrendadores con el fin de asegurar las principales actividades de mantenimiento, por lo que, no registramos depósitos en garantía relacionados a estas aeronaves. Algunos de estos acuerdos prevén la obligación de hacer un pago por ajuste de mantenimiento al arrendador al final de la duración del contrato. Este ajuste cubre los eventos principales de mantenimiento que no se espera realizar antes de la terminación del contrato. Nosotros reconocemos este costo como una renta suplementaria durante el plazo del contrato de arrendamiento en el estado consolidado de resultados.

Por los años terminados el 31 de diciembre 2014, 2015 y 2016, registramos como renta contingente Ps.110.7 millones, Ps.290.9 millones y Ps.201.4 millones, respectivamente.

Adicionalmente, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2014, 2015 y 2016, extendimos el plazo de arrendamiento una aeronave, tres

aeronaves más y dos aeronaves más, respectivamente, lo cual hizo que Volaris pudiera disponer de depósitos de mantenimiento que en períodos anteriores habían sido reconocidos en los estados consolidados de resultados como rentas contingentes por un monto de Ps.47.4 millones, Ps.92.6 millones y Ps.92.5 millones durante 2014, 2015 y 2016, respectivamente.

Debido a que los beneficios de la extensión de los arrendamientos se consideran como un incentivo por arrendamiento, dichos beneficios son diferidos en el rubro de "otros pasivos" y son amortizados sobre una base directa en el plazo remanente de los arrendamientos. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2014, 2015 y 2016, amortizamos Ps.26.9 millones, Ps.45.3 millones y Ps.74.7, respectivamente, de dicha cantidad que fue reconocida como reducción de gastos de renta por arrendamiento en el estado consolidado de resultados.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2016, incorporamos 17 nuevas aeronaves a nuestra flota. Los acuerdos por arrendamiento de algunas de estas aeronaves no requieren el pago de depósitos de mantenimiento anticipado a los arrendadores con el fin de asegurar las principales actividades de mantenimiento, por lo que, no registramos depósitos en garantía relacionados a estas aeronaves. Algunos de estos acuerdos prevén la obligación de hacer un pago por ajuste de mantenimiento al arrendador al final de la duración del contrato. Este ajuste cubre los eventos principales de mantenimiento que no se espera realizar antes de la terminación del contrato. Nosotros reconocemos este costo como una renta suplementaria durante el plazo del contrato de arrendamiento en el estado consolidado de resultados.

**Depósitos de mantenimiento de aeronaves pagados a los arrendadores.** Contabilizamos los gastos de mantenimiento mayor bajo el método contable de diferimiento. Utilizando este método, el costo de mantenimiento mayor es capitalizado, cuando se incurre, y amortizado en el Estado Consolidado de Resultados como un componente de depreciación y amortización hasta el siguiente evento mayor de mantenimiento o el plazo remanente del arrendamiento, lo que ocurra primero. El siguiente evento mayor de mantenimiento es estimado con base en ciertos supuestos, que incluyen, el uso estimado de las aeronaves. Los intervalos de mantenimiento requeridos por la FAA en los Estados Unidos de América y la DGAC en México y la renovación de ciertos componentes, según sea sugerido por el fabricante. Estos supuestos pueden cambiar con base en cambios en la utilización de la aeronave, cambios en regulaciones gubernamentales y cambios en los intervalos sugeridos de mantenimiento. Adicionalmente, estos supuestos pueden verse afectados por incidentes no planeados que podrían dañar el fuselaje, el motor u otro componente importante a un nivel que requeriría un evento de mantenimiento mayor con antelación a un evento de mantenimiento planeado. En la medida en que la utilización planeada incrementa, la vida útil estimada se reduciría antes del próximo evento de mantenimiento, resultando en un gasto adicional de amortización sobre un periodo de tiempo más corto.

En 2014, 2015 y 2016, capitalizamos costos de eventos de mantenimiento mayor por un monto de Ps.585.7 millones, Ps.415.0 millones y Ps.226.5 millones, y reconocimos gastos de amortización por un monto de Ps.253.4 millones, Ps.352.9 millones y Ps.407.7 millones, respectivamente. La amortización de los gastos de mantenimiento diferidos está incluida en los gastos de depreciación y amortización

en nuestro estado consolidado de resultados. Si la amortización de gastos de mantenimiento mayor hubiera sido clasificada como gasto de mantenimiento, los costos totales de mantenimiento hubieran ascendido a Ps.918.0 millones, Ps.1.2 mil millones y Ps.1.7 mil millones, por los años terminados el 31 de diciembre de 2014, 2015 y 2016, respectivamente.

**Valor Razonable.** El valor razonable de nuestros activos financieros y obligaciones financieras registradas en nuestros estados financieros consolidados de posición financiera no puede derivarse de mercados activos. El valor razonable es determinado usando técnicas de valuación incluyendo el descuento de modelos de flujos de efectivo. Los valores de estos modelos son tomados de mercados observables; sin embargo, cuando no es posible, se requiere de juicios de valor para establecer valores justos. Los juicios de valor incluyen la consideración de valores tales como riesgos de liquidez, riesgos crediticios y volatilidad esperada. Los cambios en los supuestos en relación con dichos factores pueden afectar el valor justo reportado de los instrumentos financieros.

**Ganancias y pérdidas en operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.** Cualquier ganancia o pérdida generada por las transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de las aeronaves se contabiliza de la siguiente forma: (i) la ganancia o pérdida es reconocida inmediatamente cuando es claro que la operación fue realizada a valor de mercado; (ii) si el precio de venta es menor al valor de mercado, cualquier ganancia o pérdida es reconocida inmediatamente; sin embargo, si la pérdida es compensada con pagos de arrendamiento futuros a precios por debajo del valor de mercado, dicha pérdida es reconocida como un activo en el estado consolidado de posición financiera y amortizada en el estado consolidado de resultados en proporción a

los pagos de arrendamiento sobre el plazo del contrato de arrendamiento; y (iii) si el precio de venta está por arriba del valor de mercado, el excedente es diferido y amortizado reduciendo el costo del arrendamiento en el estado consolidado de resultados sobre el plazo esperado de arrendamiento del activo, incluidas las posibles renovaciones.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2014, 2015 y 2016, vendimos y arrendamos en vía de regreso aeronaves y motores a terceros, generando una ganancia de aproximadamente Ps.14.2 millones, Ps.181.7 millones y Ps.484.8 millones, respectivamente, la cual fue registrada en el rubro de otros ingresos de operación en el estado consolidado de resultados.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2011, realizamos operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves y motores de repuesto que generaron una pérdida total de Ps.30.7 millones. Esta pérdida se encuentra registrada en el estado consolidado de situación financiera y será amortizada durante la vigencia del contrato de arrendamiento. Al 31 diciembre de 2014, 2015 y 2016, amortizamos una pérdida de Ps.3.0 millones, Ps.3.0 millones y Ps.3.0 millones, respectivamente, como gasto adicional de renta de aeronaves.

En agosto de 2012, celebramos un contrato de soporte global con Lufthansa Technik AG (LHT) el cual fue modificado en diciembre de 2016 y que vence el 31 de diciembre de 2022, que incluye: acuerdo de servicio a componentes de aeronaves (pago por hora) y garantiza la disponibilidad de componentes para nuestras aeronaves cuando los mismos sean requeridos. El costo de este acuerdo de soporte global es aplicado mensualmente a nuestros resultados de operaciones.

Adicionalmente, este acuerdo incluyó una operación de venta y arrendamiento en vía de regreso de ciertos componentes. Como parte de este contrato de soporte global, recibimos una nota de crédito de Ps.46.5 millones, el cual está siendo amortizado mediante el método de línea recta sobre una base prospectiva durante la vigencia del contrato.

Durante 2014, 2015 y 2016, amortizamos un beneficio correspondiente a las notas de crédito antes mencionadas por un monto de Ps.9.3 millones, Ps.9.3 millones y Ps.9.3 millones, respectivamente, que fue reconocido en el estado consolidado de resultados como una reducción de costos de mantenimiento.

Durante 2014, utilizamos Ps.21.1 millones respecto a las facturas pendientes de pago de LHT, adicionalmente, al 31 de diciembre de 2013 registramos cuentas por cobrar de Ps.10 millones, respecto de las notas de crédito no utilizadas. Dichas cuentas por cobrar fueron aplicadas en el año 2014.

**Operaciones liquidadas mediante participación en nuestro capital social.** Las operaciones liquidadas mediante la participación en nuestro capital social, son valuadas a valor de mercado en la fecha en que son otorgadas condicionalmente a los empleados. Las operaciones liquidadas mediante capital incluyen un plan de compra de acciones y un plan de incentivos para nuestros ejecutivos.

#### **Plan de incentivos a largo plazo (PILP) Plan de compra de acciones**

En noviembre de 2014, establecimos un plan de compra de acciones mediante el cual a ciertos ejecutivos clave de la Compañía les fue otorgado un bono especial por un monto de Ps.10.8 millones para ser utilizado en la compra de nuestras acciones. El 21 de abril

de 2016, en la asamblea general ordinaria anual de accionistas de la Sociedad se aprobó una modificación al referido plan. Los principales componentes son:

- (i) Servicios Corporativos otorgó un bono a cada ejecutivo clave;
- (ii) El bono por un monto de Ps.7.1 millones neto de impuestos, fue transferido el 11 de noviembre de 2014, de acuerdo a las instrucciones de cada ejecutivo, al fideicomiso administrativo para la adquisición de acciones Serie A de la Compañía a través de un intermediario autorizado por la Bolsa Mexicana de Valores basado en las instrucciones del Comité Técnico de dicho fideicomiso.
- (iii) Sujeto a términos y condiciones específicos establecidos por el fideicomiso administrativo, las acciones adquiridas fueron depositadas en el fideicomiso para su administración hasta la fecha en que no existan condiciones de irrevocabilidad para cada uno de los ejecutivos, que es la fecha en la que dichos ejecutivos pueden disponer totalmente de las acciones.
- (iv) El plan de compra de acciones establece que si los términos y condiciones no se cumplen en el período que termina en la fecha en la que no existan condiciones de irrevocabilidad, entonces las acciones serán vendidas a la BMV, y Servicios Corporativos podrá recibir los recursos de la venta de las acciones.
- (v) El balance contable de cada uno de los ejecutivos será monitoreado por el fideicomiso administrativo. Los objetivos del fideicomiso administrativo son, adquirir acciones Serie A a nombre de los ejecutivos y administrar dichas acciones con base en las instrucciones del Comité Técnico.

El costo total del plan de compra de acciones aprobado en noviembre de 2014 es de Ps.10.8 millones. En abril y octubre de 2016 el Consejo de Administración de la Compañía autorizó la extensión del PILP. El costo total de la extensión del plan aprobada fueron Ps.14.5 millones y 11.6 millones, respectivamente. Esta valuación es el resultado de multiplicar el número total de acciones Serie A depositadas en el fideicomiso de administración y el precio por acción, más el efectivo depositado en dicho fideicomiso. Esta cantidad será desembolsada durante el periodo de otorgamiento el cual comenzó el 11 de noviembre de 2014 y concluirá en noviembre de 2019.

El abril y octubre de 2016, nuestro Consejo de Administración autorizó ampliaciones al PILP. El costo total de las ampliaciones autorizadas de dicho plan fue de Ps.14.5 millones (Ps.9.5 millones neto de impuestos retenidos) y Ps.11.6 millones (Ps.7.6 millones neto de impuestos retenidos), respectivamente. Bajo estas ampliaciones, ciertos ejecutivos clave de la Compañía recibieron un bono especial, que fue transferido al fideicomiso de administración para la adquisición de acciones Serie A de la Compañía.

Durante 2014, 2015 y 2016, reconocimos Ps.1.1 millones, Ps.6.0 millones y Ps.7.8 millones, respectivamente, como gasto de compensación asociado con este plan completo de compra de acciones en nuestro estado consolidado de resultados.

## Movimientos durante el año

	Número de acciones Serie A
En circulación al 31 de diciembre de 2015	617,001*
Compradas durante el período	513,002
Otorgadas durante el período	-
Ejercidas durante el período	(425,536)
Pérdidas durante el período	(86,419)
<b>En circulación al 31 de diciembre de 2016</b>	<b>618,048*</b>

\*Estas acciones han sido presentadas como acciones en tesorería en el estado consolidado de posición financiera durante 2015 y 2016.

Al 31 de diciembre de 2016, las acciones mantenidas en el fideicomiso referentes a este plan de compra de acciones fueron registradas como acciones en tesorería y en circulación, y fueron incluidas para el cálculo de la utilidad por acción diluida.

Al 31 de diciembre de 2016, los períodos en que se cumplirán las condiciones de irrevocabilidad de las acciones otorgadas bajo el plan de compra de acciones son como sigue:

Número de acciones Serie A	Período
345,270	Noviembre 2016 – 2017
171,010	Noviembre 2017 – 2018
101,768	Noviembre 2018 – 2019
<b>618,048</b>	

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2016 ciertos ejecutivos clave dejaron la Compañía; por lo que las condiciones de otorgamiento no fueron cumplidas. De conformidad con el plan Servicios Corporativos tiene derecho a recibir los recursos de la venta de dichas acciones. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015 86,419 acciones fueron perdidas.

### Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía

El plan de incentivos para ejecutivos ha sido clasificado como "operaciones liquidadas mediante participación en nuestro capital social", por el cual, en la fecha de otorgamiento, el valor de mercado es fijo y no se ajusta por cambios posteriores en el valor de mercado de instrumentos de capital.

El costo total del plan de incentivos para ejecutivos es de Ps.2.7 millones. Esta cantidad se encuentra registrada como gasto en el periodo de suscripción,

el cual comenzó de manera retroactiva con la consumación de la Oferta Global y terminará el 31 de diciembre de 2015.

Durante el 2012, no reconocimos gasto de compensación alguno relacionado con el plan de incentivos para ejecutivos en el estado de resultados consolidado. Durante 2013, 2014 y 2015, registramos Ps.2.1 millones, Ps.0.3 millones y Ps.0.3 millones, respectivamente como costo del plan de incentivos para ejecutivos en relación con las acciones suscritas, según lo registrado en nuestro estado consolidado de operaciones.

Los factores considerados en el modelo de valuación del plan de incentivos para ejecutivos incluyeron una volatilidad estimada de los rendimientos históricos de las acciones ordinarias de empresas comparables y otras aportaciones obtenidas de fuentes independientes y observables, tales como Bloomberg. El valor razonable del precio de las acciones se determinó utilizando el método de valuación con enfoque de mercado, bajo las siguientes premisas:

	2012
Rentabilidad por dividendo (%)	0.00
Volatilidad (%)	37.00
Tasa de interés libre de riesgo (%)	5.96
Vigencia esperada de las opciones sobre acciones (años)	8.80
Precio de las acciones para ejercicio (en pesos)	5.31
Múltiplo para ejercicio	1.10
Valor de mercado en la fecha de otorgamiento	1.73

En el momento en que el plan de incentivos para ejecutivos fue valuado y al día de hoy, no tenemos previsto pagar un dividendo, por lo que la rentabilidad por dividendo se fijó en cero.

La volatilidad se determinó con base en el promedio histórico de volatilidades. Estas volatilidades se calcularon conforme a una base de datos, con históricos de hasta 18 meses, de rendimientos de las acciones de compañías aéreas que cotizan en bolsa de Estados Unidos y Latinoamérica. La volatilidad esperada refleja la suposición consistente en que la volatilidad histórica de las compañías comparables es un indicador de las tendencias de futuro, que puede no ser necesariamente el resultado real.

La tasa de interés libre de riesgo es la tasa de interés interbancaria en México, expresada de forma continua, de acuerdo con el plazo correspondiente.

La vigencia esperada de las opciones sobre acciones proviene del modelo de valuación, y representa el tiempo promedio que se espera que la opción permanezca vigente, suponiendo que el empleado a quien se le otorgó la opción no deje de serlo durante el periodo de consolidación.

El plan de incentivos para ejecutivos expresamente incorpora las expectativas del comportamiento de los empleados para el ejercicio anticipado de las opciones por parte de los mismos. En este sentido, el ejercicio anticipado ocurre cuando el precio de

las acciones es un cierto múltiplo M del precio de ejercicio. El múltiplo para el ejercicio M, igual a 1.1x, supone que el ejercicio de las opciones por parte de los empleados puede ocurrir cuando los precios de las acciones han alcanzado un valor igual a 1.1x veces el precio de ejercicio, es decir, un 10% por encima del precio de ejercicio.

El 18 de septiembre de 2013, los empleados clave participaron en el plan de incentivos para ejecutivos ejerciendo 4,891,410 acciones. Como resultado, los empleados clave pagaron Ps.25.9 millones por el ejercicio de las acciones al fideicomiso correspondiente.

El 16 de noviembre de 2015, los empleados clave participaron en el plan de incentivos para ejecutivos ejerciendo 4,414,860 acciones. Como resultado, los empleados clave pagaron Ps.23.5 millones por el ejercicio de las acciones al fideicomiso correspondiente.

Durante el año 2016, los empleados clave participaron en el plan de incentivos para ejecutivos ejerciendo 3,299,99 acciones. Como resultado, los empleados clave pagaron Ps.17.5 millones por el ejercicio de las acciones al fideicomiso correspondiente. De ahí recibimos del fideicomiso de administración el pago correspondiente al ejercicio de las acciones por parte de los empleados clave como repago del crédito entre la Compañía y el fideicomiso de administración.

**Movimientos durante el año**

	Número	Precio de ejercicio en pesos	Total en miles de pesos
Ejercidas durante el año	--	--	--
Pendientes al 31 de diciembre de 2012	25,164,126	Ps.5.31	Ps.133,723
Otorgadas durante el año	--	--	--
Pérdidas durante el año	--	--	--
Ejercidas durante el año	(4,891,410)	5.3	(25,993)
Pendientes al 31 de diciembre de 2013	20,272,716	Ps.5.31	Ps.107,730
Otorgadas durante el año	--	--	--
Pérdidas durante el año	--	--	--
Ejercidas durante el año			
Pendientes al 31 de diciembre de 2014	20,272,716	Ps.5.31	Ps.107,730
Otorgadas durante el año	--	--	--
Pérdidas durante el año	--	--	--
Ejercidas durante el año	(4,414,860)	5.31	(23,461)
Pendientes al 31 de diciembre de 2015	15,857,856	Ps.5.31	Ps.84,269
Otorgadas durante el año	--	--	--
Pérdidas durante el año	--	--	--
Ejercidas durante el año	(3,299,999)	5.31	(17,536)
<b>Pendientes al 31 de diciembre de 2016</b>	<b>12,557,857</b>	<b>Ps.5.31</b>	<b>Ps.66,733</b>

Al 31 de diciembre de 2014, 2015 y 2016, las acciones conservadas en el fideicomiso para satisfacer las opciones de los ejecutivos eran consideradas como acciones de tesorería. Al 31 de diciembre de 2015 y 2016 15,857,856 y 12,557,857 opciones fueron

otorgadas, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2014, el número total de acciones otorgadas no ejercidas y las otorgadas no devengadas ascendía a 17,246,405 y 3,026,311, respectivamente.

**Plan de retención a largo plazo**

**Operaciones liquidadas mediante efectivo. Este plan incluye un plan de apreciación sobre el valor de nuestras acciones.**

Durante 2010, adoptamos un plan de retención a largo plazo, el propósito del cual es retener a los empleados clave en la organización, pagando incentivos dependiendo del desempeño de la Compañía. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2013, incurrimos en Ps.6,3 millones como parte de un bono que fue registrado en el renglón de salarios y beneficios.

Durante 2014, este plan fue estructurado como un plan de incentivos a largo plazo, el cual consiste en un plan de compra de acciones (liquidable con instrumentos de capital) y un plan de derechos de apreciación sobre el valor de nuestras acciones (liquidable en efectivo).

**Plan de incentivos a largo plazo**

El 6 de noviembre de 2014, otorgamos 4,315,264 a ejecutivos clave, los cuales les dan el derecho de un pago en efectivo, siempre y cuando el empleado cumpla con la condición de servicio al final de cada aniversario, durante un periodo de 3 años. El importe total de los derechos de apreciación otorgados bajo este plan en la fecha de concesión fue de Ps.10.8 millones.

Bajo las extensiones del PILP el número de DASA

Número de DASA	Fecha de ejercicio
2,031,000	Noviembre 2016 - 2017
1,055,996	Noviembre 2017 -2018
482,475	Noviembre 2018 - 2019
<b>3,839,471</b>	

otorgados a ciertos ejecutivos clave de la Compañía fueron 1,793,459 y 2,044,604 que equivale a Ps.11.6 millones (Ps. 7.6 millones neto de retención de impuestos) y Ps.14.5 millones (Ps.9.5 millones neto de retención de impuestos) para los años terminados 31 de diciembre de 2015 y 2016, respectivamente. Los DASA serán otorgados mientras que los empleados continúen prestando servicios a la compañía en cada fecha de aniversario, durante un periodo de tres años.

El valor razonable se estima a la fecha de concesión y a cada fecha de reporte utilizando el modelo de valuación de opciones Black-Scholes, el cual considera los términos y condiciones en que se otorgaron los DASA (el calendario de devengo se encuentra en las tablas presentadas a continuación). El monto del pago en efectivo se determina considerando el incremento en el precio entre la fecha de concesión y la fecha de liquidación.

El valor razonable de los DASA se mide a la fecha de cada reporte. El valor en libros del pasivo correspondiente a los DASA otorgados al 31 de diciembre de 2014, 2015 y 2016 fue de Ps.1.7 millones, Ps.14.5 millones y de Ps.15.7 millones, respectivamente. El costo es reconocido en el estado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios durante el período de servicios requerido. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2014, 2015 y 2016, reconocimos Ps.1.7 millones, Ps.44.7 millones y Ps.31.7 millones, respectivamente, en el estado consolidado de resultados.

### Instrumentos financieros derivados y contabilidad de cobertura.

Mitigamos ciertos riesgos financieros, tales como la volatilidad en el precio del combustible, cambios adversos en las tasas de interés y fluctuaciones en los tipos de cambio mediante una política de administración de riesgos controlados que incluye la utilización de instrumentos financieros derivados. Los instrumentos financieros derivados son registrados en nuestro estado consolidado de posición financiera a su valor razonable. La porción efectiva de una cobertura de flujo de efectivo ya sea ganancia o pérdida no realizada, se reconoce en "otras partidas de utilidad (pérdidas) integral acumuladas", mientras que la porción no efectiva se aplica directamente a los resultados del ejercicio. La ganancia o pérdida de instrumentos financieros derivados que califique como instrumentos de cobertura se registra en el mismo rubro del estado consolidado de resultados que la ganancia o pérdida del activo subyacente.

Los instrumentos financieros derivados que no son registrados como, o no califican como, instrumentos de cobertura son registrados a valor razonable y los cambios en dicho valor razonable se registran en los resultados del ejercicio. En 2016, todos los instrumentos financieros derivados calificaron como contabilidad de coberturas. Los instrumentos financieros derivados vigentes pueden requerir garantía sobre la porción de la pérdida no liquidada antes de su vencimiento. El importe de la garantía entregada registrado como parte de los "Depósitos de garantía" es revisado y ajustado diariamente con base en el valor razonable de la posición del instrumento derivado.

- (i) **Riesgo en el precio del combustible de las aeronaves.** Contabilizamos los instrumentos financieros derivados a valor razonable y los registramos en el estado consolidado de posición financiera como un activo o un pasivo. El costo de

combustible para aeronaves consumido en 2014, 2015 y 2016 representó 39%, 30% y el 28% de nuestros gastos operativos, respectivamente. Para administrar el riesgo relativo al precio del combustible para aeronaves, periódicamente celebramos instrumentos financieros derivados.

Durante el 2014 y 2015 contratamos coberturas sobre el precio del combustible a través de swaps que dieron origen a una pérdida de Ps.85.7 millones y una pérdida de Ps.128.3 millones, respectivamente. Dado que estos instrumentos han sido calificados como instrumentos de cobertura, los costos, las pérdidas y ganancias relacionadas son considerados como parte de los costos de combustible en el estado consolidado de resultados.

Al 31 de diciembre de 2014, el valor razonable de mercado de estos instrumentos fue de Ps.169.6 millones. Todas las coberturas por US Gulf Coast Jet fuel 54 contratos swap vencieron el 30 de junio de 2015, por lo que no hay saldo pendiente al 31 de diciembre de 2015. Durante el 2016, no celebramos contratos de swaps de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2014 y 2015, la Compañía contrato swaps de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54 para cubrir aproximadamente 20% y 5% de nuestro consumo de combustible, respectivamente.

Estos instrumentos fueron formalmente designados y calificados bajo contabilidad de coberturas, por lo que la porción efectiva se presenta como parte de otras partidas de utilidad integral, mientras que los efectos del cambio a los precios fijos del combustible son presentados como parte del costo del combustible en el estado

consolidado de resultados. Nuestras prácticas de cobertura dependen de muchos factores, incluyendo análisis de las condiciones de mercado para el combustible, nuestro acceso al capital necesario para soportar los requisitos de margen de acuerdo a los swaps y la determinación de precios de las coberturas y otros productos derivados en el mercado.

Adicionalmente, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016, contratamos opciones de compra asiáticas designadas para cubrir 52% y 24% del consumo proyectado de combustible de 2017 y 2018, respectivamente. Debido a que elegimos adoptar anticipadamente la NIIF 9 (2013), la cual requiere la segregación de los cambios en el valor razonable de dichas opciones atribuible al valor intrínseco, de los cambios de valor extrínseco, en donde estos últimos se consideran como costo de la cobertura asociados a una partida cubierta relacionada con la transacción (la cobertura de una porción de las compras futuras de combustible para aeronaves), reclasificaremos los montos reconocidos como un componente separado del capital a resultados. Por lo tanto, reconoceremos un ajuste de reclasificación en el mismo período en el cual se espera que dichos volúmenes de combustible sean consumidos y dentro de la línea de combustible en el estado consolidado de resultados a partir de enero de 2016. Al 31 de diciembre de 2016, el valor razonable de las opciones asiáticas de compra resultó en una ganancia de Ps.867.8 millones, la cual fue presentada como parte de los activos financieros dentro del estado consolidado de posición financiera.

El monto del costo de las coberturas derivadas de los cambios en el valor extrínseco de dichas opciones al 31 de diciembre de 2016, reconocido

dentro de la utilidad integral, ascendió a un monto de Ps.218 millones, el cual será reciclado al costo de combustible durante 2017 y hasta 2018, en la misma forma en que expiren las opciones sobre una base mensual.

- (ii) **Riesgo cambiario.** El riesgo cambiario es el riesgo que consiste en que el valor real de los flujos de efectivo en el futuro pueda fluctuar debido a los cambios en las tasas de cambio. Nuestra exposición al riesgo cambiario se relaciona principalmente con nuestras actividades de operación (cuando los ingresos o gastos se encuentran denominados en una moneda diferente al peso). La exposición al riesgo cambiario se relaciona con las cantidades a ser pagadas, ya sean gastos y/o pagos, que se encuentran denominadas o vinculadas al dólar. Para mitigar este riesgo, podemos utilizar instrumentos financieros derivados extranjeros.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2016, la Compañía no celebró contratos de instrumentos financieros derivados sobre riesgo cambiario.

Nuestra exposición al tipo de cambio al 31 de diciembre de 2014, 2015 y 2016 era una posición neta de activos de EUA\$234.0 millones, EUA\$390.1 millones, y EUA\$ 584.5 millones, respectivamente.

- (iv) **Riesgo en las tasas de interés.** El riesgo en las tasas de interés es el riesgo que consiste en que el valor real de los flujos de efectivo en el futuro pueda fluctuar debido a los cambios en las tasas de interés. Nuestra exposición al riesgo de cambios en las tasas de interés se relaciona principalmente a nuestra deuda a largo plazo

y a nuestras obligaciones bajo los contratos de arrendamiento con tasas de interés flotantes. Al 31 de diciembre de 2014, 2015 y 2016, tuvimos contratos de cobertura vigentes en la forma de swaps con un valor razonable de, Ps.83.5 millones, Ps.55.8 millones y Ps.14.1 millones, respectivamente. Estos instrumentos se han incluido como pasivos en nuestro estado consolidado de posición financiera. En 2014, 2015 y 2016, la

pérdida reportada en dichos instrumentos fue de Ps.39.6 millones, Ps.46.5 millones y Ps.48.8 millones, respectivamente, la cual fue registrada como parte de los gastos de renta de equipo de vuelo en el estado consolidado de resultados.

La siguiente tabla señala los pagos a ser realizados conforme a nuestros pasivos financieros:

Al 31 de diciembre de 2016				
	Dentro de un año	Uno a cinco años	En cinco años o más	Total
(En miles pesos)				
<b>Préstamos que devengan intereses</b>				
Anticipos para la compra de aeronaves	328,845	943,046	-	1,271,891
Capital de trabajo de corto plazo	716,290	-	-	716,290
<b>Instrumentos financieros derivados</b>				
Swaps de tasa de interés	14,144	-	-	14,144
<b>Total</b>	<b>1,059,279</b>	<b>943,046</b>	<b>-</b>	<b>2,002,325</b>

**Impuesto diferido.** Contabilizamos el impuesto sobre la renta utilizando el método de pasivos. Los impuestos diferidos se registran sobre la base de las diferencias entre la base de los estados financieros consolidados y la base impositiva de los activos y

pasivos y de pérdidas y créditos fiscales disponibles de ejercicios anteriores. En la evaluación de nuestra habilidad para reconocer los impuestos diferidos sobre activos, nuestra administración considera la probabilidad de que una parte o la totalidad de los im-

puestos diferidos sobre activos sean reconocidos. En la evaluación de nuestra capacidad para la utilización de impuestos sobre activos diferidos, consideramos toda la evidencia, tanto la positiva como la negativa en la determinación de los futuros ingresos que sean sujetos a impuestos con base en la jurisdicción. Al 31 de diciembre de 2014, 2015 y 2016, tuvimos pérdidas fiscales de ejercicios anteriores por las cantidades de Ps.1.7 mil millones, Ps.194.5 millones y de Ps.111.1 millones, respectivamente. Estas pérdidas se encuentran relacionadas con nuestras operaciones y las operaciones de nuestras subsidiarias sobre una base independiente, las cuales conforme a la Ley del Impuesto sobre la Renta podrán ser compensadas contra el ingreso gravable generado en los siguientes diez años y no podrán ser utilizadas para compensar el ingreso gravable en otros lugares en nuestro grupo consolidado. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2014, 2015 y 2016, utilizamos pérdidas fiscales por Ps.424.5 millones, Ps.1.6 mil millones y Ps.195.1 millones, respectivamente.

**Impuestos de Centroamérica (Guatemala y Costa Rica).** De conformidad con la Ley de Impuesto Sobre la Renta en Guatemala, bajo el régimen de beneficios de actividades mercantiles, las pérdidas fiscales no se pueden compensar contra las utilidades fiscales futuras. Por el año terminado el 31 de diciembre de 2016, nosotros obtuvimos una pérdida fiscal que no fue reconocida como un activo por impuestos diferidos. Nosotros registramos un impuesto diferido activo debido a la pérdida fiscal por amortizar de Costa Rica de Ps.17.2 millones.

**Deterioro de activos de larga duración.** El valor en libros de las refacciones, mobiliario y equipo es revisado para determinar si existen indicios de de-

terioro cuando eventos o cambios en circunstancias indican que el valor en libros podría no ser recuperable. Las pérdidas acumuladas por deterioro se muestran como una reducción en el valor en libros de refacciones rotables, mobiliario y equipo.

Registramos los cargos por deterioro de activos de larga duración utilizados en nuestras operaciones cuando eventos y circunstancias indican que los activos pueden verse deteriorados o cuando el valor en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su valor recuperable, el cual es el mayor entre su valor de mercado menos el costo de venta y su valor de uso.

El cálculo del valor de uso se basa en un modelo de flujo de efectivo descontado, en el que se utilizan nuestras proyecciones sobre los resultados de operaciones para el futuro cercano. El importe recuperable de activos de larga duración es sensible a las incertidumbres inherentes en la preparación de proyecciones y a la tasa de descuento utilizada en el cálculo.

Al 31 de diciembre de 2014, 2015 y 2016, no se registraron cargos por deterioro relacionados con nuestros activos de larga duración.

**Reserva de cuentas de cobro dudoso.** Se constituye una reserva para cuentas de cobro dudoso cuando existen pruebas objetivas que no seremos capaces de cobrar todas las cantidades adeudadas conforme a los términos originales de las cuentas por cobrar. Al 31 de diciembre de 2014, 2015 y 2016, la reserva para cuentas de cobro dudoso fue de Ps.27.8 millones, de Ps.24.6 millones y de Ps.19.3 millones, respectivamente.

**(i) Resultados de Operaciones****Ingresos operativos**

2015 comparado con 2016

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2015	2016	Variación	
<b>Ingresos operativos</b>	(En miles de pesos, excepto por % y la información operativa)			
Pasajeros	14,130,365	17,790,130	3,659,765	25.9%
Otros ingresos por servicios	4,049,339	5,722,321	1,672,982	41.3%
<b>Total ingresos operativos</b>	<b>18,179,704</b>	<b>23,512,451</b>	<b>5,332,747</b>	<b>29.3%</b>
<b>Información operativa</b>				
Capacidad (en miles de ASMs)	14,052,298	16,703,949	2,651,651	18.9%
Factor de ocupación reservado	82%	86%	-	4.0 pp
Pasajeros reservados (en miles)	11,983	15,005	3,002	25.2%
Tarifa promedio por pasajero reservado	1,181	1,189	8	0.7%
Ingresos promedio derivados de otros servicios por pasajero reservado	338	381	43	12.9%
Ingresos de pasajeros por milla (RPMs) (miles)	11,561,859	14,325,898	2,764,039	23.9%

**Ingresos por pasajero.** El incremento del 25.9% en el ingreso por pasajeros en 2016 fue consecuencia principalmente del crecimiento en nuestra capacidad de ASMs derivada de la incorporación de 13 nuevas aeronaves netas y la estimulación de la demanda. Nuestro tráfico medido en términos de RPMs incrementó en 23.9% en 2016, también como consecuencia del incremento en el tamaño de nuestra flota. Adicionalmente, nuestra tarifa promedio por pasajero reservado aumentó 0.7% con relación al año anterior.

**Otros ingresos por servicios.** El incremento del 41.3% en otros ingresos por servicios en 2016 fue resultado del aumento en el volumen del número de pasajeros que decidió comprar nuestros otros ingresos por servicios. Asimismo, continuamos implementando estrategia de tarifa desagregada, así como también, continuamos estimulación de la demanda.

2015 comparado con 2016

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2014	2015	Variación	
<b>Ingresos operativos</b>	(En miles de pesos, excepto por % y la información operativa)			
Pasajeros	11,303,327	14,130,365	2,827,038	25.0%
Otros ingresos por servicios	2,733,415	4,049,339	1,315,924	48.1%
<b>Total ingresos operativos</b>	<b>14,036,742</b>	<b>18,179,704</b>	<b>4,142,962</b>	<b>29.5%</b>
<b>Información operativa</b>				
Capacidad (en miles de ASMs)	11,829,865	14,052,298	2,222,433	18.8%
Factor de ocupación reservado	82%	82%	-	0.1 pp
Pasajeros reservados (en miles)	9,809	11,983	2,174	22.2%
Tarifa promedio por pasajero reservado	1,152	1,181	29	2.5%
Ingresos promedio derivados de otros servicios por pasajero reservado	279	338	59	21.3%
Ingresos de pasajeros por milla (RPMs) (miles)	9,722,538	11,561,859	1,839,321	18.9%

**Ingresos por pasajero.** El incremento del 25% en el ingreso por pasajeros en 2015 fue consecuencia principalmente del crecimiento en nuestra capacidad de ASMs derivada de nuestras seis nuevas aeronaves. Nuestro tráfico medido en términos de RPMs incrementó en 18.9% en 2015, también como consecuencia del incremento en el tamaño de nuestra flota. Estos incrementos fueron parcialmente compensados por una disminución en el ingreso pasajero promedio por pasajero reservado de 2.5% principalmente atribuible al ambiente competitivo en el que operamos durante la primera mitad del año.

**Otros ingresos por servicios.** El incremento del 48.1% en otros ingresos por servicios en 2015 fue resultado del aumento en el número de pasajeros comprando nuestros otros ingresos por servicios.

Así mismo, implementamos paquetes adicionales y nuevos productos.

## Gastos de operación, neto 2015 comparado con 2016

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2015	2016	Variación	
	(En miles de pesos, excepto por %)			
Otros ingresos operativos	(193,155)	(496,742)	(303,587)	>100%
Combustible	4,721,108	5,741,403	1,020,295	21.6%
Renta de equipo de vuelo	3,525,336	5,590,058	2,064,722	58.6%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	2,595,413	3,272,051	676,638	26.1%
Sueldos y beneficios	1,902,748	2,419,537	516,789	27.2%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	1,088,805	1,413,348	324,543	29.8%
Gastos de mantenimiento	874,613	1,344,110	469,497	53.7%
Otros gastos operativos	697,786	952,452	254,666	36.5%
Depreciación y amortización	456,717	536,543	79,826	17.5%
<b>Total gastos operativos, neto</b>	<b>15,669,371</b>	<b>20,772,760</b>	<b>5,103,389</b>	<b>32.6%</b>

El total de gastos de operación neto, incrementó 32.6% en 2016, principalmente como resultado del crecimiento de nuestras operaciones y otros factores que se explican más adelante.

**Otros ingresos operativos.** Los otros ingresos operativos aumentaron en Ps.303.6 millones o >100% en 2016, debido principalmente a un mayor número de operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves y a un mayor margen de utilidad realizada en 2016.

**Combustible.** El gasto de combustible incrementó 21.6% en 2016, como resultado del aumento en el

costo promedio de combustible por galón de 1.4% y de 19.9%, respectivamente. Esto como consecuencia del incremento en el tamaño de nuestra flota y de un aumento de 15.8% en nuestros despegues.

Adicionalmente, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015 contratamos opciones asiáticas de combustible. Estos instrumentos calificaron como coberturas para efectos contables, por lo que para el ejercicio terminado el 31 de diciembre del 2016 el valor extrínseco de estas opciones reciclado al costo de combustible fue de Ps.305.2 millones.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015, celebramos contratos de instrumentos financieros derivados (swaps sobre US Gulf Coast Jet Fuel 54) que generaron una pérdida de Ps.128.3 millones. Dichos instrumentos calificaron como coberturas para efectos contables, por lo que los resultados fueron presentados como parte del costo del combustible. Todas estas posiciones vencieron al 30 de junio de 2015, por lo que no se reconoció valor razonable al 31 de diciembre de 2015.

**Renta de equipo de vuelo.** Los gastos por renta de equipo de vuelo en 2016 incrementaron 58.6%. Dicho incremento se debió principalmente a: un incremento neto en rentas suplementarias y contingentes de Ps.853.7 millones, ii) la depreciación de aproximadamente 17.7% en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar, lo que afectó negativamente nuestras gastos de rentas en término de pesos por un monto de Ps.508.8 millones, iii) incremento en el gasto de arrendamiento de aeronaves y motores relacionado con la incorporación de 13 aeronaves nuevas netas en nuestra flota por un monto de Ps.475.1 millones, y iv) un incremento de Ps.263.6 millones relacionado con la operación del año completo de las siete nuevas aeronaves A320 recibidas durante 2015. Estos incrementos fueron parcialmente compensados por la disminución de otros gastos de rentas por Ps.36.2 millones.

**Gastos de navegación, aterrizaje y despegue.** El incremento del 26.1% en gastos de navegación, aterrizaje y despegue en 2016, se debió principalmente a un aumento de 6.6% en nuestras operaciones (medidas en términos de despegues) durante 2016. Adicionalmente, el número de aeropuertos que atendimos incrementó 15.8% durante 2016. Estos incrementos fueron parcialmente compensados por los incentivos recibidos de los grupos aeroportuarios generados por el crecimiento en nuestras operaciones.

**Salarios y beneficios.** El incremento del 27.2% en salarios y beneficios en 2016, se debió principalmente al aumento en el número de empleados de 37.7%, debido al crecimiento de nuestras operaciones y al tamaño de nuestra flota. Adicionalmente, la compensación variable de nuestros empleados incrementó debido también al aumento de nuestras operaciones en 2016 (Ver "Administración – Recursos Humanos").

**Gastos de venta, mercadotecnia y distribución.** El incremento de 29.8% en el gasto de venta, mercadotecnia y distribución se debió principalmente al incremento del 29.3% en nuestros ingresos operativos, así como de los esfuerzos adicionales de mercadotecnia para promover nuestras nuevas rutas.

**Gastos de mantenimiento.** El incremento en un 53.7% en gastos de mantenimiento en 2016, fue resultado de un incremento del 23.2% en el tamaño de nuestra flota debido a la adición de 13 aeronaves netas en 2016. Adicionalmente, durante 2016 nuestros gastos de mantenimiento en una base de pesos incrementaron debido a la depreciación del 17.7% en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar de 2016.

**Otros gastos operativos.** Otros gastos operativos incrementó 36.5% en 2016. Lo anterior se debió principalmente al incremento en gastos adicionales administrativos, soporte técnico y de comunicación crecimiento de nuestras operaciones.

**Depreciación y amortización.** La depreciación y amortización incrementó 17.5% en 2016, principalmente como resultado de la amortización de eventos mayores de mantenimiento asociados con la edad de nuestra flota, los cuales son registrados bajo el método de diferimiento.

Durante 2016 y 2015, registramos como amortización de eventos mayores de mantenimiento por Ps.404.7 millones y Ps.352.9 millones, respectivamente. Estos montos se presentan dentro del rubro de mejoras a equipos arrendados.

#### 2014 comparado con 2015

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2014	2015	Variación	
	(En miles de pesos, excepto por %)			
Otros ingresos operativos	(22,107)	(193,155)	(171,048)	>100%
Combustible	5,363,864	4,721,108	(642,756)	(12.0%)
Renta de equipo de vuelo	2,534,522	3,525,336	990,814	39.1%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	2,065,501	2,595,413	529,912	25.7%
Sueldos y beneficios	1,576,517	1,902,748	326,231	20.7%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	817,281	1,088,805	271,524	33.2%
Gastos de mantenimiento	664,608	874,613	210,005	31.6%
Otros gastos operativos	489,938	697,786	207,848	42.4%
Depreciación y amortización	342,515	456,717	114,202	33.3%
<b>Total gastos operativos, neto</b>	<b>13,832,639</b>	<b>15,669,371</b>	<b>1,836,732</b>	<b>13.3%</b>

El total de gastos de operación neto, incrementó 13.3% en 2015, principalmente como resultado del crecimiento de nuestras operaciones y otros factores que se explican más adelante.

**Otros ingresos operativos.** Los otros ingresos operativos aumentaron en Ps.171.0 millones o >100% en 2015, debido principalmente a un mayor margen de utilidad en operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves en comparación con 2014.

**Combustible.** El gasto de combustible disminuyó 12.0% en 2015, como resultado de una disminución en el costo promedio de combustible por galón del 25.7%. Esta disminución se compensó parcialmente debido a un incremento del 18.4% en el consumo de combustible c por galón como consecuencia del incremento en nuestra flota.

Adicionalmente, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2014, celebramos contratos de instrumentos financieros derivados que genera-

ron una pérdida de Ps.128.3 millones y de Ps.85.7 millones, respectivamente. Dichos instrumentos calificaron como coberturas para efectos contables, por lo que los resultados fueron presentados como parte del costo del combustible.

Adicionalmente, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2014, la Compañía contrató opciones asiáticas de combustible. Estos instrumentos calificaron como coberturas para efectos contables. Como resultado, durante el ejercicio de 2015 el valor extrínseco de estas opciones reciclado al costo de combustible fue de Ps.112.7 millones.

**Renta de equipo de vuelo.** Los gastos por renta de equipo de vuelo en 2015 incrementaron 39.1%. Dicho incremento se debió principalmente a un incremento de: (i) Ps.246.9 millones en los gastos de la renta de las siete aeronaves nuevas A320, (ii) un incremento de Ps.279.4 millones en relación con la operación del año completo de las aeronaves nuevas A320 recibidas durante el año terminado el 31 de diciembre 2014, (iii) la renta de aeronaves y motores en término de pesos de Ps.353.6 millones, resultado de la depreciación del 19.2% en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar durante 2015; y (iv) un incremento en las rentas contingentes y complementarias de Ps.192.1 millones. Estos incrementos fueron parcialmente compensados por (i) una disminución de Ps.74.0 millones relacionados con la devolución de una aeronave a nuestros arrendadores; y (ii) otros gastos por renta de Ps.7.2 millones.

**Gastos de navegación, aterrizaje y despegue.** El incremento del 25.7% en gastos de navegación, aterrizaje y despegue en 2015, se debió principalmente a un aumento de 17.8% en nuestras operaciones (medidas en términos de despegues) durante 2015. Adicionalmente, el número de aeropuertos servidos

incrementó 15.1% durante 2015. Estos incrementos fueron parcialmente compensados por los incentivos recibidos de los grupos aeroportuarios generados por el crecimiento en nuestras operaciones.

**Salarios y beneficios.** El incremento del 20.7% en salarios y beneficios en 2015, se debió principalmente al crecimiento en nuestras operaciones de 17.8%, lo que incrementó la compensación variable de nuestros empleados. Adicionalmente, incrementamos el número de pilotos y sobrecargos requeridos para operar las siete aeronaves netas recibidas durante 2015 (Ver "Administración – Recursos Humanos"). Este incremento fue parcialmente compensado por una disminución en nuestros gastos de viaje, derivados de nuestro nuevo plan de pagos de viáticos adoptado durante 2015.

**Gastos de venta, mercadotecnia y distribución.** El incremento de 33.2% en el gasto de venta, mercadotecnia y distribución se debió principalmente al incremento del 29.5% en nuestros ingresos operativos, así como de los esfuerzos adicionales de mercadotecnia para promover nuestras nuevas rutas.

**Gastos de mantenimiento.** El incremento en un 31.6% en gastos de mantenimiento en 2015, fue resultado de un incremento del 12% en el tamaño de nuestra flota debido a la adición de seis aeronaves netas en 2015. Adicionalmente, los gastos de mantenimiento también incrementaron como resultado del aumento en la edad de nuestra flota (4.6 años al 31 de diciembre de 2015), lo cual requiere de un trabajo más exhaustivo durante los trabajos de mantenimiento de rutina programados, así como la periodicidad de las revisiones de mantenimiento realizadas durante 2015 en comparación con el 2014. Adicionalmente, durante 2015 nuestros costos de mantenimiento en una base de peso mexicano incrementaron aproxi-

madamente 19.2% debido a la depreciación del peso promedio frente al dólar registrada durante 2015.

**Otros gastos operativos.** Otros gastos operativos incremento 42.4% en 2015. Lo anterior se debió principalmente a: (i) gastos adicionales administrativos de soporte relacionados con la expansión de las operaciones de vuelo y, (ii) el requerimiento de soporte técnico y de comunicación por el crecimiento de las operaciones.

#### Resultados operativos 2015 comparado con 2016

	Al 31 de diciembre de			Variación
	2015	2016		
<b>Resultados operativos</b>	(En miles de pesos, excepto por %)			
Total ingresos operativos	18,179,704	23,512,451	5,332,747	29.3%
Total gastos operativos, neto	15,669,371	20,772,760	5,103,389	32.6%
<b>Utilidad de operación</b>	<b>2,510,333</b>	<b>2,739,691</b>	<b>229,358</b>	<b>9.1%</b>

**Utilidad operativa.** Como resultado de los factores antes mencionados, obtuvimos una utilidad operativa de Ps.2.7 mil millones en 2016, lo que representó

**Depreciación y amortización.** La depreciación y amortización incremento 33.3% en 2015, principalmente como resultado de la amortización de eventos mayores de mantenimiento asociados con la edad de nuestra flota, registrada bajo el método de diferimiento. Durante 2015 y 2014, registramos como amortización de eventos mayores de mantenimiento costos de mejoramiento por Ps.352.9 millones y Ps.253.4 millones, respectivamente.

un incremento del 9.1% comparado con nuestro ingreso operativo de Ps.2.5 millones durante el mismo periodo de 2015.

#### 2014 comparado con 2015

	Al 31 de diciembre de			Variación
	2014	2015		
<b>Resultados operativos</b>	(En miles de pesos, excepto por %)			
Total ingresos operativos	14,036,742	18,179,704	4,142,962	29.5%
Total gastos operativos, neto	13,832,639	15,669,371	1,836,732	13.3%
<b>Utilidad de operación</b>	<b>204,103</b>	<b>2,510,333</b>	<b>2,306,230</b>	<b>&gt;100%</b>

**Utilidad operativa.** Como resultado de los factores antes mencionados, obtuvimos una utilidad operativa de Ps.2.5 mil millones en 2015, lo que representó

un incremento mayor al 100% comparado con nuestro ingreso operativo de Ps.204.1 millones durante el mismo periodo de 2014.

#### Resultados financieros 2015 comparado con 2016

	Al 31 de diciembre de			Variación
	2015	2016		
<b>Resultados financieros</b>	(En miles de pesos, excepto por %)			
Total ingresos financieros	47,034	102,591	55,557	>100%
Costos financieros	(21,703)	(35,116)	(13,413)	61.8%
Utilidad cambiaria, neta	966,554	2,169,505	1,202,951	>100%
<b>Total de resultados financieros</b>	<b>991,885</b>	<b>2,236,980</b>	<b>1,245,095</b>	<b>&gt;100%</b>

**Resultados financieros.** La variación en los resultados financieros, se debió principalmente al registro de la ganancia cambiaria. Esta utilidad derivó de la significativa depreciación del 20.1% del peso frente al dólar y de nuestra posición neta activa en dólares de U.S.\$584.5 millones en 2016.

equivalentes, depósito para renta de equipo de vuelo y depósito para mantenimiento de equipo de vuelo.

Adicionalmente, nuestros ingresos financieros aumentaron Ps.55.6 millones, debido principalmente al incremento en nuestro efectivo y equivalentes durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016, lo que originó el incremento en inversiones a corto plazo.

Dicha posición neta activa en dólares resultó principalmente del incremento en nuestro flujo de efectivo y

#### 2014 comparado con 2015

	Al 31 de diciembre de			Variación
	2015	2016		
<b>Resultados financieros</b>	(En miles de pesos, excepto por %)			
Total ingresos financieros	23,464	47,034	23,570	>100%
Costos financieros	(32,335)	(21,703)	10,632	(32.9%)
Utilidad cambiaria, neta	448,672	966,554	517,882	>100%
<b>Total de resultados financieros</b>	<b>439,801</b>	<b>991,885</b>	<b>552,084</b>	<b>&gt;100%</b>

Resultados financieros. La variación en los resultados financieros, debió principalmente a registro de la utilidad cambiaria. Esta ganancia se debió a la significativa depreciación del 16.91% del peso frente al dólar y de nuestra posición neta activa en dólares de U.S.\$390.1 millones en 2015.

#### Impuesto sobre la utilidad y utilidad neta 2015 comparado con 2016

	Al 31 de diciembre de			
	2015	2016	Variación	
<b>Utilidad neta</b>	(En miles de pesos, excepto por %)			
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	3,502,218	4,976,671	1,474,453	42.1%
Impuestos a la utilidad	(1,038,348)	(1,457,182)	(418,834)	40.3%
<b>(Pérdida) utilidad neta del periodo atribuible a:</b>				
Propietarios de la controladora	2,463,870	3,519,489	1,055,619	42.8%
Participación no controladora	-	-	-	n.a.
<b>Utilidad neta</b>	<b>2,463,870</b>	<b>3,519,489</b>	<b>1,055,619</b>	<b>42.8%</b>

Registramos una utilidad neta de Ps. 3.5 mil millones en 2016, en comparación con la utilidad neta de Ps.2.5 mil millones en 2015.

Dicha posición neta activa en dólares resultó principalmente de los depósitos de mantenimiento pagados a nuestros arrendadores.

Adicionalmente, nuestros ingresos financieros aumentaron Ps.23.6 millones, debido al aumento de nuestras inversiones a corto plazo.

La tasa efectiva impositiva durante 2015 y 2016 fue de 29.7% y 29.3%, respectivamente. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015, utilizamos Ps.195.1 millones y Ps.1.6 mil millones, respectivamente, de nuestras pérdidas fiscales disponibles.

#### 2014 comparado con 2015

	Al 31 de diciembre de			
	2014	2015	Variación	
<b>Utilidad neta</b>	(En miles de pesos, excepto por %)			
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	643,904	3,502,218	2,858,314	>100%
Impuestos a la utilidad	(38,720)	(1,038,348)	(999,628)	>100%
<b>(Pérdida) utilidad neta del periodo atribuible a:</b>				
Propietarios de la controladora	605,184	2,463,870	1,858,686	>100%
Participación no controladora	-	-	-	n.a.
<b>Utilidad neta</b>	<b>605,184</b>	<b>2,463,870</b>	<b>1,858,686</b>	<b>&gt;100%</b>

Registramos una utilidad neta de Ps.2.4 mil millones en 2015, en comparación con la utilidad neta de Ps.605.2 millones en 2014.

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, tuvimos pérdidas fiscales por Ps.194.5 millones y Ps.1.7 mil millones, respectivamente. Estas pérdidas se encuentran relacionadas con nuestras operaciones, las cuales de conformidad con la actual Ley del Impuesto sobre la Renta pueden ser acumuladas y usarse para com-

pensar el ingreso gravable generado durante los siguientes 10 años. La tasa efectiva impositiva durante 2014 y 2015 fue de 6.0% y 29.7%, respectivamente.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2014, utilizamos Ps.1.6 mil millones y Ps.424.5 millones, respectivamente, de nuestras pérdidas fiscales disponibles.

**(ii) Liquidez y Recursos De Capital****Liquidez**

Nuestra principal fuente de liquidez es el efectivo generado por la operación, así mismo, dicha liquidez se utiliza principalmente en capital de trabajo e inversión de capital.

	Por los años terminados el 31 de diciembre de		
	2014	2015	2016
		(Miles de pesos)	
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	333,783	3,069,613	978,732
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(1,184,968)	(601,277)	(27,958)
Flujos netos de efectivo generados por actividades de financiamiento	524,704	65,086	10,765

En los últimos años, hemos sido capaces de satisfacer nuestras necesidades de capital de trabajo a través del efectivo de nuestras operaciones. Nuestra inversión de capital consiste principalmente en la adquisición de refacciones, mobiliario y equipo, incluyendo los pagos anticipados para la adquisición de aeronaves. En ocasiones, hemos financiado los pagos anticipados relacionados con las aeronaves con líneas de crédito revolventes con bancos comerciales.

Obtuvimos compromisos de financiamiento para los pagos anticipados respecto a todas las aeronaves que serán entregadas en hasta el año 2020.

Nuestro efectivo y equivalentes de efectivo se incrementaron por Ps.1.9 mil millones, de Ps.5.2 mil millones al 31 de diciembre de 2015 a Ps.7.1 mil millones al 31 de diciembre de 2016. Al 31 de diciembre de 2016 teníamos disponibles líneas de crédito por la cantidad de Ps.6.9 mil millones, de las cuales Ps.5.0 mil millones correspondían al financiamiento de la

deuda y Ps.1.9 mil millones correspondían a cartas de crédito (Ps.3.7 mil millones no han sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2015 teníamos disponibles líneas de crédito por la cantidad de Ps.3.0 mil millones, de las cuales Ps.1.8 mil millones correspondían al financiamiento de la deuda y Ps.1.2 mil millones correspondía a cartas de crédito (Ps.680.4 millones no han sido dispuestos).

Contamos con una política de inversión para optimizar el desempeño y garantizar la disponibilidad del efectivo y minimizar el riesgo asociado con la inversión de efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo. Dicha política provee los lineamientos sobre el saldo mínimo, mezcla de monedas, instrumentos, fechas límite, contrapartes y riesgo de crédito. Al 31 de diciembre de 2016, 87% de nuestro efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo se encontraban denominadas en dólares americanos y el 13% se encontraban denominadas en pesos.

Ver Nota 3 de nuestros estados financieros consolidados incluidos dentro de este reporte anual.

**Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación.** Dependemos principalmente de los flujos de efectivo de nuestra operación para generar capital de trabajo para nuestras operaciones actuales y futuras. Los flujos netos de efectivo generados sumaron Ps.978.7 millones y Ps.3.1 mil millones en 2016 y 2015, respectivamente. El aumento se debió principalmente al incremento de nuestra utilidad por operación en 2016 en comparación con 2015.

Los flujos netos de efectivo generados por las actividades de operación sumaron Ps.3.1 mil millones y Ps.333.8 millones en 2015 y 2014, respectivamente. El aumento se debió principalmente al incremento de nuestra utilidad por operación en 2015 en comparación con 2014. En adición, en 2015 registramos un incremento en la cobranza, lo que generó mayores flujos de efectivo al término del año.

**Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión.** Durante 2016, el flujo neto de efectivo utilizado en actividades de inversión sumó Ps.28.0 millones, que consistió principalmente en pagos anticipados para la adquisición de aeronaves que sumaron Ps.1.3 mil millones, parcialmente compensados por los reembolsos de pagos anticipados sumando Ps.1.7 mil millones.

Adicionalmente, registramos otros gastos por inversión de capital relacionados con partes de aeronaves y adquisiciones de refacciones, activos intangibles y costos por mantenimiento mayor netos de bajas de Ps.416.0 millones.

Durante 2015, el flujo de efectivo utilizado en actividades de inversión sumó Ps.601.3 millones, que

consistió principalmente en pagos anticipados relacionados con la adquisición de aeronaves por una cantidad de Ps.835.5 millones parcialmente compensados por reembolsos de pagos anticipados de Ps.669.7 millones. Adicionalmente, se registraron gastos por inversión de capital relacionados con partes de aeronaves y adquisiciones de refacciones, activos intangibles y costos por mantenimiento mayor netos de bajas de Ps.435.5 millones.

Durante 2014, el flujo de efectivo utilizado en actividades de inversión sumó Ps.1.2 mil millones que consistió principalmente en pagos anticipados relacionados con la adquisición de aeronaves por una cantidad de Ps.906.1 millones parcialmente compensados por reembolsos de pagos anticipados de Ps.395.6 millones. Adicionalmente, se registraron gastos por inversión de capital de Ps.674.5 millones.

**Flujos netos de efectivo generados por actividades de financiamiento.** Durante 2016, el flujo neto de efectivo generado por actividades de financiamiento sumó la cantidad de Ps.10.8 millones, y consistió principalmente en flujos positivos derivados del incremento de la deuda proveniente de las líneas de crédito revolventes con Banco Santander y Bancomext, que totalizaron Ps.1.0 mil millones, líneas de crédito adicionales para capital de trabajo a corto plazo con Banco Nacional de México, S.A. y Bank of America México, S.A., por un monto total de Ps.716.0 millones, los cuales fueron parcialmente compensados por el pago de anticipos para la compra de aeronaves por un monto de Ps.1.5 mil millones, otros pagos financieros por Ps.134.7 millones y el pago de intereses por Ps.39.4 millones.

Durante 2015, el flujo neto de efectivo generado por actividades de financiamiento totalizó Ps.65.1 millones, que consistió principalmente en flujos positivos

provenientes del crédito revolvente con Banco Santander y Bancomext sumando Ps.924.6 millones, compensado parcialmente por los pagos a los anticipos del financiamiento de adquisición de aeronaves por un importe neto acumulado de Ps.23.5 millones, compensado parcialmente por pagos de financiamiento de pagos anticipados de entrega de aeronaves por un monto neto acumulado de Ps.801.3 millones, un interés pagado de Ps.41.5 millones y otros pagos a financiamientos menores de Ps.40.1 millones.

Durante 2014, el flujo neto de efectivo generado por actividades de financiamiento totalizó Ps.524.7 millones, que consistió principalmente en flujos positivos provenientes del crédito revolvente con Banco Santander y Bancomext sumando Ps.965.9 millones, compensado parcialmente por los pagos a los anticipos del financiamiento de adquisición de aeronaves por un importe neto acumulado de Ps.399.8 millones, un interés pagado de Ps.23.2 millones y otros pagos a financiamientos menores de Ps.18.2 millones.

### Contratos de Crédito

La línea de crédito revolvente con Banco Santander México y Bancomext, de fecha 27 de julio de 2011, modificada el 1 de agosto de 2013, el 28 de febrero de 2014 y 27 de noviembre de 2014, bajo la cual somos garantes, cuya tasa es variable, proporciona financiamiento de los pagos anticipados para la compra de diecinueve aeronaves Airbus A320. El 25 de agosto de 2015 celebramos un convenio modificatorio adicional a dicho contrato para financiar los pagos anticipados de entrega de ocho aeronaves adicionales Airbus A320. El 30 de noviembre de 2016 celebramos un convenio modificatorio adicional a dicho contrato para financiar los pagos anticipados de entrega de 22 aeronaves Airbus A320 bajo nuestro contrato de compraventa con Airbus.

El monto total principal de esta línea de crédito revolvente es de hasta EUA\$199.6 millones, de los cuales EUA\$113.1 millones es proporcionada por Banco Santander México y EUA\$86.5 millones por Bancomext. Este crédito tiene una tasa de interés anual de LIBOR a tres meses más un diferencial de acuerdo a las condiciones contractuales en cada disposición en un rango de 1.99 a 2.25 puntos porcentuales. La fecha de vencimiento es el 31 de mayo del 2021. Cualquier cantidad pagada puede ser dispuesta nuevamente hasta el 31 de octubre de 2020. Esta línea de crédito revolvente podría limitar nuestra capacidad, entre otras cosas, para declarar y pagar dividendos en el caso de incumplimiento con los términos de pago previstos por el mismo, disponer de determinados activos, incurrir en deuda y crear ciertos gravámenes.

En diciembre de 2016, celebramos un contrato de crédito de capital de trabajo de corto plazo con Bank of America Mexico, S.A. por un monto de EUA\$15.0 millones en dólares, con una tasa anual de interés de LIBOR a un mes más 1.60 puntos porcentuales y un contrato de crédito de capital de trabajo a corto plazo con Banco Nacional de México, S.A. por un monto de Ps.406.3 millones, con una tasa anual igual a la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a plazo de 28 días más 0.80 puntos porcentuales.

Al 31 de diciembre de 2016, estábamos al corriente con nuestros pagos de principal e intereses, así como en cumplimiento con las obligaciones al amparo de nuestros contratos de crédito y la línea de crédito revolvente.

Ver "Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de Volaris – Tendencias y factores inciertos relacionados con nuestro negocio."

volaris 

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V.  
Y SUBSIDIARIAS (Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

# Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014  
con informe de los auditores independientes

Informe de los auditores Independientes	54
Estados financieros consolidados auditados:	
Estados consolidados de situación financiera	60
Estados consolidados de resultados	62
Estados consolidados de resultados integrales	63
Estados consolidados de flujos de efectivo	64
Estados consolidados de variaciones en el patrimonio	66
Notas de los estados financieros consolidados	68

## INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

A la Asamblea de Accionistas de  
Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

### Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados adjuntos de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V., y subsidiarias ("la Compañía"), que comprenden el estado consolidado de situación financiera al 31 de diciembre de 2016, el estado consolidado de resultados integrales, el estado consolidado de cambios en el patrimonio y el estado consolidado de flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, así como las notas explicativas de los estados financieros consolidados que incluyen un resumen de las políticas contables significativas.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera consolidada de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V., y subsidiarias al 31 de diciembre de 2016, así como sus resultados y sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera.

### Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección "Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados" de nuestro informe. Somos independientes de la Compañía de conformidad con el "Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad del Consejo de Nor-

mas Internacionales de Ética para Contadores" ("Código de Ética del IESBA") junto con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en México por el "Código de Ética Profesional del Instituto Mexicano de Contadores Públicos" ("Código de Ética del IMCP") y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos y con el Código de Ética del IESBA.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

### Asuntos clave de la auditoría

Los asuntos clave de la auditoría son aquellos que, según nuestro juicio profesional, han sido los más significativos en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del periodo actual. Estos asuntos han sido tratados en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre dichos asuntos. Para cada asunto clave de auditoría, describimos cómo se abordó el mismo en el contexto de nuestra auditoría.

Hemos cumplido las responsabilidades descritas en la sección "Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados" de nuestro informe, incluyendo las relacionadas con los asuntos clave de auditoría. Consecuentemente, nuestra auditoría incluyó

la aplicación de procedimientos diseñados a responder a nuestra evaluación de los riesgos de desviación material de los estados financieros consolidados adjuntos. Los resultados de nuestros procedimientos de auditoría, incluyendo los procedimientos aplicados para abordar los asuntos clave de la auditoría descritos más adelante, proporcionan las bases para nuestra opinión de auditoría de los estados financieros consolidados adjuntos.

### Provisión para condiciones de retorno de aeronaves y motores

#### Descripción del asunto clave de auditoría

Los contratos de arrendamiento que la Compañía ha celebrado establecen que las aeronaves y motores objeto del contrato sean devueltos al arrendador bajo condiciones de mantenimiento específicas. La Compañía tiene registrada una provisión para condiciones de retorno de Ps.267,928 al 31 de diciembre de 2016. Las revelaciones relacionadas con esta provisión se incluyen en las Notas 1n y 15c de los estados financieros consolidados.

La provisión cubre el costo de cumplir las condiciones de retorno, las cuales deben satisfacerse al momento del vencimiento de los arrendamientos relacionados, y corresponde al mantenimiento y reemplazo de ciertos componentes de las aeronaves y motores, como se establece en los contratos de arrendamiento, y que son adicionales al mantenimiento mayor rutinario programado. La Compañía determina la provisión relacionada con fuselaje, revisión de motores y partes

de vida limitada, basándose en ciertos supuestos, incluyendo la utilización proyectada de las aeronaves y los costos esperados de mantenimiento. Dado que el cálculo de esta provisión requiere del juicio de la administración para estimar el monto y las fechas en que se incurrirán los costos futuros, determinamos que éste es un asunto clave de auditoría.

#### Cómo nuestra auditoría abordó el asunto

Como parte de nuestra auditoría, revisamos los contratos de arrendamiento que la Compañía ha celebrado con el fin de verificar las condiciones de retorno más allá del mantenimiento mayor rutinario programado. También revisamos la provisión al 31 de diciembre de 2016. Como parte de nuestras pruebas, evaluamos la metodología utilizada para calcular la provisión preparada por la administración y probamos los supuestos clave, incluyendo las proyecciones de utilización de las aeronaves con base en el plan de vuelo programado y los costos de mantenimiento proyectados, comparándolos contra los costos reales incurridos o contra costos de mantenimiento especificados en los contratos con proveedores. Por último, revisamos las revelaciones de la Compañía respecto de este asunto en los estados financieros consolidados (Notas 1n y 15c).

#### Arrendamiento de aeronaves y motores

#### Descripción del asunto clave de auditoría

La Compañía mantiene toda su flota de aeronaves y casi la totalidad de sus motores bajo contratos de arrendamiento,

los cuales de acuerdo a la normatividad vigente deben ser clasificados a la fecha de inicio del contrato tomando en consideración ciertos factores establecidos en la Norma Internacional de Auditoría 17 (IAS 17) "Arrendamientos". Cuando los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo arrendado permanecen sustancialmente con el arrendador, los arrendamientos son clasificados como arrendamientos operativos. La Compañía clasifica la totalidad de sus contratos de arrendamiento como arrendamientos operativos y los pagos por rentas son cargadas a resultados en línea recta en el plazo del contrato de arrendamiento.

Debido a los términos y condiciones establecidos en los contratos individuales de arrendamiento y considerando que durante el año 2016 la Compañía celebró contratos de arrendamiento de 17 aeronaves y 5 motores, así como la extensión de 2 contratos de arrendamiento existentes, durante nuestra auditoría evaluamos los análisis realizados por la Administración para la clasificación de sus arrendamientos.

#### **Cómo nuestra auditoría abordó el asunto**

Leímos los contratos de arrendamiento y analizamos sus términos y condiciones, incluyendo las condiciones de pago y los porcentajes de incremento en los pagos de arrendamiento, entre otros aspectos. También involucramos un especialista en valuación para evaluar los supuestos que la administración utilizó para determinar el valor presente de los pagos de arrendamiento, tales como la curva de moneda extranjera y la tasa de descuento, comparándolos contra datos externos. Por último, evaluamos cada contrato de arrendamiento para identificar si contienen derivados implícitos, y evaluamos otros factores establecidos en la IAS 17 para determinar el tratamiento contable adecuado para los contratos de arrendamiento. Adicionalmente, revisamos

las revelaciones de la Compañía respecto de este asunto en las Notas 1p y 14 de los estados financieros consolidados.

#### **Depósitos de mantenimiento de aeronaves pagados a arrendadores**

##### *Descripción del asunto clave de auditoría*

La Compañía ha efectuado pagos por depósitos de mantenimiento a arrendadores que ascienden a Ps.7,097,744 al 31 de diciembre de 2106. Las revelaciones relacionadas con esta cuenta se incluyen en la Nota 11 de los estados financieros consolidados. Bajo la mayoría de los contratos de arrendamiento, la Compañía está obligada a pagar por anticipado depósitos de mantenimiento a los arrendadores de sus aeronaves como colateral para garantizar el cumplimiento de los mantenimientos mayores relacionados. Los contratos de arrendamiento establecen que dichos depósitos serán reembolsados a la Compañía tras completarse el evento de mantenimiento. La cantidad a reembolsar será la menor entre (i) el monto de los depósitos de mantenimiento en poder del arrendador asociado con el evento de mantenimiento específico, y (ii) los costos que califiquen relacionados con el evento de mantenimiento específico.

La Compañía efectúa ciertos supuestos al inicio de cada arrendamiento y en cada fecha de reporte para determinar la recuperabilidad de los depósitos de mantenimiento. Los supuestos clave incluyen el tiempo estimado entre los eventos de mantenimiento, los costos de futuros eventos de mantenimiento y el número de horas de vuelo que se estima que acumule la aeronave antes de ser devuelta al arrendador.

Cualquier diferencia entre (i) el monto de los depósitos de mantenimiento que la Compañía debe hacer y (ii) el costo esperado de los eventos de mantenimiento mayor, se reconoce como un gasto adicional por arrendamiento en el estado consolidado de resultados como parte de las rentas suplementarias. El análisis correspondiente requiere que la administración utilice juicios y supuestos significativos para estimar la recuperabilidad de los depósitos.

#### **Cómo nuestra auditoría abordó el asunto**

Como parte de nuestra auditoría, revisamos los contratos de arrendamiento y el análisis de las estimaciones preparado por la administración para determinar la recuperabilidad de los depósitos de mantenimiento y el reconocimiento de los montos no recuperables como parte de rentas suplementarias. Evaluamos la estimación de los costos de mantenimiento mayor que se esperan ser incurridos, comparándolos contra los costos históricos y/o contra costos de mantenimientos de aeronaves y motores especificados en contratos con proveedores, así como las proyecciones de utilización aplicadas para determinar las fechas de mantenimiento, comparándolas contra los planes de vuelo programados de la Compañía y el plazo del contrato de arrendamiento.

Adicionalmente, revisamos las revelaciones de la Compañía respecto de este asunto en la Nota 1j de los estados financieros consolidados.

#### **Otra información**

La Administración es responsable de la otra información. La otra información comprende la información incluida en el Reporte Anual presentado a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores ("CNBV") y el informe anual presentado a los

accionistas, pero no incluye los estados financieros consolidados ni nuestro informe de auditoría correspondiente. Esperamos disponer de la otra información después de la fecha de este informe de auditoría.

Nuestra opinión sobre los estados financieros consolidados no cubre la otra información y no expresaremos ninguna forma de conclusión que proporcione un grado de seguridad sobre esta.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados, nuestra responsabilidad es leer y considerar la otra información que identificamos anteriormente cuando dispongamos de ella y, al hacerlo, considerar si existe una inconsistencia material entre la otra información y los estados financieros consolidados o el conocimiento obtenido por nosotros en la auditoría o si parece que existe una desviación material en la otra información por algún otro motivo.

Cuando leamos y consideremos el Reporte Anual presentado a la CNBV y el informe anual presentado a los accionistas, si concluimos que contiene una desviación material, estamos obligados a comunicar el asunto a los responsables del gobierno de la Compañía y emitir la declaratoria sobre el Reporte Anual requerida por la CNBV, en la cual se describirá el asunto.

#### **Responsabilidades de la Administración y de los responsables del gobierno de la Compañía en relación con los estados financieros consolidados**

La Administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados adjuntos de conformidad con las Normas Internacionales de

Información Financiera, y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados libres de desviación material, debida a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, la Administración es responsable de la evaluación de la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con el negocio en marcha y utilizando la base contable de negocio en marcha excepto si la Administración tiene intención de liquidar la Compañía o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la Compañía son responsables de la supervisión del proceso de información financiera de la Compañía.

#### **Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados**

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de desviación material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte una desviación material cuando existe. Las desviaciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de desviación material en los estados financieros consolidados, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una desviación material debida a fraude es más elevado que en el caso de una desviación material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la Compañía.
- Evaluamos lo adecuado de las políticas contables aplicadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización, por la Administración, de la base contable de negocio en marcha y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que

pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que la Compañía deje de continuar como negocio en marcha.

- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluida la información revelada, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran la presentación razonable.

Comunicamos con los responsables del gobierno de la Compañía en relación con, entre otros asuntos, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la Compañía una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y comunicado con ellos acerca de todas las relaciones y demás asuntos de los que se puede esperar razonablemente que pueden afectar a nuestra independencia y, en su caso, las correspondientes salvaguardas.

Entre los asuntos que han sido objeto de comunicación con los responsables del gobierno de la Compañía, determinamos los más significativos en la auditoría de los estados financieros consolidados del periodo actual y que son, en consecuencia, los asuntos clave de la auditoría. Describimos dichos asuntos en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente el asunto o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes, determinemos que un asunto no se debería comunicar en nuestro informe cuando se espera razonablemente que las consecuencias adversas de hacerlo superarían a los beneficios de interés público de dicho asunto.

El socio responsable de la auditoría es quién suscribe este informe.

Mancera, S.C.  
Integrante de  
Ernst & Young Global Limited



C.P.C. Luis Francisco Ortega Sinencio

Ciudad de México,  
27 de abril de 2017.

## ESTADOS CONSOLIDADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA

(Miles de pesos mexicanos)

	2016 (Miles de dólares americanos *)		Al 31 de diciembre de	
			2016	2015
<b>Activos</b>				
Activos circulantes:				
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 6)	US\$	342,201	Ps. 7,071,251	Ps. 5,157,313
Cuentas por cobrar:				
Otras cuentas por cobrar, neto (Nota 8)		20,683	427,403	263,022
Impuestos por recuperar		16,567	342,348	156,905
Impuesto a la utilidad por recuperar		9,338	192,967	15,028
Inventarios (Nota 9)		11,802	243,884	163,073
Pagos anticipados y otros activos circulantes (Nota 10)		75,616	1,562,526	585,276
Instrumentos financieros (Notas 3 y 5)		26,303	543,528	10,123
Depósitos en garantía (Nota 11)		56,485	1,167,209	873,022
<b>Total del activo circulante</b>		<b>558,995</b>	<b>11,551,116</b>	<b>7,223,762</b>
Activos no circulantes:				
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto (Nota 12)		122,194	2,525,008	2,549,650
Activos intangibles, neto (Nota 13)		5,519	114,041	94,649
Instrumentos financieros (Notas 3 y 5)		15,693	324,281	68,602
Impuesto a la utilidad diferido (Nota 19)		27,054	559,083	544,598
Depósitos en garantía (Nota 11)		317,454	6,559,878	4,692,603
Otros activos		7,180	148,364	57,640
<b>Total del activo no circulante</b>		<b>495,094</b>	<b>10,230,655</b>	<b>8,007,742</b>
<b>Total del activo</b>	<b>US\$</b>	<b>1,054,089</b>	<b>Ps. 21,781,771</b>	<b>Ps. 15,231,504</b>

**Pasivo y patrimonio**

Pasivos a corto plazo:				
Ventas de transportación no utilizada	US\$	104,218	Ps. 2,153,567	Ps. 1,957,254
Proveedores		41,706	861,805	781,094
Partes relacionadas (Nota 7)		3,147	65,022	14,316
Pasivos acumulados (Nota 15a)		86,402	1,785,439	1,379,575

	2016 (Miles de dólares americanos *)		Al 31 de diciembre de	
			2016	2015
Impuestos y contribuciones por pagar (Nota 1q)		71,440	1,476,242	1,106,726
Impuestos a la utilidad por pagar		9,497	196,242	308,536
Instrumentos financieros (Notas 3 y 5)		684	14,144	44,301
Deuda financiera (Nota 5)		50,873	1,051,237	1,371,202
Otros pasivos (Nota 15c)		13,752	284,200	110,368
<b>Total de pasivo a corto plazo</b>		<b>381,719</b>	<b>7,887,898</b>	<b>7,073,372</b>
Pasivos a largo plazo:				
Instrumentos financieros (Notas 3 y 5)		–	–	11,473
Deuda financiera (Nota 5)		45,637	943,046	219,817
Pasivos acumulados (Nota 15b)		8,218	169,808	157,331
Otros pasivos (Nota 15c)		6,608	136,555	49,131
Beneficios a empleados (Nota 16)		650	13,438	10,056
Impuestos a la utilidad diferidos (Nota 19)		88,896	1,836,950	885,493
<b>Total del pasivo a largo plazo</b>		<b>150,009</b>	<b>3,099,797</b>	<b>1,333,301</b>
<b>Total del pasivo</b>		<b>531,728</b>	<b>10,987,695</b>	<b>8,406,673</b>
Patrimonio (Nota 18):				
Capital social		143,900	2,973,559	2,973,559
Acciones en tesorería		(4,034)	(83,365)	(91,328)
Aportaciones para futuros aumentos de capital		–	1	1
Reserva legal		1,851	38,250	38,250
Prima en suscripción de acciones		87,138	1,800,613	1,791,040
Utilidades retenidas		286,855	5,927,576	2,408,087
Otras partidas de utilidad (pérdida) integral acumuladas		6,651	137,442	(294,778)
<b>Total del patrimonio</b>		<b>522,361</b>	<b>10,794,076</b>	<b>6,824,831</b>
<b>Total del pasivo y patrimonio</b>	<b>US\$</b>	<b>1,054,089</b>	<b>Ps. 21,781,771</b>	<b>Ps. 15,231,504</b>

\* Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps.20.6640) – Nota 1z.

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

## ESTADOS CONSOLIDADOS DE RESULTADOS

(Miles de pesos mexicanos, excepto utilidad por acción)

	2016		Por los años terminados el 31 de diciembre de		
	(Miles de dólares americanos*, excepto utilidad por acción)		2016	2015	2014
Ingresos operativos (Notas 1d y 24):					
Pasajeros	US\$	860,924	Ps. 17,790,130	Ps. 14,130,365	Ps. 11,303,327
Otros ingresos por servicios adicionales (Nota 1d)		276,922	5,722,321	4,049,339	2,733,415
		1,137,846	23,512,451	18,179,704	14,036,742
Otros ingresos operativos (Nota 20)		(24,039)	(496,742)	(193,155)	(22,107)
Combustible		277,846	5,741,403	4,721,108	5,363,864
Renta de equipo de vuelo (Nota 14c)		270,522	5,590,058	3,525,336	2,534,522
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue		158,345	3,272,051	2,595,413	2,065,501
Salarios y beneficios		117,089	2,419,537	1,902,748	1,576,517
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución		68,397	1,413,348	1,088,805	817,281
Gastos de mantenimiento		65,046	1,344,110	874,613	664,608
Otros gastos operativos (Nota 20)		46,093	952,452	697,786	489,938
Depreciación y amortización (Notas 12 y 13)		25,965	536,543	456,717	342,515
Utilidad de operación		132,582	2,739,691	2,510,333	204,103
Ingresos financieros (Nota 21)		4,965	102,591	47,034	23,464
Costos financieros (Nota 21)		(1,699)	(35,116)	(21,703)	(32,335)
Utilidad cambiaria, neta		104,990	2,169,505	966,554	448,672
Utilidad antes de impuestos a la utilidad		240,838	4,976,671	3,502,218	643,904
Impuestos a la utilidad (Nota 19)		(70,518)	(1,457,182)	(1,038,348)	(38,720)
Utilidad neta consolidada	US\$	170,320	Ps. 3,519,489	Ps. 2,463,870	Ps. 605,184
Utilidad por acción básica:	US\$	0.168	Ps. 3.478	Ps. 2.435	Ps. 0.598
Utilidad por acción diluida:	US\$	0.168	Ps. 3.478	Ps. 2.435	Ps. 0.598

\* Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps.20.6640) – Nota 1z.

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

## ESTADOS CONSOLIDADOS DE RESULTADOS INTEGRALES

(Miles de pesos mexicanos)

	2016		Por los años terminados el 31 de diciembre de		
	(Miles de dólares americanos*)		2016	2015	2014
Utilidad neta del año	US\$	170,320	Ps. 3,519,489	Ps. 2,463,870	Ps. 605,184
Otras partidas de utilidad (pérdida) integral:					
<b>Otras partidas de utilidad (pérdida) integral que serán reclasificadas a utilidad o (pérdida) en periodos subsecuentes:</b>					
Utilidad (pérdida) neta en instrumentos financieros derivados de cobertura (Nota 22)		30,231	624,694	(193,869)	(129,506)
Efecto de impuestos a la utilidad (Nota 19)		(9,069)	(187,408)	58,161	38,852
Diferencias por tipo de cambio		(230)	(4,756)	–	–
<b>Otras partidas de utilidad (pérdida) integral que no serán reclasificadas a utilidad o (pérdida) en periodos subsecuentes:</b>					
Pérdida actuarial por compensación de los beneficios a los empleados (Nota 16)		(21)	(442)	(1,174)	(1,581)
Efecto de impuestos a la utilidad (Nota 19)		6	132	352	474
Utilidad (pérdida) integral del año, neta de impuestos a la utilidad	US\$	20,917	Ps. 432,220	Ps. (136,530)	Ps. (91,761)
Utilidad total integral del año, neta de impuestos a la utilidad	US\$	191,237	Ps. 3,951,709	Ps. 2,327,340	Ps. 513,423

\* Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps.20.6640) – Nota 1z.

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

## ESTADOS CONSOLIDADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014  
(Miles de pesos mexicanos)

	Capital social	Acciones en tesorería	Aportaciones para futuros aumentos de capital	Reserva legal	Prima en suscripción de acciones	Utilidades retenidas (Pérdidas acumuladas)	Remediones de beneficios a empleados	Cobertura de flujos de efectivo	Diferencias por tipo de cambio	Total del capital
Saldo al 1 de enero de 2014	Ps. 2,973,559	Ps. (107,730)	Ps. 1	Ps. 38,250	Ps. 1,785,744	Ps. (660,967)	Ps. (375)	Ps. (66,112)	Ps. –	Ps. 3,962,370
Acciones en tesorería	–	(7,059)	–	–	–	–	–	–	–	(7,059)
Costo del plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía (Nota 17)	–	–	–	–	1,046	–	–	–	–	1,046
Utilidad neta del periodo	–	–	–	–	–	605,184	–	–	–	605,184
Otras partidas de utilidad integral	–	–	–	–	–	–	(1,107)	(90,654)	–	(91,761)
Total de utilidad (pérdida) integral	–	–	–	–	–	605,184	(1,107)	(90,654)	–	513,423
Saldo al 31 de diciembre de 2014	2,973,559	(114,789)	1	38,250	1,786,790	(55,783)	(1,482)	(156,766)	–	4,469,780
Pagos basados en acciones ejercidos (Nota 17)	–	23,461	–	–	–	–	–	–	–	23,461
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 17)	–	–	–	–	4,250	–	–	–	–	4,250
Utilidad neta del periodo	–	–	–	–	–	2,463,870	–	–	–	2,463,870
Otras partidas de pérdida integral	–	–	–	–	–	–	(822)	(135,708)	–	(136,530)
Total de utilidad (pérdida) integral	–	–	–	–	–	2,463,870	(822)	(135,708)	–	2,327,340
Saldo al 31 de diciembre de 2015	2,973,559	(91,328)	1	38,250	1,791,040	2,408,087	(2,304)	(292,474)	–	6,824,831
Acciones en tesorería	–	(17,025)	–	–	17,025	–	–	–	–	–
Acciones ejercidas del plan de incentivos de la Compañía (Nota 17)	–	17,536	–	–	–	–	–	–	–	17,536
Venta de acciones en tesorería	–	963	–	–	(963)	–	–	–	–	–
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 17)	–	6,489	–	–	(6,489)	–	–	–	–	–
Utilidad neta del periodo	–	–	–	–	–	3,519,489	–	–	–	3,519,489
Otras partidas de (pérdida) utilidad integral	–	–	–	–	–	–	(310)	437,286	(4,756)	432,220
Total de utilidad (pérdida) integral	–	–	–	–	–	3,519,489	(310)	437,286	(4,756)	3,951,709
Saldo al 31 de diciembre de 2016	Ps. 2,973,559	Ps. (83,365)	Ps. 1	Ps. 38,250	Ps. 1,800,613	Ps. 5,927,576	Ps. (2,614)	Ps. 144,812	Ps. (4,756)	Ps. 10,794,076
	US\$ 143,900	US\$ (4,034)	US\$ –	US\$ 1,851	US\$ 87,138	US\$ 286,855	US\$ (127)	US\$ 7,008	US\$ (230)	US\$ 522,361

\* Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps20.6640) – Nota 1z.

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

## ESTADOS CONSOLIDADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO

(Miles de pesos mexicanos)

	Miles de dólares americanos*		Por los años terminados el 31 de diciembre de					
	2016	2016	2015	2014	2015	2014		
<b>Actividades de operación</b>								
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	US\$	240,838	Ps.	4,976,671	Ps.	3,502,218	Ps.	643,904
Ajustes que no requirieron el uso de efectivo, para reconciliar la utilidad antes de impuestos a la utilidad con los flujos netos de efectivo de actividades de operación:								
Depreciación y amortización (Notas 12 y 13)		25,965		536,543		456,717		342,515
Estimación para cuentas incobrables (Nota 8)		443		9,164		8,825		9,964
Ingresos financieros (Nota 21)		(4,965)		(102,591)		(47,034)		(23,464)
Costos financieros (Nota 21)		1,699		35,116		21,703		32,335
Diferencias por tipo de cambio		(51,023)		(1,054,333)		(483,329)		(294,966)
Instrumentos financieros (Notas 4 y 22)		17,128		353,943		287,550		125,339
Utilidad por venta y arrendamiento en vía de regreso; ganancia por venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo (Nota 20)		(23,401)		(483,565)		(180,433)		(13,908)
Beneficios a empleados (Nota 16)		151		3,122		2,549		1,764
Beneficios por extensión de contratos de arrendamiento de aeronaves y otros beneficios por servicios		(3,977)		(82,178)		(62,122)		(40,234)
Plan de acciones para ejecutivos (Nota 17)		234		4,826		4,250		1,046
<b>Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación antes de los cambios en el capital de trabajo</b>		<b>203,092</b>		<b>4,196,718</b>		<b>3,510,894</b>		<b>784,295</b>
Cambios en activos y pasivos de operación:								
Partes relacionadas		2,454		50,706		13,749		(1,584)
Otras cuentas por pagar		(7,616)		(157,370)		(52,157)		41,570
Impuestos por recuperar y pagados por anticipado		(17,489)		(361,377)		63,499		97,276
Inventarios		(3,911)		(80,811)		(23,400)		(25,838)
Pagos anticipados		(49,702)		(1,027,040)		(353,451)		55,234
Otros activos		946		19,540		28,758		2,928
Depósitos en garantía		(94,723)		(1,957,350)		(1,164,911)		(694,566)
Proveedores		6,589		136,178		300,447		(16,717)
Pasivos acumulados		24,177		499,584		272,555		134,915
Otros impuestos y contribuciones por pagar		25,335		523,524		433,863		73,185
Venta de transportación no utilizada		9,500		196,313		536,319		27,466

	Miles de dólares americanos*		Por los años terminados el 31 de diciembre de					
	2016	2016	2015	2014	2015	2014		
Instrumentos financieros		(21,821)		(450,902)		(637,879)		(164,877)
Otros pasivos		12,603		260,437		127,170		8,144
<b>Intereses recibidos</b>		<b>89,434</b>		<b>1,848,150</b>		<b>3,055,456</b>		<b>321,431</b>
Impuestos a la utilidad pagados		(47,039)		(972,009)		(32,877)		(11,138)
<b>Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación</b>		<b>47,360</b>		<b>978,732</b>		<b>3,069,613</b>		<b>333,783</b>
<b>Actividades de inversión</b>								
Adquisiciones de refacciones rotables, mobiliario y equipo (Nota 12)		(106,402)		(2,198,697)		(1,403,863)		(1,574,137)
Adquisiciones de activos intangibles (Nota 13)		(2,942)		(60,792)		(52,228)		(28,457)
Reembolsos de anticipos para la compra de aeronaves (Nota 12)		83,870		1,733,093		669,718		395,639
Cobros por venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo (Nota 12)		24,121		498,438		185,096		21,987
<b>Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión</b>		<b>(1,353)</b>		<b>(27,985)</b>		<b>(601,277)</b>		<b>(1,184,968)</b>
<b>Actividades de financiamiento</b>								
Recursos de las acciones en tesorería ejercidas (Nota 17)		977		20,186		23,461		–
Compra de acciones en tesorería		(824)		(17,025)		–		(7,059)
Intereses pagados		(1,902)		(39,350)		(41,538)		(23,151)
Otros gastos de financiamiento		(6,670)		(137,830)		(40,113)		(11,216)
Pago de deuda financiera		(74,112)		(1,531,460)		(801,335)		(399,815)
Recursos obtenidos de deuda financiera		83,055		1,716,244		924,611		965,945
<b>Flujos netos de efectivo generados por actividades de financiamiento</b>		<b>524</b>		<b>10,765</b>		<b>65,086</b>		<b>524,704</b>
<b>Incremento (decremento) de efectivo y equivalentes de efectivo</b>		<b>46,531</b>		<b>961,539</b>		<b>2,533,422</b>		<b>326,481</b>
Efecto por tipo de cambio en el efectivo, neto		46,090		952,399		359,034		140,565
<b>Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año</b>		<b>249,580</b>		<b>5,157,313</b>		<b>2,264,857</b>		<b>2,450,773</b>
<b>Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año</b>	US\$	<b>342,201</b>	Ps.	<b>7,071,251</b>	Ps.	<b>5,157,313</b>	Ps.	<b>2,264,857</b>

\* Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps.20.6640) – Nota 1z.

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014

(Miles de pesos mexicanos "Ps." y miles de dólares de los Estados Unidos de América "US\$", excepto cuando se indique lo contrario)

### 1. Descripción del negocio y resumen de las principales políticas contables

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. ("Controladora" o la "Compañía"), fue constituida de acuerdo con las Leyes Mexicanas el 27 de octubre de 2005.

La Compañía tiene sus oficinas principales en la Ciudad de México, en Av. Antonio Dovali Jaime No. 70, Piso 13, Torre B, Colonia Zedec Santa Fe, Ciudad de México, México.

La Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V. ("Concesionaria") cuenta con una concesión para prestar el servicio público de transporte aéreo de pasajeros, carga y de correo en los Estados Unidos Mexicanos y en el extranjero.

La concesión fue otorgada por el gobierno federal mexicano a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ("SCT") el 9 de mayo de 2005, por un periodo inicial de cinco años y fue prorrogada el 17 de febrero de 2010 por un periodo adicional de diez años.

Concesionaria realizó su primer vuelo comercial como aerolínea de bajo costo el 13 de marzo de 2006. La Compañía opera bajo el nombre comercial de "Volaris". El 11 de junio de 2013, Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V. cambió su nombre corporativo a Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

El 23 de septiembre de 2013, la Compañía completó su oferta pública inicial en la Bolsa de Nueva York ("NYSE")

y en la Bolsa Mexicana de Valores ("BMV"), y el 18 de septiembre de 2013, comenzó a operar bajo la clave de pizarra de "VLRS" y "VOLAR", respectivamente.

El 16 de noviembre de 2015, algunos accionistas de la Compañía completaron una oferta de acciones secundaria (follow-on) en la NYSE (Nota 18a).

El 10 de noviembre de 2016, la Compañía, a través de su subsidiaria Vuela Aviación, S.A. ("Volaris Costa Rica"), obtuvo el certificado de operación aérea de las autoridades de Aviación Civil de Costa Rica para prestar servicios de transportación aérea para pasajeros, cargo y correo, regulares y no regulares por un periodo inicial de cinco años.

Los estados financieros consolidados adjuntos y sus notas fueron aprobados para su emisión por el Director General de la Compañía, Enrique Beltranena, y por el Director de Finanzas, Fernando Suárez, el 9 de marzo de 2017. Los estados financieros consolidados y sus notas fueron aprobados por el Consejo de Administración y por la Asamblea General de Accionistas el 19 de abril de 2017. Estos Estados Financieros fueron aprobados para su incorporación en el Reporte Anual y en la Forma 20-F de la Compañía por el Director General y por el Director de Finanzas el 26 de abril de 2017. Los eventos subsecuentes fueron considerados hasta esa fecha (Nota 25).

#### a) Eventos relevantes

##### Operaciones en Centroamérica

El 1 de diciembre de 2016, la subsidiaria de la Compañía, Vuela Aviación, inició operaciones en Costa Rica.

##### Emisión secundaria de capital

El 16 de noviembre de 2015, la Compañía completó una emisión secundaria de acciones en la cual ciertos accionistas vendieron 108,900,000 Certificados de Participación Ordinarios ("CPO"), en la forma de Acciones Depositarias Americanas ("ADS") en los Estados Unidos y otros países fuera de México. Ningún CPO y ADS fue vendido por la Compañía, por lo que los accionistas que llevaron a cabo la venta recibieron todos los fondos de dicha emisión.

##### Adquisición de participación adicional en Concesionaria

El 21 de diciembre de 2012, los accionistas de la Compañía a través de resoluciones unánimes, aprobaron la emisión de un total de 16,719,261 acciones Serie A (las "acciones Swap de la Compañía"), que se conservarán en tesorería hasta que se ejerza el intercambio a un precio total de Ps.88,847.

A pesar de la creación de la figura de intercambio y que la emisión de las acciones susceptibles de intercambio de la Compañía fueron aprobadas el 21 de diciembre de 2012, la implementación del fideicomiso fue celebrada hasta el 22 de febrero de 2013. La Compañía formó parte de dicho fideicomiso (Fideicomiso Irrevocable de Administración y Custodia denominado "DAIIMX/VOLARIS", identificado administrativamente con el número F/1405, en lo sucesivo el "Fideicomiso") hasta el 10 de abril de 2013.

La opción del Fideicomiso Irrevocable de Emisión de Certificados Bursátiles F/262374 ("FICAP"), para recibir pago en especie se ejerció el 19 de abril de 2013 y las transacciones fueron liquidadas con patrimonio (acciones) el 22 de abril 2013.

La Compañía no era legalmente propietaria de las acciones de Concesionaria, ya que estas eran propiedad del Fideicomiso; sin embargo, era beneficiaria de dichas acciones con base en NIIF 10 a partir del 22 de abril de

2013. Para efectos contables, la Compañía tenía el control sobre las acciones de Concesionaria con base en el acuerdo de Fideicomiso mencionado, por lo que de conformidad con NIIF 10 *Estados Financieros Consolidados*, la Compañía aumentó el 2.04% en su tenencia directa sobre las acciones en circulación de Concesionaria, incrementando su tenencia al 99.99%, con la disminución correspondiente a la participación no controladora.

En abril de 2013, la Compañía reconoció un incremento en capital de Ps.88,847, y la diferencia entre la contraprestación pagada y el valor en libros de la participación adquirida se reconoció en el rubro prima en suscripción de acciones, dentro del patrimonio y se atribuyó a los accionistas de la Compañía por un monto de Ps.69,787.

El 30 de septiembre de 2016, el fideicomiso transfirió completamente las acciones mencionadas a Controladora; por lo tanto, el fideicomiso extinguió sus obligaciones legales y la Compañía dejó de consolidarla. La Compañía es propietaria legal de todas las acciones de Concesionaria al 31 de diciembre de 2016.

#### b) Bases de preparación

##### Bases de cumplimiento

Los estados financieros consolidados incluyen los estados financieros de la Compañía y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2016 y 2015 y por cada uno de los tres años en el periodo terminado el 31 de diciembre de 2016, los cuales han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF"), emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ("IASB", por sus siglas en inglés).

Las partidas incluidas en los estados financieros de cada una de las entidades de la Compañía se valúan utilizando la moneda del entorno económico primario en que la entidad opera ("moneda funcional"). La moneda de presentación y funcional de la Compañía es el peso mexicano, el cual también se utiliza para el cumplimiento de

sus obligaciones legales y tributarias. Todos los valores presentados en los estados financieros consolidados se redondean a miles (Ps.000), excepto cuando se indique lo contrario.

La Compañía ha aplicado de manera consistente sus políticas contables a todos los periodos incluidos en estos estados financieros. Los estados financieros consolidados proveen información comparativa respecto del periodo anterior. Algunas cifras del estado consolidado de situación financiera han sido reclasificadas como consecuencia de un cambio en la presentación de los impuestos a la utilidad durante el año actual (Nota 1x).

#### Bases de medición y presentación

Los estados financieros consolidados de la Compañía fueron elaborados bajo la práctica común de costo his-

tórico, salvo por los instrumentos financieros derivados que se midieron a su valor razonable y las inversiones en valores que se miden a valor razonable con cambios en resultados ("VRCR"). La preparación de los estados financieros consolidados de acuerdo con las NIIF requiere el uso de estimaciones y supuestos que afectan los montos reportados en los estados financieros consolidados y sus notas. Los resultados que finalmente se obtengan pueden diferir de las estimaciones realizadas.

#### c) Bases de consolidación

Los estados financieros consolidados incluyen los estados financieros de la Compañía y sus Subsidiarias. Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, las compañías incluídas (para propósitos contables) en los estados financieros consolidados son las siguientes:

Nombre	Actividad principal	País	% de participación	
			2016	2015
Concesionaria	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en México y en el extranjero	México	100%	100%
Volaris Costa Rica	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en Costa Rica y en el extranjero	Costa Rica	100%	100%
Vuela, S.A. ("Vuela") *	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en Guatemala y en el extranjero	Guatemala	100%	100%
Comercializadora Volaris, S.A. de C.V.	Comercialización de servicios	México	100%	100%
Servicios Earhart, S.A.	Reclutamiento y servicio de nómina	Guatemala	100%	100%

Nombre	Actividad principal	País	% de participación	
			2016	2015
Servicios Corporativos Volaris, S.A. de C.V. ("Servicios Corporativos")	Reclutamiento y servicio de nómina	México	100%	100%
Servicios Administrativos Volaris, S.A. de C.V. ("Servicios Administrativos")	Reclutamiento y servicio de nómina	México	100%	100%
Operaciones Volaris, S.A. de C.V. ("Servicios Operativos") <sup>(1)</sup>	Reclutamiento y servicio de nómina	México	100%	100%
Deutsche Bank México, S.A., Trust 1710	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves (Nota 5)	México	100%	100%
Deutsche Bank México, S.A., Trust 1711	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves (Nota 5)	México	100%	100%
Irrevocable Administrative Trust number F/307750 "Administrative Trust"	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 17)	México	100%	100%
Fideicomiso Irrevocable de Administración y Custodia denominado F/1405 "DAIIMX/VOLARIS" <sup>(2)</sup>	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 18)	México	-	100%
Irrevocable Administrative Trust number F/745291	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 17)	México	100%	100%

\* La Compañía no ha iniciado operaciones en Guatemala.

- (1) A partir del 3 de agosto de 2016, el nombre de la compañía cambió de Servicios Operativos Terrestres Volaris, S.A. de C.V. a Operaciones Volaris, S.A. de C.V.
- (2) El 30 de septiembre de 2016, la Compañía transfirió completamente a Controladora las acciones Swap de la Compañía, el fideicomiso extinguió sus obligaciones legales y la Compañía dejó de consolidarlo. La Compañía legalmente posee todas las acciones de Concesionaria al 31 de diciembre de 2016.

Los estados financieros de las subsidiarias fueron preparados por el mismo periodo en el que reporta la Compañía, aplicando políticas contables consistentes.

Se obtiene control cuando la Compañía está expuesta o tiene derecho a los rendimientos variables derivados de su implicación en una entidad, y tiene la capacidad de influir en esos rendimientos a través del ejercicio de su poder sobre la misma. Específicamente, la Compañía controla a una entidad si, y solo si, tiene:

- (i) Poder sobre la entidad (es decir, derechos existentes que le otorgan la facultad de dirigir las actividades relevantes de la participada).
- (ii) Exposición o derecho, a los rendimientos variables derivados de su implicación en la entidad; y
- (iii) Capacidad para influir en los rendimientos, mediante el ejercicio de su poder sobre la entidad.

En el caso de que la Compañía no disponga de la mayoría de los derechos de voto o derechos similares sobre una participada, la Compañía considera todos los hechos y circunstancias relevantes para evaluar si tiene poder sobre una entidad, lo que incluye:

- (i) Acuerdos contractuales con otros propietarios de los derechos de voto de la entidad.
- (ii) Derechos surgidos de otros acuerdos contractuales, y
- (iii) Derechos de voto potenciales de la Compañía.

La Compañía realiza una evaluación sobre si tiene o no control en una entidad y si los hechos y circunstancias indican que hay cambios en uno o más de los elementos que determinan el control. La consolidación de una subsidiaria comienza cuando la empresa adquiere el control de la subsidiaria y termina cuando pierde el control de la misma. Los activos, pasivos, ingresos y gastos de una subsidiaria que se han adquirido o enajenado durante el ejercicio, se incluyen en los estados financieros consolidados de la Compañía desde la fecha en la que la Compañía obtiene control o hasta la fecha en la que la Compañía pierde el control.

Todos los saldos y operaciones intercompañías han sido eliminados en los estados financieros consolidados.

En el momento de la consolidación, activos y pasivos de operaciones extranjeras son convertidos a pesos mexicanos al tipo de cambio vigente a la fecha de cierre y el estado de resultados, ya sean utilidades o pérdidas, se convierten a los tipos de cambio vigentes a las fechas de las transacciones. Las diferencias de cambio que surgen en la conversión para consolidación, se reconocen en el otro resultado integral ("ORI"). En la enajenación de una operación en el extranjero, el componente de ORI correspondiente a esa operación extranjera en particular se reconoce en resultados.

#### d) Reconocimiento de ingresos

##### Ingresos por pasajeros:

Los ingresos por servicios de transportación aérea de pasajeros y por comisiones derivados de servicio de transporte terrestre se reconocen cuando se presta el servicio o cuando los boletos vendidos no utilizados expiran, lo que suceda primero conforme a itinerario.

Las ventas de boletos por vuelos a realizar son inicialmente reconocidas en el pasivo dentro del rubro de ventas de transportación no utilizada. En el momento en que se proporciona el servicio de transportación correspondiente o cuando el boleto no reembolsable expira en la fecha de itinerario, se reconoce el ingreso devengado y la cuenta de pasivo es reducida por el mismo monto. Todos los boletos de la Compañía son no reembolsables y están sujetos a cambios mediante el pago de un cargo adicional. La Compañía no cuenta con un programa de viajero frecuente.

##### Otros ingresos por servicios adicionales:

Los otros ingresos por servicios adicionales más importantes incluyen ingresos generados de: i) servicios relacionados con viajes aéreos, ii) ingresos no relacionados

con el servicio de viajes aéreos y iii) servicios de carga. Los servicios relacionados con viajes aéreos incluyen, pero no se limitan a, exceso de equipaje, reservaciones a través del centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección de asientos anticipada, cambios de itinerario y tarifa de uso aeroportuario por los boletos de pasajeros no presentados. Estos son reconocidos como ingreso cuando se presta el servicio.

Los ingresos no relacionados con los servicios de viajes aéreos incluyen comisiones cargadas a terceros por la venta de habitaciones de hotel, seguros de viaje y renta de autos. Estos son reconocidos como ingreso en la fe-

El desglose de nuestros ingresos por servicios adicionales por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 es el siguiente:

		Por los años terminados el 31 de diciembre de		
		2016	2015	2014
Servicios relacionados con viajes aéreos	Ps.	5,055,836	Ps. 3,418,654	Ps. 2,234,175
Servicios no relacionados con viajes aéreos		494,864	441,393	274,404
Servicios de carga		171,621	189,292	224,836
<b>Total de ingresos por servicios adicionales</b>	<b>Ps.</b>	<b>5,722,321</b>	<b>Ps. 4,049,339</b>	<b>Ps. 2,733,415</b>

#### e) Efectivo y equivalentes de efectivo

El efectivo y sus equivalentes están representados por depósitos bancarios e inversiones en instrumentos de alta liquidez, con vencimientos menores a 90 días, posterior a la fecha de contratación.

Para fines del estado consolidado de flujos de efectivo, el efectivo y los equivalentes de efectivo, consisten en efectivo e inversiones a corto plazo como se define anteriormente.

cha en la que el servicio se provee. Adicionalmente, los servicios no relacionados directamente con la transportación incluyen la venta de las membresías Club Volaris ("VClub") y la venta de espacios publicitarios a terceros. El ingreso por las membresías VClub se reconoce como ingreso durante la vida de la membresía, mientras que el ingreso por la venta de espacios publicitarios se reconoce durante el período en el cual el espacio es vendido.

Los ingresos por servicios de carga son reconocidos cuando el servicio de transportación ha sido prestado (a la entrega de la carga en el destino).

#### f) Instrumentos financieros

Un instrumento financiero es cualquier contrato que da lugar al reconocimiento de un activo financiero en una entidad y a un pasivo financiero o instrumento de patrimonio en otra entidad.

##### Adopción anticipada NIIF 9 (2013)

El 1 de octubre de 2014, la Compañía decidió adoptar anticipadamente la NIIF 9 (2013) *Instrumentos Financieros*, la cual comprende aspectos relacionados con la clasificación y medición de activos y pasivos financieros,

así como el tratamiento de coberturas de instrumentos financieros derivados. Esta adopción anticipada de IFRS 9 (2013) no requirió ajustes retrospectivos para la Compañía. Revelaciones adicionales son presentadas en la Nota 3.

De acuerdo con la NIIF 9 (2013), la categoría de VRCCR usada bajo la NIC 39 es permitida, aunque nuevas categorías de activos financieros han sido introducidas. Estas nuevas categorías se basan en las características de los instrumentos y el modelo de negocios bajo el cual se mantienen, y son medidas a valor razonable o a costo amortizado. Para pasivos financieros, las categorías consideradas bajo la NIC 39 se mantienen. Debido a lo anterior, no existió diferencia en valuación y reconocimiento de los activos financieros bajo la NIIF 9 (2013), debido a que dichas categorías de activos financieros reconocidos bajo NIC 39 tales como VRCCR se mantienen bajo la NIIF 9 (2013). En el caso de las cuentas por cobrar, el modelo de valuación no fue modificado en la versión de la NIIF 9 (2013), por lo que continúan siendo contabilizadas a costo amortizado.

Adicionalmente, la sección de contabilidad de coberturas bajo la NIIF 9 (2013) requiere para opciones que son calificadas y formalmente designadas como instrumentos de cobertura, definir el valor intrínseco de la opción como instrumento de cobertura; lo que permite la exclusión de los cambios en el valor razonable atribuibles al valor extrínseco (valor del tiempo y la volatilidad), para ser contabilizada bajo el método de transacción relacionada, por separado y como un costo de la cobertura que debe ser inicialmente reconocido como parte de la utilidad integral y acumulado en un componente separado de capital. Esto, debido a que la partida cubierta es una partida del consumo de combustible proyectado. El valor extrínseco es reconocido en el estado consolidado de resultados cuando la partida cubierta es reconocida en los resultados.

La NIIF 9 requiere que la Compañía registre las pérdidas crediticias esperadas en todos los créditos comerciales,

ya sea a los 12 meses o a lo largo de su vida. La Compañía registró las pérdidas crediticias esperadas a lo largo de la vida de todos los créditos comerciales.

#### i) Activos financieros

##### Clasificación de los activos financieros

La Compañía determina la clasificación y medición de los activos financieros, de acuerdo con las nuevas categorías introducidas bajo la NIIF 9 (2013), las cuales se basan en: las características de los flujos de efectivo contractuales de los activos y el objetivo del modelo de negocio considerado para mantenerlos.

Los activos financieros incluyen aquellos contabilizados a VRCCR, cuyo objetivo es mantenerlos para propósitos de negociación (inversiones a corto plazo) o a costo amortizado para cuentas por cobrar mantenidas para cobrar flujos de efectivo contractuales, los cuales se caracterizan únicamente por el pago de principal e intereses ("UPPI"). Los instrumentos financieros derivados también son considerados activos financieros cuando representan derechos contractuales para recibir efectivo u otros activos financieros.

##### Reconocimiento inicial

Todos los activos financieros de la Compañía son reconocidos inicialmente a valor razonable, incluyendo los instrumentos financieros derivados.

##### Reconocimiento subsecuente

La medición posterior de los activos financieros depende de su clasificación inicial de la siguiente manera:

1. Activos financieros a VRCCR, los cuales incluyen activos mantenidos para negociación.
2. Activos financieros a costo amortizado, cuyas características cumplen el criterio UPPI y fueron originados para ser mantenidos para cobro de principal e

intereses de acuerdo con el modelo de negocio de la Compañía.

3. Los instrumentos financieros derivados son designados con propósitos de cobertura bajo el modelo contable de coberturas de flujo de efectivo ("CFE") y son medidas a valor razonable.

##### Bajas de activos financieros

Un activo financiero (o cuando sea aplicable, una parte de algún activo financiero o parte de un grupo de activos financieros similares) se deja de reconocer cuando:

- a) Los derechos para recibir flujos de efectivo provenientes del activo han expirado;
- b) La Compañía transfirió su derecho para recibir flujos de efectivo o asumió la obligación de pagar flujos de efectivo recibidos en su totalidad y prácticamente de inmediato a un tercero; bajo un acuerdo "de transferencia": (i) la Compañía transfirió prácticamente todos los riesgos y beneficios del activo; (ii) la Compañía no ha transferido ni retenido todos los riesgos y beneficios del activo, pero ha transferido el control del activo; o
- c) Cuando la Compañía transfirió su derecho para recibir flujos de efectivo de un activo o celebró un acuerdo "de transferencia". En este caso la Compañía debe evaluar hasta qué grado ha retenido los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo. Si la Compañía no ha transferido ni retenido prácticamente todos los riesgos y beneficios del activo, o transferido el control del activo, el activo se reconoce en proporción a la participación de la Compañía en el activo. En ese caso, la Compañía también reconoce el pasivo relacionado. El activo transferido y el pasivo relacionado se miden de una manera que refleje los derechos y obligaciones que la Compañía haya retenido.

#### ii) Deterioro de activos financieros

En cada fecha de reporte, la Compañía evalúa si existe evidencia objetiva de que un activo financiero o grupo de activos financieros se han deteriorado. La Compañía evalúa las cuentas por cobrar basándose en parámetros como las tasas de interés, factores específicos de riesgo país, la capacidad crediticia individual del cliente, el riesgo inherente a un proyecto financiero y aquellos indicios de que los deudores están experimentando dificultad o probabilidad de incumplimiento de pago de intereses y/o principal, la probabilidad de quiebra u otros datos observables y de reorganización financiera que indiquen que existe una disminución medible de los flujos de efectivo futuros estimados, así como los retrasos o cambios en las condiciones económicas que se pudieran relacionar con la quiebra.

Otras revelaciones relacionadas con el deterioro de los activos financieros también se proporcionan en la Nota 2vi) y la Nota 8.

Para las cuentas por cobrar, la Compañía primero evalúa si la evidencia objetiva de deterioro existe individualmente para las cuentas por cobrar que son significativas. Si la Compañía determina que no existe evidencia objetiva de una pérdida por deterioro esperada, el importe de la pérdida se calcula como el valor presente de los flujos de efectivo futuros estimados (pérdidas crediticias esperadas que aún no se han incurrido).

Con base en esta evaluación se tienen en cuenta la provisión para las pérdidas esperadas de éstas cuentas por cobrar.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, la Compañía registró una pérdida por deterioro en el valor de sus activos financieros por Ps.9,164, Ps.8,825 y Ps.9,964, respectivamente (Nota 8).

### iii) Pasivos financieros

#### Clasificación de pasivos financieros

Los pasivos financieros bajo IFRS 9 (2013) son clasificados a costo amortizado o a VRCCR.

Los instrumentos financieros derivados también se consideran pasivos financieros cuando estos representan obligaciones contractuales de entregar efectivo o cualquier otro activo financiero.

#### Reconocimiento inicial

La Compañía determina la clasificación de sus pasivos financieros a la fecha reconocimiento inicial. Todos los pasivos financieros se reconocen inicialmente a su valor razonable.

Los pasivos financieros de la Compañía incluyen cuentas por pagar a proveedores, venta de transportación no utilizada, otras cuentas por pagar, deuda financiera e instrumentos financieros.

#### Reconocimiento subsecuente

La medición posterior de los pasivos financieros depende de la clasificación que se presenta a continuación:

#### Pasivos financieros a costo amortizado

Las cuentas por pagar son medidas subsecuentemente a costo amortizado y no devengan intereses o resultan en ganancias o pérdidas debido a su naturaleza de corto plazo.

Después del reconocimiento inicial a valor razonable (consideración recibida), los préstamos y créditos que devengan intereses se miden a su costo amortizado usando el método de tasa de interés efectiva. Las ganancias y pérdidas se reconocen en los resultados del ejercicio al momento en que los pasivos se dejan de reconocer, utilizando el método de costo amortizado.

El costo amortizado se calcula tomando en consideración cualquier descuento o prima de emisión sobre la adquisición, así como las cuotas y costos que forman una parte integral de la tasa de interés efectiva. La amortización de la tasa de interés efectiva se presenta en el estado consolidado de resultados. Esta categoría de costo amortizado generalmente se aplica a los préstamos que devengan intereses (Nota 5).

#### Pasivos financieros a VRCCR

El VRCCR incluye los pasivos financieros designados a la fecha del reconocimiento inicial a valor razonable con cambios en resultados. Los pasivos financieros bajo la opción de valor razonable son clasificados como mantenidos para negociación, si son adquiridos con el propósito de venderlos en un futuro cercano. Esta categoría incluye instrumentos financieros derivados en relaciones de cobertura definidas bajo NIIF 9 (2013). Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, la Compañía no ha designado pasivos financieros a valor razonable con cambios en resultados.

#### Bajas de pasivos financieros

Un pasivo financiero se deja de reconocer cuando la obligación se cumple, se cancela o expira. Cuando un pasivo financiero existente es reemplazado por otro proveniente del mismo prestamista bajo condiciones sustancialmente diferentes, o si las condiciones de un pasivo existente se modifican de manera sustancial, tal intercambio o modificación se trata como una baja de un pasivo original y da lugar al reconocimiento de un pasivo nuevo. La diferencia en los valores netos en libros correspondientes se reconoce en el estado consolidado de resultados.

#### Compensación de instrumentos financieros

Los activos y pasivos financieros son compensados y el monto neto es reconocido en el estado consolidado de situación financiera si:

- (i) Existe actualmente un derecho exigible legalmente de compensar los importes reconocidos, y
- (ii) Se tiene la intención de liquidarlos, por el importe neto o de realizar los activos y pagar los pasivos simultáneamente.

#### g) Otras cuentas por cobrar

Las otras cuentas por cobrar se integran principalmente por los procesadores de tarjetas de crédito relacionados con la venta de boletos. Dichas cuentas son valuadas a su costo menos las estimaciones reconocidas para las cuentas de cobro dudoso, lo cual es similar a su valor razonable debido a su naturaleza de corto plazo.

#### h) Inventarios

Los inventarios consisten principalmente en refacciones, accesorios, materiales y suministros de equipo de vuelo, y se reconocen a su costo de adquisición. Los inventarios se valúan a su costo de adquisición o a su valor neto de realización, el menor de los dos. El costo de los inventarios se determina sobre la base del método de identificación específica, y se registra en el estado consolidado de resultados conforme se utiliza en las operaciones.

#### i) Activos intangibles

El costo relacionado con la compra o el desarrollo de software que puede ser identificado de forma separada del hardware relacionado, se capitaliza y se amortiza mediante el método de línea recta durante el periodo en el cual se generarán los beneficios, el cual no excede de cinco años. La Compañía revisa anualmente las vidas útiles estimadas y los valores residuales de los activos intangibles. Todos los cambios resultantes de este análisis se reconocen en forma prospectiva.

La Compañía reconoce pérdidas por deterioro en el valor de los activos intangibles utilizados en sus operaciones, cuando ciertos eventos y cambios en las circunstancias indican que los activos pudieran estar deteriorados, y

cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo, excede su valor recuperable. El valor recuperable es: (i) el mayor entre el valor razonable menos el costo de ventas, y (ii) su valor de uso.

El cálculo del valor de uso se basa en el modelo de flujos de efectivo descontados, utilizando las proyecciones de la Compañía sobre sus resultados de operación para el futuro cercano. El monto recuperable de los activos de larga duración es sensible a las incertidumbres inherentes en la elaboración de proyecciones y la tasa de descuento utilizada en el cálculo.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, la Compañía no registró ninguna pérdida por deterioro en el valor de sus activos intangibles.

#### j) Depósitos en garantía

Los depósitos en garantía consisten principalmente en depósitos para el mantenimiento de equipo de vuelo pagados a los arrendadores, depósitos para renta de equipo de vuelo y otros depósitos en garantía. Los depósitos relacionados con el equipo de vuelo de la Compañía están denominados en dólares y se encuentran en poder de los arrendadores de equipo de vuelo y motores. Estos depósitos se presentan en el estado consolidado de situación financiera como activo circulante y no circulante, con base en la fecha establecida contractualmente para su recuperación (Nota 11).

#### Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagados a los arrendadores

La mayoría de los contratos de arrendamiento de la Compañía estipulan la obligación de pagar depósitos para mantenimiento a los arrendadores de las aeronaves, con la finalidad de garantizar los trabajos de mantenimiento mayor. Estos contratos de arrendamiento establecen que los depósitos de mantenimiento son reembolsables para la Compañía al momento en que se concluya el evento

de mantenimiento mayor por un monto equivalente a: (i) el depósito para mantenimiento en poder del arrendador asociado al evento específico de mantenimiento, o (ii) los costos que califiquen relacionados con el evento de mantenimiento específico.

Los depósitos de mantenimiento mayor generalmente se calculan con base en el uso de las aeronaves y motores arrendados (horas de vuelo o ciclos de operación). El único fin de estos depósitos es garantizar ante el arrendador la ejecución de los trabajos de mantenimiento de las aeronaves y motores.

Los depósitos de mantenimiento que la Compañía espera recuperar de los arrendadores se presentan como depósitos en garantía en el estado consolidado de situación financiera. La porción de los depósitos de mantenimiento que se consideran de cobro dudoso, determinada principalmente con base en la tasa diferencial entre los pagos de reservas de mantenimiento y el costo esperado para el próximo evento de mantenimiento relacionado, es reconocida como renta suplementaria en el estado consolidado de resultados. Por lo tanto, cualquier exceso en los depósitos de mantenimiento mayor, determinado con base en el costo esperado de los eventos de mantenimiento mayor, se reconoce como renta suplementaria en el estado consolidado de resultados a partir del ejercicio en que dicha determinación es realizada.

Por lo años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, la Compañía reconoció en sus resultados operativos Ps.143,923, Ps.73,258 y Ps.42,961, respectivamente, como renta suplementaria.

Cualquier depósito de mantenimiento pagado al arrendador relacionado con un evento de mantenimiento mayor que (i) no se espera que sea realizado antes de la terminación del contrato de arrendamiento, (ii) no es reembolsable a la Compañía y (iii) no está sustancialmente relacionado con el mantenimiento del activo arrendado, es contabilizado como renta contingente en el estado consolidado de resultados. La Compañía registra los

pagos al arrendador como renta contingente cuando es probable y puede estimarse razonablemente que los pagos de los depósitos de mantenimiento no serán reembolsados.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2016, la Compañía incorporó 17 nuevas aeronaves a su flota. Los acuerdos por arrendamiento de algunas de estas aeronaves no requieren el pago de depósitos de mantenimiento anticipado a los arrendadores con el fin de asegurar las principales actividades de mantenimiento, por lo que, la Compañía no registra depósitos en garantía relacionados a estas aeronaves. Algunos de estos acuerdos prevén la obligación de hacer un pago por ajuste de mantenimiento al arrendador al final de la duración del contrato. Este ajuste cubre los eventos principales de mantenimiento que no se espera realizar antes de la terminación del contrato. La Compañía reconoce este costo como una renta suplementaria durante el plazo del contrato de arrendamiento en el estado consolidado de resultados. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016, la Compañía devolvió 4 aeronaves a los arrendadores.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, la renta contingente cargada a resultados ascendió a Ps.201,434, Ps.290,857 y Ps.110,736, respectivamente.

La Compañía realiza ciertos supuestos al inicio de un arrendamiento y a cada fecha del estado consolidado de situación financiera, con el fin de determinar la probabilidad de recuperación de los depósitos por concepto de mantenimiento. Estos supuestos se basan en diversos factores, tales como, el tiempo estimado entre los eventos de mantenimiento, la fecha de devolución de la aeronave al arrendador y el número de horas de vuelo que se estima que las aeronaves y los motores serán utilizados antes de ser devueltos al arrendador.

En el caso de que la Compañía negocie extensiones a los contratos de arrendamiento de las aeronaves por los que pudiera obtener algún beneficio, este será reconocido

como una reducción al gasto por arrendamiento sobre una base de línea recta, salvo cuando alguna otra base sistemática sea más representativa para los periodos en los cuales los beneficios económicos sobre el activo arrendado son consumidos.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015, la Compañía extendió el periodo de arrendamiento, a través de contratos de arrendamiento, de dos y tres aeronaves, respectivamente. Dichas extensiones permitieron que los depósitos de mantenimiento, previamente reconocidos como renta contingente en el estado consolidado de resultados durante 2016 y 2015, por un monto de Ps.92,528 y Ps.92,599, respectivamente, pudieran considerarse como depósitos recuperables. El evento de mantenimiento, por el cual los depósitos se cargaron previamente a resultados, estaba programado para ocurrir después del plazo del arrendamiento original, por lo que dichos pagos de mantenimiento fueron registrados como gasto. Sin embargo, cuando los contratos de arrendamiento fueron modificados por la extensión del plazo del arrendamiento, dichos depósitos de mantenimiento se convirtieron en depósitos recuperables, por lo que fueron considerados como un activo.

El efecto de estas extensiones fue reconocido como depósitos en garantía y pasivo diferido en el estado consolidado de situación financiera en la fecha de la extensión de los contratos de arrendamiento.

Debido a que los beneficios de la extensión de los contratos de arrendamiento son considerados como incentivos derivados de los arrendamientos, dichos beneficios son diferidos en el rubro de otros pasivos y se amortizan en línea recta dentro del período restante para el término del arrendamiento. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, la Compañía amortizó Ps.74,748, Ps.45,313 y Ps.26,938, respectivamente, referente a incentivos por arrendamiento. Dichos montos fueron reconocidos como una reducción de los gastos por renta en el estado consolidado de resultados.

## k) Mantenimiento de aeronaves y motores

La Compañía está obligada a llevar a cabo diferentes tareas de mantenimiento para las aeronaves. Las tareas de mantenimiento dependen de la edad, tipo y utilización de las aeronaves.

Los requerimientos de mantenimiento de la flota pueden incluir revisiones de ingeniería de ciclo corto, por ejemplo, revisiones de componentes, revisiones mensuales, revisiones anuales de fuselaje y pruebas de mantenimiento y de motor periódicas, entre otras.

El mantenimiento y reparación de aeronaves consiste en mantenimiento rutinario y no rutinario, y los trabajos realizados se dividen en tres categorías generales: (i) mantenimiento rutinario, (ii) mantenimiento mayor y (iii) servicios a componentes.

(i) Mantenimiento rutinario. Los requerimientos de mantenimiento rutinario consisten en inspecciones programadas a las aeronaves de la Compañía, incluyendo revisiones previas al vuelo diarias, semanales y nocturnas, diagnósticos generales y cualquier trabajo no programado, según se requiera. Este tipo de mantenimiento en línea es realizado actualmente por los mecánicos de la Compañía y en su mayoría se llevan a cabo en los principales aeropuertos en los que la Compañía presta servicios. Las tareas de mantenimiento adicionales son subcontratadas con partes relacionadas y empresas independientes de mantenimiento, reparación y reacondicionamiento calificadas. El mantenimiento rutinario también incluye trabajos programados cuya realización puede tomar de 7 a 14 días y que por lo general se requieren aproximadamente cada 22 meses. Estos costos de mantenimiento se registran en el estado consolidado de resultados conforme se incurrir.

(ii) Mantenimiento mayor. Las inspecciones de mantenimiento mayor de motores y fuselaje consisten en una serie de tareas más complejas, cuya realización puede

tomar de una hasta ocho semanas y que por lo general se requieren aproximadamente cada cinco a seis años.

El mantenimiento mayor se reconoce utilizando el método de diferimiento, a través del cual los costos de mantenimiento exhaustivo y de reacondicionamiento y reparaciones mayores se capitalizan (mejoras a equipos de vuelo arrendados) y se amortizan durante el periodo más corto entre el próximo evento de mantenimiento mayor y la vigencia restante del contrato de arrendamiento. La fecha del próximo evento de mantenimiento mayor se estima bajo ciertos supuestos, que incluyen, entre otros, el tiempo de uso estimado del activo arrendado. La Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos ("United States Federal Aviation Administration") y la Dirección General de Aeronáutica Civil ("DGAC") establecen intervalos entre los trabajos de mantenimiento y tiempos de remoción promedio siguiendo las recomendaciones del fabricante.

Estos supuestos podrían modificarse con base en los cambios en el uso de las aeronaves, cambios en los reglamentos del gobierno y cambios en los intervalos entre los trabajos de mantenimiento recomendados por el fabricante. Además, estos supuestos pueden verse afectados por incidentes no planeados que pudieran dañar el fuselaje, motor o componente principal de una aeronave de tal grado de que se requiriera un servicio de mantenimiento mayor antes del servicio de mantenimiento programado. En la medida en que se incremente el uso real en comparación con lo planeado, se reduce el tiempo que transcurrirá antes del próximo evento de mantenimiento, lo que podría dar lugar a un gasto adicional durante un periodo más corto.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2016 y 2015, la Compañía capitalizó eventos de mantenimiento mayor como parte de las mejoras a equipo de vuelo arrendados por Ps.226,526 y Ps.295,807, respectivamente (Nota 12).

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, el gasto por amortización de los costos de mantenimiento mayor ascendió a Ps.404,659, Ps.352,932 y Ps.253,381, respectivamente (Nota 12). La amortización de los costos de mantenimiento diferidos es registrada como parte de la depreciación y amortización en el estado consolidado de resultados.

(iii) La Compañía cuenta con un contrato de pago por hora vuelo para servicios a sus componentes, el cual garantiza que las piezas de las aeronaves de su flota estén disponibles cuando sean requeridas. Dicho contrato también garantiza el acceso a componentes que cumplen con las condiciones de devolución establecidas en el contrato de arrendamiento de las aeronaves, sin que esto constituya un costo adicional al momento de la devolución de los equipos. El costo de mantenimiento relacionado con este contrato se registra mensualmente en el estado consolidado de resultados.

La Compañía cuenta con un contrato de pago por hora vuelo para los servicios de mantenimiento mayor de sus motores, el cual garantiza un costo fijo por hora de vuelo por reacondicionamiento, proporciona coberturas diversas a los motores, fija un límite máximo para el costo de eventos por daños provocados por objetos extraños "FOD" (*foreigner objects damages* por sus siglas en inglés), proporciona protección contra incrementos en precio del costo anual y otorga un crédito anual para materiales de desecho. El costo de esta cobertura para eventos misceláneos se reconoce mensualmente en el estado consolidado de resultados conforme se incurre.

#### l) Refacciones, mobiliario y equipo, neto

Las refacciones, mobiliario y equipo se registran al costo de adquisición. La depreciación está calculada por el método de línea recta, con base en la vida útil estimada de los activos.

Los motores de repuesto de las aeronaves tienen diferentes partes significativas con diferentes vidas útiles, las cuales se contabilizan como componentes por separado (componentes principales) como parte de las piezas de refacción (Nota 12d).

Los anticipos para la compra de aeronaves, se refieren a los montos pagados por anticipado, con base en los contratos celebrados con los fabricantes de motores y aeronaves.

Los costos por préstamos relacionados con la adquisición o construcción de los activos calificables se capitalizan como parte del costo del activo.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, la Compañía capitalizó costos por préstamos relacionados a la adquisición de aeronaves por un monto de Ps.95,445, Ps.90,057 y Ps.42,572, respectivamente. La tasa utilizada para determinar el monto capitalizado de los costos por préstamos fue 2.88%, 2.80% and 2.82%, por los años terminados al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, respectivamente.

Las tasas de depreciación son como sigue:

	Tasa de depreciación anual
Partes de aeronaves y refacciones rotables	8.3–16.7%
Motores de repuesto de aeronaves	4.0–8.3%
Estandarización	Vigencia del contrato de arrendamiento
Equipo de cómputo	25%
Equipo de comunicaciones	10%
Mobiliario y equipo de oficina	10%
Equipo de fuerza eléctrica	10%
Maquinaria y equipo de taller	10%
Carros de servicios abordó	20%

Tasa de depreciación anual

Mejoras a equipos de vuelo arrendados

El menor entre:  
(i) vigencia del arrendamiento, o  
(ii) el próximo evento de mantenimiento mayor

La Compañía revisa anualmente las vidas útiles y los valores residuales de los activos. El efecto de cualquier cambio en estas estimaciones se reconoce de forma prospectiva.

La Compañía registra las pérdidas por deterioro en las refacciones, mobiliario y equipo utilizadas en las operaciones cuando los eventos o cambios en las circunstancias indican que los activos pudieran estar deteriorados, o cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su monto recuperable, que es el mayor entre (i) el valor razonable menos el costo de venta y (ii) su valor en uso.

El cálculo del valor en uso se basa en el modelo de flujos de efectivo descontados, utilizando las proyecciones de la Compañía sobre sus resultados de operación para el futuro cercano. El monto recuperable de los activos de larga duración es sensible a las incertidumbres inherentes en la elaboración de proyecciones y la tasa de descuento utilizada en el cálculo.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, no existieron indicios de deterioro, por lo que la Compañía no reconoció pérdidas por deterioro en las refacciones, mobiliario y equipo.

#### m) Transacciones en moneda extranjera y diferencias cambiarias

Los estados financieros consolidados se presentan en pesos mexicanos, que también es la moneda funcional de

la Controladora. Para cada subsidiaria, la Compañía determina la moneda funcional y los elementos incluidos en los estados financieros para cada entidad son medidos utilizando la moneda del entorno económico primario en el que opera la entidad ("la moneda funcional").

Los estados financieros consolidados de las subsidiarias en el extranjero preparados conforme a IFRS y denominados en sus monedas locales, se convierten a la moneda funcional como sigue:

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional de la Compañía utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones.

Todos los activos y pasivos monetarios se valúan al tipo de cambio de la fecha del estado consolidado de situación financiera.

Todos los activos y pasivos no monetarios que se valúan en función del valor histórico original en una moneda extranjera no están sujetas a medición posterior después de la fecha del reconocimiento inicial.

Las cuentas de patrimonio se convierten al tipo de cambio vigente en el momento en que se realizaron las aportaciones de capital y se generaron los beneficios.

Los ingresos, costos y gastos se convierten al tipo de cambio periodo vigente durante el periodo aplicable.

Las diferencias surgidas de la conversión a moneda funcional se reconocen en el estado consolidado de resultados.

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2016, los siguientes tipos de cambio se utilizaron para convertir de moneda local a moneda funcional:

País	Moneda local	Moneda funcional	Tipos de cambio para convertir de moneda local a moneda funcional	
			Tipos de cambio promedio 2016	Tipo de cambio de cierre 2016
Costa Rica	Colón	Dólares	₡. 564.3332	₡. 561.1000
Costa Rica	Colón	Dólares	Q. 7.4931	Q. 7.5221

Los estados financieros consolidados de las subsidiarias en el extranjero preparados conforme a IFRS y denominados respectivas monedas funcionales, se convierten a pesos mexicanos como sigue:

Los tipos de cambio utilizados para convertir las partidas anteriores a pesos mexicanos al 31 de diciembre de 2016 y 2015 que fueron de Ps.20.6640 y Ps.17.2065, respectivamente, por dólar de los Estados Unidos.

Las diferencias en moneda extranjera derivadas de la conversión a moneda funcional se reconocen en el estado de resultados consolidado. Adicionalmente, las diferencias en moneda extranjera derivadas de la conversión a moneda de presentación se reconocen en el ORI. Por el año terminado el 31 de diciembre de 2016, el monto de las diferencias por tipo de cambio en la conversión de entidades extranjeras fue de Ps.4,756. Por el año terminado el 31 de diciembre de 2015, el monto de las diferencias por tipo de cambio en la conversión de entidades extranjeras fue inmaterial.

#### n) Pasivos y provisiones

Las provisiones se reconocen cuando existe una obligación presente (legal o asumida) como resultado de un evento pasado, es probable que se requiera la salida de recursos económicos que incorporan beneficios económicos para liquidar la obligación, y cuando pueda hacerse una estimación confiable del monto de la obligación. Cuando el efecto del valor del dinero a través del tiempo es significativo, el importe de la provisión es el valor presente de los desembolsos que se espera sean necesarios para liquidar la obligación. La tasa de descuento aplicada es determinada antes de impuestos y refleja las condiciones de mercado a la fecha del estado consolidado de situación financiera, y en su caso, el riesgo específico del pasivo correspondiente. En estos casos, el incremento en la provisión se reconoce como costo de financiamiento.

Para los arrendamientos operativos, la Compañía está contractualmente obligada a devolver las aeronaves en condiciones específicas. La Compañía reconoce los costos relacionados con la devolución de las aeronaves recibidas bajo arrendamientos operativos a lo largo de la duración del contrato de arrendamiento, con base en el costo estimado de cumplir para las condiciones de devolución de cada aeronave. Dichas obligaciones de devolución son calculadas con base en los posibles costos de reconfiguración de cada equipo (interior y exterior), pintura, alfombras y otros gastos adicionales, los cuales son estimados con basen en los costos actuales ajustados por la inflación. La reserva de devolución de aeronaves se estima al inicio de cada contrato de arrendamiento y es reconocida durante el plazo del arrendamiento (Nota 15c).

La Compañía registra las reservas relacionadas con las obligaciones de devolución de las aeronaves en arrendamiento con base en el mejor estimado de los costos en que se espera incurrir para cada contrato.

Los contratos de arrendamiento de la Compañía también requieren que las aeronaves y sus motores sean devueltos a los arrendadores bajo condiciones específicas de mantenimiento. Los costos de retorno, los cuales en ningún caso están relacionados a mantenimientos mayores programados, son estimados y reconocidos proporcionalmente como una provisión durante el tiempo en el cual se vuelve probable que dichos costos sean incurridos y pueden ser estimados confiablemente. Estos costos de retorno son reconocidos de forma lineal como un componente de la renta suplementaria y la provisión se reconoce como parte de otros pasivos, durante el plazo remanente del arrendamiento. La Compañía calcula la provisión relacionada con el fuselaje, revisiones de motores y partes de vida limitada, utilizando estimaciones que incluyen la utilización proyectada de la aeronave y los costos de las diferentes actividades de mantenimiento que deben realizarse. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015, la Compañía registró como

gasto por renta suplementaria Ps.933,730 y Ps.91,698, respectivamente.

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2014, la Compañía no registró rentas suplementarias relacionadas con costos de retorno de aeronaves y motores.

## o) Beneficios a empleados

### i) Vacaciones del personal

La Compañía y sus subsidiarias en México y Centroamérica reconocen una reserva para los costos derivados de ausencias pagadas, como lo son las vacaciones, y se reconocen conforme se devengan.

### ii) Beneficios por terminación

La Compañía reconoce un pasivo y un gasto por beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas:

- a) Cuando ya no pueda retirar la oferta de dichos beneficios; y
- b) Cuando la Compañía reconoce los costos de una reestructuración los cuales están dentro del alcance de la NIC 37, *Provisiones, pasivos contingentes y activos contingentes*, referentes al pago de beneficios por terminación.

La Compañía está comprometida a una terminación cuando, y sólo cuando, cuenta con un plan formal detallado de terminación y no tiene posibilidad realista de retirarla.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, no se ha reconocido ninguna provisión referente a beneficios por terminación.

### iii) Prima de antigüedad

De acuerdo con la Ley Federal del Trabajo, la Compañía otorga primas de antigüedad a sus empleados en determinadas circunstancias. Estos beneficios consisten en un pago único equivalente a 12 días de salario por cada año de servicio (de acuerdo al último sueldo del empleado, pero limitado al doble del salario mínimo legal), pagado a todos los empleados con 15 o más años de servicio, así como a ciertos empleados que sean despedidos involuntariamente antes de la adquisición de derechos de su beneficio prima de antigüedad.

Las primas de antigüedad, diferentes a las que surgen de reestructuras, se reconocen con base en cálculos actuariales. Los costos de los planes de beneficios se determinan utilizando el método de crédito unitario proyectado.

La valuación actuarial más reciente se realizó al 31 de diciembre de 2016.

Las ganancias y pérdidas actuariales se reconocen en su totalidad en el periodo en que ocurren dentro del ORI. Dichas ganancias y pérdidas actuariales no son reclasificadas a resultados en periodos posteriores.

El activo o pasivo por beneficios definidos comprende el valor presente de la obligación por beneficios definidos, usando una tasa de descuento con base en bonos del gobierno (Certificados de la Tesorería de la Federación o "CETES") menos el valor razonable de los activos del plan fuera de los cuales las obligaciones deben ser liquidadas.

La Compañía no tiene la obligación de pagar primas de antigüedad en sus subsidiarias en Costa Rica y Guatemala.

### iv) Incentivos

La Compañía tiene implementado un plan de incentivos trimestrales para cierto personal, mediante el cual se otorgan bonos en efectivo por cumplimiento de objetivos de desempeño. Estos incentivos se reconocen como

un beneficio a corto plazo, de acuerdo con la NIC 19 *Beneficios a los empleados*. La provisión es reconocida con base en el monto estimado del pago del incentivo.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 la Compañía reconoció Ps.40,829, Ps.50,558 y Ps.18,424, respectivamente, por concepto de bonos trimestrales, registrados dentro del rubro de salarios y beneficios.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2016, la Compañía adoptó un nuevo plan de beneficios a corto plazo para ciertos ejecutivos clave, por medio del cual, bonos en efectivo son otorgados cuando ciertos objetivos de desempeño de la Compañía se cumplen. Estos incentivos se pagan inmediatamente después del cierre de cada año y también son contabilizados como un beneficio a corto plazo bajo la NIC 19, *Beneficios a los empleados*. Se reconoce una provisión con base en el monto estimado del pago de incentivos. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016 y 2015, la Compañía registró un gasto y una provisión por un monto de Ps.53,738 y Ps.70,690, respectivamente, reflejado en el rubro de salarios y beneficios.

### v) Plan de retención a largo plazo

Durante 2010, la Compañía adoptó un plan de retención de empleados, cuya finalidad es retener a los empleados con el mejor desempeño dentro de la organización al pagar incentivos basados en los resultados de la Compañía. Los incentivos bajo este plan fueron pagaderos en tres exhibiciones anuales. Siguiendo las disposiciones para otros beneficios a largo plazo según la NIC 19.

Durante 2014, este plan fue reestructurado como un plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía a largo plazo, el cual consiste un plan de compra de acciones (liquidable en capital) y un plan de derechos de apreciación sobre acciones ("DASA") (liquidable en efectivo).

### vi) Pagos basados en acciones

#### a) Plan de incentivos a largo plazo

En abril y octubre de 2016, durante la Asamblea General Ordinaria de Accionistas se aprobaron las extensiones al plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía a largo plazo (liquidable en capital y en efectivo). Las extensiones se aprobaron en los mismos términos del plan original.

– Plan de compra de acciones (liquidable en capital)

Ciertos ejecutivos clave de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de planes de compra de acciones denominadas en unidades de acciones restringidas ("RSUs", por sus siglas en inglés), los cuales han sido clasificados como transacciones liquidables en capital (pagos basados en acciones). El costo del plan de compra de acciones se valúa a la fecha en que se otorgó la concesión tomando en consideración los términos y condiciones en que las opciones fueron otorgadas. El costo de la compensación liquidable en capital es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el periodo de servicios requerido (Nota 17).

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, la Compañía registró gastos de Ps.7,816, Ps.6,018 y Ps.1,058, respectivamente, relacionados con RSUs. Los gastos se registraron dentro del rubro de salarios y beneficios.

– Plan DASA (liquidable en efectivo)

La Compañía otorgó DASAs a ciertos ejecutivos clave, los cuales les dan el derecho de pagos en efectivo después de un periodo de servicios. El monto del pago en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de las acciones de la Compañía generado en el periodo que va desde la fecha de concesión de derechos

y la fecha de ejercicio. El pasivo por DASAs se valúa, inicialmente y al final de cada fecha de reporte hasta su liquidación, al valor razonable de los DASAs, tomando en consideración los términos y condiciones en que los DASAs fueron otorgados. El costo de la compensación es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido (Nota 17).

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, la Compañía registró un gasto de Ps.31,743, Ps.44,699 y Ps.1,652, respectivamente, en relación con los DASAs incluidos en el plan de incentivos a largo plazo. Estos gastos se registraron en el rubro de salarios y beneficios.

#### b) Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía ("MIP", por sus siglas en inglés)

– MIP I

Algunos ejecutivos clave de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de un plan de compraventa de acciones, sujeto a ciertas condiciones, los cuales se clasifican como pagos basados en acciones liquidados mediante instrumentos de patrimonio. El costo de la compensación liquidable con patrimonio se reconoce en el estado consolidado de resultados en el rubro de salarios y beneficios, durante el periodo de servicios requerido (Nota 17).

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2014, la Compañía registró un gasto de Ps.327 por cada uno de los años mencionados como costo del MIP, relacionado con las acciones adquiridas. Estos gastos se registraron en el estado consolidado de resultados en el rubro de salarios y beneficios.

– MIP II

El 19 de febrero de 2016, la Asamblea de Accionistas de la Compañía autorizó la extensión del MIP para algunos

ejecutivos clave, a este plan se le denominó MIP II. De acuerdo a este plan, la Compañía otorgó DASAs a los ejecutivos clave, los cuales pueden liquidar en efectivo después de cumplir el período de servicios requerido. El monto liquidable en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de las acciones de la Compañía generado en el período que va desde la fecha de concesión de derechos y la fecha de ejercicio. El pasivo por DASAs se valúa, inicialmente y al final de cada fecha de reporte hasta su liquidación, al valor razonable de los DASAs, tomando en consideración los términos y condiciones en que los DASAs fueron otorgados. El costo de la compensación en reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido (Nota 17).

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016, la Compañía registró un gasto de Ps.54,357, relacionado con el MIP II.

#### vii) Participación de los trabajadores en las utilidades

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, la Ley del Impuesto Sobre la Renta ("LISR"), establece que la base para el cálculo de la distribución de las utilidades a los trabajadores será la renta imputada al contribuyente del año para propósitos de impuestos, incluyendo ciertos ajustes establecidos en la LISR, a la tasa de 10 %. El gasto por la participación en las utilidades causada, se presenta como gasto en el estado consolidado de resultados. Las subsidiarias en Centroamérica no tienen la obligación de calcular participación de los trabajadores en las utilidades, debido a que no es requerido por la regulación local.

#### p) Arrendamientos

La determinación de si un acuerdo es, o contiene, un arrendamiento se basa en la sustancia del acuerdo a la fecha de inicio; ya sea que el cumplimiento del acuerdo dependa del uso de un activo o activos específicos o el acuerdo transfiera el derecho de uso del activo, inclu-

so si ese derecho no se especifica explícitamente en un acuerdo.

Los contratos de arrendamiento de inmuebles y equipo se reconocen como arrendamientos financieros, si los riesgos y los beneficios inherentes a la propiedad del bien arrendado son transferidos a la Compañía, cuando: (i) el contrato transfiere al arrendatario la propiedad del bien arrendado al término del arrendamiento, (ii) el contrato contiene una opción de compra a precio reducido, (iii) el periodo del arrendamiento comprende la mayor parte de la vida económica del bien arrendado, (iv) el valor presente de los pagos mínimos es sustancialmente igual al valor razonable del bien arrendado, neto de cualquier beneficio o valor de desecho, o (v) el activo arrendado es de naturaleza especializada para uso de la Compañía.

Cuando los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo arrendado permanecen sustancialmente con el arrendador, se clasifican como arrendamientos operativos; por lo que los pagos relacionados con el arrendamiento se cargan a los resultados de operación de forma lineal durante la vigencia del contrato de arrendamiento.

Los contratos de arrendamiento que ha celebrado la Compañía para las aeronaves, motores y componentes se clasifican como arrendamientos operativos.

#### Venta y arrendamiento en vía de regreso

La Compañía ha celebrado contratos de venta y arrendamiento en vía de regreso mediante los cuales ciertas aeronaves y motores son vendidos al arrendador en el momento de la entrega. El arrendador en forma simultánea acepta celebrar contratos de arrendamiento con la Compañía, sobre los mismos equipos. Estos contratos cumplen con las condiciones de arrendamiento operativo.

Las utilidades o pérdidas relacionadas con las transacciones de venta y de arrendamiento en vía de regreso

seguidas por un arrendamiento operativo, se reconocen de la siguiente forma:

- (i) La utilidad o pérdida se reconoce en el estado consolidado de resultados de forma inmediata cuando está claro que la transacción se ha celebrado a su valor razonable.
- (ii) Si el precio de venta es igual o menor al valor razonable, cualquier utilidad o pérdida se reconoce inmediatamente, excepto si la pérdida resulta compensada por cuotas futuras por debajo de los precios de mercado, en cuyo caso dicha pérdida se registra como un activo en el estado consolidado de situación financiera y es amortizada en proporción a las cuotas pagadas durante la vigencia del contrato de arrendamiento.
- (iii) Si el precio de venta se encuentra por encima del valor razonable, dicho exceso se difiere y se amortiza en el estado consolidado de resultados durante la vigencia del contrato de arrendamiento, incluyendo probables renovaciones con la amortización registrada como una reducción en gastos de renta.

#### q) Impuestos y contribuciones por pagar

La Compañía debe cobrar ciertos impuestos y contribuciones a los pasajeros a nombre de las agencias gubernamentales y los aeropuertos, mismos que son enterados a las entidades gubernamentales o aeropuertos correspondientes de forma periódica. Estos impuestos y contribuciones incluyen impuestos al transporte público federal, cargos federales por revisión de seguridad, cargos por uso del pasajero de las instalaciones del aeropuerto e impuestos vinculados con las llegadas y salidas internacionales. Estos conceptos son cobrados a los clientes al momento de comprar sus boletos, pero no se reconocen como parte de ingresos por servicios. La Compañía registra un pasivo al momento del cobro al pasajero y cancela el pasivo cuando los pagos se enteran a la entidad gubernamental o al aeropuerto correspondiente.

## r) Impuesto sobre la renta

### Impuesto sobre la renta corriente

Los activos y pasivos por impuesto sobre la renta corriente por el periodo actual se miden con base en monto que se espera recuperar o pagar a las autoridades fiscales. La legislación y tasas fiscales utilizadas para calcular dichos importes son aquellas que están aprobadas o cuyo procedimiento de aprobación se encuentra próximo a completarse en la fecha de presentación de información.

El gasto por impuesto sobre la renta corriente relacionado con los conceptos reconocidos directamente en el patrimonio es registrado en el mismo patrimonio y no en los resultados de la Compañía. Periódicamente, la administración de la Compañía evalúa las posiciones tomadas en las declaraciones de impuestos con respecto a situaciones en donde las regulaciones fiscales aplicables están sujetas a interpretación, y crea las provisiones que resulten necesarias.

### Impuesto diferido

El impuesto sobre la renta diferido se determina utilizando el método de pasivos, con base en las diferencias temporales entre los valores fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros a la fecha de presentación de la información.

Los pasivos por impuestos diferidos se reconocen por todas las diferencias temporales gravables, excepto con respecto a las diferencias temporales gravables relacionadas con inversiones en subsidiarias cuando el momento de reversión de la diferencia temporal puede controlarse y es probable que la diferencia temporal no se revierta en un futuro previsible.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen por todas las diferencias temporales deducibles, los créditos fiscales no utilizados y las pérdidas fiscales no amortizadas. Los activos por impuestos diferidos se reconocen

en la medida en que sea probable que existan utilidades fiscales futuras, contra las cuales se podrán aplicar las diferencias temporales deducibles, los créditos fiscales no utilizados y las pérdidas fiscales por amortizar, excepto con respecto a las diferencias temporales deducibles relacionadas con inversiones en subsidiarias, los activos por impuestos diferidos se reconocen sólo en la medida en que sea probable que las diferencias temporales se reviertan en un futuro previsible y que haya beneficios fiscales contra los cuales se podrán utilizar las diferencias temporales.

El valor neto en libros de los activos por impuestos diferidos se revisa en cada fecha de presentación de información y se reduce en la medida en que ya no sea probable que existan utilidades fiscales futuras suficientes para permitir que se apliquen todos o una parte de los activos por impuestos diferidos. Los activos por impuestos diferidos no reconocidos se valúan en cada fecha de presentación de información y se comienzan a reconocer en la medida en que sea probable que existan utilidades fiscales futuras suficientes para permitir la recuperación del activo por impuestos diferidos.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se miden con base en las tasas fiscales que estarán vigentes en el ejercicio en que se espera que el activo se materialice o el pasivo se liquide, con base en las tasas fiscales (y legislación fiscal) que estén aprobadas, o cuyo procedimiento de aprobación se encuentre próximo a completarse a la fecha del informe.

El impuesto diferido relacionado con partidas reconocidas fuera de utilidad o pérdida se reconoce fuera de utilidad o pérdida. Las partidas por impuestos diferidos se reconocen en correlación con el ORI.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos, se compensan si existe un derecho legalmente exigible para compensar los activos fiscales corrientes con los pasivos fiscales corrientes y los impuestos diferidos se refieren a la misma autoridad fiscal y tributaria.

El cargo por el impuesto sobre la renta incurrido se calcula sobre la base de las leyes tributarias aprobadas en México, Costa Rica y Guatemala a la fecha del estado consolidado de situación financiera.

## s) Instrumentos financieros derivados y tratamiento contable de las coberturas

La Compañía mitiga ciertos riesgos financieros, relacionados con la volatilidad en los precios del combustible para las aeronaves, cambios adversos en las tasas de interés y fluctuaciones en los tipos de cambio, a través de un programa controlado de administración de riesgos que incluye la utilización de instrumentos financieros derivados.

De acuerdo con la NIIF 9 (2013), los instrumentos financieros derivados son reconocidos en el estado consolidado de situación financiera a valor razonable. Al inicio de la relación de cobertura, la Compañía designa y documenta formalmente la relación de cobertura en la cual desea aplicar contabilidad de coberturas, así como el objetivo de la gestión del riesgo y la estrategia de la cobertura. La documentación incluye la estrategia y objetivo de la cobertura, la identificación del instrumento de cobertura, la partida o transacción cubierta, la naturaleza de los riesgos cubiertos y la forma en que la entidad evaluará la efectividad de los cambios en el valor razonable del instrumento para compensar la exposición a los cambios en valores o los flujos de efectivo asociados al riesgo o riesgos cubiertos. Sólo si se espera que tales coberturas sean efectivas para compensar cambios en el valor razonable o flujos de efectivo de la partida o partidas cubiertas y, se evalúan de forma continua para determinar si realmente han sido eficaces durante los períodos de presentación de informes financieros en los que fueron designadas, se puede utilizar el tratamiento contable de coberturas.

De acuerdo con el modelo contable de CFE la porción efectiva de los cambios en el valor razonable del instrumento de cobertura es reconocida en el ORI, mientras

que la porción inefectiva es reconocida en las utilidades del período. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015, no existió inefectividad con respecto a los instrumentos financieros derivados. Los montos reconocidos en el ORI son transferidos a las utilidades del período en el cual la transacción cubierta afecta las utilidades.

Las utilidades o pérdidas realizadas de los instrumentos financieros derivados que califican como CFE son reconocidas en la misma línea en que se registra la partida cubierta en el estado consolidado de resultados.

### Contabilidad para el valor temporal de las opciones

La Compañía registra el valor temporal de las opciones de acuerdo con la NIIF 9 (2013), bajo la cual todos los instrumentos financieros derivados se reconocen inicialmente a su valor razonable. La medición posterior de las opciones compradas y designadas como CFE, requiere que los cambios en su valor razonable sean segregados en el valor intrínseco (el cual se considerará parte efectiva de los instrumentos de cobertura dentro del ORI) y los cambios correspondientes al valor extrínseco (valor en tiempo y volatilidad). Los cambios en los valores extrínsecos son considerados como un costo de cobertura (reconocido en otras partidas de utilidad integral como un componente separado del patrimonio neto) y se contabilizan en los resultados de la Compañía cuando la partida cubierta también es reconocida en resultados.

Los instrumentos financieros derivados vigentes de la Compañía pueden requerir de colateral para garantizar parte de la pérdida pendiente de liquidación antes de sus fechas de vencimiento. La suma del colateral otorgado como garantía se presenta como parte de los activos no circulantes bajo el rubro depósitos en garantía. El monto del colateral se revisa y ajusta de forma diaria de acuerdo al valor razonable de la posición de los instrumentos financieros derivados (Nota 11).

#### t) Instrumentos financieros – Revelaciones

La NIIF 7 requiere una jerarquía de tres niveles para las revelaciones relacionadas con la medición del valor razonable y requiere que las entidades incluyan revelaciones adicionales acerca de la confiabilidad relativa de las mediciones del valor razonable (Notas 4 y 5).

#### u) Acciones en tesorería

Los instrumentos de patrimonio propios readquiridos (acciones en tesorería) se reconocen a su costo y se deducen del patrimonio. No se reconoce ninguna pérdida o ganancia en el resultado derivada de la compra, venta, emisión o cancelación de las acciones en tesorería. Cualquier diferencia entre el valor en libros y la contraprestación recibida, es reconocida como utilidad (pérdida) en el rubro de prima en suscripción de acciones.

Las opciones del plan de acciones ejercidas durante el período de reporte son liquidadas con acciones en tesorería (Nota 17).

#### v) Segmentos operativos

La Compañía es considerada como una unidad de negocio individual que provee servicios de transportación aérea, por consiguiente, solo tiene un segmento operativo.

La Compañía tiene dos áreas geográficas identificadas como vuelos domésticos (México) y vuelos internacionales (Estados Unidos de América y Centroamérica) (Nota 24).

#### w) Clasificación circulante contra clasificación no circulante

La Compañía presenta activos y pasivos en el estado consolidado de situación financiera basados en la clasificación de activos circulantes y no circulantes. Un activo es circulante cuando: (i) se espera que sea realizado o destinado a ser vendido o consumido en el ciclo normal

de la operación, (ii) se espera que sea realizado dentro de los doce meses después del período de presentación del informe, o (iii) se trata de efectivo o equivalente de efectivo a menos que se trate de efectivo restringido para ser intercambiado o utilizado para cancelar un pasivo por al menos doce meses después del período de presentación del informe. Todos los demás activos se clasifican como no circulantes.

Un pasivo se considera circulante cuando: (i) se espera que sea liquidado en el ciclo normal de operación, es destinado a ser liquidado dentro de los doce meses después del período de presentación del informe, o (iii) no existe un derecho incondicional para aplazar la cancelación del pasivo durante al menos doce meses después del período de reporte. La Compañía clasifica todos los demás pasivos como no circulantes. Los activos y pasivos por impuestos diferidos se clasifican como activos y pasivos no circulantes.

#### x) Cambios retrospectivos en clasificación

Durante 2016, la Compañía modificó la clasificación del impuesto a la utilidad por recuperar para reflejar de manera apropiada y por separado el activo por impuesto a la utilidad corriente, conforme a lo establecido en la NIC 1 *Presentación de Estados Financieros*. La Compañía actualizó los importes de manera comparativa. Los efectos de esta reclasificación se reconocieron de forma retrospectiva en los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2015, de acuerdo a la NIC 8 *Políticas Contables, Cambios en las Estimaciones Contables y Errores*. Como resultado, se reclasificó Ps.15,028 de "impuestos por recuperar" a "impuesto a la utilidad por recuperar", Ps.29,461 de "impuestos por recuperar" a "impuestos a la utilidad por pagar"; y Ps.11,786 de "depósitos en garantía" en activos no circulantes a "depósitos en garantía" en activos circulantes, con el fin de reflejar de forma apropiada la presentación de corto y largo plazo de los depósitos en garantía, como sigue:

	Previamente reportado en 2015	Reclasificaciones	Reclasificado 2015
<b>Situación financiera:</b>			
<b>Activos circulantes</b>			
Impuestos por recuperar	Ps. 201,394	Ps. (44,489)	Ps. 156,905
Impuesto a la utilidad por recuperar	–	15,028	15,028
Depósitos en garantía	861,236	11,786	873,022
<b>Activos no circulantes</b>			
Depósitos en garantía	4,704,389	(11,786)	4,692,603
<b>Pasivos circulantes</b>			
Impuestos a la utilidad por pagar	337,997	29,461	308,536

#### y) Impacto de los nuevos pronunciamientos contables

**Nuevos pronunciamientos, enmiendas e interpretaciones a los mismos**

La Compañía aplicó, por primera vez, ciertas normas y enmiendas que son vigentes para periodos anuales que inician a partir del 1 de enero de 2016. La Compañía no ha realizado la adopción anticipada de algún otro estándar, interpretación o enmienda que hayan sido emitidos, pero aún no sean mandatorios.

Aunque estas nuevas normas y enmiendas se aplicaron por primera vez en 2016, no tuvieron un impacto significativo en los estados financieros consolidados anuales de la compañía. A continuación, se describen la naturaleza y el impacto de cada una de las normas nuevas y sus modificaciones:

#### Ciclo Anual de Mejoras 2012–2014

Estas mejoras tienen vigencia para periodos anuales que inician a partir del 1 de enero de 2016. Incluyen:

#### NIC 19 Beneficios a los Empleados

La modificación establece que la profundidad del mercado de bonos corporativos de alta calidad se evalúa con base en la moneda en que se denomina la obligación, en lugar de utilizar la del país donde se encuentra la obligación. Cuando no exista un mercado profundo de bonos corporativos de alta calidad en la moneda que origina la obligación, se deberán utilizar las tasas correspondientes a bonos gubernamentales. La modificación se aplica de forma prospectiva. La adopción de esta modificación a la NIC 19 no tiene impacto en los estados financieros consolidados, debido a que las obligaciones por primas de antigüedad en México ya se determinan utilizando las tasas de descuento de los bonos gubernamentales (*Certificados de la Tesorería de la Federación* o "CETES" en México).

#### Mejoras a la NIC 1 – Iniciativa de Revelación

Las modificaciones a la NIC 1 *Presentación de estados financieros* aclaran los requisitos existentes de la NIC, en lugar de modificar la norma significativamente. Di-

chas mejoras aclaran: (a) los requisitos de importancia relativa en la NIC 1; (b) las partidas específicas que se permite desglosar en los estados de resultados, otros resultados integrales y situación financiera; (c) que las entidades tienen la flexibilidad en cuanto al orden en que se presentan las notas a los estados financieros; y (d) que la porción de ORI de asociadas y negocios conjuntos se contabilice utilizando el método de participación y deberá ser presentado en una línea por separado entre aquellas partidas que no serán reclasificadas posteriormente a resultados.

En adición, se incluyen modificaciones que clarifican los requisitos que se aplican cuando se presentan subtotales adicionales en el estado consolidado de situación financiera, el estado consolidado de resultados y el ORI.

La adopción de estas modificaciones no tiene ningún impacto significativo en la presentación y revelación de estos estados financieros consolidados.

#### Nuevos pronunciamientos, mejoras e interpretaciones que no son todavía aplicables

Con excepción de la NIIF 9, la Compañía no ha adoptado de forma anticipada ninguno de los siguientes pronunciamientos, enmiendas a la norma o interpretaciones publicados pero que no son todavía aplicables.

#### IFRS 9 (2014) Instrumentos financieros

La Compañía adoptó la NIIF 9 (2013) en sus estados financieros consolidados de 2014. La NIIF 9 (2014) requiere que las entidades apliquen un modelo de pérdidas crediticias esperadas (PCE) que sustituya al modelo de pérdidas crediticias incurridas de la NIC 39. El modelo PCE aplica a los instrumentos de deuda contabilizados mediante costo amortizado o a valor razonable con cambios en el ORI, compromisos por préstamos, contratos de garantía financiera, activos contractuales de conformidad con la NIIF 15 *Ingresos Ordinarios Procedentes de Contratos con Clientes*, arrendamientos por cobrar

de conformidad con la NIC 17 *Arrendamientos* o NIIF 16 *Arrendamientos*.

La NIIF 9 (2014) es efectiva para los períodos anuales que inicien a partir del 1 de enero de 2018.

#### NIIF 15 Ingresos Procedentes de Contratos con Clientes

La NIIF 15 se emitió en mayo de 2014 y establece un nuevo modelo de cinco pasos que aplicará a los ingresos procedentes de contratos con clientes, lo cual puede requerir mayor juicio y estimaciones que con el proceso actual de reconocimiento de ingresos estipulado en la NIC 18 *Reconocimiento de Ingresos*. Conforme a la NIIF 15, los ingresos se reconocen por una cantidad que refleja la contraprestación que la entidad espera tener derecho a cambio de bienes o servicios que transfiera a un cliente. Los principios de la NIIF 15 ofrecen un enfoque más estructurado para la medición y reconocimiento de los ingresos.

La nueva norma de ingresos reemplaza la totalidad de los requerimientos actuales sobre ingresos conforme a las NIIF. La norma permite dos métodos de adopción: retrospectiva por cada uno de los periodos reportados (aplicación retroactiva total), o retrospectiva reconociendo el efecto acumulado a la fecha inicial de aplicación (aplicación retroactiva modificada). Se requiere la aplicación de la NIIF 15 para periodos anuales que inician a partir del 1 de enero de 2018. La adopción anticipada es permitida.

La Compañía planea adoptar la nueva norma en la fecha de vigencia efectiva requerida, y anticipa que utilizará la aplicación retroactiva total, con el fin de proporcionar resultados comparativos en todos los periodos presentados.

Aunque la Compañía continúa evaluando el impacto de la Nueva Norma. Actualmente, espera impacto derivado de la Nueva Norma en la fecha de reconocimiento de ciertos servicios relacionados con viajes aéreos e ingresos no relacionados con el servicio de viajes aéreos. Bajo la política contable actual, estos se reconocen cuando se presta el

servicio, y bajo la Nueva Norma podrían ser reconocidos cuando el servicio de transporte aéreo sea prestado.

La NIIF 15 establece requisitos de presentación y revelación, que requieren mayor detalle que la norma actual. Los requisitos de presentación incluyen cambios significativos respecto a la práctica actual e incrementan el volumen de revelaciones requeridas en los estados financieros consolidados de la Compañía. Muchos de los requisitos de revelación de la NIIF 15 son completamente nuevos. En 2017, la Compañía desarrollará y probará los sistemas, controles internos, políticas y procedimientos necesarios para recopilar y obtener la información requerida.

Además, la Compañía monitoreará y evaluará las futuras publicaciones del IASB y el grupo de transición. La Compañía continúa monitoreando y evaluando el impacto potencial de los cambios a la NIIF 15 y la guía de implementación.

#### NIIF 16 Arrendamientos

La NIIF 16 fue emitida en enero del 2016 y sustituye a la NIC 17 *Arrendamientos*, CINIIF 4 *Determinación si un Contrato contiene un Arrendamiento*, SIC-15 *Arrendamientos Operativos-Incentivos* y SIC-27 *Evaluación de la Sustancia de Transacciones que Adoptan la Forma Legal de un Arrendamiento*. La NIIF 16 establece los principios para el reconocimiento, medición, presentación y revelación de los arrendamientos y requiere que los arrendatarios contabilicen todos los arrendamientos bajo un único modelo de balance general similar a la contabilización de arrendamientos financieros bajo la NIC 17. La norma incluye dos exenciones de reconocimiento para arrendatarios, arrendamientos activos de bajo valor (por ejemplo, ordenadores personales) y arrendamientos a corto plazo (es decir, contratos de arrendamiento con un plazo de arrendamiento de 12 meses o menos). En la fecha de inicio de un contrato de arrendamiento, el arrendatario reconocerá un pasivo para realizar pagos de arrendamiento (es decir, el pasivo de arrendamiento) y un activo que representa el derecho de usar el activo

subyacente durante el plazo del arrendamiento (es decir, el activo de derecho de uso).

Los arrendatarios deberán reconocer por separado el gasto por intereses correspondientes al pasivo por arrendamiento y el gasto por la amortización del derecho de uso.

Los arrendatarios también estarán obligados a reevaluar el pasivo del arrendamiento al ocurrir ciertos eventos (por ejemplo, un cambio en el plazo del arrendamiento, un cambio en los pagos de arrendamiento futuros que resulten de un cambio en un índice o tasa utilizada para determinar esos pagos). El arrendatario generalmente reconocerá el monto de la reevaluación del pasivo por arrendamiento como un ajuste al activo de derecho de uso.

La NIIF 16 también requiere que los arrendatarios realicen revelaciones más extensas que las estipuladas en la NIC 17.

La NIIF 16 es efectiva para periodos anuales que inician a partir del 1 de enero de 2019. Permittedose la adopción anticipada, pero no antes de que la entidad aplique la NIIF 15. El arrendatario puede optar por aplicar la norma de forma retroactiva total o mediante una transición retroactiva modificada. Las disposiciones transitorias de la norma permiten ciertas exenciones.

La Compañía se encuentra en proceso de completar la evaluación de la NIIF 16. La adopción de esta norma tendrá un impacto significativo en la contabilidad de aeronaves arrendadas, motores y otros contratos de arrendamiento. La NIIF 16 requiere la presentación de los arrendamientos con un plazo superior a doce meses en el estado consolidado de situación financiera. La Compañía anticipa la adopción de la nueva norma utilizando el método retroactivo total, ver Nota 14 para más información relacionada con los contratos de arrendamiento de la Compañía.

### Modificaciones a la NIC 7 – Iniciativa de Revelación

Las modificaciones a la NIC 7 *Estado de Flujos de Efectivo* forman parte de la iniciativa de revelación del IASB y requieren que la entidad proporcione revelaciones que permitan a los usuarios de los estados financieros evaluar los cambios en los pasivos derivados de actividades de financiamiento, incluyendo los cambios que provengan de flujos de efectivo como los que no se deban a flujos de efectivo. En la aplicación inicial de la modificación, las entidades no están obligadas a proporcionar información comparativa para los períodos anteriores. Estas modificaciones son efectivas para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2017, permitiéndose la aplicación anticipada. La aplicación de estas modificaciones resultará en información adicional a revelar por la Compañía.

### Modificaciones a la NIC 12 – Reconocimiento de Activos de Impuestos Diferidos de Pérdidas No Realizadas

Las modificaciones aclaran que una entidad necesita considerar si la ley fiscal restringe los beneficios fiscales que se pueden utilizar para compensar la diferencia temporal deducible.

Además, las modificaciones proporcionan una guía sobre la forma en que una entidad debe determinar los beneficios fiscales futuros y explican las circunstancias en las que el beneficio fiscal puede incluir la recuperación de algunos activos por un importe superior a su valor en libros.

Las entidades están obligadas a aplicar las enmiendas de forma retrospectiva. Sin embargo, en la aplicación inicial de las modificaciones, el cambio en el patrimonio de apertura del primer ejercicio comparativo puede reconocerse en reservas (o en otro componente del patrimonio, según corresponda), sin distribuir el cambio entre las reservas y otros componentes de capital. Las entidades que aplican esta exención deben revelar ese hecho.

Estas enmiendas son efectivas para los períodos anuales que inicien el 1 de enero de 2017, permitiéndose su aplicación anticipada. Si una entidad aplica las modificaciones para un ejercicio anterior, debe revelar ese hecho. No se espera que estas enmiendas afecten a la Compañía.

### Modificaciones a la NIIF 2 – Clasificación y Medición de Operaciones con Pagos Basadas en Acciones

En junio 2016, el IASB emitió las modificaciones a la NIIF 2 *Pagos Basados en Acciones* para aclarar tres temas principales: los efectos de las condiciones de la concesión en la valuación de una transacción con pagos basados en acciones, liquidadas en efectivo; la clasificación de una transacción con pago basados en acciones que incluyen una liquidación neta de las retenciones fiscales; y la contabilización de una modificación de los términos y condiciones de una transacción de pago basado en acciones que cambia su clasificación, pasando de liquidarse en efectivo a liquidarse mediante instrumentos de patrimonio.

En la adopción, las entidades están obligadas a aplicar las modificaciones sin reajustar los ejercicios anteriores, pero la aplicación retrospectiva se permite si se hace para las tres enmiendas y se cumplen otros criterios. Las modificaciones son efectivas para los ejercicios anuales que inician a partir del 1 de enero de 2018, permitiéndose la aplicación anticipada. La Compañía está evaluando el efecto potencial de las modificaciones en sus estados financieros consolidados.

### z) Conversión por conveniencia

Al 31 de diciembre de 2016 los montos mostrados en dólares en los estados financieros consolidados, han sido incluidos únicamente para conveniencia del lector, convertidos a un tipo de cambio de Ps.20.6640 por dólar americano. Este tipo de cambio fue publicado por el Banco de México como el tipo de cambio para el pago de obligaciones denominadas en moneda extranjera pa-

gaderas en México el 31 de diciembre de 2016. Dicha conversión no deberá ser tomada como una aseveración de que los montos en pesos han sido o pudieran ser convertidos en dólares al tipo de cambio del 31 de diciembre de 2016 u otro tipo de cambio. La información referida en dólares se incluye sólo para fines informativos y no pretende manifestar que los montos se presentan de acuerdo con las NIIF o el equivalente en dólares, en los cuales se realizaron las transacciones o en los que los montos presentados en pesos podrían convertirse o realizarse.

## 2. Supuestos, estimaciones y criterios contables significativos

La elaboración de los estados financieros requiere que la administración realice estimaciones, supuestos y juicios que afectan los montos registrados de activos y pasivos, ingresos y gastos, y las revelaciones relacionadas de los activos y pasivos contingentes a las fechas de los estados financieros consolidados de la Compañía. La Nota 1 a los estados financieros consolidados de la Compañía proporciona un análisis detallado de las políticas contables significativas.

Algunas de las políticas contables de la Compañía reflejan los juicios, supuestos o estimaciones significativas acerca de los asuntos que son inherentemente inciertos y materiales para la situación financiera y resultados de las operaciones de la Compañía.

Los resultados reales podrían diferir de tales estimaciones. Los efectos de los cambios en las estimaciones contables se reconocen en el periodo en el que se modifica la estimación. Las estimaciones y supuestos que conllevan un riesgo significativo y pueden dar lugar a un ajuste material a los valores netos en libros de los activos y pasivos dentro del siguiente ejercicio contable, se describen a continuación.

### i) Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagados a arrendadores

La Compañía realiza ciertos supuestos al inicio de un arrendamiento y en cada fecha de reporte con el fin de determinar la viabilidad de recuperar los depósitos por concepto de mantenimiento. Estos supuestos se basan en diversos factores, tales como el tiempo estimado entre los eventos de mantenimiento, la fecha en que se debe devolver la aeronave al arrendador y el número de horas de vuelo que se estima que la aeronave será utilizada antes de ser devuelta al arrendador (Nota 11).

### ii) Plan de incentivos a largo plazo y MIP (liquidados con instrumentos de capital)

La Compañía mide el costo de sus transacciones liquidables con patrimonio a su valor razonable a la fecha en que los beneficios son otorgados en forma condicional a los empleados.

El costo de las transacciones liquidables con patrimonio se reconoce en resultados junto con el correspondiente incremento en otras reservas de capital, dentro del patrimonio, durante el periodo en el cual se cumplen las condiciones de servicio y/o desempeño. Para las concesiones cuyas adjudicaciones dependen del cumplimiento de condiciones de desempeño, el costo de la compensación se reconoce cuando es probable que la condición de desempeño se cumpla. El gasto acumulado reconocido para las transacciones liquidables con patrimonio en cada fecha de reporte y hasta la fecha de adjudicación, refleja el grado en el cual el periodo de adjudicación ha expirado, así como la mejor estimación de la Compañía referente al número de instrumentos de patrimonio que al final se adjudicarán.

La Compañía mide el costo de las transacciones liquidables con patrimonio con los empleados con base en el valor razonable de los instrumentos de patrimonio a la

fecha en la que se otorgan. Para estimar el valor razonable de las transacciones de pagos basados en acciones es necesario determinar cuál sería el modelo de valuación más adecuado, lo que depende de los términos y condiciones del otorgamiento. Esta estimación también requiere la determinación de los datos más adecuados para el modelo de valuación, incluyendo la vida esperada de la opción de acciones, la volatilidad y el rendimiento de los dividendos, así como realizar supuestos sobre los mismos. Los supuestos y los modelos utilizados para estimar el valor razonable para las transacciones de pagos basados en acciones se revelan en la (Nota 17).

#### Plan DASA (liquidables en efectivo)

El costo del plan de DASA es medido inicialmente a su valor razonable a la fecha de concesión; un mayor detalle se provee en la (Nota 17). Este valor razonable se registra resultados, con su correspondiente registro en pasivo durante el período que concluye en la fecha en la que las acciones cumplen con todas las condiciones de irrevocabilidad. El pasivo es revaluado a valor razonables a cada fecha de reporte y hasta la fecha de liquidación, con cambios en el valor razonable reconocidos dentro del rubro de salarios y beneficios, junto con registro inicial a la fecha de otorgamiento del plan. Como con los beneficios liquidados en capital descritos anteriormente, la valuación de los beneficios liquidables en efectivo también requiere utilizar datos similares, según proceda.

#### iii) Impuestos diferidos

Los activos por impuestos diferidos se reconocen por todas las pérdidas fiscales no amortizadas, en la medida en que sea probable que existan utilidades fiscales futuras contra las cuales se puedan amortizar las pérdidas fiscales no utilizadas. Es necesario que la administración aplique juicios significativos para determinar el monto de los activos por impuestos diferidos a ser reconocidos, con base en el momento en que sea posible amortizarlas, el nivel de las utilidades gravables futuras y las estrategias de planeación fiscal de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2016, las pérdidas fiscales de la Compañía ascendieron a Ps.111,083 (Ps.194,512 al 31 de diciembre de 2015). Estas pérdidas fiscales corresponden a la Compañía y sus subsidiarias de forma individual, que de conformidad con la LISR y la Ley del Impuesto Sobre la Renta de Costa Rica ("LISRRCR"). Estas pérdidas pueden amortizarse contra la utilidad gravable generada en los próximos diez y tres años, respectivamente, y no pueden ser aplicadas contra la utilidad fiscal de otra empresa del grupo consolidado de la Compañía (Nota 19).

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, la Compañía amortizó pérdidas fiscales por Ps.195,116, Ps.1,618,850 y Ps.424,463, respectivamente, del saldo de las pérdidas fiscales por amortizar (Nota 19).

#### iv) Valor razonable de los instrumentos financieros

Cuando el valor razonable de los activos y pasivos financieros registrados en el estado consolidado de situación financiera no puede determinarse de mercados activos, su valor razonable se determina utilizando técnicas de valuación que incluyen el modelo de flujos de efectivo descontados. Cuando es posible, los datos de estos modelos se toman de mercados observables, pero cuando esto no es factible, la administración debe aplicar juicios para establecer los valores razonables.

Los juicios incluyen consideraciones de datos, tales como riesgo de liquidez, riesgo de crédito y la volatilidad esperada. Los cambios en los supuestos relativos a estos factores podrían afectar el valor razonable reportado de los instrumentos financieros (Nota 4).

#### v) Deterioro de activos de larga duración

La Compañía evalúa anualmente si existen indicios de deterioro en sus activos de larga duración y con mayor frecuencia cuando existen dichos indicios. Existe deterioro cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su monto recuperable, que es el mayor entre el valor razonable

del activo menos los costos de venta y el valor en uso. El cálculo del valor en uso se basa en el modelo de flujos de efectivo descontados, utilizando las proyecciones de la Compañía sobre sus resultados de operación para el futuro cercano. El monto recuperable de los activos de larga duración es sensible a las incertidumbres inherentes en la elaboración de proyecciones y la tasa de descuento utilizada en el cálculo.

#### vi) Estimación para cuentas de cobro dudoso

La estimación para cuentas de cobro dudoso se establece de acuerdo con la información mencionada en la Nota 1f) ii).

### 3. Instrumentos financieros y gestión de riesgos

#### Gestión de riesgo financiero

Las actividades de la Compañía están expuestas a diferentes riesgos financieros derivados de riesgos variables externos que no están bajo su control, pero cuyos efectos podrían ser potencialmente adversos: (i) riesgo de mercado, (ii) riesgo de crédito, y (iii) riesgo de liquidez. El programa global de administración de riesgos de la Compañía se enfoca en la incertidumbre existente en los mercados financieros, e intenta minimizar los efectos adversos potenciales de estos riesgos sobre la utilidad neta de la Compañía y en las necesidades de capital de trabajo. La Compañía utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir parte de estos riesgos y no para propósitos especulativos.

Las fuentes de exposiciones de estos riesgos financieros están incluidas tanto "en el balance", tales como activos y pasivos financieros reconocidos, como en acuerdos contractuales "fuera de balance" y sobre transacciones pronosticadas altamente esperadas. Estas exposiciones tanto dentro como fuera de balance, dependiendo de sus perfiles, representan exposiciones de variabilidad de flujos de efectivo en términos de recibir menos flujos

de efectivo o enfrentando la necesidad de cumplir con desembolsos, los cuales son más altos que los esperados y que por lo tanto incrementan los requerimientos de capital de trabajo. Asimismo, ya que los movimientos adversos erosionan el valor de los activos y pasivos financieros reconocidos, así como algunas otras exposiciones financieras fuera de balance, tales como arrendamientos operativos, hay una necesidad de preservación de valor transformando los perfiles de estas exposiciones de valor razonable.

La Compañía tiene una unidad de Finanzas y Administración de Riesgos, la cual identifica y mide la exposición a riesgos financieros, con el fin de diseñar estrategias para mitigar o transformar el perfil de ciertas exposiciones al riesgo, las cuales son consideradas dentro de los niveles de aprobación de gobierno corporativo.

#### Riesgo de mercado

##### a) Riesgo de precio de combustible

Derivado de los acuerdos con los proveedores de combustible para aeronaves, cuyo valor está indexado al "jet fuel", la Compañía está expuesta al riesgo de fluctuación en el precio del combustible de sus consumos proyectados. La política de administración del riesgo de combustible tiene como fin proporcionar protección a la Compañía contra aumentos en los precios del combustible. Para cumplir este objetivo, el programa de administración de riesgos de combustible permite el uso de instrumentos financieros derivados que se encuentren disponibles en mercados extrabursátiles (*Over The Counter* "OTC") con contrapartes aprobadas y dentro de los límites permitidos. El combustible consumido durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 representó el 28%, 30% y 39%, respectivamente, sobre el total de los gastos operativos de la Compañía.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016, la Compañía no contrató posiciones de swaps de combustible *US Gulf Coast Jet Fuel* 54. Durante los años termi-

nados el 31 de diciembre de 2015 y 2014, la Compañía contrató swaps de combustible *US Gulf Coast Jet Fuel 54* para cubrir aproximadamente 5% y 20% respectivamente, de su consumo de combustible; y fueron contabilizados como CFE generando una pérdida Ps.128,330 y Ps.85,729, respectivamente. Estos instrumentos fueron formalmente designados y calificados bajo contabilidad de coberturas, por lo que la porción efectiva se presenta como parte de otras partidas de utilidad integral, mientras que los efectos del cambio a los precios fijos del combustible son presentados como parte del costo del combustible en el estado consolidado de resultados.

La posición de la Compañía en dichos instrumentos llegó a su vencimiento el 30 de junio de 2015, por lo tanto, no hay ningún saldo pendiente al 31 de diciembre de 2015.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2016 y 2015, la Compañía mantuvo un monto nominal de opciones asiáticas de compra de combustible *US Gulf Coast Jet fuel 54* designadas para cubrir 189,036 miles de galones y 162,189 miles de galones, respectivamente, los cuales representan una porción del consumo proyectado para los próximos años.

La Compañía eligió adoptar la NIIF 9 (2013), a partir del 1 de octubre de 2014, lo cual le permite separar el valor intrínseco y el valor en el tiempo de la opción, así como, designar como instrumento de cobertura solo el cambio en el valor intrínseco de la opción. Debido a que el valor extrínseco (valor en el tiempo) de la opción asiática de compra está relacionado a la transacción del instrumento cubierto, es requerido que este sea segregado y contabilizado como un costo por cobertura en ORI y devengado como un componente por separado del capital hasta que el elemento cubierto relacionado afecte resultados.

La partida cubierta (consumo de combustible) de las opciones contratadas por la Compañía representa un activo no financiero (*commodity* de energía), el cual no forma parte del inventario de la Compañía y es directamente

consumido por las aeronaves de la Compañía en diferentes terminales aeroportuarias. Por lo tanto, aunque un activo no financiero está involucrado, su reconocimiento inicial no genera un ajuste en libros en los inventarios de la Compañía. Este activo financiero es contabilizado inicialmente en la sección de ORI de la Compañía y un ajuste por reclasificación es realizado del ORI a resultados, el cual es reconocido en el mismo periodo o periodos en los cuales el elemento cubierto es registrado en resultados. Adicionalmente, la Compañía cubre sus proyecciones de consumo de combustible mes con mes, lo cual es congruente con la fecha de vencimiento de opciones asiáticas de compra seriadas. La adopción de la NIIF 9 (2013) no impactó las tasas de interés de los swaps o los swaps de combustible debido a que esos instrumentos no incorporan una porción del valor en el tiempo (atribuible al valor externo), como es el caso con las opciones.

Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, el valor razonable del monto remanente de las opciones asiáticas de compra de combustible *US Gulf Coast Jet Fuel* fue una ganancia por Ps.867,809 y Ps.78,725, respectivamente, y es presentada como parte de los activos financieros en el estado consolidado de situación financiera.

El monto del costo positivo de las coberturas derivadas de los cambios en el valor extrínseco de dichas opciones al 31 de diciembre de 2016 reconocido dentro del ORI, ascendió a un monto de Ps.218,038 (costo negativo de las coberturas Ps.365,028 al 31 de diciembre de 2015), el cual será reciclado al costo de combustible durante 2017 y 2018, en la misma forma en que expiren las opciones sobre una base mensual. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016 y 2015, el valor extrínseco de estas opciones reciclado al costo por combustible fue de Ps.305,166 y Ps.112,675, respectivamente. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2014, la Compañía no recicló ningún valor extrínseco de opciones de combustible al costo por combustible.

La siguiente tabla muestra el valor nominal y los precios de ejercicio de los instrumentos financieros derivados contratados al cierre del año:

Riesgo de combustible	Posición al 31 de diciembre de 2016					
	Vencimiento de las opciones asiáticas de compra de combustible					
	1er. semestre 2017	2do. semestre 2017	2017 Total	1er. semestre 2018	2do. semestre 2018	2018 Total
Volumen nominal en galones (miles)*	55,436	63,362	118,798	62,492	7,746	70,238
Precio de ejercicio acordado por galón (US\$)**	US\$ 1.6245	US\$ 1.4182	US\$ 1.5145	US\$ 1.6508	US\$ 1.5450	US\$ 1.6392
Porcentaje aproximado de cobertura (del valor esperado de consumo)	51%	53%	52%	45%	10%	24%

\* US Gulf Coast Jet 54 como activo subyacente.

\*\* Promedio ponderado.

Riesgo de combustible	Posición al 31 de diciembre de 2015					
	Vencimiento de las opciones asiáticas de compra de combustible					
	1er. semestre 2016	2do. semestre 2016	2016 Total	1er. semestre 2017	2do. semestre 2017	2017 Total
Volumen nominal en galones (miles)*	51,840	55,647	107,487	42,450	12,252	54,702
Precio de ejercicio acordado por galón (US\$)**	US\$ 1.9451	US\$ 1.9867	US\$ 1.9666	US\$ 1.7142	US\$ 1.5933	US\$ 1.6871
Porcentaje acordado de cobertura (del valor esperado de consumo)	59%	53%	55%	38%	10%	23%

\* US Gulf Coast Jet 54 como activo subyacente.

\*\* Promedio ponderado.

## b) Riesgo cambiario

El riesgo cambiario es el riesgo de que el valor razonable de los flujos futuros de efectivo fluctúe debido a variaciones en los tipos de cambio. La exposición de la Compañía al riesgo de fluctuaciones en los tipos de cambio se relaciona principalmente con sus actividades de operación; es decir, cuando sus ingresos o gastos se denominan en una moneda diferente a su moneda funcional (incluyendo los montos por pagar provenientes de gastos y pagos vinculados a dólares y denominados en dólares). Para mitigar este riesgo, la Compañía utiliza instrumentos financieros derivados con divisas extranjeras.

La mayoría de los ingresos de la Compañía se generan en pesos mexicanos; sin embargo, por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 el 33% de sus ingresos provienen de operaciones en los Estados Unidos de América y Centroamérica (31% al 31 de diciembre de 2015); y el 38% y 36% de su cobranza en 2016 y 2015, respectivamente, está denominada en dólares. Sin embargo, ciertos gastos, particularmente los que están relacionados con el arrendamiento y adquisición de aeronaves, están denominados en dólares. El combustible de las aeronaves de los vuelos originados en México es pagado en pesos; sin embargo, el precio es impactado por el tipo de cambio del peso mexicano frente al dólar.

La exposición al riesgo cambiario de la Compañía al 31 de diciembre de 2016 y 2015 se muestra a continuación:

	Miles de dólares americanos	
	2016	2015
<b>Activos:</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	US\$ 297,565	US\$ 202,022
Otras cuentas por cobrar	11,619	5,286
Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagado a los arrendadores	343,787	286,012
Depósitos para renta de equipo de vuelo	30,025	36,331
Instrumentos financieros derivados	41,996	4,575
<b>Total de activos</b>	<b>724,992</b>	<b>534,226</b>
<b>Pasivos:</b>		
Deuda financiera (Nota 5)	76,789	92,466
Proveedores extranjeros	56,109	40,673
Impuestos y contribuciones por pagar	6,874	7,705
Instrumentos financieros derivados	684	3,242
<b>Total de pasivos</b>	<b>140,456</b>	<b>144,086</b>
<b>Posición en moneda extranjera, neta</b>	<b>US\$ 584,536</b>	<b>US\$ 390,140</b>

Al 26 de abril de 2017, fecha de emisión de éstos estados financieros consolidados, el tipo de cambio fue de Ps.18.6521 por dólar.

	Miles de dólares americanos	
	2016	2015
<b>Exposición del riesgo fuera del balance:</b>		
Arrendamientos operativos de aeronaves (Nota 14)	US\$ 1,727,644	US\$ 1,216,799
Compromisos para compra de aeronaves y motores (Nota 23)	315,326	353,528
<b>Total de moneda extranjera</b>	<b>US\$ 2,042,970</b>	<b>US\$ 1,570,327</b>

## c) Riesgo de tasa de interés

El riesgo de tasa de interés es el riesgo de que el valor razonable de los flujos futuros de efectivo fluctúe debido a cambios en las tasas de interés de mercado. La exposición de la Compañía al riesgo de variaciones en las tasas de interés de mercado se relaciona principalmente con las obligaciones de deuda a largo plazo y arrendamientos operativos de equipo de vuelo de la Compañía con tasas de interés variables.

Los resultados de la Compañía se ven afectados por fluctuaciones en las tasas del mercado de referencia debido al impacto de dichos cambios sobre los montos pagados bajo los contratos de arrendamiento operacionales calculados con base a la tasa *London Interbank Offered Rate* ("LIBOR"). La Compañía utiliza instrumentos financieros derivados para reducir su exposición a fluctuaciones en las tasas de mercado y estos instrumentos son registrados como instrumentos de cobertura. En general, cuando un instrumento financiero derivado puede vincularse con los términos y flujos de efectivo de un contrato de arrendamiento, éste podrá designarse como CFE, en donde la porción efectiva de las variaciones en el valor razonable se debe registrar en el patrimonio hasta la fecha en la

que el flujo de efectivo del contrato de arrendamiento es reconocido en el estado consolidado de resultados.

Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, la Compañía contaba con contratos de cobertura en la modalidad de swaps de tasas de interés, cuyo valor notional asciende a US\$70,000 y su valor razonable asciende a Ps.14,144 y Ps.55,774, respectivamente, registrados como parte de pasivos por instrumentos financieros derivados. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, la pérdida reportada sobre swaps de tasa de interés fue de Ps. 48,777, Ps.46,545 y Ps.39,610, respectivamente, la cual fue reconocida como parte del gasto por arrendamiento en el estado consolidado de resultados.

La tabla siguiente muestra la sensibilidad de la posición en otras partidas de utilidad integral acumuladas de la Compañía, por los instrumentos financieros ante un cambio razonablemente posible en las tasas de interés LIBOR (debido a cambios en el valor razonable de los contratos forward). Los cálculos toman en cuenta los instrumentos financieros mantenidos a la fecha de cada estado consolidado de situación financiera y están basados en un aumento o disminución en la curva LIBOR de 100 puntos base. Todas las demás variables se mantuvieron constantes.

**Posición al 31 de diciembre de 2016**  
**Efecto en el capital (Miles de dólares americanos)**

Aumento (disminución) en curva		
+ 100 puntos base	US\$	1.04
- 100 puntos base		(1.05)

**d) Riesgo de liquidez**

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Compañía no cuente con fondos suficientes para cubrir sus obligaciones.

Debido a la naturaleza cíclica del negocio, las operaciones y los requerimientos en cuanto a las inversiones y financiamientos relacionados con la adquisición de aeronaves y la renovación de su flota, la Compañía requiere fondos líquidos para cumplir con sus obligaciones.

La Compañía intenta administrar su efectivo y equivalentes de efectivo y sus activos financieros relacionando los plazos de sus inversiones con los de sus obligaciones. Su política indica que el plazo promedio de sus inversiones no debe exceder el plazo promedio de sus obligaciones.

Esta posición de efectivo y equivalentes se invierte en instrumentos a corto plazo y de alta liquidez a través de entidades financieras.

La Compañía tiene obligaciones futuras relacionadas con los vencimientos de los préstamos bancarios y contratos de instrumentos financieros derivados. La exposición fuera del estado consolidado de situación financiera de la Compañía está representada por las obligaciones futuras relacionadas con contratos de arrendamiento operativo y contratos de compra de aeronaves. La Compañía concluyó que tiene una baja concentración de riesgo, ya que tiene acceso a diferentes alternativas de financiamiento.

La siguiente tabla muestra los pagos contractuales que la Compañía tiene requeridos como pasivos financieros y el valor razonable de los instrumentos financieros derivados:

	Al 31 de diciembre de 2016		
	Plazo de un año	Uno a cinco años	Total
<b>Préstamos que devengan intereses:</b>			
Anticipos para la compra de aeronaves (Nota 5)	Ps. 328,845	Ps. 943,046	Ps. 1,271,891
Capital de trabajo de corto plazo (Nota 5)	716,290	-	716,290
<b>Instrumentos financieros derivados:</b>			
Swaps de tasa de interés	14,144	-	14,144
<b>Total</b>	<b>Ps. 1,059,279</b>	<b>Ps. 943,046</b>	<b>Ps. 2,002,325</b>

Al 31 de diciembre de 2015

	Plazo de un año	Uno a cinco años	Total
<b>Préstamos que devengan intereses:</b>			
Anticipos para la compra de aeronaves (Nota 5)	Ps. 1,363,861	Ps. 219,817	Ps. 1,583,678
<b>Instrumentos financieros derivados:</b>			
Swaps de tasa de interés	44,301	11,473	55,774
<b>Total</b>	<b>Ps. 1,408,162</b>	<b>Ps. 231,290</b>	<b>Ps. 1,639,452</b>

**e) Riesgo de crédito**

El riesgo de crédito representa el riesgo de que alguna contraparte no cumpla con sus obligaciones bajo un contrato comercial o de instrumentos financieros generando una pérdida financiera para la Compañía. La Compañía está expuesta al riesgo de crédito derivado de sus actividades de operación (principalmente por cuentas por cobrar) y de sus actividades de financiamiento, incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, operaciones con divisas y otros instrumentos financieros, incluyendo los instrumentos financieros derivados.

Los instrumentos financieros que exponen a la Compañía a algún riesgo de crédito se refieren principalmente a equivalentes de efectivo y cuentas por cobrar. El riesgo de crédito sobre los equivalentes de efectivo se relaciona con los montos invertidos con las principales instituciones financieras.

El riesgo de crédito sobre las cuentas por cobrar se relaciona principalmente con los montos por cobrar a las principales compañías de tarjetas de crédito internacionales.

La Compañía tiene una rotación de cuentas por cobrar muy alta, por lo que la administración considera que el riesgo de crédito es mínimo debido a la naturaleza de

sus negocios, en el cual una gran porción de las ventas se liquida mediante tarjetas de crédito.

El riesgo de crédito de los fondos líquidos e instrumentos financieros derivados de la Compañía es limitado porque las contrapartes son bancos con altas calificaciones crediticias asignadas por agencias de calificación de riesgo internacionales.

Algunos de los instrumentos financieros derivados vigentes exponen a la Compañía a pérdidas crediticias en caso de incumplimiento de los contratos por sus contrapartes. El monto de dicha exposición al riesgo crediticio por lo general es la ganancia no realizada, si la hubiere, por dichos contratos. Para administrar este riesgo, la Compañía selecciona contrapartes con base en evaluaciones de crédito y evita que su exposición global recaiga en una sola contraparte. También monitorea su posición de mercado con cada contraparte. La Compañía no compra ni mantiene instrumentos financieros derivados para fines de negociación. Al 31 de diciembre de 2016, la Compañía concluyó que su riesgo de crédito relacionado con sus instrumentos financieros derivados es bajo, esto debido a que no mantiene una concentración significativa con alguna contraparte y solo celebra contratos de instrumentos financieros con bancos con una alta calificación crediticia por agencias de calificación de crédito internacionales.

#### f) Administración de capital

La administración considera que los recursos disponibles para la Compañía son suficientes para cubrir sus requerimientos financieros actuales y serán suficientes para cumplir sus requerimientos esperados de capital y sus otros requerimientos de efectivo para el ejercicio fiscal 2017.

El objetivo principal de la administración de capital de la Compañía es asegurar que mantenga índices sanos de capital que ayuden a sostener su negocio y maximizar el valor para los accionistas. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015, no se realizaron modificaciones a los objetivos, las políticas ni a los procesos relacionados con la administración de capital de la Compañía. La Compañía no está sujeta a ningún requerimiento de capital impuesto externamente, con excepción de la reserva legal (Nota 18).

#### 4. Medición del valor razonable

Los únicos activos financieros y pasivos reconocidos a valor razonable sobre una base recurrente son los instrumentos financieros derivados.

El valor razonable es el precio que se recibiría al vender un activo o se pagaría para transferir un pasivo en una transacción realizada en condiciones de independencia mutua, entre partes interesadas y debidamente informadas.

La medición del valor razonable se basa en los supuestos de que la transacción de venta del activo o transferencia del pasivo tiene lugar:

- (i) En el mercado principal del activo o del pasivo; o
- (ii) En ausencia de un mercado principal, en el mercado más ventajoso para el activo o pasivo.

El mercado principal o más ventajoso debe ser un mercado accesible para la Compañía.

El valor razonable de un activo o pasivo se calcula utilizando los supuestos que los participantes de mercado utilizarían a la hora de realizar una oferta por ese activo o pasivo, asumiendo que esos participantes del mercado actúan en su propio interés económico.

La medición del valor razonable de un activo no financiero toma en consideración la capacidad de los participantes del mercado para generar beneficios económicos derivados del mejor y mayor uso de dicho activo, o mediante su venta a otro participante del mercado que pudiera hacer el mejor y mayor uso de dicho activo.

La Compañía utiliza técnicas de valuación que son apropiadas bajo ciertas circunstancias y con la suficiente información disponible para el cálculo del valor razonable, maximizando el uso de datos observables relevantes y minimizando el uso de datos no observables.

Todos los activos y pasivos para los cuales el valor razonable es medido o revelado en los estados financieros son categorizados dentro de una jerarquía, descritas como sigue, basada en el nivel más bajo que es importante para la medición del valor razonable en su conjunto:

- Nivel 1 – Precios cotizados (sin ajustar) en mercados activos para activos o pasivos idénticos.
- Nivel 2 – Técnicas de valuación para las cuales los datos de entrada de nivel más bajo que sean relevantes

para la medición del valor razonable son directa o indirectamente observables.

- Nivel 3 – Técnicas de valuación para las cuales los datos de entrada del nivel más bajo que sean relevantes para la medición del valor razonable no son observables.

Para los activos y los pasivos que se reconocen en los estados financieros de manera recurrente, la Compañía determina si han existido traspasos entre los distintos niveles de jerarquía mediante una revisión de su categorización (basada en la variable de menor nivel, que

es significativa para el cálculo del valor razonable en su conjunto) al final de cada ejercicio. Para los propósitos de revelación sobre el valor razonable, la Compañía ha determinado las clases de activos y pasivos en función de su naturaleza, características y riesgos y el nivel de jerarquía de valor razonable, tal y como se ha explicado anteriormente.

A continuación, se presenta una comparación del valor en libros y el valor razonable de los instrumentos financieros de la Compañía, excepto aquellos en los que el valor en libros es aproximadamente similar al valor razonable:

	Valor en libros		Valor razonable	
	2016	2015	2016	2015
<b>Activos</b>				
Instrumentos financieros derivados	Ps. 867,809	Ps. 78,725	Ps. 867,809	Ps. 78,725
<b>Pasivos</b>				
Deuda financiera*	(1,988,181)	(1,583,678)	( 1,331,931)	(1,587,889)
Instrumentos financieros derivados	( 14,144)	(55,774)	( 14,144)	(55,774)
<b>Total</b>	<b>Ps. (1,134,516)</b>	<b>Ps. (1,560,727)</b>	<b>Ps. ( 478,266)</b>	<b>Ps. (1,564,938)</b>

\* Préstamos a tasa variable.

Al 31 de diciembre de 2016, la medición del valor razonable se muestra a continuación:

	Medición del valor razonable						
	Precios cotizados en mercados activos Nivel 1		Datos significativos observables Nivel 2		Datos significativos no observables Nivel 3		Total
<b>Activos</b>							
Instrumentos financieros derivados: Opciones de compra asiáticas sobre combustible*	Ps.	–	Ps.	867,809	Ps.	–	Ps. 867,809
<b>Pasivos</b>							
Instrumentos financieros derivados: Swap de tasa de interés**		–		(14,144)		–	(14,144)
<b>Pasivos cuyos valores razonables son revelados:</b>							
Intereses devengados de deuda y Préstamos**		–		(1,331,931)		–	(1,331,931)
<b>Neto</b>	Ps.	–	Ps.	(478,266)	Ps.	–	Ps. (478,266)

\* Niveles de Jet Fuel y curva LIBOR.

\*\* Curva LIBOR.

No existieron transferencias entre los niveles 1 y 2 durante el periodo.

Al 31 de diciembre de 2015, la medición del valor razonable se muestra a continuación:

	Medición del valor razonable						
	Precios cotizados en mercados activos Nivel 1		Datos significativos observables Nivel 2		Datos significativos no observables Nivel 3		Total
<b>Activos</b>							
Instrumentos financieros derivados: Opciones de compra asiáticas sobre combustible*	Ps.	–	Ps.	78,725	Ps.	–	Ps. 78,725
<b>Pasivos</b>							
Instrumentos financieros derivados: Swap de tasa de interés**		–		(55,774)		–	(55,774)
<b>Pasivos para los cuales los valores razonables son conocidos:</b>							
Intereses devengados de deuda y Préstamos**		–		(1,587,889)		–	(1,587,889)
<b>Neto</b>	Ps.	–	Ps.	(1,564,938)	Ps.	–	Ps. (1,564,938)

\* Nivel de Jet fuel y curva LIBOR.

\*\* Curva LIBOR.

No existieron transferencias entre los niveles 1 y 2 durante el periodo.

La siguiente tabla resume la (pérdida) ganancia de los instrumentos financieros derivados reconocidos en los estados consolidados de resultados al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014:

#### Estados consolidados de resultados

Instrumento	Rubro en estados financieros	2016		2015		2014	
		Ps.		Ps.		Ps.	
Swaps de combustible	Combustible	Ps.	–	Ps.	(128,330)	Ps.	(85,729)
Opciones de compra asiáticas de combustible	Combustible		(305,166)		(112,675)		–
Swaps de tasa de interés	Gastos por arrendamiento de aeronave y motor		(48,777)		(46,545)		(39,610)
<b>Total</b>		<b>Ps.</b>	<b>(353,943)</b>	<b>Ps.</b>	<b>(287,550)</b>	<b>Ps.</b>	<b>(125,339)</b>

La siguiente tabla resume la (pérdida) ganancia en CFE después de impuestos reconocida en los estados consolidados de resultados integrales al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014:

#### Estados consolidados de resultados integrales

Instrumento	Rubro en estados financieros	2016		2015		2014	
		Ps.		Ps.		Ps.	
Swaps de combustible	ORI	Ps.	–	Ps.	–	Ps.	(125,228)
Opciones de compra asiáticas de combustible	ORI		583,065		(221,592)		(26,934)
Swaps de tasa de interés	ORI		41,629		27,723		22,656
<b>Total</b>		<b>Ps.</b>	<b>624,694</b>	<b>Ps.</b>	<b>(193,869)</b>	<b>Ps.</b>	<b>(129,506)</b>

## 5. Activos y pasivos financieros

Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, los activos financieros de la Compañía están representados por efectivo y equivalentes de efectivo, clientes y otras cuentas por cobrar cuyos valores se aproximan a su valor razonable.

### a) Activos financieros

	2016		2015	
<b>Instrumentos financieros derivados designados como coberturas de flujos de efectivo (parte efectiva reconocida en ORI)</b>				
Opciones de compra asiáticas sobre combustible	Ps.	867,809	Ps.	78,725
<b>Total de activos financieros</b>	<b>Ps.</b>	<b>867,809</b>	<b>Ps.</b>	<b>78,725</b>

### Presentados en el estado consolidado de situación financiera de la siguiente manera:

Circulante	Ps.	543,528	Ps.	10,123
No circulante	Ps.	324,281	Ps.	68,602

### b) Deuda financiera

(i) Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, la deuda a corto plazo y largo plazo se integra como sigue:

	2016		2015	
i. Contrato de crédito revolvente con Banco Santander México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander ("Santander") y Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. ("Bancomext"), en dólares, para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves, con vencimiento el 31 de mayo de 2021, devengando una tasa de interés anual a tasa LIBOR más un margen de acuerdo con las condiciones contractuales de cada desembolso, que se ubica en un rango de 1.99 a 2.25 puntos porcentuales.	Ps.	1,271,891	Ps.	1,583,678

	2016	2015
II. En diciembre de 2016, la Compañía contrató capital de trabajo de corto plazo con Banco Nacional de México, S.A. ("Citibanamex"), en pesos mexicanos, devengando una tasa de interés anual a tasa TIIE 28 días más 0.80 puntos.	406,330	–
III. En diciembre de 2016, la Compañía contrató capital de trabajo de corto plazo denominada en dólares, con Bank of America México, S.A., Institución de Banca Múltiple ("Bank of America"), por un monto de US\$15,000, devengando una tasa de interés anual a tasa LIBOR mensual más 1.60 puntos.	309,960	–
IV. Intereses devengados	6,102	7,341
	1,994,283	1,591,019
Vencimientos a corto plazo	1,051,237	1,371,202
Total a largo plazo	Ps. 943,046	Ps. 219,817

TIIE: Tasa de interés interbancaria de equilibrio.

(ii) La siguiente tabla provee un resumen de los pagos de principal de deuda financiera e intereses devengados al 31 de diciembre de 2016:

	2017	2018	2019	2020	Total
<b>Deuda financiera denominada en moneda extranjera:</b>					
Santander/Bancomext	Ps. 333,702	Ps. 653,336	Ps. 131,686	Ps. 158,024	Ps. 1,276,748
Citibanamex	407,514	–	–	–	407,514
Bank of America	310,021	–	–	–	310,021
Total	Ps. 1,051,237	Ps. 653,336	Ps. 131,686	Ps. 158,024	Ps. 1,994,283

(iii) Desde 2011 la Compañía financia los anticipos para la adquisición de aeronaves a través de deuda financiera (crédito revolvente). Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2016, ocho aeronaves A320 *Classic Engine Option*, ("CEO", por sus siglas en inglés) fueron financiadas mediante este crédito revolvente.

El 1 de agosto de 2013, la Compañía firmó una enmienda al contrato de préstamo para financiar los anticipos para la compra de ocho aeronaves adicionales A320CEO, las cuales fueron entregadas en 2015 y 2016.

El 28 de febrero de 2014 y el 27 de noviembre de 2014, la Compañía firmó una enmienda al contrato de préstamo para financiar los anticipos para la compra de dos y cuatro aeronaves A320CEO adicionales, respectivamente, una fue entregada en 2014 y cinco en 2016.

El 25 de agosto de 2015, la Compañía firmó una enmienda al contrato de préstamo para financiar los pagos anticipados de ocho aeronaves adicionales A320 *New Engine Option* ("NEO", por sus siglas en inglés) a ser entregadas entre 2017 y 2018.

Adicionalmente, el 30 de noviembre, 2016, la Compañía firmó una enmienda al contrato de préstamo para financiar los pagos anticipados de veintidós aeronaves A320NEO adicionales, a ser entregadas entre 2019 y 2020. De conformidad con esta enmienda, la línea de crédito renovable con Santander y Bancomext para financiar pagos anticipados expirará el 31 de mayo de 2021.

El crédito revolvente de "Santander/Bancomext" limita la capacidad de la Compañía de, entre otras cosas:

- i) Incurrir en deuda adicional por encima de un nivel específico de deuda, a menos que se cumpla con determinadas razones financieras.
- ii) Crear gravámenes.
- iii) La fusión o adquisición de cualquier otra entidad sin la autorización previa de los Bancos.
- iv) Disponer de ciertos activos.
- v) Declarar y pagar dividendos, o hacer alguna distribución del capital de la Compañía, a menos que se cumpla con determinadas razones financieras.

Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, la Compañía se encuentra en cumplimiento con las obligaciones arriba mencionadas.

Con el propósito de financiar los anticipos para la compra de aeronaves, se estructuraron contratos de fideicomisos mediante los cuales la Compañía asignó sus derechos y obligaciones en virtud del contrato de compra con Airbus S.A.S. ("Airbus"), incluyendo su obligación de realizar anticipos para la compra de aeronaves a los fideicomisos. La Compañía garantiza las obligaciones de los fideicomisos referentes a los acuerdos de financiamiento (Deutsche Bank México, S.A. Trust 1710 y 1711).

(iv) Al 31 de diciembre de 2016, el monto disponible de las líneas de crédito otorgadas a la Compañía asciende a Ps.6,936,237, de las cuales Ps.5,048,477 se relacionaron con deuda financiera y Ps.1,887,760 se relacionaron con cartas de crédito (Ps.3,703,052 no han sido dispuestos). Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2015, el monto disponible de las líneas de crédito otorgadas asciende a Ps.3,033,184, de los cuales Ps.1,810,446 se relacionaron con deuda financiera y Ps.1,222,738 se relacionaron con cartas de crédito (Ps.680,413 no han sido dispuestos).

## c) Otros pasivos financieros

	2016		2015	
<b>Instrumentos financieros derivados designados como CFE (porción efectiva reconocida en ORI):</b>				
Swaps de tasa de interés	Ps.	14,144	Ps.	55,774
Total pasivos financieros	Ps.	14,144	Ps.	55,774
<b>Presentados en los estados consolidados de situación financiera:</b>				
Circulante	Ps.	14,144	Ps.	44,301
No circulante	Ps.	–	Ps.	11,473

## 6. Efectivo y equivalentes de efectivo

A continuación, se muestra un análisis de la cuenta:

	2016		2015	
Inversiones a corto plazo	Ps.	4,433,559	Ps.	2,350,998
Efectivo en bancos		2,632,878		2,796,437
Efectivo en caja		4,814		9,878
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	Ps.	7,071,251	Ps.	5,157,313

## 7. Partes relacionadas

- a) A continuación, se presenta un análisis de los saldos con partes relacionadas al 31 de diciembre de 2016 y 2015. Todas las Compañías son consideradas como afiliadas, ya que los principales accionistas o directores de la Compañía son directa o indirectamente accionistas de las partes relacionadas:

	Tipo de transacción	País de origen	2016		2015	Términos	
<b>Por pagar:</b>							
One Link, S.A. de C.V. ("One Link")	Honorarios por centro de atención telefónica	El Salvador	Ps.	33,775	Ps.	9,863	30 días
Aeromantenimiento, S.A. ("Aeroman")	Mantenimiento de aeronaves y motores	El Salvador		30,627		4,453	30 días
SearchForce, Inc. ("SearchForce")	Servicios de Internet	México		620		–	30 días
			Ps.	65,022	Ps.	14,316	

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, la Compañía no reconoció deterioro alguno en las cuentas por cobrar de partes relacionadas. Esta evaluación se realiza cada ejercicio financiero con base en un análisis de la situación financiera de la parte relacionada y el mercado en el que ésta opera.

- b) Por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, la Compañía realizó las siguientes operaciones con partes relacionadas:

Operaciones con partes relacionadas	País de origen	2016		2015	2014		
<b>Ingresos:</b>							
Otras comisiones	México	Ps.	–	Ps.	–	Ps.	3,663
<b>Gastos:</b>							
Mantenimiento	El Salvador		304,399		111,641		162,687
Honorarios	México/El Salvador		173,197		57,809		1,038
Otros	México/El Salvador		8,105		2,516		617

## c) Servprot

Servprot S.A. de C.V. ("Servprot") es una parte relacionada debido a que Enrique Beltranena, Director General de la Compañía, y Rodolfo Montemayor Garza, miembro de la junta directiva, son accionistas de Servprot. Servprot ofrece servicios de seguridad para el señor Beltranena y su familia, así como para el señor Montemayor. Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 la Compañía registró un gasto de Ps.1,733, Ps.768 y Ps.900, respectivamente por este concepto.

## d) Aeroman

Aeroman es una parte relacionada debido a que Roberto José Kriete Ávila, miembro del Consejo de Administración y ciertos miembros de su familia directa son accionistas de Aeroman. El 6 de marzo de 2007, la Compañía celebró un contrato de servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves con Aeroman. Este contrato contempla utilizar exclusivamente los servicios de Aeroman para la reparación, mantenimiento de aeronaves, sujeto a disponibilidad. De conformidad con los términos del contrato, Aeroman debe proporcionar los servicios de inspección, mantenimiento, reparación, restauración y revisión de la flota de aeronaves. Los pagos se realizan conforme a este contrato y dependen de los servicios prestados. Este contrato tiene vigencia de 10 años. Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, el saldo insoluto conforme al contrato con Aeroman era de Ps.30,627 y Ps.4,453, respectivamente. La Compañía incurrió en gastos de mantenimiento de aeronaves, motores y soporte técnico conforme a dicho contrato por un monto de Ps.308,731, Ps.114,157 y Ps.559, para los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014.

## e) Human Capital International

El 25 de febrero de 2015, la Compañía firmó un contrato de prestación de servicios profesionales con Human Capital International HCl, S.A. de C.V., o Human Capital International, para la selección y contratación de directivos, Rodolfo Montemayor Garza, un miembro del Consejo de Administración, es fundador y el presidente del consejo de administración de Human Capital International. Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, la Compañía devengó gastos conforme al mismo por Ps.3,127 y Ps.152, respectivamente.

## f) One Link

One Link es una parte relacionada debido a que Marco Baldocchi, miembro suplente del Consejo de Administración, es consejero en esta empresa. Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, el saldo pendiente de pago conforme a este contrato era de Ps.33,775 y Ps.9,863, respectivamente. La Compañía devengó gastos conforme al mismo de Ps.168,337 y Ps.56,889, por los años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015, respectivamente.

## g) SearchForce

SearchForce es una parte relacionada debido a que William Dean Donovan, es miembro suplente del Consejo de Administración, es consejero en esta empresa. Al 31 de diciembre de 2016, el saldo pendiente de pago conforme a este contrato era de Ps.620. La Compañía devengó gastos conforme al mismo de Ps.3,446, por el año terminado el 31 de diciembre de 2016.

## h) Directores y funcionarios

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, el monto total de la remuneración que en su conjunto recibió el cuerpo directivo de la Compañía, como parte de los beneficios de corto y largo plazo, ascendió a Ps.160,762, Ps.120,440 and Ps.64,387, respectivamente.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 el costo de las transacciones por pagos basados en acciones (Plan de incentivos a largo plazo y MIP de la Compañía) fue de Ps.7,816, Ps.6,345 y Ps.1,385, respectivamente. El costo de las transacciones liquidadas en efectivo (DASA) por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 fue de Ps.86,100, Ps.44,699 y Ps.1,652, respectivamente (Nota 17).

Durante 2015, la Compañía adoptó un nuevo plan de beneficios a corto plazo para cierto personal, mediante el cual se otorgan bonos en efectivo para cumplir con ciertas metas de rendimiento determinadas por la Compañía. Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2016 y 2015, la Compañía registró una provisión por un monto de Ps.53,738 y Ps.70,690, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, el presidente y los miembros independientes del Consejo de Administración de la Compañía recibieron una compensación adicional por aproximadamente Ps.7,751, Ps.5,480 y Ps.6,524, respectivamente y el resto de los consejeros recibieron una remuneración de Ps.7,308, Ps.4,183 y Ps.4,669, respectivamente.

## 8. Otras cuentas por cobrar, neto

Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, las otras cuentas por cobrar de la Compañía se integran de la siguiente manera:

	2016		2015	
Tarjetas de crédito	Ps.	253,374	Ps.	153,989
Recuperación por seguros		55,815		13,124
Clientes de cargo		29,901		28,687
Otras cuentas por cobrar		26,236		17,710
Otros puntos de venta		23,867		19,086
Agencias de viaje y comisiones por venta de seguros		20,477		24,687
Servicios de mercadotecnia		11,070		2,241
Servicios aeroportuarios		9,479		10,435
Tarjeta de crédito de lealtad		8,950		11,720
Empleados		7,551		5,955
		446,720		287,634
Estimación para cuentas de cobro dudoso		( 19,317)		(24,612)
	Ps.	427,403	Ps.	263,022

Las cuentas por cobrar de la Compañía tienen los siguientes vencimientos:

Días	2016		Total 2016	2015		Total 2015
	Deteriorada	No deteriorada		Deteriorada	No deteriorada	
0-30	Ps. 15,723	Ps. 398,721	Ps. 414,444	Ps. 5,339	Ps. 251,183	Ps. 256,522
31-60	-	11,231	11,231	-	8,376	8,376
61-90	-	14,492	14,492	-	3,463	3,463
91-120	3,594	2,959	6,553	19,273	-	19,273
	Ps. 19,317	Ps. 427,403	Ps. 446,720	Ps. 24,612	Ps. 263,022	Ps. 287,634

Los movimientos de la estimación para cuentas de cobro dudoso del 1 de enero de 2014 al 31 de diciembre de 2016 se muestran a continuación:

Saldo al 1 de enero de 2014	Ps.	( 29,775)
Cancelaciones		11,953
Incrementos en la estimación		(9,964)
Saldo al 31 de diciembre de 2014		(27,786)
Cancelaciones		11,999
Incrementos en la estimación		(8,825)
Saldo a 31 de diciembre de 2015	Ps.	(24,612)
Cancelaciones		14,459
Incrementos en la estimación		( 9,164)
Saldo al 31 de diciembre de 2016	Ps.	(19,317)

## 9. Inventarios

Los inventarios al 31 de diciembre de 2016 y 2015 se analizan a continuación:

	2016		2015	
Refacciones de aeronaves y accesorios de equipo de vuelo	Ps.	235,330	Ps.	157,304
Alimentos, bebidas y utensilios de servicio a bordo		8,554		5,769
	Ps.	243,884	Ps.	163,073

Los inventarios de la Compañía se utilizan principalmente durante la prestación de servicios de vuelo y para los eventos de mantenimiento realizados por la Compañía. Los inventarios se reconocen al valor menor entre su costo de adquisición o el valor de reemplazo. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, los inventarios de consumo, registrados como parte de los gastos de mantenimiento, ascendieron a Ps.186,719, Ps.143,992 and Ps.108,580, respectivamente.

## 10. Pagos anticipados y otros activos circulantes

Los pagos anticipados y otros activos circulantes al 31 de diciembre de 2016 y 2015 se analizan como sigue:

	2016		2015	
Anticipos a proveedores	Ps.	705,105	Ps.	113,082
Renta de equipo de vuelo		668,306		320,358
Comisión a agencias por venta de boletos		73,413		65,092
Seguros pagados por anticipado		47,663		40,195
Otros pagos anticipados		33,555		14,961
Gastos pagados por anticipado para la construcción de aeronaves y motores		31,437		28,541
Pérdida por operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso por amortizar (Nota 14)		3,047		3,047
	Ps.	1,562,526	Ps.	585,276

## 11. Depósitos en garantía

Las cuentas que integran este rubro al 31 de diciembre de 2016 y 2015 se analizan a continuación:

	2016	2015
<b>Activos circulantes:</b>		
Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagados a los arrendadores (Nota 1j)	Ps. 1,145,913	Ps. 852,530
Depósitos para renta de equipo de vuelo	14,155	11,786
Otros depósitos en garantía	7,141	8,706
	<b>1,167,209</b>	<b>873,022</b>
<b>Activo no circulante:</b>		
Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagado a arrendadores (Nota 1j)	5,951,831	4,068,732
Depósitos para renta de equipo de vuelo	589,804	613,346
Otros depósitos en garantía	18,243	10,525
	<b>6,559,878</b>	<b>4,692,603</b>
	<b>Ps. 7,727,087</b>	<b>Ps. 5,565,625</b>

## 12. Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto

	Inversión		Depreciación acumulada		Valor neto	
	Al 31 de diciembre 2016	Al 31 de diciembre 2015	Al 31 de diciembre 2016	Al 31 de diciembre 2015	Al 31 de diciembre 2016	Al 31 de diciembre 2015
Mejoras a equipos arrendados	Ps. 1,709,868	Ps. 1,483,344	Ps. (1,386,844)	Ps. (982,187)	Ps. 323,024	Ps. 501,157
Pagos anticipados para la compra de aeronaves	1,206,330	1,583,835	-	-	1,206,330	1,583,835
Refacciones rotables	393,522	285,323	(137,712)	(105,376)	255,810	179,947
Motores de repuesto de aeronaves	323,025	-	(1,337)	-	321,688	-
Construcciones y mejoras en procesos	255,374	140,926	-	-	255,374	140,926
Estandarización	176,975	155,021	(94,864)	(71,135)	82,111	83,886
Construcciones y mejoras	120,886	86,067	(85,873)	(67,865)	35,013	18,202
Equipo de computo	24,172	27,075	(16,972)	(22,880)	7,200	4,195
Herramientas de taller	20,500	16,259	(15,915)	(11,444)	4,585	4,815
Equipo de fuerza eléctrica	14,818	19,457	(7,890)	(10,424)	6,928	9,033
Equipo de comunicaciones	9,261	8,641	(5,706)	(4,877)	3,555	3,764
Maquinaria y equipo de taller	7,240	7,108	(3,622)	(2,929)	3,618	4,179
Equipo de transporte motorizado en plataforma	5,703	5,576	(4,346)	(4,250)	1,357	1,326
Carros de servicio a bordo	5,403	5,367	(4,645)	(3,914)	758	1,453
Mobiliario y equipo de oficina	36,310	28,101	(18,653)	(15,169)	17,657	12,932
<b>Total</b>	<b>Ps. 4,309,387</b>	<b>Ps. 3,852,100</b>	<b>Ps. (1,784,379)</b>	<b>Ps. (1,302,450)</b>	<b>Ps. 2,525,008</b>	<b>Ps. 2,549,650</b>

	Refacciones rotables	Motores de repuesto de aeronaves	Construcciones y mejoras	Estandarización	Equipo de cómputo	Mobiliario y equipo de oficina	Equipo de fuerza eléctrica	Herramientas de taller	Equipo motorizado en plataforma	Equipo de comunicaciones	Maquinaria y equipo de taller	Carros de servicio a bordo	Pagos anticipados para compra de aeronaves y motores	Construcción y mejoras en proceso	Mejoras a equipos arrendados	Total
Valor neto al 31 de diciembre de 2014	Ps. 151,943	Ps. –	Ps. 24,104	Ps. 47,622	Ps. 3,873	Ps. 15,742	Ps. 7,347	Ps. 2,072	Ps. 239	Ps. 4,073	Ps. 4,578	Ps. 2,669	Ps. 1,396,008	Ps. 4,760	Ps. 558,282	Ps. 2,223,312
Altas	53,723	–	–	57,838	173	12	3,966	4,374	1,382	366	332	–	835,496	154,727	295,807	1,408,196
Bajas y transferencias	(787)	–	–	–	(1)	(682)	–	–	(10)	(13)	–	–	(669,718)	(7,257)	–	(678,468)
Costos por préstamos capitalizados, neto*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	22,049	–	–	22,049
Otros movimientos	–	–	6,586	–	2,878	1,567	–	–	–	273	–	–	–	(11,304)	–	–
Depreciación	(24,932)	–	(12,488)	(21,574)	(2,728)	(3,707)	(2,280)	(1,631)	(285)	(935)	(731)	(1,216)	–	–	(352,932)	(425,439)
Al 31 de diciembre de 2015	179,947	–	18,202	83,886	4,195	12,932	9,033	4,815	1,326	3,764	4,179	1,453	1,583,835	140,926	501,157	2,549,650
Costo	285,323	–	86,067	155,021	27,075	28,101	19,457	16,259	5,576	8,641	7,108	5,367	1,583,835	140,926	1,483,344	3,852,100
Depreciación acumulada	(105,376)	–	(67,865)	(71,135)	(22,880)	(15,169)	(10,424)	(11,444)	(4,250)	(4,877)	(2,929)	(3,914)	–	–	(982,187)	(1,302,450)
Valor neto al 31 de diciembre de 2015	Ps. 179,947	Ps. –	Ps. 18,202	Ps. 83,886	Ps. 4,195	Ps. 12,932	Ps. 9,033	Ps. 4,815	Ps. 1,326	Ps. 3,764	Ps. 4,179	Ps. 1,453	Ps. 1,583,835	Ps. 140,926	Ps. 501,157	Ps. 2,549,650
Altas	110,592	323,025	2,218	21,953	740	517	1,467	4,217	505	129	131	36	1,345,081	161,560	226,526	2,198,697
Bajas y transferencias	(1,299)	–	–	–	–	(110)	(1,626)	–	(49)	–	–	–	(1,733,093)	(2,132)	–	(1,738,309)
Costos por préstamos capitalizados, neto*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	10,507	–	–	10,507
Otros movimientos	–	–	32,441	–	4,814	7,877	–	25	46	493	–	–	–	(44,980)	–	716
Depreciación	(33,430)	(1,337)	(17,848)	(23,728)	(2,549)	(3,559)	(1,946)	(4,472)	(471)	(831)	(692)	(731)	–	–	(404,659)	(496,253)
Al 31 de diciembre de 2016	255,810	321,688	35,013	82,111	7,200	17,657	6,928	4,585	1,357	3,555	3,618	758	1,206,330	255,374	323,024	2,525,008
Costo 393,522	323,025	120,886	176,975	24,172	36,310	14,818	20,500	5,703	9,261	7,240	5,403	1,206,330	255,374	1,709,868	4,309,387	
Depreciación acumulada	(137,712)	(1,337)	(85,873)	(94,864)	(16,972)	(18,653)	(7,890)	(15,915)	(4,346)	(5,706)	(3,622)	(4,645)	–	–	(1,386,844)	(1,784,379)
Valor neto al 31 de diciembre de 2016	Ps. 255,810	Ps. 321,688	Ps. 35,013	Ps. 82,111	Ps. 7,200	Ps. 17,657	Ps. 6,928	Ps. 4,585	Ps. 1,357	Ps. 3,555	Ps. 3,618	Ps. 758	Ps. 1,206,330	Ps. 255,374	Ps. 323,024	Ps. 2,525,008

\* Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, estos montos incluyen costo por préstamos capitalizados por Ps.95,445 y Ps.90,057, respectivamente. El monto de este rubro es neto de bajas de costos por préstamos capitalizados relacionados a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso por Ps.84,936 y Ps.68,008, respectivamente

a) El gasto por depreciación por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, ascendió a Ps.496,253, Ps.425,439 y Ps.318,103, respectivamente. Los cargos por depreciación del año son reconocidos como componentes de los gastos operativos en los estados consolidados de resultados.

b) En octubre de 2005 y diciembre de 2006, la Compañía celebró contratos con Airbus y con International Aero Engines AG ("IAE") para la compra de aeronaves y motores, respectivamente. Con base en dichos contratos y previo a la entrega de cada aeronave y motor, la Compañía acordó realizar anticipos que fueron calculados con base en el precio de referencia de cada aeronave y motor, utilizando una fórmula establecida en el contrato.

En 2011, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 44 aeronaves A320 para ser entregados entre 2015 y 2020. La nueva orden incluye 14 aeronaves A320CEO y 30 aeronaves A320NEO.

En octubre 2013, la Compañía acordó con Airbus realizar la entrega anticipada de una aeronave, que fue entregada durante 2014.

En mayo de 2015, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para entregar anticipadamente dos aeronaves, que fueron entregadas durante 2016.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015, los montos pagados de anticipos para la compra de aeronaves fue de Ps.1,345,081 (US\$82.7 millones) y Ps.835,496 (US\$52.8 millones), respectivamente.

El 16 de agosto de 2013, la Compañía entró en ciertos acuerdos con IAE y United Technologies Corporation Pratt & Whitney Division ("P&W"), los cuales incluían la compra de motores para 14 A320CEO y 30 A320NEO respectivamente, para ser entregados entre 2014 y 2020. Este acuerdo también incluye la compra de un motor de repuesto para la flota de A320CEO (que se recibió durante el cuarto trimestre de 2016) y seis motores de repuesto

para la flota de A320NEO que se recibirá entre 2017 y 2020. En noviembre de 2015, la Compañía modificó el acuerdo con el proveedor de motores para prestar los principales servicios de mantenimiento de los motores de dieciséis aeronaves (10 A320NEO y 6 A321NEO). Este acuerdo también incluye la compra de tres motores de repuesto, dos de ellos para la flota de A320NEO y uno para la flota de A321NEO.

El acuerdo de compra actual con Airbus requiere que la Compañía acepte la entrega de 30 aeronaves Airbus A320 en los siguientes cuatro años (de enero de 2017 a diciembre de 2020). Las aeronaves que se incorporarán a la flota son 30 A320NEO, como sigue: dos en 2017, seis en 2018, 10 en 2019 y 12 en 2020.

c) El 27 de agosto de 2012, la Compañía celebró un contrato de soporte global con Lufthansa Technik AG ("LHT") con una vigencia de seis años a partir de la fecha de la firma de este contrato. El acuerdo incluye un contrato de servicio total a componentes (pago por hora de operación) y garantiza que las piezas de las aeronaves de la flota de la Compañía estén disponibles cuando sean requeridas. El costo total de este acuerdo de componentes se reconoce en el estado consolidado de resultados.

Adicionalmente, el acuerdo de soporte total incluye un acuerdo de venta y arrendamiento en vía de regreso de ciertos componentes. Como parte del contrato de servicios con LHT, la Compañía recibió notas de crédito por un monto de Ps.46,461 (US\$3.5 millones), que están siendo amortizadas mediante el método de línea recta, y en forma prospectiva durante la vigencia del contrato. Al 31 de diciembre de, 2016, 2015 y 2014, la Compañía amortizó parte del beneficio correspondiente a estas notas de crédito por Ps.9,292, Ps.9,292 y Ps.9,292, respectivamente, el cual es reconocido como una compensación por gastos de mantenimiento en el estado consolidado de resultados.

Al 31 de diciembre de 2014 la Compañía aplicó Ps.21,151 de las notas de crédito pendientes de pago con LHT. Al

31 de diciembre de 2013 la Compañía también registró una cuenta por cobrar de Ps.9,956 para la porción no utilizada de las notas de crédito, la cual fue utilizada durante el año terminado al 31 de diciembre de 2014.

Los compromisos con respecto a las adquisiciones de refacciones rotables, mobiliario y equipo se incluyen en la Nota 23.

d) El 12 de octubre de 2016 y 12 de diciembre de 2016, la Compañía adquirió dos motores de repuesto de aero-

naves, los cuales se contabilizaron al costo por un monto de Ps.323,025. Los activos contienen dos componentes principales, los cuales tienen vidas útiles diferentes, las partes de vida limitada (LLPs, por sus siglas en inglés) tienen una vida útil estimada de 12 años, y el resto del motor de repuesto tiene una vida útil estimada de 25 años. La Compañía identificó los componentes principales como partes separadas y reconoció cada componente a costo original. Estos componentes principales de los motores de repuesto se presentan como parte de las refacciones rotables y se deprecian durante su vida útil.

### 13. Activos intangibles, neto

La integración de la cuenta y los movimientos de activos intangibles son como siguen:

	Tasa de Amortización	Valor bruto		Amortización acumulada		Valor neto en libros		
		2016	2015	Al 31 de diciembre de,		2016	2015	
Software	Vida útil	Ps. 313,028	Ps. 253,325	Ps. (198,987)	Ps. (158,676)	Ps. 114,041	Ps. 94,649	
Saldos al 1 de enero de 2015								Ps. 72,566
Adiciones								53,361
Bajas								—
Amortización								(31,278)
Saldos al 31 de diciembre de 2015								Ps. 94,649
Adiciones								60,792
Bajas								(1,277)
Amortización								(40,290)
Diferencias por tipo de cambio								167
<b>Balance as of December 31, 2016</b>							<b>Ps. 114,041</b>	

El gasto por amortización de software por los años terminados al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 fue de Ps.40,290, Ps.31,278 y Ps.24,412, respectivamente. Estos montos fueron reconocidos en los rubros de depreciación y amortización de los estados consolidados de resultados.

## 14. Arrendamientos operativos

A continuación, se mencionan los arrendamientos operativos más significativos:

- a) Renta de equipo de vuelo. Al 31 de diciembre de 2016, la Compañía tiene contratadas 69 aeronaves (56 al 31 de diciembre de 2015) y once motores de repuesto bajo arrendamientos operativos (seis al 31 de diciembre de 2015) con un vencimiento máximo en 2030. Las rentas están garantizadas por depósitos en efectivo y /o cartas de crédito. Los contratos de arrendamiento establecen ciertas obligaciones para la Compañía. Las más importantes se mencionan a continuación:

- (i) Mantener los registros, licencias y autorizaciones requeridas por la autoridad de aviación competente al efectuar los pagos correspondientes.
- (ii) Dar mantenimiento al equipo de acuerdo con el programa respectivo.
- (iii) Mantener asegurado el equipo de acuerdo con los montos y riesgos estipulados en cada contrato.
- (iv) Entregar periódicamente información financiera y operativa al arrendador.
- (v) Cumplir con las condiciones técnicas para la devolución de las aeronaves.

Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, la Compañía ha cumplido con las obligaciones descritas en los acuerdos de arrendamiento de aeronaves mencionados anteriormente.

Composición de la flota y motores de repuesto bajo arrendamientos operativos\*:

Aeronave	Modelo	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
A319	132	6	6	6
A319	133	9	12	12
A320	233	39	32	28
A320	232	4	4	4
A320NEO	271N	1	–	–
A321	231	10	2	–
		<b>69</b>	<b>56</b>	<b>50</b>

Tipo de motor	Modelo	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
V2500	V2527M–A5	3	3	3
V2500	V2527E–A5	4	3	3
V2500	V2527–A5	4	–	–
		<b>11</b>	<b>6</b>	<b>6</b>

\* Ciertos contratos de arrendamiento de aeronaves y motores de la Compañía incluyen una opción para extender el plazo de arrendamiento. Los términos y condiciones dependen de las condiciones de mercado en el momento de la renegociación.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016, la Compañía incorporó 17 aeronaves a su flota (ocho de las cuales se basaron en los términos del contrato original de compra con Airbus y nueve de los pedidos a los arrendadores). Estos nuevos acuerdos por arrendamiento fueron contabilizados como arrendamientos operativos. Adicionalmente, la Compañía regresó cuatro aeronaves a los arrendadores. Todas las aeronaves incorporadas a través de los pedidos a los arrendadores no están sujetas a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

Adicionalmente, durante 2016 la Compañía extendió el plazo de arrendamiento de dos aeronaves y celebró ciertos contratos con diferentes arrendadores para alquilar cinco motores de repuesto que se recibieron durante el mismo período. Dichos arrendamientos se contabilizaban como arrendamientos operativos y no estaban sujetos a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

El 19 de septiembre de 2016, la Compañía recibió su primera aeronave A320NEO.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015, la Compañía incorporó siete aeronaves a su flota (cinco de las cuales se basaron en los términos del contrato original

de compra con Airbus y dos de los pedidos a los arrendadores), y regresó una aeronave al arrendador. Estos nuevos contratos de arrendamiento fueron contabilizados como arrendamientos operativos. Adicionalmente, durante agosto 2015, la Compañía extendió el término del contrato de arrendamiento de tres aeronaves A319CEO una efectiva desde 2015 y las otras dos desde 2016.

Durante el año terminado el 31 de diciembre 2014, la Compañía incorporó ocho aeronaves a su flota (tres de las cuales se basaron en los términos del contrato original de compra con Airbus y cinco de los pedidos a los arrendadores) y regresó dos aeronaves a diferentes arrendadores. Adicionalmente, durante octubre de 2014, la Compañía extendió el término del contrato de arrendamiento de una aeronave A320CEO.

Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, todos los contratos de arrendamiento de aeronaves y motores de repuesto de la Compañía fueron clasificados como arrendamientos operativos.

Un análisis de los pagos mínimos futuros en dólares y su equivalente en pesos por concepto de renta de aeronaves y motores en los próximos años se presenta a continuación:

	Arrendamientos operativos de aeronaves denominados en:		Arrendamientos operativos de motores denominados en:	
	US\$	Ps. <sup>(1)</sup>	US\$	Ps. <sup>(1)</sup>
2017	US\$ 227,087	Ps. 4,692,519	US\$ 5,004	Ps. 103,404
2018	229,726	4,747,061	2,958	61,133
2019	214,679	4,436,136	2,560	52,894
2020	210,652	4,352,922	1,878	38,807
2021 y posteriores	829,009	17,130,633	4,091	84,536
<b>Total</b>	<b>US\$ 1,711,153</b>	<b>Ps. 35,359,271</b>	<b>US\$ 16,491</b>	<b>Ps. 340,774</b>

<sup>(1)</sup> Utilizando la tasa de tipo cambio al 31 de diciembre de 2016 de Ps.20.6640.

Estos importes están determinados con base en el monto de las rentas, tipo de cambio y tasa de interés vigentes que se conocen al 31 de diciembre de 2016.

b) Renta de terrenos e inmuebles. La Compañía ha celebrado contratos de arrendamiento de terrenos e inmuebles con terceros para la prestación de sus servicios

y establecimiento de sus oficinas. Estos arrendamientos son reconocidos como arrendamientos operativos.

Un análisis de los pagos mínimos en dólares y su equivalente en pesos por concepto de renta de terrenos e inmuebles en los próximos años se presenta a continuación:

	Arrendamientos operativos denominados en US\$		Arrendamientos operativos denominados en Ps.	
2017	US\$	6,498	Ps.	134,284
2018		795		16,419
2019		399		8,235
2020		328		6,784
<b>Total</b>	<b>US\$</b>	<b>8,020</b>	<b>Ps.</b>	<b>165,722</b>

c) El gasto total de rentas cargado a resultados es como sigue:

	2016		2015		2014	
Aeronaves y motores (Nota 1p)	Ps.	5,590,058	Ps.	3,525,336	Ps.	2,534,522
Inmuebles:						
Aeropuertos		40,591		39,993		36,113
Oficinas, bodega de mantenimiento y hangar (Nota 20)		33,517		25,889		20,055
<b>Total del costo por arrendamiento de inmuebles</b>		<b>74,108</b>		<b>65,882</b>		<b>56,168</b>
<b>Total del costo por arrendamientos operativos</b>	<b>Ps.</b>	<b>5,664,166</b>	<b>Ps.</b>	<b>3,591,218</b>	<b>Ps.</b>	<b>2,590,690</b>

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 la Compañía realizó operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves y motores de repuesto, generando una ganancia de Ps.484,827, Ps.181,736 y Ps.14,192, respectivamente, la cual se encuentra registrada en el estado consolidado de resultados en el rubro otros ingresos (Nota 20).

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2011, la Compañía realizó operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves y motores de repuesto que generaron una pérdida total de Ps.30,706. Esta pérdida se encuentra registrada en el estado consolidado de situación financiera y será amortizada durante la vi-

gencia del contrato de arrendamiento. Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, la porción circulante de la pérdida pendiente de amortizar asciende a Ps.3,047 and Ps.3,047, respectivamente, y ha sido reconocida en el rubro gastos pagados por anticipado y otros activos circulantes (Nota 10) y la porción no circulante asciende a Ps.14,460 y Ps.17,507, respectivamente, y se presenta como parte del rubro de otros activos en los estados consolidados de situación financiera.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 and 2014, la Compañía amortizó pérdidas por Ps.3,047, Ps.3,047 y Ps.3,047, respectivamente, como gasto adicional en el rubro de renta de equipo de vuelo.

## 15. Pasivos acumulados

a) Los movimientos de pasivos acumulados al 31 de diciembre de 2016 y 2015 son los siguientes:

	2016		2015	
Gastos de combustible y servicios de tráfico	Ps.	922,607	Ps.	532,112
Reservas de mantenimiento		179,288		139,214
Salarios y beneficios		170,994		158,854
Gastos de mantenimiento y refacciones de equipo de vuelo		130,897		61,861
Gastos de venta, publicidad y distribución		102,880		123,745
Beneficios por extensión de contrato de arrendamiento de aeronaves y motores (Nota 1j)		85,124		55,115
Gastos administrativos		80,981		41,212
Gastos informativos y de comunicación		32,950		46,383
Ingresos diferidos por membresías VClub		32,771		44,948
Acuerdo de servicios de proveedores		6,333		9,292
Beneficios por servicios de depósitos de valores		2,068		2,068
Anticipos de agencias de viajes		1,536		86,927
Incentivos por proveedores		-		47,788
Otros		37,010		30,056
	<b>Ps.</b>	<b>1,785,439</b>	<b>Ps.</b>	<b>1,379,575</b>

## b) Pasivos acumulados a largo plazo:

	2016		2015	
Beneficio por extensión de contrato de arrendamiento de aeronaves y motores (Nota 1j)	Ps.	127,831	Ps.	139,213
Acuerdo de servicios de proveedores		4,350		5,806
Beneficio por servicios de depósitos de valores		1,473		3,547
Otros		36,154		8,765
	Ps.	169,808	Ps.	157,331

## c) Los movimientos de otros pasivos son los siguientes:

	Saldos al 1 de enero de 2016		Incremento del año		Pagos		Descuento*		Saldos al 31 de diciembre de 2016	
Pasivo para devolución de aeronaves arrendadas	Ps.	149,326	Ps.	1,038,764	Ps.	765,023	Ps.	13,007	Ps.	410,060
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 16)		10,173		9,967		9,445		-		10,695
	Ps.	159,499	Ps.	1,048,731	Ps.	774,468	Ps.	13,007	Ps.	420,755
Menos: Vencimientos a corto plazo									Ps.	284,200
Largo plazo									Ps.	136,555

\* Ajuste por tasa de descuento

	Saldo al 1 de enero de 2015		Incremento en el año		Pagos		Descuento*		Saldo al 31 de diciembre de 2015	
Pasivo para devolución de aeronaves arrendadas	Ps.	23,358	Ps.	129,995	Ps.	1,067	Ps.	2,960	Ps.	149,326
Participación de los trabajadores en las utilidades		6,533		9,938		6,298		-		10,173
	Ps.	29,891	Ps.	139,933	Ps.	7,365	Ps.	2,960	Ps.	159,499
Menos: vencimientos a corto plazo									Ps.	110,368
Largo plazo									Ps.	49,131

\* Ajuste por tasa de descuento

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, la Compañía no registró ninguna cancelación relacionada con estos pasivos.

## 16. Beneficios a los empleados

El costo neto del periodo cargado al estado consolidado de resultados, junto con los pasivos laborales por concepto de primas de antigüedad al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, se muestran a continuación:

	2016		2015		2014	
<b>Análisis del costo neto del periodo:</b>						
Costo laboral del servicio actual	Ps.	2,421	Ps.	2,012	Ps.	1,384
Costo financiero		701		537		380
Costo neto del periodo	Ps.	3,122	Ps.	2,549	Ps.	1,764

Los cambios en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos se detallan a continuación:

		2016		2015		2014
Obligación por beneficios definidos al 1 de enero	Ps.	10,056	Ps.	7,737	Ps.	5,260
Costo neto del periodo con cargo a la utilidad o pérdida:						
Costo laboral del servicio actual		2,421		2,012		1,384
Costo financiero de las obligaciones por beneficios		701		537		380
Ganancias (pérdida) actuariales en utilidad integral:						
Cambios actuariales resultantes de modificaciones a los supuestos financieros		442		1,174		1,581
Pagos realizados		(182)		(1,404)		(868)
Obligación por beneficios definidos al 31 de diciembre	Ps.	13,438	Ps.	10,056	Ps.	7,737

A continuación, se presentan las principales hipótesis económicas utilizadas en el cálculo del valor presente actuarial de la obligación:

		2016		2015		2014
<b>Financieros:</b>						
Tasa de descuento anual		7.78%		7.29%		7.15%
Tasa esperada de incrementos salariales		5.50%		5.50%		5.50%
Incremento anual en el salario mínimo		4.00%		4.00%		4.00%
<b>Biométricos:</b>						
Mortalidad <sup>(1)</sup>		EMSSA 09		EMSSA 09		EMSSA 97
Discapacidad <sup>(2)</sup>		IMSS-97		IMSS-97		IMSS-97

(1) Experiencia Mexicana del Seguro Social (EMSSA).

(2) Experiencia Mexicana del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS).

Los beneficios a empleados a corto plazo al 31 de diciembre de 2016 y 2015, respectivamente, se analizan a continuación:

		2016		2015
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 15c)	Ps.	10,695	Ps.	10,173

El personal clave de la Compañía incluye a miembros del Consejo de Administración (Nota 7).

## 17. Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía

### a) Plan de retención a largo plazo

El 6 de noviembre de 2014, los accionistas de la Compañía y los accionistas de la subsidiaria Servicios Corporativos, aprobaron una enmienda al plan actual de retención para ejecutivos de la Compañía para el beneficio de ciertos ejecutivos clave basados en las recomendaciones del Consejo de Administración de la Compañía de fecha 24 julio y 29 agosto de 2014. Para dichos propósitos el 10 de noviembre de 2014, un fideicomiso irrevocable de administración fue creado para Servicios Corporativos y sus ejecutivos clave. El nuevo plan fue estructurado como un plan de compra de acciones (liquidable en capital) y un plan DASA (liquidable en efectivo).

### b) Plan de incentivos a largo plazo

– Plan de compra de acciones (liquidable en capital)

Con base en el plan de compra de acciones (liquidable en capital), a ciertos ejecutivos clave de la Compañía les fue otorgado un bono especial por un monto de Ps.10,831 para ser utilizado en la compra de acciones de la Compañía. El plan consistió en:

- (i) Servicios Corporativos otorgó un bono a cada ejecutivo clave;
- (ii) El bono por un monto de Ps.7,059, neto de impuestos, fue transferido el 11 de noviembre de 2014, de acuerdo a las instrucciones de cada ejecutivo, al fideicomiso administrativo para la adquisición de acciones Serie A de la Compañía a través de un intermediario autorizado por la Bolsa Mexicana de Valores basado en las instrucciones del Comité Técnico de dicho fideicomiso.

(iii) Sujeto a términos y condiciones específicos establecidos por el fideicomiso administrativo, las acciones adquiridas fueron depositadas en el fideicomiso para su administración hasta la fecha en que no existan condiciones de irrevocabilidad para cada uno de los ejecutivos, que es la fecha en la que dichos ejecutivos pueden disponer totalmente de las acciones.

(iv) El plan de compra de acciones establece que si los términos y condiciones no se cumplen en el período que termina en la fecha en la que no existan condiciones de irrevocabilidad, entonces las acciones serán vendidas a la BMV, y Servicios Corporativos podrá recibir los recursos de la venta de las acciones.

(v) El balance contable de cada uno de los ejecutivos será monitoreado por el fideicomiso administrativo. Los objetivos del fideicomiso administrativo son, adquirir acciones Serie A, a nombre de los ejecutivos y administrar dichas acciones con base en las instrucciones del Comité Técnico.

Debido a que el fideicomiso administrativo es controlado y por lo tanto consolidado por Controladora, las acciones adquiridas en el Mercado y mantenidas por el fideicomiso administrativo son presentadas para propósitos contables como acciones en tesorería en el estado consolidado de cambios en el patrimonio.

En abril y octubre de 2016 una extensión al plan de incentivos a largo plazo, fue aprobada por los accionistas y el consejo de administración de la Compañía, respectivamente. El costo total de las extensiones aprobado fue de Ps.14,532 (Ps.9,466 neto de retención de impuestos) y Ps.11,599 (Ps.7,559 neto de retención de impuestos), respectivamente. estas extensiones, a ciertos empleados clave de la Compañía se les otorgó una bonificación especial, la cual también fue transferida al fideicomiso administrativo para la compra de acciones Serie A de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, el número de acciones mantenidas por el fideicomiso administrativo asociadas con el plan de compra de acciones se presenta a continuación:

	Número de acciones Serie A
En circulación al 31 de diciembre de 2014	594,081
Compradas durante el año	22,920
Otorgadas durante el año	–
Ejercidas durante el año	–
Saldo al 31 de diciembre de 2015	617,001
Compradas durante el año	513,002 *
Otorgadas durante el año	–
Ejercidas durante el año	(425,536)
Vendidas durante el año	(86,419)
<b>Saldo al 31 de diciembre del 2016</b>	<b>618,048 *</b>

\* Estas acciones han sido presentadas como acciones en tesorería en los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2016 y 2015.

El periodo en el que se cumplirán las condiciones de irrevocabilidad de las acciones otorgadas bajo el plan de compra de acciones de la Compañía es el siguiente:

Número de acciones serie A	Periodo de concesión
345,270	Noviembre 2016 – 2017
171,010	Noviembre 2017 – 2018
101,768	Noviembre 2018 – 2019
<b>618,048</b>	

De conformidad con la NIIF 2, este plan de compra de acciones ha sido clasificado como un plan liquidable en instrumentos de patrimonio. Los planes liquidables en instrumentos de patrimonio se miden a valor razonable a la fecha en que los beneficios de capital son condicio-

nalmente otorgados a los ejecutivos clave. El costo total del plan determinado por la Compañía fue reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, desde la fecha en que fue probable que las condiciones de desempeño se cumplieran, hasta que no existan condiciones de irrevocabilidad. Esta valuación es el resultado de multiplicar el número total de acciones Serie A depositadas en el fideicomiso administrativo y el precio por acción, más el efectivo depositado en el fideicomiso administrativo.

Para los años terminados al 31 de diciembre de 2016, 2015 and 2014, el costo de compensación registrado en los estados consolidados de resultados fue de Ps.7,816, Ps.6,018 y Ps.1,058, respectivamente.

Todas las acciones mantenidas en el fideicomiso administrativo se consideran en circulación para propósitos del cálculo de utilidad por acción básica y diluida, debido a

que las acciones tienen el derecho a dividendos cuando éstos sean decretados por la Compañía.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015, algunos empleados clave dejaron la Compañía; por lo tanto, las condiciones para la irrevocabilidad de las acciones a ser otorgadas no fueron cumplidas. De acuerdo al plan, Servicios Corporativos está autorizada para recibir los fondos de la venta de dichas acciones. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015, 86,419 acciones no cumplieron con los términos para la irrevocabilidad de las acciones y fueron vendidas.

– DASA (liquidables en efectivo)

El 6 de noviembre de 2014, la Compañía otorgó 4,315,264 DASA a ejecutivos clave de la Compañía, los cuales les dan el derecho de un pago en efectivo, siempre y cuando el empleado cumpla con la condición de servicio al final de cada aniversario, durante un periodo de 3 años. El importe total de los DASA otorgados bajo este plan en la fecha de concesión fue de Ps.10,831 a dicha fecha.

Derivado de las extensiones del plan de incentivos de largo plazo, el número de DASA otorgados a ciertos ejecutivos clave de la Compañía fue de 2,044,604 y 1,793,459, lo que equivale a Ps.14,532 y Ps.11.599, por los años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015, respectivamente. Los DASA se conceden mientras el empleado continúe siendo empleado por la Compañía al final de cada aniversario, durante un período de 3 años.

El valor razonable de los DASA se mide en cada fecha de reporte. El valor en libros del pasivo relativo a los saldos al 31 de diciembre de 2016 y 2015 fue de Ps.15,744 y Ps.14,511, respectivamente. El costo de compensación se reconoce en el estado consolidado de resultados en el rubro de salarios y beneficios durante el período de servicio. Durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, la Compañía reconoció Ps.31,743, Ps.44,699 y Ps.1,652, respectivamente, en el estado consolidado de resultados.

El valor razonable de estos DASA se estima en la fecha de concesión y en cada fecha de reporte utilizando el modelo de precios de opciones de Black–Scholes, tomando en consideración los términos y condiciones en los que se concedieron los DASA (a continuación, la tabla de los periodos de ejercicio una vez que se cumplen las condiciones de irrevocabilidad).

Número de DASA	Fecha de ejercicio
2,301,000	Noviembre 2017
1,055,996	Noviembre 2018
482,475	Noviembre 2019
<b>3,839,471</b>	

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2016, la Compañía hizo un pago en efectivo a los empleados clave de la Compañía relacionado al plan DASA por un monto de Ps.31,261. Este monto fue determinado con base en el incremento del precio de la acción y la fecha de ejercicio (noviembre de 2016).

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2015, la Compañía hizo un pago en efectivo a los empleados clave de la Compañía relacionado a un plan de DASA por un monto de Ps.31,090. Este monto fue determinado con base en el incremento del precio de la acción y la fecha de ejercicio (noviembre de 2015).

### c) MIP

– MIP I

En abril de 2012, el Consejo de Administración de la Compañía autorizó la creación de un MIP para algunos de sus ejecutivos, sujeto a la aprobación de los accionistas. El 21 de diciembre de 2012, los accionistas aprobaron crear el MIP para ejecutivos de la Compañía, que incluyó lo siguiente: (i) la emisión de un total de 25,164,126 acciones Serie A y Serie B, que representan el 3.0% del

capital social totalmente diluido de la Compañía; (ii) el otorgamiento de opciones para adquirir acciones de la Compañía o CPOs que incluyan acciones en forma de valores subyacentes, siempre que se cumplan ciertas condiciones, dichos empleados tendrán el derecho a solicitar la entrega de dichas acciones; (iii) la creación de un fideicomiso para administrar dichas acciones hasta que sean entregadas a los ejecutivos o devueltas a la Compañía en caso de que no se cumpla con ciertas condiciones estipuladas en los contratos de compraventa; y (iv) la celebración de contratos de compraventa de acciones que establecen los términos y condiciones bajo los cuales los ejecutivos podrán ejercer sus acciones por un monto de Ps.5.31 (cinco pesos 31/100) por acción.

El 24 de diciembre de 2012, fue constituido el fideicomiso, así como también fueron celebrados los contratos de compraventa de acciones. El 27 de diciembre de 2012, el fideicomiso recibió un préstamo por Ps.133,723 de parte de la Compañía, inmediatamente después, con los fondos totales de dicho préstamo, se realizó el pago total a la Compañía para cubrir el valor de compra del total de acciones del plan. Los contratos de compraventa de acciones estipulan que los ejecutivos podrán pagar las acciones a un precio fijo estipulado en los mismos contratos, a partir del momento en que ocurra; ya sea una oferta pública inicial de capital social de la Compañía o un cambio de control, lo anterior, siempre que los ejecutivos continúen prestando sus servicios en el momento en que se ejerzan las opciones, con un plazo máximo de diez años. En la fecha en que los ejecutivos paguen las acciones al fideicomiso administrativo, este deberá entregar dicho monto a la Compañía, como pago del préstamo original, mismo que no genera intereses.

El MIP de la Compañía ha sido clasificado como liquidable con instrumentos de patrimonio, mediante la cual, a la fecha del otorgamiento, se fija el valor razonable y no se ajusta por cambios posteriores en el valor razonable de dichos instrumentos de patrimonio. La Compañía mide sus transacciones liquidables con instrumentos de patrimonio a su valor razonable en la fecha en que los

beneficios de las acciones son otorgados en forma condicional a los ejecutivos. La valuación del costo total del MIP determinado por la Compañía fue de Ps.2,722, mismo que será reconocido a partir del momento en que sea probable que la condición de cumplimiento estipulada en el plan sea probable. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2014, la Compañía registró, Ps.327 y Ps.327, respectivamente, como costo del MIP de la Compañía relacionado con las acciones devengadas.

La determinación de este costo se realizó utilizando la versión mejorada del modelo de valuación binomial bajo el nombre de "Hull and White", en la fecha en la que el plan fue aprobado por los accionistas y los ejecutivos tuvieron formalmente entendimiento de los términos y condiciones del plan (24 de diciembre de 2012, definido como la fecha del otorgamiento), con los siguientes supuestos:

	2012
Tasa de dividendos (%)	0.00%
Volatilidad (%)	37.00%
Tasa de interés libre de riesgo (%)	5.96%
Vida esperada de las opciones de acciones (años)	8.8
Precio de ejercicio de la acción (en pesos mexicanos Ps.)	5.31
Múltiplo de ejercicio	1.1
Valor razonable de la acción a la fecha de otorgamiento	1.73

La volatilidad esperada refleja el supuesto de que la volatilidad histórica de que compañías comparables es un indicador de las tendencias futuras, la cual no necesariamente podría coincidir con el resultado real.

Bajo la metodología seguida por la Compañía en la fecha de otorgamiento y al 31 de diciembre de 2012, las acciones otorgadas no tenían valor intrínseco positivo.

El 18 de septiembre de 2013 (fecha de oferta pública inicial), los ejecutivos clave que participan en el MIP

ejercieron 4,891,410 acciones Serie A y Serie B. Como resultado, los ejecutivos clave pagaron Ps.25,993 al fideicomiso administrativo, correspondiente a las acciones ejercidas. Por lo tanto, la Compañía recibió del fideicomiso el pago relacionado con las acciones ejercidas por los ejecutivos, como pago del crédito entre la Compañía y el fideicomiso administrativo.

En 2016, los ejecutivos clave ejercieron 3,299,999 acciones Serie A. En 2015, como parte de una emisión

secundaria de acciones, ciertos empleados clave de la Compañía ejercieron 4,414,860 acciones Serie A. Como resultado, dichos empleados pagaron al fideicomiso Ps.17,536 y Ps.23,461, por los años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015, respectivamente, correspondiente a las acciones ejercidas. Después de esto, la Compañía recibió por parte del fideicomiso administrativo el pago relacionado a las acciones ejercidas por los empleados clave como un pago del préstamo entre la Compañía y el fideicomiso administrativo.

### Movimientos durante el ejercicio

La tabla siguiente muestra el número de opciones de acciones y precios de ejercicio fijados durante el año:

	Número de opciones sobre acciones	Precio de ejercicio en pesos mexicanos	Total en miles de pesos mexicanos
En circulación al 31 de diciembre de 2014	20,272,716	Ps. 5.31	107,730
Otorgadas durante el ejercicio	–	–	–
Canceladas durante el ejercicio	–	–	–
Ejercidas durante el ejercicio	(4,414,860)	5.31	(23,461)
En circulación al 31 de diciembre de 2015	15,857,856	Ps. 5.31	Ps. 84,269
Otorgadas durante el año	–	–	–
Canceladas durante el ejercicio	–	–	–
Ejercidas durante el ejercicio	(3,299,999)	5.31	(17,536)
<b>En circulación al 31 de diciembre de 2016</b>	<b>12,557,857</b>	<b>Ps. 5.31</b>	<b>Ps. 66,733</b>

Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, 12,557,857 y 15,857,856 de las opciones sobre acciones a ser ejercidas se consideraron como acciones en tesorería, respectivamente.

– MIP II

El 19 de febrero de 2016, el Consejo de Administración de la Sociedad autorizó una extensión del MIP para determinados empleados clave. Dicha extensión se

modificó y aprobó el 6 de noviembre de 2016, bajo el MIP II se otorgó 13,536,960 DASA sobre las acciones Serie A de la Compañía, que se liquidarán anualmente en efectivo en un período de cinco años de acuerdo con la condición de servicio establecida, se aprobó una extensión al periodo de ejercicio de los DASA una vez que se cumplen las condiciones de irrevocabilidad. En adición, se aprobó una extensión de cinco años al periodo en que los empleados pueden ejercer el MIP II.

El valor razonable de los DASA se mide en cada fecha de reporte utilizando el modelo de precios de opciones de Black-Scholes, tomando en consideración los términos y condiciones en los que se concedieron a los empleados. El monto de pago en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de cada acción entre la fecha de otorgamiento y la fecha de ejercicio.

El valor en libros del pasivo correspondiente a los DASA al 31 de diciembre de 2016 fue de Ps.54,357. El costo de compensación se reconoce en el estado consolidado de resultados en el rubro de salarios y beneficios durante el período de servicio. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016, la Compañía reconoció Ps.54,357,

en el estado consolidado de resultados. A continuación, la tabla de los periodos de ejercicio una vez que se cumplen las condiciones de irrevocabilidad.

Número de DASA	Fecha de ejercicio
2,030,540	Noviembre 2017
2,030,540	Noviembre 2018
2,030,540	Noviembre 2019
3,384,240	Noviembre 2020
4,061,100	Noviembre 2021
<b>13,536,960</b>	

d) El gasto por los planes de retención reconocido durante el año por la Compañía se muestra a en la siguiente tabla:

	2016		2015		2014	
Gasto relacionado con plan de derechos de apreciación sobre acciones (liquidable en efectivo)	Ps.	86,100	Ps.	44,699	Ps.	1,652
Gasto relacionado con el plan de compra de acciones (liquidables en instrumentos de patrimonio)		7,816		6,345		1,385
Gasto total de pagos basados en acciones	Ps.	93,916	Ps.	51,044	Ps.	3,037

## 18. Patrimonio

Al 31 de diciembre de 2016, el número total de acciones autorizadas fue de 1,011,876,677; representadas por acciones nominativas comunes, emitidas y sin valor nominal, totalmente suscritas y pagadas, compuestas de la siguiente manera:

	Acciones		
	Fijas Clase I	Variable Clase II	Total de acciones
Acciones Serie A	3,224	877,852,982	877,856,206
Acciones Serie B	20,956	133,999,515	134,020,471
	24,180	1,011,852,497	1,011,876,677
Acciones en tesorería (Nota 17)	–	(13,175,905)	(13,175,905)
	24,180	998,676,592	998,700,772

Al 31 de diciembre de 2015, el número total de acciones autorizadas fue de 1,011,876,677; representadas por acciones nominativas comunes, emitidas y sin valor nominal, totalmente suscritas y pagadas, compuestas de la siguiente manera:

	Acciones		Total de acciones
	Fijas Clase I	Variable Clase II	
Acciones Serie A	3,224	877,852,982	877,856,206
Acciones Serie B	20,956	133,999,515	134,020,471
	24,180	1,011,852,497	1,011,876,677
Acciones en tesorería (Nota 17)	–	(16,474,857)	(16,474,857)
	24,180	995,377,640	995,401,820

Todas las acciones representativas del capital social de la Compañía, o bien acciones de la Serie A o acciones Serie B, otorgan a los titulares los mismos derechos económicos y no hay preferencias y/o restricciones de cualquier clase de acciones en la distribución de dividendos y reembolso del capital. Los titulares de las acciones ordinarias Serie A y Serie B de la Compañía tienen derechos a dividendos solo si estos son declarados por una resolución de los accionistas. La línea de crédito revolvente de la Compañía con Santander y Bancomext limita la capacidad de la Compañía para declarar y pagar dividendos en el caso en que la Compañía no cumpla con las condiciones de pago establecidas en el mismo.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, la Compañía no declaró dividendos.

### a) Emisión secundaria

El 16 de noviembre de 2015, la Compañía completó una emisión secundaria de acciones en la cual ciertos accionistas vendieron 108,900,000 CPO, en la forma de ADS en los Estados Unidos y otros países fuera de México.

Ningún CPO o ADS fue vendido por la Compañía, por lo que los accionistas que llevaron a cabo la venta recibieron todos los fondos de dicha emisión. La Compañía registró los costos de transacción relacionados en el estado consolidado de resultados por un monto de Ps.22,955.

### b) Utilidad por acción

Las utilidades básicas por acción ("UPA") son calculadas dividiendo el resultado del ejercicio atribuible a los accionistas ordinarios de la controladora por el promedio ponderado del número de acciones ordinarias en circulación durante el año.

La UPA diluida es calculada dividiendo el monto de la utilidad del año atribuible a los accionistas (después de ajustar por los intereses de las participaciones preferentes convertibles) entre el promedio del número de acciones ordinarias en circulación durante el año más el promedio del número de acciones ordinarias que serían emitidas si se convirtieran todas las acciones ordinarias potenciales en acciones ordinarias (en la medida en la que el efecto sea diluido).

La siguiente tabla muestra los cálculos de las utilidades por acción básica y diluida por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014.

	Al 31 de diciembre de,		
	2016	2015	2014
Utilidad neta del periodo	Ps. 3,519,489	Ps. 2,463,870	Ps. 605,184
<b>Promedio ponderado del número de acciones en circulación (en miles):</b>			
Básicas	1,011,877	1,011,877	1,011,877
Diluidas	1,011,877	1,011,877	1,011,877
<b>Utilidad por acción:</b>			
Básicas	3.478	2.435	0.598
Diluidas	3.478	2.435	0.598

No se han efectuado otras operaciones con acciones ordinarias o acciones ordinarias potenciales entre la fecha de presentación y la fecha de autorización de estos estados financieros.

c) De acuerdo con la Ley General de Sociedades Mercantiles, las Compañías deben separar de la utilidad neta de cada año por lo menos el 5% para incrementar la reserva legal hasta que ésta alcance el 20% del capital social.

Con fecha 7 de abril de 2011, en Asamblea General Ordinaria de Accionistas, se aprobó llevar a cabo la creación de la reserva legal por Ps.38,250 como lo requiere la Ley.

Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, la reserva legal de la Compañía no ha alcanzado el 20% de su capital.

d) Las utilidades que se distribuyan en exceso a los saldos de la Cuenta de Utilidad Fiscal Neta (CUFIN), estarán sujetas al pago del impuesto sobre la renta a cargo de las empresas a la tasa vigente.

e) Los accionistas podrán aportar montos para futuros aumentos del capital social, ya sea capital fijo o variable. Dichas aportaciones se mantendrán en una cuenta es-

pecial hasta que la asamblea de accionistas autorice un incremento en el capital social de la Compañía, momento en el cual cada accionista tendrá un derecho preferente para suscribir y pagar el incremento con las aportaciones previamente realizadas. Debido a que este tema no está estrictamente regulado en la ley mexicana, la asamblea de accionistas podrá acordar devolver las aportaciones a los accionistas o incluso establecer un término dentro del cual el incremento en el capital social debe ser autorizado.

## 19. Impuesto a la utilidad

a) De acuerdo con la LISR, la Compañía está sujeta al impuesto sobre la renta, mismo que se declara ante la autoridad fiscal sobre bases de entidades legales independientes y los resultados relacionados con dicho impuesto se combinan en los estados consolidados de resultados. El impuesto sobre la renta se calcula teniendo en cuenta los efectos gravables o deducibles de la inflación, tales como depreciación calculada sobre valores en pesos constantes. De la base gravable del impuesto se acumula o se deduce el efecto de la inflación sobre ciertos pasivos y activos monetarios a través del ajuste anual por inflación.

(i) Con base en la ley del impuesto sobre la renta aprobada, la tasa aplicable para su cálculo en 2016 es de 30%.

(ii) A partir de 2014, las leyes fiscales incluyen límites en ciertas deducciones, como sigue: los conceptos exentos pagados a los trabajadores correspondientes al 47% y en algunos casos hasta el 53% (aguinaldos, fondo de ahorro, participación de los trabajadores en las utilidades y primas por antigüedad) serán deducibles para los empleadores. Como resultado, algunas provisiones salariales tienen diferencia entre los valores contables y fiscales al cierre del ejercicio.

(iii) La LISR establece límites y criterios aplicados a ciertas deducciones como es el caso de: deducciones por pagos que sean ingresos exentos para los empleados, contribuciones para la creación o incremento de provisiones para fondos de pensiones, las contribuciones pagadas al Instituto Mexicano del Seguro Social pagado por los patrones a cuenta de sus trabajadores, así como la posible no deducción de pagos realizados a partes relacionadas en el caso de no cumplir con ciertos requisitos.

c) Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, el impuesto a la utilidad consolidado se integra como sigue:

### Estado consolidado de resultados

	2016	2015	2014
Gasto por impuesto sobre la renta corriente	Ps. (706,244)	Ps. (337,997)	Ps. (17,345)
Gasto por impuesto sobre la renta diferido	(750,938)*	(700,351)	(21,375)
<b>Total de impuesto a la utilidad</b>	<b>Ps. (1,457,182)</b>	<b>Ps. (1,038,348)</b>	<b>Ps. (38,720)</b>

\* Incluye efecto por conversión de Ps.1,242.

(iv) A partir de 2014, el procedimiento para la determinación de la participación de los trabajadores en las utilidades es el mismo que es utilizado para el impuesto sobre la renta con la excepción de ciertas partidas.

(v) Se impone un nuevo impuesto de retención del 10% sobre las distribuciones de dividendos a personas físicas y accionistas extranjeros a partir del 1 de enero de 2014.

Las tasas de impuesto a la utilidad para 2016, en Guatemala y Costa Rica, fueron de 25% y 30%, respectivamente.

b) Por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, la Compañía reportó en una base combinada una utilidad por impuestos de Ps.2,702,355, Ps.2,751,813 y Ps.472,630, respectivamente, la cual fue compensada parcialmente por pérdidas fiscales de años anteriores.

La Compañía tiene pérdidas fiscales que de acuerdo con la LISR y la LISRCR vigentes, pueden amortizarse de manera individual contra las utilidades fiscales que se generen en los próximos diez y tres años, respectivamente. Las pérdidas fiscales se actualizan utilizando la tasa de inflación.

## Estados consolidados de ORI

	2016		2015		2014	
<b>Impuesto diferido respecto de las operaciones reconocidas en ORI durante el ejercicio</b>						
(Pérdida) utilidad por instrumentos financieros derivados	Ps.	(187,408)	Ps.	58,161	Ps.	38,852
Utilidad por remediación de beneficios a empleados		132		352		474
Impuesto diferido afectado en ORI	Ps.	(187,276)	Ps.	58,513	Ps.	39,326

d) A continuación se presenta una conciliación entre la tasa del impuesto establecida por la Ley y la tasa efectiva de impuesto sobre la renta reconocida contablemente por la Compañía:

	2016	2015	2014
Tasa legal de impuesto	30.00%	30.00%	30.00%
Gastos no deducibles	0.28%	0.66%	0.64%
Pérdidas fiscales no utilizadas por amortizar	0.09%	–	–
Cambio en la tasa de impuestos	0.04%	–	–
Pérdidas fiscales liberadas	–	–	(22.92%)
Efecto de inflación sobre pérdidas fiscales	(0.01%)	(0.02%)	(3.39%)
Ajuste al saldo inicial y otros ajustes fiscales	(0.11%)	(0.42%)	1.77%
Efecto de inflación sobre el activo fijo	(0.38%)	(0.34%)	(0.20%)
Ajuste anual por inflación	(0.63%)	(0.23%)	0.11%
	<b>29.28%</b>	<b>29.65%</b>	<b>6.01%</b>

## Impuestos mexicanos

Para fines de impuestos mexicanos, el impuesto sobre la renta se calcula sobre una base devengada. La LISR establece que la utilidad fiscal se determina disminuyendo de los ingresos las deducciones fiscales, a dicho resultado se aplican las pérdidas fiscales de años anteriores. Después de amortizar las pérdidas fiscales no utilizadas, se aplicará la tasa fiscal del 30%.

De acuerdo a la LISR, los ingresos se consideran gravados cuando ocurra cualquiera de los siguientes supuestos: i) se cobre el ingreso, ii) se proporcione el servicio o, iii) se emita la factura. Los gastos son deducibles para fines fiscales generalmente en forma devengada, con algunas excepciones, y siempre que se cumplan todos los requisitos establecidos en la ley fiscal.

## Impuestos de Centroamérica (Guatemala y Costa Rica)

De conformidad con la Ley de Impuesto Sobre la Renta en Guatemala, bajo el régimen de beneficios de actividades mercantiles, las pérdidas fiscales no se pueden compensar contra las utilidades fiscales futuras. Por el

año terminado el 31 de diciembre de 2016, la Compañía obtuvo una pérdida fiscal que no fue reconocida como un activo por impuestos diferidos. La Compañía registró un impuesto diferido activo debido a la pérdida fiscal por amortizar de Costa Rica de Ps.17,224.

f) Los impuestos diferidos combinados se integran como sigue:

	2016		2015					
	Estado consolidado de posición financiera	Estado consolidado de resultados	Estado consolidado de posición financiera	Estado consolidado de resultados				
<b>Impuestos a la utilidad diferidos:</b>								
Intangibles	Ps.	481,626	Ps.	(16,637)	Ps.	498,263	Ps.	498,263
Provisiones		343,294		56,727		286,567		56,324
Extensión de arrendamiento de equipo de vuelo		101,724		25,405		76,319		18,593
Venta de transportación no volada		65,755		7,039		58,716		16,089
Pérdidas fiscales por amortizar contra utilidades gravables futuras		33,324		(25,030)		58,354		(459,718)
Reserva de cuentas incobrables		6,891		(2,179)		9,070		(124)
Beneficios a empleados		4,031		886		3,013		343
Participación de los trabajadores en la utilidad		3,206		158		3,048		1,720
Instrumentos financieros		–		–		126,240		(163)
		<b>1,039,851</b>		<b>46,369</b>		<b>1,119,590</b>		<b>131,327</b>
<b>Pasivos por impuestos diferidos:</b>								
Rentas suplementarias deducibles		1,339,610		363,783		975,827		716,968
Pagos anticipados y otros activos		435,738		280,660		155,078		91,364
Refacciones rotables, mobiliario y equipo		368,027		103,926		264,101		34,558
Inventarios		72,883		23,979		48,904		7,007
Instrumentos financieros		61,168		–		–		–
Otros pagos anticipados		40,292		23,717		16,575		3,551
Activos intangibles		–		–		–		(21,770)
		<b>2,317,718</b>		<b>796,065</b>		<b>1,460,485</b>		<b>831,678</b>
	Ps.	<b>(1,277,867)</b>	Ps.	<b>(749,696)</b>	Ps.	<b>(340,895)</b>	Ps.	<b>(700,351)</b>

	2016		2015		2014	
<b>A continuación se detalla en el estado consolidado de situación financiera:</b>						
Activos por impuesto diferido	Ps.	559,083	Ps.	544,598	Ps.	327,785
Pasivos por impuestos diferidos		(1,836,950)		(885,493)		(26,842)
(Pasivo) activo por impuestos diferidos, neto	Ps.	(1,277,867)	Ps.	(340,895)	Ps.	300,943

A continuación, se presenta una conciliación del activo por impuesto diferido:

	2016		2015		2014	
<b>Saldo inicial al 1 de enero</b>	Ps.	(340,895)	Ps.	300,943	Ps.	282,995
Utilidad fiscal (gasto) diferido del ejercicio reconocido en resultados		(749,696)		(700,351)		(21,375)
Utilidad fiscal (gasto) del ejercicio reconocido en otras partidas de utilidad (pérdida) integral acumulada		(187,276)		58,513		39,323
<b>Saldo final al 31 de diciembre</b>	Ps.	(1,277,867)	Ps.	(340,895)	Ps.	300,943

Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, la tabla anterior incluye los activos por impuestos diferidos reconocidos por Concesionaria (2014) y Controladora (2015) por pérdidas fiscales por amortizar en la medida en que la realización de los beneficios fiscales relacionados a través de las utilidades fiscales futuras sea probable. La Compañía compensa los activos y pasivos fiscales si y sólo si existe un derecho legalmente exigible para compensar los activos fiscales actuales y los pasivos fiscales actuales, y los activos por impuestos diferidos y los pasivos por impuestos diferidos aplicados por la misma autoridad fiscal.

De acuerdo con la NIC 12 *Impuestos a la Utilidad*, solo se debe reconocer un activo por impuesto diferido por pérdidas fiscales en la medida en que sea probable que haya utilidades fiscales futuras contra las cuales se puedan amortizar. Al 31 de diciembre de 2016, 2015 y

2014 la Compañía reconoció un activo por impuestos diferidos por pérdidas fiscales de Ps.33,324, Ps.58,354 y Ps.518,072, respectivamente.

Durante 2014, la Compañía reconoció un activo por impuesto diferido relacionado con las pérdidas fiscales disponibles de Controladora por un monto de Ps.491,916, con base en la evidencia positiva de que la Compañía generara diferencias temporales relacionadas con la misma autoridad fiscal, lo que dará lugar a bases impositivas contra las cuales las pérdidas fiscales disponibles pueden ser utilizadas antes de que caduquen. La evidencia positiva incluye la intención de la Compañía por expandir sus operaciones fuera de México, resultando en la necesidad de encontrar una estructura organizacional más eficiente, en espera del crecimiento de la Compañía.

Las pérdidas fiscales pendientes de amortizar de la Compañía al 31 de diciembre de 2016, se integran como sigue:

Año	Pérdida histórica	Pérdidas actualizadas	Utilizadas	Monto total por amortizar	Año de expiración
2013	Ps. 181,756	Ps. 198,228	Ps. 198,228	Ps. –	2023
2014	17,341	18,290	18,290	–	2024
2016	52,221	53,669	–	53,669	2026
2016	57,414	57,414	–	57,414	2019
	Ps. 308,732	Ps. 327,601	Ps. 216,518	Ps. 111,083	

A continuación, se muestra un análisis de las pérdidas fiscales por amortizar disponibles de Controladora y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2016:

	Pérdidas históricas	Pérdidas actualizadas	Utilizadas	Monto total por amortizar
Controladora	Ps. 192,683	Ps. 209,867	Ps. 209,867	Ps. –
Comercializadora	58,635	60,320	6,651	53,669
Volaris Costa Rica	57,414	57,414	–	57,414
	Ps. 308,732	Ps. 327,601	Ps. 216,518	Ps. 111,083

g) Al 31 de diciembre de 2016 se tienen los siguientes saldos fiscales:

	2016
Cuenta de capital de aportación ("CUCA")	Ps. 3,500,091
Cuenta de utilidad fiscal neta ("CUFIN")*	2,390,955

\* El cálculo incluye a todas las subsidiarias de la Compañía.

## 20. Otros ingresos y gastos operativos

Al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, los otros ingresos operativos se detallan a continuación:

	2016		2015		2014	
Utilidad por venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves y motores (Nota 14c)	Ps.	484,827	Ps.	181,736	Ps.	14,192
Otros		11,915		11,419		7,915
	Ps.	496,742	Ps.	193,155	Ps.	22,107

Al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, los otros gastos operativos se detallan a continuación:

	2016		2015		2014	
Gastos por apoyo administrativo y operativo	Ps.	541,826	Ps.	383,805	Ps.	261,286
Tecnología y comunicaciones		266,898		173,078		110,245
Seguros		56,414		54,609		55,248
Servicio de pasajeros		45,439		23,195		32,388
Renta de oficinas, bodega de mantenimiento y hangar (Nota 14c)		33,517		25,889		20,055
Pérdida por enajenación de refacciones rotables, mobiliario y equipo		436		632		284
Costos de transacciones de capital (Nota 18)		–		22,955		–
Otros gastos de tecnología		–		–		620
Otros		7,922		13,623		9,812
	Ps.	952,452	Ps.	697,786	Ps.	489,938

## 21. Otros ingresos y gastos financieros

Al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, los otros ingresos financieros se detallan a continuación:

	2016		2015		2014	
Intereses sobre efectivo y equivalentes	Ps.	78,793	Ps.	47,029	Ps.	23,242
Intereses por recuperación de depósitos en garantía		23,792		–		–
Otros		6		5		222
	Ps.	102,591	Ps.	47,034	Ps.	23,464

Al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, los otros gastos financieros se detallan a continuación:

	2016		2015		2014	
Costos por notas de crédito	Ps.	28,067	Ps.	18,279	Ps.	18,189
Comisiones bancarias y otros		5,804		3,424		2,930
Intereses por deuda y préstamos*		1,245		–		–
Otros costos financieros		–		–		11,216
	Ps.	35,116	Ps.	21,703	Ps.	32,335

\* Los gastos financieros relacionados a la adquisición o construcción de activos calificados son capitalizados como parte del costo de ese activo.

	2016		2015		2014	
Intereses generados por la deuda financiera	Ps.	96,690	Ps.	90,057	Ps.	42,572
Interés capitalizado (Nota 12)		(95,445)		(90,057)		(42,572)
Intereses generados por deuda financiera neto, presentado en los estados consolidados de resultados	Ps.	1,245	Ps.	–	Ps.	–

## 22. Componentes de otras partidas de utilidad (pérdida) integral

	2016		2015		2014	
<b>Instrumentos financieros derivados:</b>						
Reclasificación durante los resultados del año	Ps.	353,943	Ps.	287,550	Ps.	125,339
Valor extrínseco de los cambios en las opciones asiáticas de combustible		277,899		(450,768)		(26,934)
Pérdida en swaps de combustible no vencidos		-		(11,828)		(210,957)
Pérdida en swaps de tasa de interés no vencidos		(7,148)		(18,823)		(16,954)
	Ps.	624,694	Ps.	(193,869)	Ps.	(129,506)

## 23. Compromisos y contingencias

### Compromisos relacionados con las aeronaves y contratos de financiamiento

Los gastos comprometidos con Airbus para la compra de aeronaves y equipo de vuelo relacionado, incluyendo los montos estimados por los efectos de incrementos contractuales de precio y los anticipos para la compra de aeronaves, serán los siguientes:

	Compromisos denominados en US\$		Compromisos denominados en Ps. (1)	
2017	US\$	78,195	Ps.	1,615,828
2018		119,883		2,477,269
2019		91,556		1,891,906
2020		25,692		530,890
	US\$	315,326	Ps.	6,515,893

(1) Utilizando el tipo de cambio al 31 de diciembre de 2016 de Ps.20.6640.

Todas las aeronaves adquiridas por la Compañía a través del acuerdo de compra de Airbus al 31 de diciembre, 2016 y 2015 han sido ejecutadas a través de las operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

### Litigios

a) La Compañía, su Director General, su Director Financiero y ciertos de sus directores actuales y algunos de sus ex directores, son algunos de los acusados en una demanda colectiva iniciada el 24 de febrero de 2015

en una corte federal para el distrito sur de Nueva York presentada en nombre de los compradores de los ADS anteriormente mencionados, relacionados a la Oferta Pública Inicial llevada a cabo en septiembre de 2013. La denuncia, que también nombró como acusados a los suscriptores de la Oferta Pública Inicial, argumentó que el registro y el prospecto para la emisión de los ADS contenía errores y omisiones relacionados al reconocimiento de ingresos por ingresos relacionados a servicios complementarios en violación de las leyes federales de valores. Los demandantes buscaban una compensación no especificada y la rescisión de dichos instrumentos. El

juez resolvió en definitiva la moción para sobreseer a favor de Volaris y el resto de los demandados el 6 de julio de 2016. Los demandantes no han apelado la decisión del juez y el plazo para presentar dicha apelación ha expirado. Por lo anterior, cualquier derecho que tuvieran los demandantes de continuar con el litigio ha terminado.

b) La Compañía enfrenta procesos legales y demandas que han surgido durante el curso normal de sus operaciones. La Compañía considera que el resultado final de estos asuntos no tendrá un efecto material adverso sobre su situación financiera, resultados o flujos de efectivo.

## 24. Segmentos operativos

La Compañía es considerada como una unidad de negocio individual que provee servicios de transportación aérea. La Compañía opera en dos segmentos geográficos que se identifican a continuación:

	2016		2015		2014	
<b>Ingresos operativos:</b>						
Nacionales (México)	Ps.	15,720,807	Ps.	12,579,806	Ps.	10,218,973
Internacionales:						
Estados Unidos de América y Centroamérica		7,791,644		5,599,898		3,817,769
Total de ingresos operativos	Ps.	23,512,451	Ps.	18,179,704	Ps.	14,036,742

Los ingresos son asignados por segmentos geográficos basados en el origen de cada vuelo.

La Compañía no cuenta con activos no circulantes materiales localizados en el extranjero.

## 25. Eventos subsecuentes

Subsecuente al 31 de diciembre de 2016 y hasta el 26 de abril de 2017:

- El 22 de febrero de 2017, la Compañía incrementó su deuda financiera para capital de trabajo de corto plazo con Citibanamex por la cantidad de Ps.207,100.
- El 22 de marzo de 2017, la Compañía pagó el capital de trabajo de corto plazo con Bank of America por la cantidad de US\$15,000 de acuerdo a los términos del contrato.



## CONTACTO

Av. Antonio Dovalí Jaime No. 70  
Piso 13, Torre B  
Colonia Zedec Santa Fe  
C.P. 01210, Ciudad de México

## RELACIÓN CON INVERSIONISTAS

+5255 52616444  
[ir@volaris.com](mailto:ir@volaris.com)