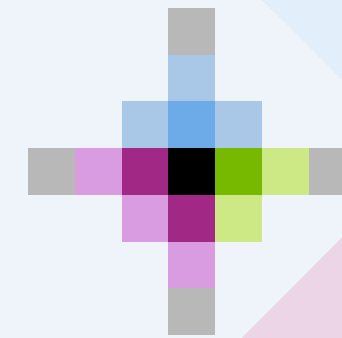




Volaris



# volaris



## Informe Anual 2018

Volamos diferente



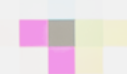
Pase de abordar



Estatus de vuelo

# CONTENIDO

volaris



# CONVERSACIÓN CON EL DIRECTOR GENERAL

Estimados accionistas,

Desde que Volaris fue fundada en 2005-2006 en México, decidimos ir detrás del mercado aeronáutico y cambiar la forma en que se vuela. Volar de manera diferente significa ofrecer lo que los Clientes realmente valoran y necesitan. Esta estrategia ha generado un valor adicional para nuestra Compañía, y estoy muy orgulloso de compartir con ustedes nuestros resultados sobresalientes de 2018.

Decidimos darles a los pasajeros lo que necesitaban y nada más. Todos los servicios adicionales tenían que

venderse por separado, porque las tarifas tenían que competir con los autobuses y algunos servicios no eran valiosos para ellos. **¡Tarifas bajas!** La solución fue diseñar tarifas tan bajas que los movilizaran y los sacaran de la ciudad ... en un avión, por supuesto.

Más de 12 años después, Volaris tiene **187 rutas a 69 destinos más los 50 destinos del código compartido con Frontier y hemos transportado más de 100 millones de Clientes.** En 2018 transportamos 18 millones de Clientes, un crecimiento del 12%; pero el 10% de nuestros clientes afirma que

**Volar de manera diferente significa ofrecer lo que los Clientes realmente valoran y necesitan.**

son viajeros por primera vez. Nuestra campaña para atraer viajeros de autobús a avión sigue teniendo un gran impacto; hoy en día, aún el 27% de nuestras rutas no tienen competencia aérea directa. Actualmente, somos la mayor aerolínea de ultra bajo costo de América Latina y el mayor operador en el mercado mexicano, por número de Clientes transportados. Contamos con una **flota de la familia Airbus A320 de 77 aeronaves**, con un promedio de 185 asientos, que hoy es la más joven en México y probablemente una de las más jóvenes del continente: 4.6 años.



Este año, nuestros ingresos ascendieron a Ps. 27,305 millones y llegamos a ser uno de los tres operadores con el costo unitario más bajo en el mundo con 4.3 centavos de dólar estadounidense por ASM-ex combustible.

Los ASM aumentaron 2.3 veces de 2012 a 2018 con un 15% de CAGR. Los clientes crecieron 2.5 veces en el mismo periodo, con un 16% de CAGR por año y los ingresos con 1.5 veces o 16% de CAGR.

Cuando en 2009 decidimos desglosar los precios y comenzar a vender servicios adicionales, creamos una revolución, no porque los Clientes se opusieran a ella, sino por la forma en que la lanzamos. La llamamos **“Tú Decides”** y enfatizamos que fuimos más transparentes con nuestros Clientes que los transportistas tradicionales, porque permitimos que decidieran dónde gastar su dinero. Hoy en día, el 32% de nuestros ingresos son impulsados por elementos adicionales. Crecen a un ritmo de 36% CAGR y ahora estamos cobrando casi US \$30.00 por Cliente. La experiencia del usuario y las mejoras dinámicas de los precios son dos fuerzas principales para el crecimiento. Continuamos teniendo en el desarrollo de complementos un enfoque centrado en el Cliente que claramente ha dado frutos.

Los viajes aéreos per cápita aumentaron de 0.25 en 2007 a 0.36 en 2018, aumentando el mercado interno de 24 millones de pasajeros por año a 44 millones de pasajeros por año. El 48% del crecimiento del mercado en México se atribuye a Volaris. El volumen de tráfico en el mercado nacional continúa

## OAG nos reconoció como una de las cinco aerolíneas más puntuales de ULCC en todo el mundo.

aumentando, en línea con una economía de mercado emergente, en la que la clase media evoluciona y requiere más asientos y opciones de viaje en avión. Esta tendencia explica parte del comportamiento del tráfico de Volaris; creemos que la demanda interna de tráfico de visitantes y familiares está creciendo a un mayor ritmo. Un ajuste ideal para el modelo de costo ultra bajo en esta economía y población.

Los costos siguen siendo un desafío. En 2018 los costos de combustible aumentaron dramáticamente. Nuestro costo total es tan bajo que la línea de combustible representa el 37% de nuestros ingresos. La nueva tecnología de aviones y motores es clave para administrar los costos de combustible. Fuimos el **primer operador de NEO en América del Norte y al día de hoy hemos sustituido el 20% de nuestra flota por NEOs**. Para 2022, el 56% de la flota se sustituirá por motores que queman menos combustible y además tienen sharklets para lograr una mayor reducción de la quema de combustible y emisiones de CO<sub>2</sub>. En general, 18% menos quema de combustible en favor de nuestra estrategia de bajo costo.

Nuestra puntualidad ha sido premiada varias veces. Operamos al 82% en tiempo de ejecución: llegada +15 minutos. OAG nos reconoció como una de las cinco aerolíneas más puntuales de ULCC en todo el mundo. La finalización del pro-



grama es del 99.3% y operamos en promedio 13.4 horas al día, lo que le da a la flota una de las tasas de utilización más altas en el mercado.

Nuestra participación de mercado es ahora del 29% en el mercado nacional. Utilizamos la participación en el mercado para medir la penetración en el mercado del nuevo modelo, ya que impulsamos principalmente nuestro modelo de negocio basado en los costos y la rentabilidad. La estimulación de Volaris en los mercados suele ser mejor que el crecimiento del mercado, como resultado de un modelo que mide continuamente la elasticidad de la demanda.

En el segundo semestre de 2017 iniciamos otro certificado de operación en Costa Rica. Centroamérica vuelve a ser un mercado demasiado caro que, como hace 12 años en México, está estrangulando el crecimiento del volumen. Hoy en día, una pequeña parte de nuestros ASM se operan en esa área. A finales de 2018, aproximadamente el 3.5% de nuestra capacidad está volando dentro de Centroamérica y de allí a tres destinos en los Estados Unidos.

Sin embargo, Volaris no puede lograr este gran objetivo sin nuestra gente, los Embajadores\*. La familia Volaris está compuesta por **más de 4,600 colaboradores** directos con un sindicato de la industria, 60 equivalentes a tiempo completo por aeronave. Estos Embajadores generan cuatro veces más empleos indirectos. En pocas palabras, Volaris genera más de 25 mil empleos en nuestros territorios.

Tenemos grandes oportunidades en el futuro. Apoyamos firmemente el nuevo acuerdo de cielos abiertos entre los Estados Unidos y México y sabemos que, a pesar de los altiba-

jos del mercado de servicios aéreos entre ambos países, el acuerdo proporciona una base sólida para el crecimiento y la expansión de la relación entre ellos.

Asimismo, podemos mantener nuestro crecimiento en un atractivo mercado emergente de viajes aéreos en México y Centroamérica; podemos continuar nuestra diversificación geográfica a través del crecimiento internacional y el uso compartido de códigos. Nuestro nuevo acuerdo de código compartido con Frontier, un operador de ultra bajo costo es una gran promesa. Continuamos expandiendo nuestra frecuencia en mercados muy elásticos; tenemos una gran alza en los ingresos por servicios adicionales; contamos con un plan de flota flexible y una alta utilización; nos administramos en una implementación de capacidad muy racional y aún creemos que podemos convertir a Volaris en el operador de menor costo en el mundo. Volaris ha construido una red sólida y diversa, con una concentración y superposición mínima con otros operadores. Nuestra red diversificada nos permite trabajar alrededor de las brechas de infraestructura para crecer constantemente al aprovechar grandes oportunidades sin explotar en las Américas.

**Mi más sincero agradecimiento  
por su continuo apoyo y confianza.**

**Enrique J. Beltranena**  
PRESIDENTE EJECUTIVO Y DIRECTOR GENERAL

\*Embajadores: hombres y mujeres que forman parte de la Empresa

\*\* Todas las cifras reportadas son al cierre de 2018.



# CIFRAS SOBRESALIENTES



**1er**  
OPERADOR DE  
ULTRA-BAJO COSTO  
EN CENTROAMÉRICA



**77** AERONAVES  
20% SON A320  
NEO AIRBUS



**4,600**  
EMBAJADORES  
EN MÉXICO Y CENTROAMÉRICA



**187** & **69**  
RUTAS DESTINOS



**32%** INGRESOS  
OPERATIVOS  
DE LOS TOTALES PROVIENE DE  
SERVICIOS ADICIONALES



**18.4** MILLONES DE CLIENTES;  
12% MÁS QUE EN 2017



CASM SIN COMBUSTIBLE EN  
CENTAVOS DE DÓLAR **9.3%** DISMINUYÓ



**CÓDIGO COMPARTIDO CON  
FRONTIER COMENZÓ  
OPERACIONES**

DE NUESTROS



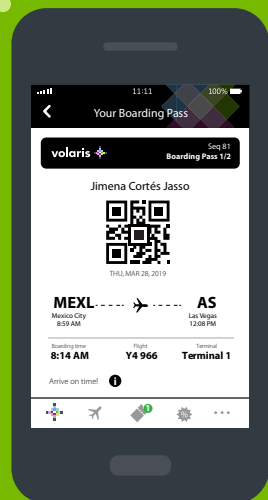
**\$27,305** INGRESOS  
OPERATIVOS;  
MILLONES +10.2% VS. 2017



**\$8,817** OTROS INGRESOS  
POR SERVICIO;  
MILLONES +26.0 VS. 2017

**¡Somos el operador nacional más grande en México debido a nuestra exitosa estrategia para volar diferente y brindar las mejores experiencias de viaje!**

# VOLAMOS DIFERENTE



¡Haz check-in desde donde quieras!



Ya compré los boletos Mario! :D  
17:00 pm ✓

Perfecto! hay que vernos 3 horas antes para hacer el check-in D:  
17:01 pm

No, para nada! Yo hago el check-in desde mi app ;)  
17:02 pm ✓

# Mediante su red fuerte y diversificada, Volaris ofrece rutas que conectan 40 ciudades en México y 29 en Estados Unidos y Centroamérica.

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V., “Volaris” (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 (VFR), 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.



## MISIÓN

Con la mejor gente y a bajo costo, hacemos que más personas viajen... ¡bien!



## VISIÓN

Trascender al crear y vivir las mejores experiencias de viaje.





# Sólido modelo de ultra-bajo costo con bajos costos de operación y una red diversificada con servicio punto a punto.



## MODELO DE NEGOCIO

En 2018 implementamos una estrategia de reducción de costos que tuvo resultados excepcionales. Por ello, logramos reducir aun más nuestras tarifas base y estimular la demanda, centrándonos en satisfacer las necesidades y expectativas de nuestros clientes.

Innovamos para ofrecer tarifas bajas, vuelos punto a punto, la flota más moderna, una manera eficiente de adquirir boletos y un club de descuento para clientes.

**OAG nos nombró como una de las cinco aerolíneas más puntuales en América Latina y entre las cinco aerolíneas de ultra-bajo costo más puntuales a nivel mundial.**



# RED DE RUTAS 2018

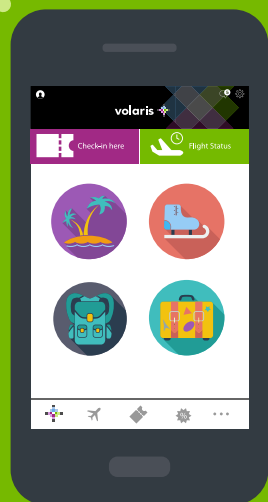


**35** NUEVAS RUTAS  
Y 4 NUEVAS ESTACIONES  
PUERTO ESCONDIDO; WASHINGTON D.C.; ALBUQUERQUE, NEW MEXICO Y CHARLOTTE, NORTH CAROLINA



**69** DESTINOS  
40 NACIONALES Y  
29 INTERNACIONALES

# ESTRATEGIA DE DIFERENCIACIÓN 2018



¡Descubre promociones al instante!



Ana, ¡vamos a Cancún el próximo verano!  
17:00 pm ✓✓

Los vuelos son caros, no creo que podamos esta vez :(

17:01 pm

Nada de eso, me llegó una promo buenísima a mi app :D  
17:02 pm ✓✓

## NUEVOS DESTINOS PARA NUESTROS CLIENTES CON CÓDIGO COMPARTIDO

Comenzamos nuestras operaciones en Código Compartido con Frontier, el primer acuerdo de su tipo en operadores de ultra-bajo costo a nivel mundial. Por medio de éste, los clientes Volaris pueden disfrutar destinos adicionales en los Estados Unidos y los clientes de Frontier tendrán la oportunidad por primera vez de explorar nuevas ciudades en México.

Durante 2019 planeamos mejorar las iniciativas del Código Compartido; como son aumentar el número de aeropuertos de conexión y explorar sinergias de costos en ciertos aeropuertos nacionales y en Estados Unidos, con el objetivo de incrementar nuestro alto potencial de conectividad.

**50 nuevos destinos Frontier en los Estados Unidos**

**150 rutas en código compartido en 8 puntos de conexión**



Enrique Beltranena, President & CEO  
Online



Nuestro inicio de ventas de código compartido señala un hito en la historia de nuestra operación.

12:00 pm

Nuestros clientes y los de Frontier pueden adquirir sus boletos contando con la promesa compartida de mantener las tarifas más bajas, el mejor servicio al cliente y los mayores estándares de seguridad y calidad.

12:01 pm

**Nos centramos en tener una flota eficiente, lo cual impulsa mayores ingresos y menores costos.**

**¡ESTAMOS COMPROMETIDOS A TENER LA FLOTA MÁS JOVEN DEL PAÍS!**

En 2018 operamos con 77 aeronaves con una edad promedio de 4.6 años. Recibimos seis nuevos A320 NEO y cuatro A321 NEO. En línea con nuestra estrategia de ultra-bajo costo, hemos aumentado de manera constante el número de Airbus NEO, los cuales queman menos combustible y cuentan con tasas de arrendamiento competitivas. Además, estas aeronaves tienen motores ecoeficientes y sharklets, los cuales reducen las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible, minimizando nuestra huella ambiental. Actualmente, el 20% de nuestra flota se compone de aeronaves NEO y en 2022 planeamos incrementarlo al 50%.



A319 → 8  
A320 → 55  
A321 → 14

**Estamos en el Top 10 de las aerolíneas más seguras de bajo costo en el mundo, otorgado por *Airline Ratings* debido a nuestra exitosa certificación en la Auditoría de Seguridad Operacional (IOSA) de la IATA.**

### **ESFUERZOS COMERCIALES Y ESTRATEGIA DE REDUCCIÓN DE COSTOS**

Nos esforzamos en reducir nuestra estructura de costos para compensar situaciones desafiantes. Nuestra estrategia incluye:

**Estamos entre los tres operados con costos más bajos a nivel mundial; nuestro CASM sin combustible se redujo 7.8% a 85.9 centavos.**



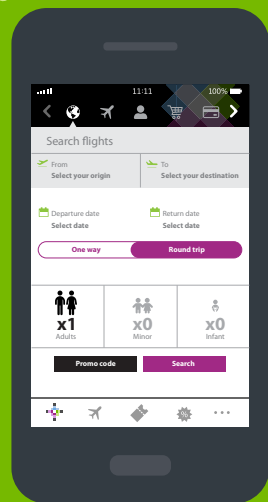
**volaris** 

## **MEJORA DE COSTOS**



- Reducir costos fijos y mantener una alta densidad de asientos
- Flota joven y eficiente en el consumo de combustible
- Alta utilización de aeronaves
- Red punto a punto productiva sin complejidad de conexiones

# RESULTADOS 2018



¡Reserva  
Hotel + Avión!



Mira! Volaris tiene las mejores tarifas también en hoteles!!  
17:02 pm ✓

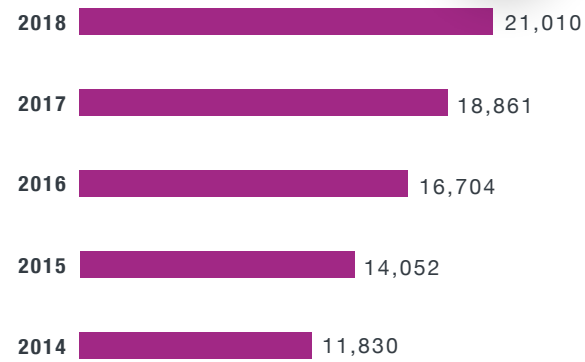
De verdaaaaad??!  
17:01 pm

Sí, mejor hay que reservar todo ahí  
17:02 pm ✓

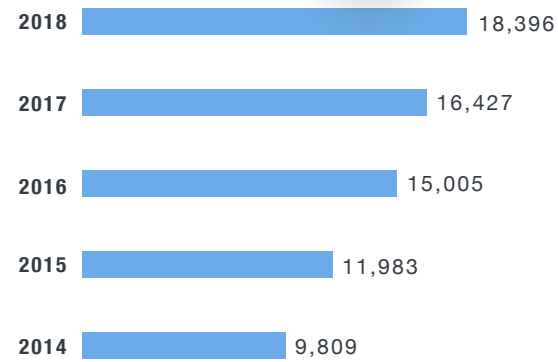
Oye, sí!  
17:03 pm



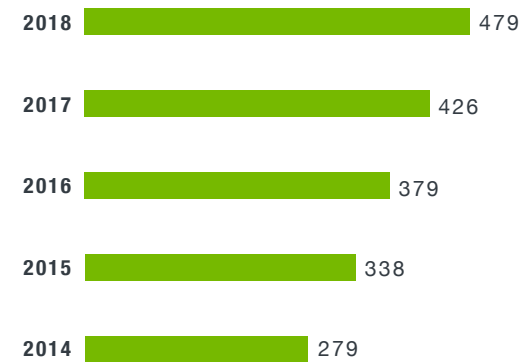
**ASIENTOS DISPONIBLES POR MILLA (ASMs, millones)**



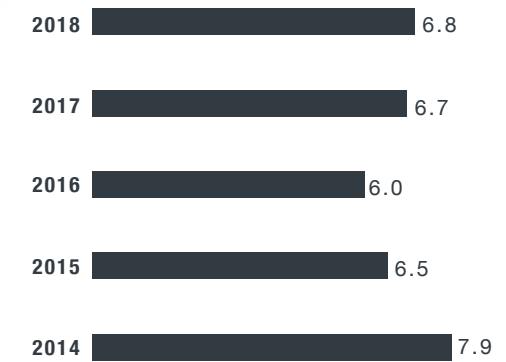
**PASAJEROS (Miles)**



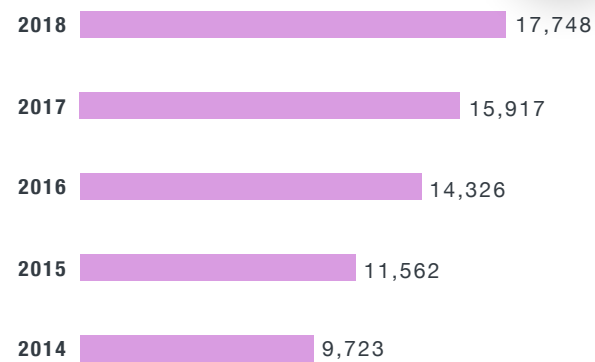
**OTROS INGRESOS POR SERVICIO POR PASAJERO (MXN)**



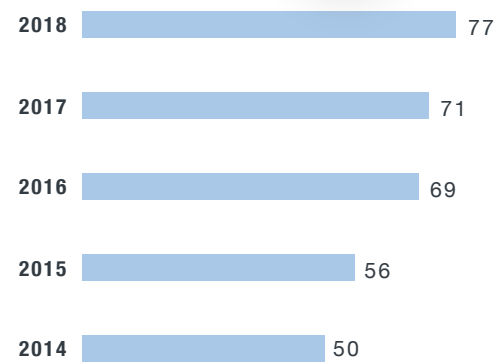
**COSTO POR MILLA DISPONIBLE (CASM\*, centavos de dólar)**



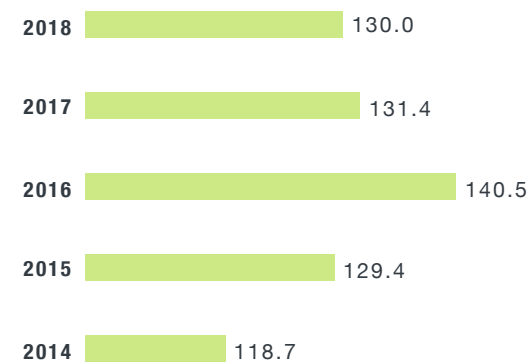
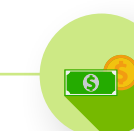
**PASAJEROS POR MILLA (RPMs, millones)**



**AERONAVES**

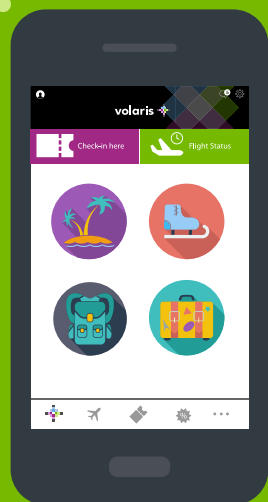


**INGRESOS OPERATIVOS TOTALES POR ASIENTO MILLA DISPONIBLE (TRASM, MXN centavos)**



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

# PANORAMA DE MERCADO



¡Ofertas personalizadas!



Me llegó una oferta para La Paz que queríamos en Volaris

17:02 pm ✓

Neta??

17:01 pm

Sí 😂 hahahaha, vamos, no?

17:02 pm ✓

Siiiiiiii!!!!

17:03 pm



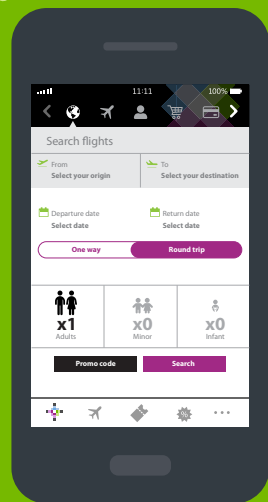
## Implementamos una estrategia de reducción de costos muy exitosa que nos permitió prosperar, a pesar de los desafíos que enfrentamos.

En 2018 implementamos estrategias sólidas e innovadoras para aumentar la eficiencia de los costos y estimular la demanda. Éstas demostraron ser exitosas al incrementar nuestra rentabilidad, a pesar de la notable volatilidad de los precios del combustible y la incertidumbre causada por las elecciones presidenciales.

- Durante 2018, México mantuvo indicadores macroeconómicos resilientes y una demanda nacional de clientes estable. El Indicador Balance de Confianza del Consumidor (BCC) aumentó 12% con respecto al año anterior.
- La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) de México reportó un incremento general en el mercado de pasajeros para las aerolíneas mexicanas de 10.6% comparado con 2017. El volumen total de pasajeros en el mercado nacional aumentó 10.6%, mientras que el internacional creció 3.8%.
- Al 31 de diciembre de 2018, el peso mexicano se apreció 0.3% contra el dólar comparado con el 31 de diciembre de 2017.
- El costo económico promedio de combustible por galón incrementó 29.3%, alcanzando Ps. 44.6 por galón.



# CIFRAS FINANCIERAS Y OPERATIVAS 2018



¡Reservaciones  
más rápidas y  
fáciles!



Encontré un buen vuelo a Oaxaca,  
te late? 17:02 pm ✓

Obvio!! vámonos! 😁 17:01 pm

Perfecto, lo reservo en este  
momento 🔥 17:02 pm ✓

Va! 🙌 17:03 pm

# CIFRAS FINANCIERAS Y OPERATIVAS 2018

<b>CIFRAS AUDITADAS*</b> (En pesos mexicanos a menos que se indique lo contrario)	<b>2018</b> (US Dólares)*	<b>2018</b>	<b>2017 (AJUSTADO)</b>	<b>VARIACIÓN (%)</b>
Ingresos operativos (millones)	1,387	27,305	24,788	10.2%
Gastos operativos (millones)	1,432	28,186	24,827	13.5%
Utilidad de operación (millones)	(45)	(881)	(39)	>100%
Margen de utilidad operativa	(3.2%)	(3.2%)	(0.2%)	(3.1) pp
Depreciación y amortización	25	501	549	(8.8%)
Renta de equipo de vuelo	321	6,315	6,073	4.0%
Utilidad neta (millones)	(35)	(683)	(652)	4.7%
Margen de utilidad neto	(2.5%)	(2.5%)	(2.6%)	0.1 pp
<b>Ganancia por acción:</b>				
Básica (pesos)	(0.03)	(0.67)	(0.64)	4.7%
Diluida (pesos)	(0.03)	(0.67)	(0.64)	4.7%
<b>Ganancia por ADS:</b>				
Básica (pesos)	(0.34)	(6.74)	(6.44)	4.7%
Diluida (pesos)	(0.34)	(6.74)	(6.44)	4.7%
<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%



@VIAJAVOLARIS



Send message



**CIFRAS AUDITADAS\***

(En pesos mexicanos a menos que se indique lo contrario)

	2018 (US Dólares)*	2018	2017 (AJUSTADO)	VARIACIÓN (%)
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones) <sup>(1)</sup>	-	21,010	18,861	11.4%
Nacional	-	14,519	12,740	14.0%
Internacional	-	6,491	6,121	6.0%
Pasajeros por milla (RPMs) (millones) <sup>(1)</sup>	-	17,748	15,917	11.5%
Nacional	-	12,655	11,054	14.5%
Internacional	-	5,093	4,863	4.7%
Factor de ocupación <sup>(2)</sup>	-	84.5%	84.4%	0.1 pp
Nacional	-	87.2%	86.8%	0.4 pp
Internacional	-	78.5%	79.4%	(0.9) pp
Ingresos operativos por ASM (TRASM) (centavos) <sup>(1)</sup>	6.6	130.0	131.4	(1.1%)
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero <sup>(3)</sup>	24.4	479	426	12.5%
Total de ingresos operativos por pasajero	75.4	1,484	1,509	(1.6%)
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) <sup>(1)</sup>	6.8	134.2	131.6	1.9%
Gastos operativos por ASM (CASM) (EUA centavos) <sup>(1)</sup>	-	7.0	7.0	0.3%
CASM sin combustible (centavos) <sup>(1)</sup>	4.4	85.9	93.2	(7.8%)
CASM sin combustible (EUA centavos) <sup>(1)</sup>	-	4.5	4.9	(9.3%)
Pasajeros reservados (miles) <sup>(1)</sup>	-	18,396	16,427	12.0%
Despegues <sup>(1)</sup>	-	117,920	108,060	9.1%
Horas bloque <sup>(1)</sup>	-	322,054	293,642	9.7%
Galones de combustible consumidos (millones)	-	227.4	210.5	8.0%
Costo económico promedio de combustible por galón	2.3	44.6	34.5	29.3%
Aeronaves al final del periodo	-	77	71	8.5%
Utilización diaria promedio (horas bloque)	-	13.2	12.6	4.8%
Tipo de cambio promedio	-	19.24	18.93	1.6%
Tipo de cambio al final del periodo	-	19.68	19.74	(0.3%)

\*Los montos en pesos se convirtieron a dólares estadounidenses con el tipo de cambio del final del periodo, sólo para conveniencia del lector.

(1) Incluye itinerado + chárter

(2) Incluye itinerado

(3) Incluye "otros ingresos pasajero" e "ingresos no relacionados con el ingreso pasajero"



anaeloisaga092 02h

finally here!!



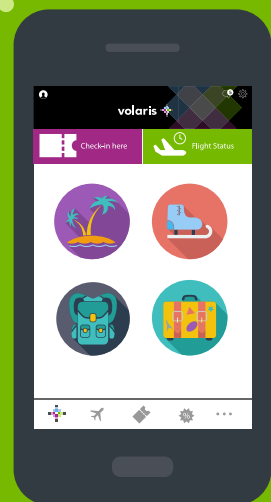
@VIAJAVOLARIS



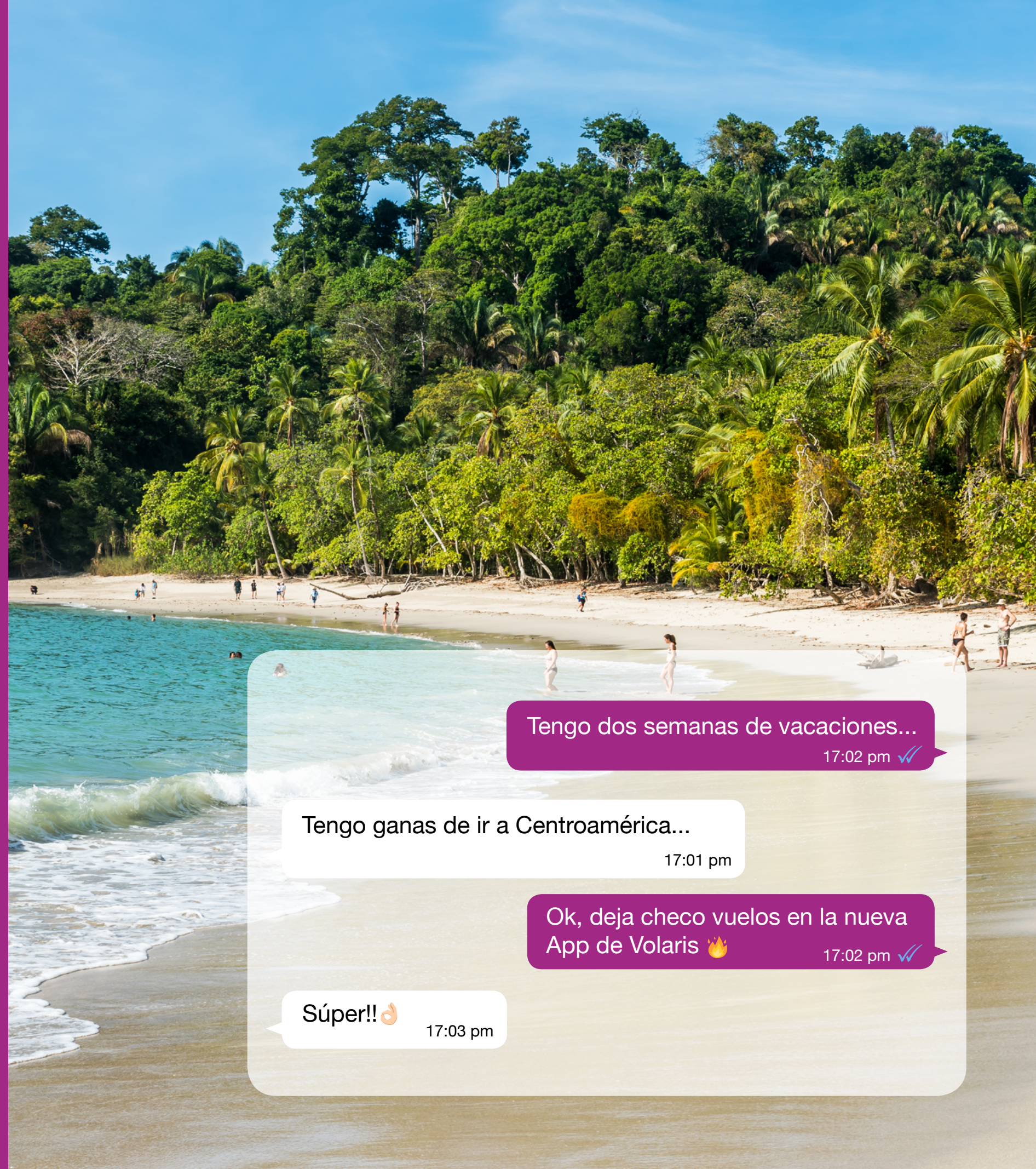
Send message



# GOBIERNO CORPORATIVO



¡Encuentra tu vuelo por región!



Tengo dos semanas de vacaciones...  
17:02 pm ✓

Tengo ganas de ir a Centroamérica...  
17:01 pm

Ok, deja checo vuelos en la nueva App de Volaris 🔥  
17:02 pm ✓

¡Síper!! 🍷  
17:03 pm

# GOBIERNO CORPORATIVO

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN		
	CONSEJEROS	CONSEJEROS SUPLENTE
	Alfonso González Migoya	
	<b>PRESIDENTE DEL CONSEJO Y CONSEJERO INDEPENDIENTE</b>	
<b>PROPIETARIOS</b>	Harry F. Krensky	
	Roberto José Kriete Ávila	Marco Baldocchi Kriete
	Enrique Javier Beltranena Mejicano	Rodrigo Salcedo Moore
	William A. Franke	John R. Wilson
	Brian H. Franke	Andrew Broderick
<b>INDEPENDIENTES</b>	William Dean Donovan	
	Stan L. Pace	
	John A. Slowik	
	José Luis Fernández Fernández	José Carlos Silva Sánchez-Gavito
	Joaquín Alberto Palomo Déneke	Eugenio Macouzet de León
	Jaime Pous Fernández	Isela Cervantes Rodríguez
	Secretario, no miembro	Prosecretaria, no miembro



**Cumplimos con las mejores prácticas internacionales en el mercado, así como con la Ley Mexicana del Mercado de Valores. El Consejo está integrado por 12 miembros propietarios y seis suplentes, de los cuales siete son independientes.**



## COMITÉ DE AUDITORÍA Y PRÁCTICAS SOCIETARIAS

José Luis Fernández Fernández

**PRESIDENTE**

John A. Slowik  
Joaquín Alberto Palomo Déneke

**MIEMBROS**

## COMITÉ DE COMPENSACIONES Y NOMINACIONES

Roberto José Kriete Ávila

**PRESIDENTE**

Brian H. Franke  
Harry F. Krensky  
Enrique Javier Beltranena Mejicano

**MIEMBROS**

\*Información actualizada a 2019

## EQUIPO DIRECTIVO

Enrique Javier Beltranena Mejicano

**PRESIDENTE EJECUTIVO  
Y DIRECTOR GENERAL**

Sonia Jerez Burdeus

**VICEPRESIDENTE DE  
ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS**

Holger Blankenstein

**VICEPRESIDENTE EJECUTIVO COMERCIAL  
Y DE OPERACIONES DE LA AEROLÍNEA**

Jaime E. Pous Fernández

**VICEPRESIDENTE SENIOR  
JURÍDICO Y ASUNTOS CORPORATIVOS**

José Luis Suárez Durán

**VICEPRESIDENTE SENIOR  
DE OPERACIONES**

Carolyn Prowse

**VICEPRESIDENTE COMERCIAL**

## GESTIÓN DE RIESGOS

Nuestra base para gestionar los riesgos empresariales es el marco internacional de control COSO *Enterprise Risk Management* (ERM), el cual, a través de un proceso sistémico, nos ayuda a la identificación oportuna de riesgos, desarrolla planes de mitigación y define indicadores que ayudan a la reducción de probabilidades e impactos.

**Durante 2018, cubrimos aproximadamente el 58% de nuestro consumo de combustible.**



### Riesgo



El combustible es nuestro gasto operativo más grande. Por ello, mitigamos los riesgos existentes relativos a la volatilidad en precios de combustible y fluctuaciones de tipo de cambio mediante nuestra robusta política de gestión de riesgos, la cual incluye el uso de instrumentos financieros derivados.



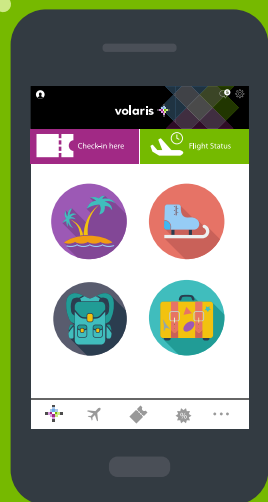
### Mitigación



El Comité de Transacción de Coberturas y el Comité de Cobertura –integrados por la administración de Volaris y por el Director General y accionistas, respectivamente– evalúan las condiciones del mercado, el capital necesario para mantener los márgenes requeridos y los precios de las coberturas con el fin de identificar opciones oportunas de cobertura swap de combustible de aeronaves para nuestra Compañía.



# RESPONSABILIDAD SOCIAL



¡Obtén ofertas por estación!



Cuándo tienes vacaciones??  
17:02 pm ✓

Hmm... hasta otoño ):  
17:01 pm

Hmmm... en Volaris hay un vuelo para Nueva York en esa estación  
17:02 pm ✓

No se diga más! Nueva York será  
17:03 pm



**Como una Empresa Socialmente Responsable, estamos comprometidos a proteger el medio ambiente, a nuestros clientes y Embajadores. Nuestras iniciativas y operaciones tienen el objetivo de crear valor económico, social y ambiental en las comunidades donde operamos.**



CERTIFICACIÓN EN  
**SISTEMAS DE GESTIÓN  
AMBIENTAL Y DE CALIDAD**  
ISO 14001:2015 E ISO 9001:2016



**31,589** BONOS DE CARBONO  
**CERTIFICADOS**  
COMPRADOS DESDE 2015



**256** ÓRGANOS Y TEJIDOS  
TRASLADADOS EN  
CONJUNTO CON CENATRA  
DESDE 2009



**\$3,305,928** INVERTIDOS EN  
ACCIONES SOCIALES  
EN 2018



**\$4,750,032**  
RECAUDADOS GRACIAS A NUESTRA  
CAMPAÑA #CIELITOLIMPIO DESDE 2011



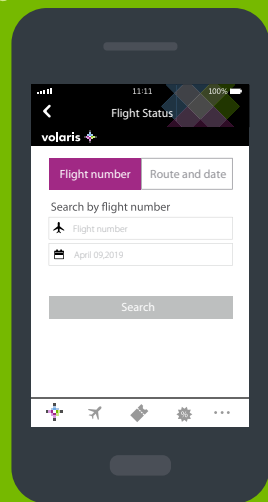
CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS  
DE **DESARROLLO SOSTENIBLE**  
DE LA ONU MEDIANTE NUESTRAS  
ACCIONES SOCIALES Y AMBIENTALES



**5,126** HORAS DE VOLUNTARIADO  
GRACIAS A 104 ACTIVIDADES  
Y CON LA PARTICIPACIÓN  
DE 1,822 VOLUNTARIOS

# COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN

SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN Y SITUACIÓN FINANCIERA



¡Revisa el estatus de cualquiera de nuestros vuelos!



Hola! oye, sabes a qué hora salía el vuelo de tu hermana?  
17:01 pm

No, pero lo puedo checar en la app de Volaris!  
17:02 pm ✓

😬😬😬 Wow!! En este momento la descargo!! Gracias hija ❤️ ❤️  
17:03 pm

# RESULTADOS OPERATIVOS

You should read the following discussion of our financial condition and results of operations in conjunction with our consolidated financial statements and the notes thereto included elsewhere in this annual report. The following discussion contains forward-looking statements that reflect our plans, estimates and beliefs. Our actual results could differ materially from those discussed in the forward-looking statements. Factors that could cause or contribute to these differences include those discussed below and elsewhere in this annual report, particularly in “Risk Factors.”

## DESCRIPCIÓN DE NUESTROS PRINCIPALES RUBROS

### Ingresos Operativos

El 1 de enero de 2018, adoptamos a norma NIIF 15, Ingresos por Contratos con Clientes, utilizando el método retrospectivo total. El impacto principal de la NIIF 15 es el momento del reconocimiento de ciertos servicios relacionados con los ingresos adicionales por viajes aéreos. Bajo el nuevo estándar, ciertos ingresos adicionales son reconocidos cuando hemos cumplido con nuestras obligaciones, que es típicamente cuando los servicios de transporte aéreo son prestados (al momento del vuelo). Adicionalmente, estos ingresos adicionales no constituyen obligaciones distintas de cumplimiento o tareas administrativas que representan un diferente servicio prometido; y por lo tanto, deben ser contabilizados en conjunto con la tarifa aérea como una sola obligación de desempeño de proporcionar el transporte a pasajeros. Por lo tanto, la clasificación de ciertos ingresos adicionales en el Estado de Resultados cambia con la adopción de la NIIF 15, ya que se consideran como parte de una sola obligación de cumplimiento de proporcionar el transporte

de pasajeros. Hemos ajustado nuestros estados financieros al 1 de enero de 2016 y 2017, para efectos comparables. Ver las notas 1 (d) y 1 (x) de nuestros estados financieros consolidados y auditados para mayor información.

#### INGRESOS PASAJERO

Nuestros ingresos operativos derivan principalmente de la transportación de pasajeros en nuestras aeronaves. En 2018, aproximadamente el 68% 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.

Aproximadamente 26% de nuestros ingresos operativos fueron derivados de otros ingresos por pasajero en 2018. Otros ingresos por pasajero incluyen pero no se limitan a cargos cobrados por exceso de equipaje, reservaciones a través de nuestro centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección de asientos anticipada, cambio de itinerario, VClub y fletamientos. Estos son reconocidos como ingreso cuando el servicio de transporte de pasajero es prestado por la Compañía o cuando el boleto no reembolsable caduque en la fecha del viaje itinerado.

## OTROS INGRESOS POR SERVICIOS

Nuestros otros ingresos por servicios más importantes incluyen los relacionados con: (i) ingreso no pasajero que se describen a continuación, y (ii) servicios de carga. En 2018 generamos aproximadamente Ps.924.8 millones, o 3.4% del total de nuestros ingresos operativos de otros ingresos por servicios.

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

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:

Los ingresos provenientes de nuestras operaciones internacionales representaron el 33.1%, 30.3% y 32.3% del total de nuestros ingresos en 2016, 2017 y 2018 respectivamente, y los ingresos provenientes de nuestras operaciones nacionales representaron el 66.9%, 69.7% y 67.7% del total de nuestros ingresos en 2016, 2017 y 2018, respectivamente.

(1) On adoption of IFRS 15 we apply the new standard on the required effective date as of January 1, 2018, using the full retrospective method of adoption, in order to provide for comparative results in all periods presented, recognizing the effect in retained earnings as of January 1, 2016.

	2016	2017	2018
	Ajustado <sup>(1)</sup>		
<b>Ingresos operativos</b>			
Ingresos pasajero			
Ingresos tarifa	76%	72%	68%
Otros ingresos	20%	23%	29%
<b>Otros ingresos por servicios</b>			
Cargo	1%	1%	1%
Otros ingresos por servicios adicionales	3%	4%	3%
<b>Total de ingresos operativos</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
Otros ingresos operativos	(2)%	0%	(2)%
Combustible	25%	29%	37%
Renta de equipo de vuelo	24%	25%	23%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	14%	16%	17%
Sueldos y beneficios	10%	11%	11%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	6%	7%	5%
Gastos de mantenimiento	6%	6%	6%
Otros gastos operativos	4%	4%	4%
Depreciación y amortización	2%	2%	2%
<b>Total de gastos operativos, neto</b>	<b>89%</b>	<b>100%</b>	<b>103%</b>
<b>Utilidad de operación (pérdida)</b>	<b>11%</b>	<b>0%</b>	<b>(3)%</b>
Ingresos financieros	1%	0%	0%
Costos financieros	0%	0%	0%
Utilidad (pérdida) cambiaria, neta	9%	(3)%	0%
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	21%	(3)%	(3)%
Impuestos a la utilidad	(6)%	1%	1%
<b>Utilidad (pérdida) neta</b>	<b>15%</b>	<b>(2)%</b>	<b>(2)%</b>

## Reconocimiento de ingresos

### GENERAL

El 1 de enero de 2018, adoptamos a norma NIIF 15, Ingresos por Contratos con Clientes, utilizando el método retrospectivo total. El impacto principal de la NIIF 15 es el momento del reconocimiento de ciertos servicios relacionados con los ingresos adicionales por viajes aéreos. Bajo el nuevo estándar, ciertos ingresos adicionales son reconocidos cuando hemos cumplido con nuestras obligaciones, que es típicamente cuando los servicios de transporte aéreo son prestados (al momento del vuelo). Adicionalmente, estos ingresos adicionales no constituyen obligaciones distintas de cumplimiento o representan tareas administrativas que representan un diferente servicio prometido; y por lo tanto, deben ser contabilizados en conjunto con la tarifa aérea como una sola obligación de desempeño de proporcionar el transporte a pasajeros. Por lo tanto, la clasificación de ciertos ingresos adicionales en el Estado de Resultados cambia con la adopción de la NIIF 15, ya que se consideran como parte de una sola obligación de cumplimiento de proporcionar el transporte de pasajeros. Hemos ajustado nuestros estados financieros al 1 de enero de 2016 y 2017, para efectos comparables. Ver las notas 1 (d) y 1 (x) de nuestros estados financieros consolidados y auditados para mayor información.

### INGRESO PASAJERO

Los ingresos por servicios de transporte aéreo de pasajeros 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 como pasivos contractuales bajo el rubro de transportación vendida no utilizada, y una vez que proporcionamos el servicio

de transportación correspondiente o cuando el boleto no reembolsable expira en la fecha itinerada del viaje, se reconoce el ingreso devengado como ingresos pasajero y se reduce de la transportación vendida no utilizada por la misma cantidad. 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 ingresos pasajero más importantes incluyen ingresos generados de: (i) ingreso por tarifa y (ii) otros ingresos. Los otros servicios por pasajero 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 fletamentos. Estos son reconocidos como ingreso cuando la obligación del servicio de transporte de pasajeros es proveído por la Compañía o cuando el boleto no reembolsable expira en la fecha itinerada del viaje.

También clasificamos como otros ingresos por pasajero VClub y otros servicios similares, los cuales son reconocidos como ingreso al paso del tiempo cuando el servicio es prestado, considerando que el cliente recibe y consume simultáneamente los beneficios provistos por la Compañía.

### OTROS INGRESOS POR SERVICIOS

Nuestros otros ingresos por servicios más importantes incluyen ingresos generados por: (i) ingresos por otros servicios y (ii) servicios de carga.

Los ingresos no relacionados con los servicios de transportación aérea incluyen comisiones cobradas a terceros por la venta de reservaciones de hotel, seguros de viaje, renta de autos y es-

pacios para anuncios de terceros. Estos son reconocidos como ingreso en la fecha en la que el servicio se provee.

Hemos llegado a la conclusión que el momento de la satisfacción del ingreso de espacios para publicidad debe ser reconocido a través del tiempo, ya que el cliente simultáneamente recibe y consume los beneficios proporcionados por la Compañía.

Adicionalmente, reconocemos como ingreso la tarifa de uso de aeropuerto para pasajeros que no se presentan al vuelo, cuando el boleto no reembolsable expira en la fecha del viaje itinerado.

También evaluamos las consideraciones de principal contra agente en cuanto se relacionan a ciertos acuerdos de servicios de viaje no aéreos con proveedores terceros. Ningún cambio fue identificado bajo este análisis ya que somos agente de dichos servicios proporcionados por terceros.

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 2018, el gasto de la renta de equipo de vuelo consiste en las rentas mensuales de nuestras 77 aeronaves y 10 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 y contratos a futuro en moneda extranjera 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 (rentas suplementarias) del momento en que hacemos la determinación del plazo remanente del arrendamiento. La renta de equipo de vuelo también incluye el costo estimado de retorno de nuestra flota, que en ningún caso tiene relación a los mantenimientos mayores programados. El costo del retorno se reconoce con base en una línea recta como un componente de la renta suplementaria.

Adicionalmente, la norma NIIF 16, fue publicada en enero 2016 y reemplaza a la NIC 17 “Arrendamientos”, IFRIC 4, que determina si un convenio contiene un arrendamiento, SIC-15 “Incentivos de Arrendamientos Operativos” y SIC-27 “Evaluando la Sustancia de Operaciones Involucrado la Forma Legal de un Arrendamiento”. La NIIF 16 establece los principios para el reconocimiento, medición, presentación y revelación de arrendamientos y requiere a los arrendatarios contabilizar todos los arrendamientos bajo un solo modelo en el Estado de Situación Financiera, de forma similar a la contabilidad para arrendamientos financieros bajo la NIIF 17. Bajo La NIIF 16, en la fecha de inicio de un arrendamiento, el arrendatario reconocerá la obligación de hacer pagos de renta (la obligación del arrendamiento) y un activo representando el derecho de usar el activo subyacente durante el plazo del arrendamiento (el derecho de uso del activo).

Los arrendatarios están obligados a reconocer el gasto por intereses bajo la obligación del arrendamiento y el gasto por depreciación en el derecho de uso del activo. Los arrendatarios también están obligados a medir nuevamente la obligación del arrendamiento cuando ocurran ciertos eventos (ejemplo: un cambio en el plazo del arrendamiento o un cambio en los pagos futuros del arrendamiento). El arrendatario generalmente reconocerá la cantidad del nuevo cálculo de la obligación del arrendamiento como un ajuste al derecho de uso del activo. Adicionalmente, para arrendamientos denominados en moneda extranjera distinta a la moneda que usa la Compañía (que es el peso mexicano) la obligación del arrendamiento será nuevamente calculada a cada fechad e reporte, utilizando el tipo de cambio del período.

Adoptamos la NIIF 16 en la fecha obligatoria, 1 de enero de 2019, utilizando el método retrospectivo total comenzando en enero 1 de 2017. Esto generó aproximadamente Ps.23.7 ??mil millones de activos por derecho de uso y Ps. 32.6 mil millones de pasivos por arrendamiento a dicha fecha. Vea la nota 1x de nuestros Estados Financieros Consolidados Auditados para más detalles.

Cualquier otro cambio realizado a las normas contables puede afectar significativamente la forma en que registramos e informamos nuestra situación financiera y resultados de operaciones. En algunos casos, se nos puede exigir que apliquemos un estándar nuevo o revisado de manera retroactiva, lo que pudiera resultar en la actualización de estados financieros del periodo anterior.

**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:

	2016	2017	2018	2018
	(En Ps. Centavos)		(EUA centavos) <sup>(1)</sup>	
Otros ingresos operativos	(3.0)	(0.5)	(3.0)	(0.2)
Combustible	34.4	38.5	48.2	2.5
Renta de equipo de vuelo	33.5	32.2	30.1	1.5
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	19.6	21.2	21.8	1.1
Sueldos y beneficios	14.5	15.0	14.9	0.8
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	8.5	9.0	7.1	0.4
Gastos de mantenimiento	8.0	7.6	7.2	0.4
Otros gastos operativos	5.7	5.7	5.4	0.3
Depreciación y amortización	3.2	2.9	2.4	0.1
<b>Total de gastos operativos, neto</b>	<b>124.4</b>	<b>131.6</b>	<b>134.2</b>	<b>6.8</b>

(1) Las cantidades en pesos fueron convertidas a dólares solo para conveniencia del lector a una tasa de Ps.19.6829 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 2018. 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 2.4% anual, durante los próximos diez años, según el Banco de México, cuyo estimado es entre el 0.5% 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. 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 2018 fue de 4.83%, según el INEGI. Al 31 de diciembre de 2018, las reservas internacionales ascendían a EUA\$174.6 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 aerolí-

neas 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.134.2 centavos (EUA \$6.8 centavos) el cual creemos que fue el CASM más bajo en Latinoamérica en 2018 comparado con el de Avianca de EUA\$14.25 centavos, Azul de EUA\$12.95 centavos, Copa de EUA\$9.8 centavos, el de Gol de EUA\$9.0 centavos, al de Grupo Aeroméxico de EUA\$11.1 centavos y al de LATAM de EUA\$10.9 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\$11.66 centavos, American con CASM de EUA\$14.85 centavos, Delta con CASM de EUA \$14.88 centavos, Jet Blue con CASM de EUA\$12.85 centavos, Southwest Airlines con CASM de EUA\$11.74 centavos y United con CASM de EUA\$13.81 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 2018, las aerolíneas de bajo costo en México (incluyendo Volaris), conjuntamente, tuvimos el 67.3% del mercado nacional, basado en segmentos de vuelo de pasajeros. Nosotros obtuvimos el 28.38% del mercado nacional, lo que nos colocó en primer lugar, de acuerdo a los datos proporcionados por la DGAC.

Así mismo, enfrentamos competencia nacional por parte de las alternativas de transporte terrestre, principalmente de compa-

ñías 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 punto cero nueve mil millones en 2018, de los cuales aproximadamente 83.4 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 26% de participación en el mercado en las rutas que operamos y un 19.64% de participación considerando todas las rutas entre México y los Estados Unidos de América en 2018 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 28%, 29% y 36% de nuestros costos de operación totales en 2016, 2017 y 2018, 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 los años de 2016, 2017 y 2018, no celebramos contratos swaps de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54. 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. Nuestra práctica de cobertura de combustible depende de varios facto-

res, 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.

Adicionalmente, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2018 contratamos opciones de compra asiáticas de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54 Asian Opciones de Collares Cero- Costo y US Gulf Coast Jet Fuel 54 Asian para cubrir aproximadamente 18% de nuestro consumo proyectado para el año 2019. Sin embargo, durante el año terminado 31 de diciembre de 2017, celebramos opciones asiáticas US Gulf Coast Jet Fuel 54 para cubrir aproximadamente el 55% de nuestro consumo de combustible proyectado en 2018.

Al 31 de diciembre de 2018 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 2018, el 32% de nuestros ingresos provinieron de operaciones en los Estados Unidos de América y Centro América (30% al 31 de diciembre de 2017). La cobranza en dólares representó el 40% y el 38% de nuestra cobranza total en 2017 y en 2018, respectivamente. La mayoría de nuestros costos operativos están denominados o indexados en dólares, constituyendo el 71% y el 73% de nuestros gastos operativos totales en 2017 y en 2018. 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 2017 y 2018 nuestra posición neta de activos monetarios denominados en dólares fue de EUA\$ 567.5 millones y EUA\$ 428.6 millones. Como resultado de la depreciación significativa del peso frente al dólar en 2016, y nuestra posición neta de activos denominados en dólares registramos una utilidad cambiaria neta de Ps.2.2 mil millones para 2016. Como resultado de la apreciación del peso frente al dólar y nuestra posición neta de activos denominados en dólares registramos una pérdida neta de Ps.793.9 millones para 2017 y Ps.72.5 millones para 2018.

**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 seis 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 4.6 años al 31 de diciembre de 2018), los gastos de mantenimiento en 2017 y 2018 se mantuvieron relativamente bajos. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2017 y 2018, capitalizamos eventos relevantes de mantenimiento como parte de mejoras al equipo de vuelo arrendado por un monto Ps.226.5, Ps.529.36 millones y Ps.676.5 millones, respectivamente. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2017 y 2018, la amortización de estos gastos diferidos de mantenimiento mayor fue de Ps.404.7 millones, Ps.382.7 millones y Ps.313.5 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 2016, 2017 y 2018, los costos de mantenimiento resultaron en Ps.1.3 mil millones, Ps.1.4 mil millones y Ps.1.5 mil millones, respectivamente. A medida que pase el tiempo, esperamos que los gastos de mantenimiento incrementen en términos absolutos. El monto total 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 mil millones (EUA\$101.9 millones) en el año 2019.

**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, lo que nos lleva a registrar depósitos de mantenimiento pagados por anticipado, los cuales se reconocen 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 2016 abrimos 220 nuevas rutas, 31 más en 2017 y 35 más en 2018. 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 y

los motores. Durante los años terminados el 31 de 2016, 2017 y 2018 pagamos Ps.2.2 mil millones, Ps.0.2 mil millones y Ps.0.5 mil millones, respectivamente por concepto de depósitos de mantenimiento, neto de reembolsos, a nuestros arrendadores.

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 de-

pósito 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.143.9 millones, Ps.103.6 millones y Ps.87 millones durante 2016, 2017 y 2018, respectivamente, en los estados consolidados de resultados.

Al 31 de diciembre de 2016, 2017 y 2018, registramos depósitos de mantenimiento por un monto de Ps.7.1 mil millones, Ps.6.9 mil millones y Ps.6.5 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 sustancial-

mente 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 2018, incorporamos seis 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 2016, 2017 y 2018, registramos como renta suplementaria Ps.201.4 millones, Ps.162.1 millones y Ps.212.6 millones, respectivamente.

Adicionalmente, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2017 y 2018, extendimos el plazo de arrendamiento dos aeronaves, tres aeronaves y dos aeronaves, respectivamente. Adicionalmente, extendimos el plazo del arrendamiento de dos motores de repuesto en 2018 y dos en 2017. 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 suplementarias de por un monto de Ps.92.5 ,Ps.65.7millones y Ps.0 durante 2016, 2017 y 2018, 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 2016, 2017 y 2018, amortizamos Ps.74.7 millones, Ps.88.2 millones y Ps.84.6 millones, respectivamente, de dicha cantidad que fue reconocida como reducción de gastos de renta por 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 2016, 2017 y 2018, capitalizamos costos de eventos de mantenimiento mayor por un monto de Ps.226.5 millones, Ps.529.3 millones y Ps.676.5 millones, respectivamente, y reconocimos gastos de amortización por un monto de Ps.404.7 millones, Ps.382.7 millones y Ps.313.5 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.1.7 mil millones, Ps.1.8 mil millones y Ps.1.8 mil millones, por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2017 y 2018, 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.** La Compañía celebra contratos de venta y arrendamiento en vía de regreso, en donde una aeronave o motor se vende a un arrendador y una vez que se realiza la entrega el arrendador acuerda arrendar dicha aeronave o motor de regreso a la Compañía. Arrendamientos bajo acuerdos de

venta y arrendamiento en vía de regreso, cumplen las condiciones para el tratamiento como arrendamientos operativos. Si una venta y arrendamiento en vía de regreso es a valor justo y resulta como un arrendamiento operativo, cualquier ganancia o pérdida es reconocida inmediatamente.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2017 y 2018, vendimos y arrendamos en vía de regreso aeronaves y motores a terceros, generando una ganancia de aproximadamente Ps.484.8 millones, Ps.65.9 millones y Ps.609.1 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 de diciembre de 2016, 2017 y 2018, 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. 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 2016, 2017 y 2018, amortizamos un beneficio correspondiente a las notas de crédito antes mencionadas por un monto de Ps.9.3 millones, Ps.6.6 millones y Ps.0, respectivamente, que fue reconocido en el estado consolidado de resultados como una reducción de costos de mantenimiento.

**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. 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.

En noviembre 2018, noviembre 2017 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.64.0 millones (Ps.41.6 millones neto de impuestos retenidos), Ps.15.8 millones (Ps.10.1 millones neto de impuestos retenidos) y Ps.14.5 millones (Ps.9.5 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 2016, 2017 y 2018, reconocimos Ps.7.8 millones, Ps.13.5 millones y Ps.20.0 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
<b>En circulación al 31 de diciembre de 2017</b>	<b>*820,088</b>
Compradas durante el período	3,208,115
Otorgadas durante el período	—
Ejercidas durante el período	(353,457)
Pérdidas durante el período	(121,451)
En circulación al 31 de diciembre de 2018	*3,553,295

\*Estas acciones han sido presentadas como acciones en tesorería en el estado consolidado de posición financiera durante 2017 y 2018 y se consideran en circulación y fueron incluidas en el cálculo de la utilidad por acción básica y diluida, debido a que los titulares tienen derecho a dividendos si hubiera y cuando se distribuyan.

Al 31 de diciembre de 2018, 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
1,284,373	Noviembre 2018-2019
1,207,862	Noviembre 2019-2020
1,061,060	Noviembre 2020-2021
<b>3,553,295</b>	

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2018 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 2018, 121,451 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. 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.

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. 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.

Durante 2016, los empleados clave participaron en el plan de incentivos para ejecutivos ejerciendo 3,299,999 acciones serie A. Como resultado, los empleados clave pagaron Ps.17.5 millones,

respectivamente 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.

Durante 2017, los empleados clave participaron en el plan de incentivos para ejecutivos ejerciendo 120,000 acciones serie A. Como resultado, los empleados clave pagaron Ps.0.6 millones, respectivamente 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.

Durante 2018, los empleados clave participaron en el plan de incentivos para ejecutivos ejerciendo 2,003,876 acciones serie A. Como resultado, los empleados clave pagaron Ps.10.7 millones, respectivamente 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.

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, las 10,433,981 y 12,437,857 opciones de acciones pendientes de ser ejercidas fueron consideradas como acciones de tesorería, respectivamente.



## Movimientos durante el año

La siguiente tabla muestra el número de opciones de acciones y los precios de ejercicio fijos durante el año:

	Número	Precio de ejercicio en pesos	Total en miles de pesos
Pendientes al 31 de diciembre de 2012	25,164,126Ps.	5.31	Ps.133,723
Otorgadas durante el año	—	—	—
Pérdidas durante el año	—	—	—
Ejercidas durante el año	(4,891,410)	5.31	(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)
Pendientes al 31 de diciembre de 2016	12,557,857	Ps. 5.31	Ps. 66,733
Otorgadas durante el año	—	—	—
Pérdidas durante el año	—	—	—
Ejercidas durante el año	(120,000)	5.31	(638)
Pendientes al 31 de diciembre de 2017	12,437,857	Ps. 5.31	Ps. 66,095
Otorgadas durante el año	—	—	—
Pérdidas durante el año	—	—	—
Ejercidas durante el año	(2,003,876)	5.31	(10,654)
<b>Pendientes al 31 de diciembre de 2018</b>	<b>10,433,981</b>	<b>Ps. 5.31</b>	<b>Ps. 55,441</b>

Al 31 de diciembre de 2016 ,2017 y 2018, las acciones conservadas en el fideicomiso para satisfacer las opciones de los ejecutivos eran consideradas como acciones de tesorería.

Al 31 de diciembre de 2018,2017 y 2016 10,433,981, 12,437,857 y 12,557,857 opciones de acciones pendientes para ser ejercidas fueron considerados como acciones de tesorería, respectivamente.

## MIP II

El 19 de febrero de 2016, nuestro Consejo de Administración autorizó una extensión del plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía, que fue designado “MIP II”. Tal extensión fue modificada el 6 de noviembre del 2016. Esta modificación contempló 13,536,960 DASA Serie A, que serán ejercidos anualmente en efectivo durante un periodo de cinco años de conformidad con las condiciones de servicio establecidas. La modificación mencionada contempla también una extensión adicional por cinco años para el periodo de ejercicio.

El valor razonable de los DASA se estima a la fecha de otorgamiento y a cada fecha de reporte utilizando el modelo de valuación de opciones Black-Sholes, 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 en libros del pasivo correspondiente a los DASA al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016 fue de Ps.32.8 millones, Ps.38.0 millones y Ps.54.4 millones. El costo (beneficio) es reconocido en el estado de resultados dentro del rubro de sueldos y beneficios durante el período de servicios requerido. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y

2016, la Compañía registró un (beneficio) gasto de Ps.(5.1) millones, Ps.(16.5) millones y Ps.54.4 millones, respectivamente. Los DASA no fueron ejercidos durante 2018.

Número de DASA	Fecha de ejercicio
1,695,500	Febrero 2019
2,825,840	Febrero 2020
3,391,020	Febrero 2021
<b>7,912,360*</b>	

\*Incluye DASA's no ejercidos por 1,563,520 por el año terminado el 31 de diciembre de 2018.

### 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. Los incentivos bajo este plan se pagaron en tres cuotas anuales, siguiendo las disposiciones para otros beneficios a largo plazo según la NIC 19. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2013 y 2012, incurrimos en Ps.6.3 millones y Ps.6.5 millones, respectivamente, 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 DASA 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 de plan de incentivos de largo plazo, el número de DASA otorgados a ciertos ejecutivos clave de la Compañía fueron, 2,044,604, 3,965,351 y 0.0 que equivale a Ps.14.5 millones (Ps.9.5 millones neto de impuestos retenidos), Ps.15.8 millones (Ps.10.1 millones neto de impuestos retenidos) y Ps.0.0 (Ps.0.0 neto de impuestos retenidos) para los años terminados 31 de diciembre de 2016, 2017 y 2018, 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 fechad 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 2016, 2017 y 2018 fue de Ps.15.7 millones, Ps.0.7 millones y Ps. 0.5 millones respectivamente. El costo es reconocido en el estado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios durante el período de servicios reque-

rido. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2017 y 2018, reconocimos un gasto (beneficio) de Ps.31.7 millones, Ps.(9.9) millones y Ps (0.2) millones respectivamente, en el estado consolidado de resultados.

Número de DASA	Fecha de ejercicio
1,348,777	Noviembre 2019
757,809	Noviembre 2020
<b>2,106,856*</b>	

\*Incluye DASA's no ejercidas por 484,656, 145,760 y 0 por los años terminados al 31 de diciembre 2018, 2017 y 2016.

### Plan de incentivos para miembros del Consejo de Administración (BODIP por sus siglas en inglés)

En abril de 2018 los accionistas de la Compañía en la asamblea general anual ordinaria de accionistas autorizaron un plan de acciones para beneficio de ciertos miembros independientes del consejo de administración ("BODIP"). El BODIP fue instrumentado a través de la firma de: (i) un contrato de fideicomiso número CIB/30181 constituido por la Compañía como fideicomitente y CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple como fiduciario el 29 de agosto de 2018; y (ii) un contrato de compraventa de acciones celebrado entre cada uno de los participantes del plan y el fiduciario, bajo el cual, la titularidad de las acciones se transfiere una vez recibido el pago del precio de compra de cada participante con un periodo de cuatro años para ejercer la opción de pagar el precio. El número de acciones que mantiene

el fiduciario al 31 de diciembre de 2018, es de 1,103,638, de los cuales 977,105 tenían un precio de Ps.16.12 y 126,533 tenían un precio de Ps.26.29.

**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 2018, 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. Al 31 de diciembre de 2018, no teníamos ningún colateral registrado como depósito en garantía.

**(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 2016, 2017 y 2018 representó 28%, el 29% y el 36% de nuestros gastos operativos, respectivamente. Para administrar el riesgo relativo al precio del combustible para aeronaves, periódicamente celebramos instrumentos financieros derivados.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, no celebramos contratos de swaps de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54. 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 2018, contratamos US Gulf Coast Jet Fuel 54 Asian Opciones de Collares Cero- Costo y US Gulf Coast Jet Fuel 54 Asian designadas para cubrir 18% del consumo proyectado de combustible de 2019. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2017, contratamos opciones de compra asiáticas US Gulf Coast Jet Fuel 54 Asian Call Options designadas para cubrir aproximadamente el 55%

de nuestro consumo proyectado de combustible de 2018.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2014, elegimos adoptar anticipadamente la NIIF 9, 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 2017.

Al 31 de diciembre de 2017 y 2018, el valor razonable de opciones asiáticas de compra US Gulf Coast Jet Fuel 54 resultó en Ps.497.4 millones y Ps.48.2 millones, respectivamente. Por lo que respecta a los US collares de cero costo tuvimos una pérdida de Ps.(122.9) millones de pesos la cual fue presentada como parte de los activos financieros y obligaciones financieras 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 2018, reconocido dentro de la utilidad integral, ascendió a un monto de Ps.134.1 millones (comparado al costo positivo de cobertura en 2017 el cual ascendió a Ps.163.8 millones), el cual será reciclado al costo de combustible durante 2019, en la misma forma en que expiren las opciones sobre una base mensual y en la medida que se consuma el combustible. Durante los años

terminados el 31 de diciembre de 2016, 2017 y 2018 el costo neto negativo/positivo de estas opciones recicladas al costo de nuestro combustible totalizó Ps.305.2 millones, Ps.27.0 millones Ps.(402.5) millones, respectivamente.

(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 de tipo de cambio.

Durante el año de terminado el 31 de diciembre de 2018, la Compañía contrató instrumentos financieros derivados en forma de forwards en moneda extranjera por dólares estadounidenses, para cubrir aproximadamente el 20% de los gastos de arrendamiento de aeronaves para la segunda mitad de 2018. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2017, la Compañía celebró contratos de instrumentos financieros derivados en forma de forwards en moneda extranjera por dólares estadounidenses para cubrir aproximadamente 9% de los gastos de arrendamiento de aeronaves para la segunda mitad de 2017. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016 la Compañía no celebró instrumentos financieros derivados de tipo de cambio.

Todas las posiciones de la Compañía en los contratos de moneda extranjera vencieron durante la segunda mitad de 2017 (agosto, septiembre, noviembre y diciembre), por lo tanto, no existe saldo pendiente al 31 de diciembre de 2018.

Nuestra exposición al tipo de cambio al 31 de diciembre de 2016, 2017 y 2018 era una posición neta de activos de EUA\$ 584.5 millones, EUA\$567.5 millones y EUA\$428.6 millones, respectivamente.

(iii) **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 nues-

tras obligaciones bajo los contratos de arrendamiento con tasas de interés flotantes. Al 31 de diciembre de 2017 y 2018, no tuvimos contratos de cobertura vigentes en la forma de swaps. Al 31 de diciembre de 2016 tuvimos contratos de cobertura vigentes en la forma de swaps con un valor razonable de Ps.14.1 millones. Estos instrumentos se han incluido como pasivos en nuestro estado consolidado de posición financiera. En 2016, 2017 y 2018, la pérdida reportada en dichos instrumentos fue de Ps.48.8 millones, Ps.13.8 millones y Ps.0, 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 2018			
	Dentro de un año	Uno a cinco años	En cinco años o más	Total
	(En miles de pesos)			
<b>Préstamos que devengan intereses</b>				
Anticipos para la compra de aeronaves	734,635	2,310,939	—	3,045,574
Capital de trabajo de corto plazo	461,260	—	—	461,260
<b>Instrumentos financieros derivados</b>				
Contratos de opciones de collares asiáticos de combustible de costo cero	122,948	—	—	122,948
<b>Total</b>	<b>1,318,843</b>	<b>2,310,939</b>	<b>—</b>	<b>3,629,782</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 impuestos 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 2016, 2017 y 2018, tuvimos pérdidas fiscales de ejercicios anteriores por las cantidades de Ps.111.1 millones, Ps.1.5 mil millones y Ps.1.6 mil 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 2016, 2017 y 2018, utilizamos pérdidas fiscales por Ps.195.1 millones, Ps.16.4 millones y Ps.154.4 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 diciem-

bre de 2018, generamos una pérdida de operación, sobre la cual no registramos un activo por impuestos diferidos.

De acuerdo con la ley del impuesto a la renta corporativo de Costa Rica, bajo el régimen de ganancias de actividades comerciales, las pérdidas operativas netas pueden compensar los ingresos gravables en un plazo de tres años. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2017 y 2018, la Compañía generó pérdidas operativas netas por Ps.57.4 millones, Ps.300.6 millones y Ps.170.7 millones, respectivamente para las cuales no se ha reconocido ningún activo por impuestos diferidos.

**Deterioro de activos de larga duración.** El valor en libros de las refacciones, mobiliario y equipo es revisado para determinar si existen indicios de deterioro 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 2016, 2017 y 2018, no se registraron cargos por deterioro relacionados con nuestros activos de larga duración.

**Estimación para pérdidas crediticias.** Se constituye una reserva para pérdidas crediticias cuando existen pruebas objetivas de 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 2016, 2017 y 2018, la estimación para pérdidas crediticias fue de Ps.19.3 millones, de Ps.17.8 millones y Ps.11.3 millones, respectivamente.

# INGRESOS OPERATIVOS

## 2017 COMPARADO CON 2018

Por los años terminados el 31 de diciembre de

	2017	2018	Variación	
	Ajustado <sup>(1)</sup>			
	(En miles de pesos, excepto por % y la información operativa)			
<b>Ingreso pasajero</b>				
Ingreso tarifa	17,791,317	18,487,858	696,541	3.9%
Otros ingresos	6,098,504	7,892,497	1,793,993	29.4%
<b>Otros Ingresos por servicios</b>				
Otros Ingresos por servicios adicionales	727,392	697,357	(30,035)	(4.1)%
Carga	170,973	227,438	56,465	33.0%
<b>Total ingresos operativos</b>	<b>24,788,186</b>	<b>27,305,150</b>	<b>2,516,964</b>	<b>10.2%</b>
<b>Información operativa</b>				
Capacidad (en miles de ASMs)	18,860,950	21,009,545	2,148,595	11.4%
Factor de ocupación reservado	84%	85%	—	1.0pp
Pasajeros reservados (en miles)	16,427	18,396	1,969	12.0%
Tarifa promedio por pasajero reservado	1,086	1,006	(80)	(7.4)%
Ingresos promedio derivados de otros pasajeros reservados	371	429	58	15.6%
Promedio total de otros ingresos por pasajero reservado	426	479	53	12.5%
Ingresos de pasajeros por milla (RPMs) (miles)	15,917,246	17,748,408	1,831,162	11.5%

(1) Al 1 de enero de 2018 adoptamos NIIF 15 usando el método retrospectivo completo de adopción, para proveer información comparativa en todos los períodos presentados, reconociendo el efecto de adopción en resultados acumulados al 1 de enero de 2016.

**Ingresos tarifa.** El incremento en el ingreso por pasajero en 2018 como consecuencia principalmente del crecimiento en nuestra capacidad en ASMs en un 11.4% derivada de la incorporación de seis nuevas aeronaves netas lo cual fue parcialmente compensado por una tarifa promedio más baja por pasajero reservado en un 7.4% comparado con el mismo periodo del año anterior. Nuestro tráfico es medido en términos de RPMs y incrementó en 11.5% en 2018, también como consecuencia del incremento en el tamaño de nuestra flota.

**Otros ingresos.** El incremento en otros ingresos por pasajeros en 2018 fue resultado del aumento en el volumen del número de pasajeros que decidió comprar nuestros servicios adicionales. Seguimos implementando nuestra estrategia de tarifa desagregada, así como también, continuamos estimulación de la demanda. Particularmente, durante 2018, nuestros ingresos por servicios aumentaron debido a mejores ingresos por cargos cobrados por exceso de equipaje y cambio de itinerario.

**Otros ingresos por servicios.** La disminución en los otros ingresos por servicios adicionales se debió principalmente a mayores incentivos aeroportuarios registrados durante 2017.

El incremento del 33.0% en ingresos de carga en 2018 fue principalmente al mayor volumen de operaciones registradas durante 2018.

## 2016 COMPARADO CON 2017

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2016	2017	Variation	
	Ajustado <sup>(1)</sup>			
	(En miles de pesos, excepto por % y la información operativa)			
<b>Ingreso pasajero</b>				
Ingreso tarifa	17,790,130	17,791,317	1,187	0.0%
Otros ingresos	4,919,452	6,098,504	1,179,052	24.0%
<b>Otros Ingresos por servicios</b>				
Otros ingresos por servicios adicionales	171,623	170,973	(650)	(0.4)%
Carga	590,355	727,392	137,037	23.2%
<b>Total ingresos operativos</b>	<b>23,471,560</b>	<b>24,788,186</b>	<b>1,316,626</b>	<b>5.6%</b>
<b>Información operativa</b>				
Capacidad (en miles de ASMs)	16,703,949	18,860,950	2,157,001	12.9%
Factor de ocupación reservado	86%	84%	—	(2.0)pp
Pasajeros reservados (en miles)	15,005	16,427	1,422	9.5%
Tarifa promedio por pasajero reservado	1,189	1,086	(102)	(8.6)%
Ingresos promedio derivados de otros servicios por pasajero reservado	328	371	43	13.2%
Promedio total de otros ingresos por pasajero reservado	379	426	47	12.5%
Ingresos de pasajeros por milla (RPMs) (miles)	14,325,898	15,917,246	1,591,348	11.1%

(1) Al 1 de enero de 2018 adoptamos NIIF 15 usando el método retrospectivo completo de adopción, para proveer información comparativa en todos los períodos presentados, reconociendo el efecto de adopción en resultados acumulados al 1 de enero de 2016.

**Ingreso tarifa.** El ligero incremento en el ingreso tarifa en 2017 se debió principalmente al crecimiento en nuestra capacidad, medida en términos de ASMs del 12.9%, resultado de la incorporación de dos nuevas aeronaves netas, parcialmente compensado por una menor tarifa promedio por pasajero reservado del 8.6% año contra año. Nuestro tráfico, medido en términos de RPMs incrementó en 11.1% en 2017, como resultado del aumento en el tamaño de nuestra flota.

**Otros ingresos.** El aumento en los otros ingresos en 2017 se debió principalmente a un mayor volumen de pasajeros que eligieron comprar servicios adicionales. Continuamos ejecutando nuestra estrategia de desagregación de tarifas y estimulación de la demanda. En particular, durante 2017, nuestros ingresos adicionales totales aumentaron debido a la mejora de los ingresos por las tarifas cobradas por exceso de equipaje, la selección avanzada de asientos y los cambios de itinerario.

**Otros ingresos por servicios adicionales.** El incremento en otros ingresos por servicios adicionales se debió principalmente a los mayores ingresos por incentivos de aeropuertos registrados en 2017.

**Carga.** Nuestros ingresos por carga se mantuvieron prácticamente sin cambios en 2017 en comparación con 2016.

# GASTOS DE OPERACIÓN, NETO

2017 COMPARADO CON 2018

Por los años terminados el 31 de diciembre de

	2017	2018	Variación	
	(En miles de pesos, excepto por %)			
Otros ingresos operativos	(96,765)	(621,973)	(525,208)	>100%
Combustible	7,255,636	10,134,982	2,879,346	39.7%
Renta de equipo de vuelo	6,072,502	6,314,930	242,428	4.0%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	4,009,915	4,582,967	573,052	14.3%
Sueldos y beneficios	2,823,647	3,125,393	301,746	10.7%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	1,691,524	1,501,203	(190,321)	(11.3)%
Gastos de mantenimiento	1,433,147	1,517,626	84,479	5.9%
Otros gastos operativos	1,088,440	1,129,911	41,471	3.8%
Depreciación y amortización	548,687	500,641	(48,046)	(8.8)%
<b>Total gastos operativos, neto</b>	<b>24,826,733</b>	<b>28,185,680</b>	<b>3,358,947</b>	<b>13.5%</b>

El total de gastos de operación neto, incrementó 13.5% en 2018, principalmente como resultado del crecimiento de nuestras operaciones y otros factores que se explican más adelante.

**Otros ingresos operativos.** Los otros ingresos operativos incrementaron en Ps.525.2 millones (más del 100%) en 2018, debido principalmente a un mayor número de operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves, lo que resultó en un mayor margen de utilidad realizada durante 2018.

**Combustible.** El gasto de combustible incrementó 39.7% en 2018, como resultado del aumento en el costo promedio de combustible por galón de 29.2% y un incremento por aumento en el consumo de galones en un 8.0%, esto como consecuencia del incremento en el tamaño de nuestra flota y de un aumento de 9.1% en nuestros despegues.

Adicionalmente, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2018 y 2017 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 2018 el valor extrínseco de estas opciones reciclado al costo de combustible fue de Ps. 402.5 millones.

**Renta de equipo de vuelo.** El aumento del 4% en los gastos de arrendamiento de aeronaves y motores se debió principalmente a: (i) incremento de Ps.304.7 millones relacionado con la operación de todo el año de los cinco aviones A320, (ii) gastos más altos de arrendamiento de aeronaves y motores relacionados con seis nuevas aeronaves netas y dos motores de repuesto de Ps.220.0 millones, y (iii) la depreciación de aproximadamente 1.6% en el tipo de cambio promedio del peso frente al

dólar estadounidense, que afectó negativamente nuestra renta de aeronaves en términos de pesos por un monto de Ps.17.7 millones. Estos aumentos fueron parcialmente compensados por (i) Ps.62.7 millones relacionados con tres aeronaves y tres motores de repuesto que se desincorporaron de nuestra flota durante 2017, (ii) una disminución en nuestra renta suplementaria de Ps.155.7 millones, y (iii) otros gastos por arrendamiento de Ps.81.6 millones.

**Gastos de navegación, aterrizaje y despegue.** El incremento del 14.3% en gastos de navegación, aterrizaje y despegue en 2018, se debió principalmente a un aumento del 9.1% en el número de aeropuertos atendidos durante 2018. 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 10.7% en salarios y beneficios en 2018, se debió principalmente al incremento anual de salario, así como a distintos pagos relacionados con la disminución del 2.9% en nuestro número total de empleados como parte de nuestro plan de eficiencias y reducción de costos. Adicionalmente, la compensación variable de nuestros empleados incrementó debido al aumento de nuestras operaciones registradas durante 2018, y el pasivo registrado como parte de los planes de retención a nuestros empleados.

**Gastos de venta, mercadotecnia y distribución.** La disminución de 11.3% en el gasto de venta, mercadotecnia y distribución se debió a los esfuerzos adicionales relacionados con nuestro plan de eficiencia y reducción de costos.

**Gastos de mantenimiento.** El incremento de 5.9% en los gastos de mantenimiento en 2018 se debió principalmente al aumento en el tamaño de nuestra flota de 8.5% como resultado de la incorporación de seis nuevas aeronaves netas recibidas



durante el año. Adicionalmente, durante 2018 nuestros gastos de mantenimiento aumentaron debido a la depreciación de aproximadamente 1.6% en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar estadounidense durante 2018, como consecuencia de que algunos de estos gastos se generan en dólares estadounidenses.

**Otros gastos operativos.** Otros gastos operativos incremento 3.8% en 2018. Lo anterior se debió principalmente al incremento en gastos administrativos adicionales, soporte técnico y de comunicación necesarios para el crecimiento de nuestras operaciones. Adicionalmente, durante 2018 nuestros otros gastos operativos en dólares incrementaron debido a la depreciación del 1.6% en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar de 2018.

**Depreciación y amortización.** La depreciación y amortización disminuyó 8.8% en 2018, principalmente como resultado de una menor amortización de eventos mayores de mantenimiento asociados con la edad de nuestra flota, los cuales son registrados bajo el método de diferimiento. Durante 2017 y 2018, registramos como amortización de eventos mayores de mantenimiento Ps.382.7 millones y Ps.313.5 millones, respectivamente. Estos montos se presentan dentro del rubro de mejoras a equipos arrendados.

## 2016 COMPARADO CON 2017

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2016	2017	Variación	
	(En miles de pesos, excepto por %)			
Otros ingresos operativos	(496,742)	(96,765)	399,977	(80.5)%
Combustible	5,741,403	7,255,636	1,514,233	26.4%
Renta de equipo de vuelo	5,590,058	6,072,502	482,444	8.6%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	3,272,051	4,009,915	737,864	22.6%
Salarios y beneficios	2,419,537	2,823,647	404,110	16.7%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	1,413,348	1,691,524	278,176	19.7%
Gastos de mantenimiento	1,344,110	1,433,147	89,037	6.6%
Otros gastos operativos	952,452	1,088,440	135,988	14.3%
Depreciación y amortización	536,543	548,687	12,144	2.3%
<b>Total gastos operativos, neto</b>	<b>20,772,760</b>	<b>24,826,733</b>	<b>4,053,973</b>	<b>19.5%</b>

El total de gastos de operación neto, incrementó 19.5% en 2017, principalmente como resultado del crecimiento de nuestras operaciones y otros factores que se explican más adelante.

**Otros ingresos operativos.** Los otros ingresos operativos disminuyeron en Ps.400.0 millones o 80.5% en 2017, debido principalmente a un menor número de operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves, lo que resultó en un menor margen de utilidad realizada durante 2017.

**Combustible.** El gasto de combustible incrementó 26.4% en 2017, como resultado del aumento en el costo promedio de combustible por galón de 18.1% y un incremento por aumento en el

consumo de galones en un 7.0%, esto como consecuencia del incremento en el tamaño de nuestra flota y de un aumento de 6.1% en nuestros despegues.

Adicionalmente, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2017 y 2016 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 2017 el valor extrínseco de estas opciones reciclado al costo de combustible fue de Ps.26.9 millones.

**Renta de equipo de vuelo.** Los gastos por arrendamiento de equipo de vuelo en 2017 incrementaron 8.6%. Dicho incremento

se debió principalmente a: (i) un incremento de Ps.821.4 millones relacionados con la operación del año completo de nueve y ocho aeronaves A320 y A321, respectivamente, (ii) incremento en el gasto de arrendamiento de aeronaves y motores de Ps.9.5 millones en relación con dos aeronaves nuevas netas recibidas durante 2017 y, (iii) la depreciación de aproximadamente 1.5% en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar, lo que afectó negativamente nuestros gastos de rentas en término de pesos por un monto de Ps.57.8 millones. Estos incrementos fueron parcialmente compensados por (i) Ps.237.2 millones relacionados con la desincorporación de cuatro aeronaves de nuestra flota durante el año de 2016, (ii) una disminución en nuestra renta suplementaria de Ps.142.7 millones y (iii) una disminución en otros gastos de renta de Ps.26.3 millones.

**Gastos de navegación, aterrizaje y despegue.** El incremento del 22.6% en gastos de navegación, aterrizaje y despegue en 2017, se debió principalmente a un aumento de 6.2% en el número de aeropuertos atendidos durante 2017. Adicionalmente, nuestras operaciones (medidas en términos de despegues) incrementó 6.1% durante 2017. 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 16.7% en salarios y beneficios en 2017, se debió principalmente al aumento en el número de empleados de 4.4%, 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 2017 (Ver “Administración – Recursos Humanos”).

**Gastos de venta, mercadotecnia y distribución.** El incremento de 19.7% en el gasto de venta, mercadotecnia y distribución se debió a los esfuerzos adicionales de mercadotecnia y distribución para promover nuestras nuevas rutas y destinos.

Gastos de mantenimiento. El incremento en un 6.6% en gastos de mantenimiento en 2017, se debió principalmente al aumento en nuestros gastos de mantenimiento en dólares debido a la depreciación del 1.5% en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar de 2017. Adicionalmente, durante el año de 2017 el tamaño de nuestra flota incrementó en un 2.9% como resultado de incorporar dos aeronaves nuevas netas a nuestra flota.

**Otros gastos operativos.** Otros gastos operativos incrementó 14.3% en 2017. Lo anterior se debió principalmente al incremento en gastos adicionales administrativos, soporte técnico y de comunicación necesarios para el crecimiento de nuestras operaciones. Adicionalmente, durante 2017 nuestros otros gastos operativos en dólares incrementaron debido a la depreciación del 1.5% en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar de 2017.

**Depreciación y amortización.** La depreciación y amortización incrementó 2.3% en 2017, 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 2017 y 2016, registramos como amortización de eventos mayores de mantenimiento por Ps.382.7 millones y Ps.404.7 millones, respectivamente. Estos montos se presentan dentro del rubro de mejoras a equipos arrendados.

# RESULTADOS OPERATIVOS

## 2017 COMPARADO CON 2018

	Al 31 de diciembre de			
	2017	2018	Variación	
	Ajustado <sup>(1)</sup>			
	(En miles de pesos, excepto por %)			
<b>Resultados operativos</b>				
Total ingresos operativos	24,788,186	27,305,150	2,516,964	10.2%
Total gastos operativos, neto	24,826,733	28,185,680	3,358,947	13.5%
<b>Pérdida de operación</b>	<b>(38,547)</b>	<b>(880,530)</b>	<b>(841,983)</b>	<b>&gt;100%</b>

(1) Al 1 de enero de 2018 adoptamos NIIF 15 usando el método retrospectivo completo de adopción, para proveer información comparativa en todos los períodos presentados, reconociendo el efecto de adopción en resultados acumulados al 1 de enero de 2016.

**Pérdida operativa.** Como resultado de los factores antes mencionados, obtuvimos una pérdida operativa de Ps.880.5 millones en 2018, lo que representó un incremento del más del 100% comparado con nuestra pérdida operativo de Ps.38.5 millones durante el periodo de 2017.

## 2016 COMPARADO CON 2017

	Al 31 de diciembre de			
	2016	2017	Variación	
	Ajustado <sup>(1)</sup>			
	(En miles de pesos, excepto por %)			
<b>Resultados operativos</b>				
Total ingresos operativos	23,471,560	24,788,186	1,316,626	5.6%
Total gastos operativos, neto	20,772,760	24,826,733	4,053,973	19.5
<b>Utilidad de operación</b>	<b>2,739,691</b>	<b>(38,547)</b>	<b>(2,721,049)</b>	<b>(99.3%)</b>

**Utilidad operativa.** Como resultado de los factores antes mencionados, obtuvimos una pérdida operativa de Ps.38.5 millones en 2017, en comparación con nuestra utilidad operativa de ingreso operativo de Ps.2.7 mil millones durante el mismo periodo de 2016.

# RESULTADOS FINANCIEROS

## 2017 COMPARADO CON 2018

	Al 31 de diciembre de			
	2017	2018	Variación	
	Ajustado <sup>(1)</sup>			
(En miles de pesos, excepto por %)				
<b>Resultados financieros</b>				
Ingresos financieros	105,795	152,603	46,808	44.2%
Costos financieros	(86,357)	(120,334)	(33,977)	39.3%
Pérdida cambiaria, neta	(793,854)	(72,475)	721,379	(90.9)%
<b>Total resultados financieros</b>	<b>(774,416)</b>	<b>(40,206)</b>	<b>734,210</b>	<b>(94.8)%</b>

(1) Al 1 de enero de 2018 adoptamos NIIF 15 usando el método retrospectivo completo de adopción, para proveer información comparativa en todos los períodos presentados, reconociendo el efecto de adopción en resultados acumulados al 1 de enero de 2016.

**Resultados financieros.** La disminución del 94.8% en el total de nuestra pérdida de resultados financieros en 2018, se debió principalmente a la disminución del 90% en la registrada en la pérdida cambiaria registrada durante el año.

Durante 2018 registramos una pérdida de Ps.72.4 millones que resultó de la apreciación del 3% del peso frente al dólar comparado con el mismo periodo del año anterior, y de nuestra posición neta activa en dólares de U.S.\$428.6 millones en 2018. Dicha posición neta activa en dólares resultó principalmente del incrementó en nuestro flujo de efectivo y equivalentes, depósito para renta de equipo de vuelo y depósito para mantenimiento de equipo de vuelo.

Adicionalmente, nuestros ingresos financieros aumentaron Ps.46.8 millones, debido principalmente al incremento en inversiones a corto plazo. Nuestros costos financieros aumentaron Ps.34.0 millones, debido principalmente a un aumento en las comisiones de cartas de crédito y en los intereses derivados de la deuda financiera de capital de trabajo.

## 2016 COMPARADO CON 2017

	Al 31 de diciembre de			
	2016	2017	Variación	
	Ajustado <sup>(1)</sup>			
(En miles de pesos, excepto por %)				
<b>Resultados financieros</b>				
Ingresos financieros	102,591	105,795	3,204	3.1%
Costos financieros	(35,116)	(86,357)	(51,241)	>100.0%
Utilidad (pérdida) cambiaria, neta	2,169,505	(793,854)	(2,963,359)	n.a.
<b>Total resultados financieros</b>	<b>2,236,980</b>	<b>(774,416)</b>	<b>(3,011,396)</b>	<b>n.a.</b>

(1) Al 1 de enero de 2018 adoptamos IFRS 15 usando el método retrospectivo completo de adopción, para proveer resultados comparativos en todos los períodos presentados, reconociendo el efecto en ingresos retenidos al 1 de enero de 2016.

**Resultados financieros.** La variación en los resultados financieros, se debió principalmente al registro de la pérdida cambiaria durante el 2017 a diferencia de la ganancia obtenida durante 2016.

Durante 2017 registramos una pérdida de Ps.793.9 millones que resultó de la apreciación del 4.5% del peso frente al dólar comparado con el mismo periodo del año anterior, y de nuestra posición neta activa en dólares de U.S.\$567.5 millones en 2017. Dicha posición neta activa en dólares resultó principalmente del incrementó en nuestro flujo de efectivo y equivalentes, depósito para renta de equipo de vuelo y depósito para mantenimiento de equipo de vuelo.

Adicionalmente, nuestros ingresos financieros aumentaron Ps.3.2 millones, debido principalmente al incremento en inversiones a corto plazo. Nuestros costos financieros aumentaron Ps.51.2 millones, debido principalmente a un aumento en las comisiones de cartas de crédito y en los intereses derivados de la deuda financiera.

# IMPUESTO SOBRE LA UTILIDAD Y UTILIDAD NETA

## 2017 COMPARADO CON 2018

	Al 31 de diciembre de			
	2017	2018	Variación	
	Adjusted <sup>(1)</sup>			
(En miles de pesos, excepto por %)				
<b>Pérdida neta</b>				
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	(812,963)	(920,736)	(107,773)	13.3%
Impuestos a la utilidad	161,175	238,236	77,061	47.8%
<b>Utilidad neta</b>	(651,788)	(682,500)	(30,712)	4.7%

(1) On adoption of IFRS 15 we apply the new standard on the required effective date as of January 1, 2018, using the full retrospective method of adoption, in order to provide for comparative results in all periods presented, recognizing the effect in retained earnings as of January 1, 2016.

Registramos una pérdida neta de Ps.682.5 millones en 2018, en comparación con la pérdida de Ps.651.8 millones en 2017. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2018 y 2017 reconocimos un gasto y un beneficio fiscal de Ps.238.2 millones de pesos y Ps.161.2 millones, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2018, nuestras pérdidas fiscales ascendían a Ps.1.6 mil millones (Ps.1.5 mil millones al 31 de diciembre de 2017).

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2017 y 2018, utilizamos Ps.154.4 millones y Ps.16.4 millones de nuestras pérdidas fiscales disponibles, respectivamente.

La tasa efectiva impositiva durante 2017 y 2018 fue de 21.3% y 25.9%, respectivamente.

## 2016 COMPARADO CON 2017

	Al 31 de diciembre de			
	2016	2017	Variación	
	Adjusted <sup>(1)</sup>			
(En miles de pesos, excepto por %)				
<b>Utilidad (pérdida) neta</b>				
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	4,935,780	(812,963)	(5,748,743)	n.a.
Impuestos a la utilidad	(1,457,182)	161,175	1,618,357	n.a.
<b>Utilidad (pérdida) neta</b>	3,478,598	(651,788)	(4,130,386)	n.a.

(1) Al 1 de enero de 2018 adoptamos IFRS 15 usando el método retrospectivo completo de adopción, para proveer resultados comparativos en todos los períodos presentados, reconociendo el efecto en ingresos retenidos al 1 de enero de 2016.

Registramos una pérdida neta de 651.8 millones en 2017, en comparación con la utilidad neta de Ps.3.5 mil millones en 2016. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2017 y 2016 reconocimos un gasto y un beneficio fiscal de Ps.161.2 millones de pesos y Ps.1.5 mil millones, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2017, nuestras pérdidas fiscales ascendían a Ps.1.5 mil millones (Ps.111.1 millones al 31 de diciembre de 2016).

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2017, utilizamos Ps.16.4 millones y Ps.195.1 millones de nuestras pérdidas fiscales disponibles, respectivamente.

La tasa efectiva impositiva durante 2016 y 2017 fue de 29.3% y 21.3%\*, respectivamente.

\* El cálculo de la tasa efectiva puede variar debido a la remisión de estados financieros de periodos anteriores después de la adopción de la NIIF 15.

# SITUACIÓN FINANCIERA, LIQUIDEZ Y RECURSOS DE CAPITAL

## 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

	2016	2017	2018
	(Miles de pesos)		
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	978,732	985,869	565,800
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(27,958)	(2,260,440)	(1,389,395)
Flujos netos de efectivo generados por actividades de financiamiento	10,765	1,398,300	(235,152)

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 2022.

Nuestro efectivo y equivalentes de efectivo disminuyeron en Ps.1.1 mil millones, de Ps.6.9 mil millones al 31 de diciembre de 2017 a Ps.5.9 mil millones al 31 de diciembre de 2018. Al 31 de diciembre de 2018 teníamos disponibles líneas de crédito por la cantidad de Ps.6.7 mil millones, de las cuales Ps.4.1 mil mi-

llones correspondían al financiamiento de la deuda y Ps.2.7 mil millones correspondían a cartas de crédito (Ps.1.0 mil millones no han sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2017 teníamos disponibles líneas de crédito por la cantidad de Ps.7.4 mil millones, de las cuales Ps.4.6 mil millones correspondían al financiamiento de la deuda y Ps.2.8 mil millones correspondía a cartas de crédito (Ps.1.7 mil 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 2018, 93.9% de nuestro efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo se encontraban denomi-

nadas en dólares americanos y el 6.1% 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 por actividades de operación sumaron Ps.565.8 millones y Ps.978.7 millones en 2018 y 2017, respectivamente. El aumento se debió principalmente a que durante 2017 registramos mayores entradas, principalmente debido a que realizamos menores pagos anticipados y pagos a proveedores, que se registraron durante 2018.

Durante 2017, los flujos netos de efectivo generados por las actividades de operación sumaron Ps. 985.9 millones y Ps. 978.7 mil millones en 2017 y 2016, respectivamente. La disminución se debió principalmente a un incremento en pagos de depósitos en garantía y pagos anticipados en 2017 en comparación con 2016.

**Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión.** Durante 2018, el flujo neto de efectivo utilizado en actividades de inversión ascendió a Ps. 1.4 mil millones, que consistió principalmente en pagos anticipados para la adquisición de aeronaves y motores que ascendieron a Ps. 1.2 mil millones, parcialmente compensados por los reembolsos de pagos anticipados, los cuales ascendieron a Ps. 0.6 mil millones. Adicionalmente, registramos otros gastos por inversión de capital relacionados con partes de aeronaves y adquisiciones de refacciones rotables, activos intangibles y costos por mantenimiento mayor netos de bajas de Ps. 0.8 mil millones.

Durante 2017, el flujo neto de efectivo utilizado en actividades de inversión ascendió a Ps.2.3 mil millones, que consistió principalmente en pagos anticipados para la adquisición de aeronaves y motores que ascendieron a Ps.1.7 mil millones, parcialmente compensados por los reembolsos de pagos anticipados, los cuales ascendieron a Ps.0.2 mil millones. Adicionalmente, registramos otros gastos por inversión de capital relacionados con partes de aeronaves y adquisiciones de refacciones rotables, activos intangibles y costos por mantenimiento mayor netos de bajas de Ps.0.81 mil millones.

Durante 2016, el flujo de efectivo utilizado en actividades de inversión ascendió a Ps.28.0 millones, que consistió principalmente en pagos anticipados relacionados con la adquisición de aeronaves y motores por una cantidad de Ps.1.3 mil millones parcialmente compensados por reembolsos de pagos anticipados de Ps.1.7 mil millones. Adicionalmente, se registraron gastos relacionados con la adquisición de partes de aeronaves, refacciones rotables, activos intangibles y costos por mantenimiento mayor netos de ventas de Ps.416.0 millones.

**Flujos netos de efectivo generados por actividades de financiamiento.** Durante 2018, el flujo neto de efectivo generado por actividades de financiamiento sumó la cantidad de Ps. 0.2 mil millones, y consistió principalmente en flujos pagos anticipados para la compra de aeronaves por un monto de Ps. 0.7 mil millones, pagos de capital de trabajo por Ps. 0.5 mil millones y el pago de intereses por Ps. 0.2 mil millones los cuales fueron parcialmente compensados proveniente de las líneas de crédito revolventes con Banco Santander y Bancomext, que sumó Ps.1.2 mil millones.

Durante 2017, el flujo neto de efectivo generado por actividades de financiamiento sumó la cantidad de Ps.1.4 mil millones, y consistió principalmente en flujos positivos derivados del incremento de la deuda proveniente de las líneas de crédito re-

volventes con Banco Santander y Bancomext que totalizaron Ps.1.5 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.0.9 mil millones, los cuales fueron parcialmente compensados por el pago de anticipos para la compra de aeronaves por un monto de Ps.0.2 mil millones, otros pagos de créditos de capital de trabajo por Ps.0.7 mil millones y el pago de intereses por Ps 0.1 mil millones.

Durante 2016, el flujo neto de efectivo generado por actividades de financiamiento sumó la cantidad de Ps.1.8 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 de créditos de capital de trabajo por Ps.134.7 millones y el pago de intereses por Ps 39.4 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. En diciembre de 2017, formalizamos una mejora adicional para extender el plazo del acuerdo de préstamo hasta noviembre de 2021. Finalmente, formalizamos en una mejora adicional a este acuerdo de préstamo en noviembre de 2018, para extender el plazo hasta mayo de 2022.

El monto total principal de esta línea de crédito revolvente es de hasta EUA\$183.0 millones, de los cuales EUA\$103.7 millones es proporcionada por Banco Santander México y EUA\$79.3 millones por Bancomext. Este crédito revolvente devenga una tasa de interés anual a tasa LIBOR más 260 puntos porcentuales. La fecha de vencimiento es el 31 de mayo del 2022. Cualquier cantidad pagada puede ser dispuesta nuevamente hasta el 31 de octubre de 2022. 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 Banco Nacional de México, S.A. por un monto de Ps.406.3 millones, con un interés anual de tasa de interés de equilibrio interbancario (tasa de interés interbancaria de equilibrio o TIIE) 28 días más 70 puntos básicos. En diciembre de 2017, celebramos un contrato de crédito de capital de trabajo de corto plazo con Banco Nacional de México, S.A. por un monto de Ps.948.4 millones, con una tasa anual igual a la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a plazo de 28 días más un diferencial en el rango de 20 a 80 puntos base de acuerdo a las condiciones contractuales de cada desembolso. Finalmente, en diciembre de 2017 renovamos este crédito de capital de trabajo a corto plazo con Banco Nacional de México, S.A. por un monto de Ps.461.3 millones, con un interés anual de TIIE 28 días más 90 puntos básicos, con fecha de vencimiento final en enero de 2019.

Al 31 de diciembre de 2018, estábamos al corriente con nuestros pagos de principal e intereses, así como en cumplimiento con las obligaciones al ampro 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.”



# COMPROMISOS Y OBLIGACIONES CONTRACTUALES

La siguiente tabla resume las obligaciones contractuales al 31 de diciembre de 2018:

	Obligaciones Contractuales. Pagos exigibles al periodo <sup>(1)</sup>				
	Total	Menos de 1 año	1 a 3 años	3 a 5 años	Más de 5 años
	(En miles de pesos)				
Deuda <sup>(1)</sup>	3,523,198	1,212,259	2,285,852	25,087	—
Obligaciones de arrendamientos operativos <sup>(2)</sup>	45,954,985	6,080,953	11,768,366	10,344,368	17,761,298
Obligaciones relacionadas con la compra en equipo de vuelo <sup>(3)</sup>	21,064,384	1,506,903	5,940,142	5,847,475	7,769,864
<b>Total de pagos futuros de obligaciones contractuales</b>	<b>70,542,567</b>	<b>8,800,115</b>	<b>19,994,360</b>	<b>16,216,844</b>	<b>25,531,248</b>

(1) Incluye el pago de los intereses programados.

(2) No incluye el pago de depósitos de mantenimiento dado que dependen de la utilización de las aeronaves.

(3) Nuestras obligaciones contractuales relacionadas con la compra consisten primordialmente en la adquisición de aeronaves y motores a través de fabricantes y compañías arrendadoras. En diciembre de 2011, firmamos un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus para una orden adicional de 44 aeronaves A320 para entrega a partir del 2014 hasta el 2020.

• Esta revelación de obligaciones contractuales no incluye obligaciones relacionadas con nuestros beneficios de post-empleo de Ps.18.2 millones al 31 de diciembre de 2018.

Los gastos comprometidos para dichas aeronaves, motores de repuesto, partes de repuesto y equipo de vuelo relacionado, incluyendo cantidades estimadas, conforme a nuestras obligaciones contractuales de aumento de precios en los pagos anticipados para la compra de aeronaves serán de Ps.21.1 mil millones del 2019 al 2022 y más adelante.

En 2019, esperamos que nuestras inversiones de capital, excluyendo los pagos anticipados para compras de aeronaves, sean de Ps.1.6 mil millones, los cuales consistirán principalmente en refacciones rotables, construcciones y mejoras a bienes arrendados y costos de eventos de mantenimiento mayores (las mejoras a los bienes arrendados se registran dentro del rubro de refacciones rotables, mobiliario y equipos, neto).

## OBLIGACIONES FUERA DE BALANCE

Excepto por las obligaciones de arrendamiento operativo que no se reflejan en nuestro estado de posición financiera, no existen transacciones relevantes no registradas en el estado de situación financiera o estado de resultados. Somos responsables por todo el mantenimiento, los seguros y los otros costos asociados con la operación de las aeronaves; sin embargo, no hemos otorgado ninguna garantía sobre el valor residual a nuestros arrendadores.

## CRÉDITOS O ADEUDOS FISCALES

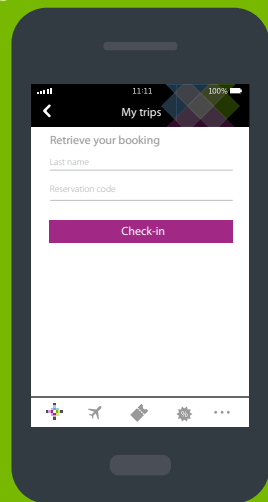
A la fecha del presente reporte Volaris se encuentra al corriente de sus obligaciones fiscales.

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 2018, 2017 y 2016  
con informe de los auditores  
independientes

20:18 pm ✓✓



¡Revisa  
todas tus  
reservaciones!

Informe de los auditores independientes	58
Estados financieros consolidados auditados:	
Estados consolidados de situación financiera	61
Estados consolidados de resultados	62
Estados consolidados de resultados integrales	63
Estados consolidados de cambios en el patrimonio	64
Estados consolidados de flujos de efectivo	65
Notas de los estados financieros consolidados	66



Te acuerdas de cuánto nos costó el vuelo a Cancún? 😞😞 17:01 pm

Jajajaja, no, déjame revisar en mis reservaciones... 17:02 pm ✓✓

Te prometo que hoy mismo descargo la app... 🙏 17:03 pm

Te dije que estaba increíble! 😊 17:02 pm ✓✓

# INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

A la Asamblea de Accionistas y Consejo de Administración de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y subsidiarias

## 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 2018, el estado consolidado de resultados, 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 2018, así como sus resultados consolidados y sus flujos de efectivo consolidados 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 Normas

*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 al 31 de diciembre de 2018. 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.98,702 al 31 de diciembre de 2018. 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. La Compañía estima 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 las tareas de mantenimiento a ser ejecutadas a la fecha de retorno del arrendamiento.

Dado que el cálculo de esta provisión requiere del juicio de la Administración para estimar el monto y el momento de erogación de los costos futuros, así como el monto significativo de la provisión, determinamos que éste es un asunto clave de auditoría y durante nuestra revisión nos enfocamos en los supuestos utilizados por la Compañía para el cálculo de su provisión.

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

Como parte de nuestra auditoría, efectuamos pruebas sobre el diseño y efectividad operativa de los controles clave de la Administración sobre el proceso de la provisión para condiciones de retorno de aeronaves y motores. 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. 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 costos históricos y reales incurridos o costos de mantenimiento especificados en contratos con proveedores.

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 la mayor parte de sus motores bajo contratos de arrendamiento, los cuales de acuerdo a la normatividad vigente, deben ser clasificados como arrendamientos operativos o arrendamientos financieros a la fecha de inicio del contrato tomando en consideración los lineamientos 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 durante el plazo del contrato de arrendamiento.

Debido a los términos y condiciones establecidos en los contratos individuales de arrendamiento, a los efectos potenciales de la adecuada clasificación de arrendamientos y considerando que durante el año 2018 la Compañía celebró contratos de arrendamiento de diez aeronaves y dos motores, así como la extensión de dos

contratos de arrendamiento de aeronaves y dos contratos de arrendamiento de motores existentes, determinamos que éste es un asunto clave de auditoría y durante nuestra auditoría nos enfocamos en los análisis realizados por la Administración para la clasificación de sus arrendamientos.

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

Como parte de nuestra auditoría, efectuamos pruebas sobre el diseño y efectividad operativa de los controles clave de la Administración sobre la contabilización de arrendamientos. Leímos los contratos de arrendamiento y analizamos sus términos y condiciones, incluyendo las condiciones de pago, así como los porcentajes de incremento, entre otros aspectos. También involucramos a nuestros especialistas para evaluar los supuestos utilizados por la Administración para determinar el valor presente de los pagos de arrendamiento. Por último, evaluamos el marco de referencia utilizado por la Administración para determinar el tratamiento contable adecuado para cada 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**

Algunos de los contratos de arrendamiento de la Compañía requieren el pago de depósitos de mantenimiento a los arrendadores durante el plazo del arrendamiento correspondiente de los aviones y motores. La Compañía tiene registrados depósitos de mantenimiento de aeronaves a arrendadores por Ps.6,495,021 al 31 de diciembre de 2018. Las revelaciones correspondientes se incluyen en la Nota 11 de los estados financieros consolidados.

La mayoría de los contratos de arrendamiento establecen que 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. Los depósitos pagados por los cuales no se espe-

ra que se realice el evento de mantenimiento correspondiente durante la duración del mismo, generalmente son mantenidos por el arrendador para cubrir los costos futuros del mismo y, como resultado, se registran en resultados bajo el concepto de renta suplementaria en el momento en que se incurre en la obligación.

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. Los depósitos de mantenimiento se registran como recuperables en la medida en que se espera que los costos de mantenimiento relacionados se incurran durante el plazo del arrendamiento. Cualquier exceso se reconoce como costo adicional en el estado de resultados consolidado bajo el concepto de renta suplementaria.

Basados en la importancia de los juicios y supuestos de la Administración para estimar la recuperabilidad de estos depósitos, hemos identificado éste como un asunto clave de auditoría y durante nuestra auditoría nos enfocamos en la evaluación de los supuestos utilizados por la Administración para estimar la recuperabilidad de estos depósitos.

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

Efectuamos pruebas sobre el diseño y efectividad operativa de los controles clave de la Administración sobre el proceso de depósitos de mantenimiento de aeronaves y motores, revisamos los contratos de arrendamiento y efectuamos pruebas sobre el análisis de las estimaciones preparado por la Administración para determinar la recuperabilidad de los depósitos de mantenimiento así como del reconocimiento de los montos no recuperables como parte de las 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 las Notas 1j y 11 de los estados financieros consolidados.

## EVALUACIÓN DE LA RECUPERABILIDAD DE ACTIVOS POR IMPUESTOS DIFERIDOS

### Descripción del asunto clave de auditoría

La Compañía tiene pérdidas fiscales disponibles por un monto de Ps 1,559,829 al 31 de diciembre de 2018. La Compañía ha reconocido un activo por impuestos diferidos relacionado con las pérdidas fiscales en la medida que sea probable que sean realizadas a través de utilidades fiscales futuras. Al 31 de diciembre de 2018 la Compañía reconoció un activo por impuestos diferidos por Ps.309,320. Las revelaciones correspondientes están incluidas en la Nota 2 iii) y 19 de los estados financieros consolidados.

Con base en el monto significativo de pérdidas fiscales, así como en los juicios aplicados por la Administración para evaluar la posibilidad de que la Compañía generará utilidades fiscales futuras que permitan la realización de las pérdidas fiscales, hemos determinado éste como un asunto clave de auditoría y durante nuestra auditoría nos enfocamos en los supuestos utilizados por la Compañía para la preparación de sus proyecciones de utilidades futuras que permitirán la realización de los activos por impuestos diferidos, incluyendo expectativas de futuras condiciones económicas y de mercado.

### Cómo nuestra auditoría abordó el asunto

Efectuamos pruebas sobre el diseño y efectividad operativa de los controles clave de la Administración sobre el proceso de reconocimiento y valuación de activos por impuestos diferidos y evaluamos los supuestos utilizados para proyectar la generación de utilidades fiscales futuras.

Hemos evaluado las estimaciones y supuestos clave utilizadas por la Compañía con relación a la posibilidad de generar utilidades fiscales futuras basadas en sus planes de negocio, así como las proyecciones financieras y fiscales. Involucramos a nuestros especialistas para evaluar las bases de proyección utilizados por la Compañía.

Revisamos las revelaciones de la Compañía respecto de este asunto en las Notas 2 iii) y 19 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, debido 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, debido 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 debido a fraude es más elevado que en el caso de una desviación material debido 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.
- Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del grupo para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

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. José Andrés Marín Valverde**

Ciudad de México,  
25 de abril de 2019

# ESTADOS CONSOLIDADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA

(MILES DE PESOS MEXICANOS)

	2018 (MILES DE DÓLARES AMERICANOS *)	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017 AJUSTADO	AL 1 DE ENERO DE 2017 AJUSTADO	
<b>ACTIVOS</b>				
Activos circulantes:				
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 6)	US\$ 297,870	Ps. 5,862,942	Ps. 6,950,879	Ps. 7,071,251
Cuentas por cobrar:				
Partes relacionadas (Nota 7)	420	8,266	-	-
Otras cuentas por cobrar (Nota 8)	25,834	508,479	478,467	427,403
Impuesto al valor agregado por recuperar y otros	31,100	612,146	400,464	342,348
Impuesto a la utilidad por recuperar	17,162	337,799	570,361	192,967
Inventarios (Nota 9)	15,103	297,271	294,850	243,884
Pagos anticipados y otros activos circulantes (Nota 10)	36,059	709,750	767,713	1,562,526
Instrumentos financieros (Notas 3 y 5)	3,172	62,440	497,403	543,528
Depósitos en garantía (Nota 11)	40,169	790,635	1,352,893	1,167,209
<b>Total del activo circulante</b>	<b>466,889</b>	<b>9,189,728</b>	<b>11,313,030</b>	<b>11,551,116</b>
Activos no circulantes:				
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto (Nota 12)	293,772	5,782,282	4,375,697	2,525,008
Activos intangibles, neto (Nota 13)	9,100	179,124	190,420	114,041
Instrumentos financieros (Notas 3 y 5)	-	-	-	324,281
Impuesto a la utilidad diferido (Nota 19)	30,143	593,302	562,445	559,083
Depósitos en garantía (Nota 11)	321,980	6,337,496	6,098,252	6,559,878
Otros activos	7,863	154,757	126,423	148,364
Otros activos a largo plazo	3,757	73,962	-	-
<b>Total del activo no circulante</b>	<b>666,615</b>	<b>13,120,923</b>	<b>11,353,237</b>	<b>10,230,655</b>
<b>Total del activo</b>	<b>US\$ 1,133,504</b>	<b>Ps. 22,310,651</b>	<b>Ps. 22,666,267</b>	<b>Ps. 21,781,771</b>

	2018 (MILES DE DÓLARES AMERICANOS *)	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017 AJUSTADO	AL 1 DE ENERO DE 2017 AJUSTADO	
<b>PASIVO Y PATRIMONIO</b>				
Pasivos a corto plazo:				
Ventas de transportación no utilizada	US\$ 123,890	Ps. 2,438,516	Ps. 2,293,309	Ps. 2,228,051
Proveedores	55,149	1,085,499	1,077,438	861,805
Partes relacionadas (Nota 7)	903	17,775	40,931	65,022
Pasivos acumulados (Nota 15a)	117,787	2,318,392	2,050,973	1,785,439
Impuestos y contribuciones por pagar (Nota 1q)	98,160	1,932,082	1,245,247	1,476,242
Impuestos a la utilidad por pagar	207	4,065	111,292	196,242
Instrumentos financieros (Notas 3 y 5)	6,246	122,948	-	14,144
Deuda financiera (Nota 5)	61,590	1,212,259	2,403,562	1,051,237
Otros pasivos (Nota 15c)	5,981	117,724	280,744	284,200
<b>Total de pasivo a corto plazo</b>	<b>469,913</b>	<b>9,249,260</b>	<b>9,503,496</b>	<b>7,962,382</b>
Pasivos a largo plazo:				
Deuda financiera (Nota 5)	117,409	2,310,939	1,079,152	943,046
Pasivos acumulados (Nota 15b)	6,972	137,233	199,848	169,808
Otros pasivos (Nota 15c)	16,661	327,934	216,702	136,555
Beneficios a empleados (Nota 16)	922	18,153	19,289	13,438
Impuestos a la utilidad diferidos (Nota 19)	55,655	1,095,452	1,616,282	1,836,950
<b>Total del pasivo a largo plazo</b>	<b>197,619</b>	<b>3,889,711</b>	<b>3,131,273</b>	<b>3,099,797</b>
<b>Total del pasivo</b>	<b>667,532</b>	<b>13,138,971</b>	<b>12,634,769</b>	<b>11,062,179</b>
Patrimonio (Nota 18):				
Capital social	151,073	2,973,559	2,973,559	2,973,559
Acciones en tesorería	(6,232)	(122,661)	(85,034)	(83,365)
Aportaciones para futuros aumentos de capital	-	1	1	1
Reserva legal	14,794	291,178	291,178	38,250
Prima en suscripción de acciones	93,333	1,837,073	1,804,528	1,800,613
Utilidades retenidas	216,730	4,265,876	4,948,376	5,853,09
Otras partidas de utilidad (pérdida) integral acumuladas	(3,726)	(73,346)	98,890	137,442
<b>Total del patrimonio</b>	<b>465,972</b>	<b>9,171,680</b>	<b>10,031,498</b>	<b>10,719,592</b>
<b>Total del pasivo y patrimonio</b>	<b>US\$ 1,133,504</b>	<b>Ps. 22,310,651</b>	<b>Ps. 22,666,267</b>	<b>Ps. 21,781,771</b>

\* Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps. 19.6829) – Nota 1y.  
Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

# ESTADOS CONSOLIDADOS DE RESULTADOS

(MILES DE PESOS MEXICANOS, EXCEPTO UTILIDAD POR ACCIÓN)

	2018 (MILES DE DÓLARES AMERICANOS*, EXCEPTO UTILIDAD POR ACCIÓN)		POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DE			
			2018	2017 AJUSTADO	2016 AJUSTADO	
Ingresos operativos (Notas 1d y 24):						
Ingreso pasajero:						
Ingresos tarifa	US\$	939,285	Ps. 18,487,858	Ps. 17,791,317	Ps. 17,790,130	
Otros ingresos		400,982	7,892,497	6,098,504	4,919,452	
		1,340,267	26,380,355	23,889,821	22,709,582	
Otros ingresos por servicios:						
Otros ingresos por servicios adicionales (Nota 1d)		35,430	697,357	727,392	590,355	
Carga		11,555	227,438	170,973	171,623	
		1,387,252	27,305,150	24,788,186	23,471,560	
Otros ingresos operativos (Nota 20)		(31,600)	(621,973)	(96,765)	(496,742)	
Combustible		514,913	10,134,982	7,255,636	5,741,403	
Renta de equipo de vuelo (Nota 14c)		320,833	6,314,930	6,072,502	5,590,058	
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue		232,840	4,582,967	4,009,915	3,272,051	
Salarios y beneficios		158,787	3,125,393	2,823,647	2,419,537	
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución		76,269	1,501,203	1,691,524	1,413,348	
Gastos de mantenimiento		77,104	1,517,626	1,433,147	1,344,110	
Otros gastos operativos (Nota 20)		57,406	1,129,911	1,088,440	952,452	
Depreciación y amortización (Notas 12 y 13)		25,435	500,641	548,687	536,543	
(Pérdida) utilidad de operación		(44,735)	(880,530)	(38,547)	2,698,800	
Ingresos financieros (Nota 21)		7,753	152,603	105,795	102,591	
Costos financieros (Nota 21)		(6,114)	(120,334)	(86,357)	(35,116)	
(Pérdida) utilidad cambiaria, neta		(3,682)	(72,475)	(793,854)	2,169,505	
(Pérdida) utilidad antes de impuestos a la utilidad		(46,778)	(920,736)	(812,963)	4,935,780	
Impuestos a la utilidad (Nota 19)		12,104	238,236	161,175	(1,457,182)	
(Pérdida) utilidad neta	US\$	(34,674)	Ps. (682,500)	Ps. (651,788)	Ps. 3,478,598	
(Pérdida) utilidad por acción básica:	US\$	(0.034)	Ps. (0.674)	Ps. (0.644)	Ps. 3.438	
(Pérdida) utilidad por acción diluida:	US\$	(0.034)	Ps. (0.674)	Ps. (0.644)	Ps. 3.438	

\*Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps. 19.6829) – Nota 1y.  
Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.



# ESTADOS CONSOLIDADOS DE RESULTADOS INTEGRALES

(MILES DE PESOS MEXICANOS)

	POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DE							
	2018 (MILES DE DÓLARES AMERICANOS*)			2018		2017 AJUSTADO		2016 AJUSTADO
(Pérdida) utilidad neta del año	US\$	(34,674)	Ps.	(682,500)	Ps.	(651,788)	Ps.	3,478,598
Otras partidas de (pérdida) utilidad integral:								
Otras partidas de (pérdida) utilidad integral que serán reclasificadas a utilidad o (pérdida) en periodos subsecuentes:								
(Pérdida) utilidad neta en instrumentos financieros								
derivados de cobertura (Nota 22)		(14,413)		(283,691)		(42,148)		624,694
Efecto de impuestos a la utilidad (Nota 19)		4,324		85,107		12,017		(187,408)
Diferencias por tipo de cambio		1,126		22,156		(7,178)		(4,756)
Otras partidas de (pérdida) utilidad integral que no serán reclasificadas a utilidad o (pérdida) en periodos subsecuentes:								
Remediciones ganancia (pérdida) de beneficios a empleados (Nota 16)		304		5,989		(1,776)		(442)
Efecto de impuestos a la utilidad (Nota 19)		(91)		(1,797)		533		132
(Pérdida) utilidad integral del año, neta de impuestos a la utilidad	US\$	(8,750)	Ps.	(172,236)	Ps.	(38,552)	Ps.	432,220
(Pérdida) utilidad total integral del año, neta de impuestos a la utilidad	US\$	(43,424)	Ps.	(854,736)	Ps.	(690,340)	Ps.	3,910,818

\*Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps. 19.6829) – Nota 1y.  
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 2018, 2017 (AJUSTADO) Y 2016 (AJUSTADO)  
(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)		REMEDIACIONES DE BENEFICIOS A EMPLEADOS		COBERTURA DE FLUJOS DE EFECTIVO		DIFERENCIAS POR TIPO DE CAMBIO		TOTAL DEL CAPITAL	
Saldo al 31 de diciembre de 2015	Ps.	2,973,559	Ps.	(91,328)	Ps.	1	Ps.	38,250	Ps.	1,791,040	Ps.	2,374,494	Ps.	(2,304)	Ps.	(292,474)	Ps.	-	Ps.	6,791,238
Acciones en tesorería		-		(17,025)		-		-		17,025		-		-		-		-		-
Acciones ejercidas del plan de incentivos de la Compañía (Nota 17)		-		17,536		-		-		-		-		-		-		-		17,536
Anulación 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
Adopción de NIIF 15 (Nota 1x)		-		-		-		-		-		(40,891)		-		-		-		(40,891)
Otras partidas de (pérdida) utilidad integral		-		-		-		-		-		-		(310)		437,286		(4,756)		432,220
Total de utilidad (pérdida) integral		-		-		-		-		-		3,478,598		(310)		437,286		(4,756)		3,910,818
Saldo al 31 de diciembre de 2016		2,973,559		(83,365)		1		38,250		1,800,613		5,853,092		(2,614)		144,812		(4,756)		10,719,592
Incremento de reserva legal (Nota 18)		-		-		-		252,928		-		(252,928)		-		-		-		-
Acciones en tesorería		-		(10,108)		-		-		10,108		-		-		-		-		-
Acciones ejercidas del plan de incentivos de la Compañía (Nota 17)		-		638		-		-		-		-		-		-		-		638
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 17)		-		7,801		-		-		(6,193)		-		-		-		-		1,608
Pérdida neta del periodo		-		-		-		-		-		(594,599)		-		-		-		(594,599)
Efectos adopción de NIIF 15 (Nota 1x)		-		-		-		-		-		(57,189)		-		-		-		(57,189)
Otras partidas de pérdida integral		-		-		-		-		-		-		(1,243)		(30,131)		(7,178)		(38,552)
Total de pérdida integral		-		-		-		-		-		(651,788)		(1,243)		(30,131)		(7,178)		(690,340)
Saldo al 31 de diciembre de 2017	Ps.	2,973,559	Ps.	(85,034)	Ps.	1	Ps.	291,178	Ps.	1,804,528	Ps.	4,948,376	Ps.	(3,857)	Ps.	114,681	Ps.	(11,934)	Ps.	10,031,498
<b>Acciones en tesorería</b>		-		<b>(57,320)</b>		-		-		<b>41,590</b>		-		-		-		-		<b>(15,730)</b>
<b>Acciones ejercidas del plan de incentivos de la Compañía (Nota 17)</b>		-		<b>10,648</b>		-		-		-		-		-		-		-		<b>10,648</b>
<b>Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 17)</b>		-		<b>9,045</b>		-		-		<b>(9,045)</b>		-		-		-		-		-
<b>Pérdida neta del periodo</b>		-		-		-		-		-		<b>(682,500)</b>		-		-		-		<b>(682,500)</b>
<b>Otras partidas de ganancia (pérdida) integral</b>		-		-		-		-		-		-		<b>4,192</b>		<b>(198,584)</b>		<b>22,156</b>		<b>(172,236)</b>
<b>Total de (pérdida) utilidad integral</b>		-		-		-		-		-		<b>(682,500)</b>		<b>4,192</b>		<b>(198,584)</b>		<b>22,156</b>		<b>(854,736)</b>
Saldo al 31 de diciembre de 2018	Ps.	2,973,559	Ps.	(122,661)	Ps.	1	Ps.	291,178	Ps.	1,837,073	Ps.	4,265,876	Ps.	335	Ps.	(83,903)	Ps.	10,222	Ps.	9,171,680
	US\$	151,073	US\$	(6,232)	US\$	-	US\$	14,793	US\$	93,333	US\$	216,730	US\$	17	US\$	(4,263)	US\$	520	US\$	465,971

\*Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps. 19.6829) – Nota 1y.

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*			
	2018	2018	2017 AJUSTADO	2016 AJUSTADO
<b>ACTIVIDADES DE OPERACIÓN</b>				
(Pérdida) utilidad antes de impuestos a la utilidad	US\$ (46,778)	Ps. (920,736)	(812,963)	Ps. 4,935,780
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)	25,435	500,641	548,687	536,543
Estimación para cuentas incobrables (Nota 8)	540	10,621	4,720	9,164
Ingresos financieros (Nota 21)	(7,753)	(152,603)	(105,795)	(102,591)
Costos financieros (Nota 21)	6,114	120,334	86,357	35,116
Diferencias por tipo de cambio	7,142	140,575	504,366	(1,054,333)
Instrumentos financieros (Notas 4 y 22)	(23,117)	(455,009)	50,007	353,943
Utilidad por venta y arrendamiento en vía de regreso; ganancia por venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo (Nota 20)	(30,829)	(606,812)	(64,978)	(483,565)
Beneficios a empleados (Nota 16)	325	6,401	4,657	3,122
Beneficios por extensión de contratos de arrendamiento de aeronaves y otros beneficios por servicios	(4,945)	(97,330)	(100,580)	(82,178)
Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía (Nota 17)	656	12,919	8,783	4,826
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación antes de los cambios en el capital de trabajo	(73,210)	(1,440,999)	123,261	4,155,827
Cambios en activos y pasivos de operación:				
Partes relacionadas	(1,596)	(31,422)	(24,091)	50,706
Otras cuentas por pagar	87	1,711	139,774	(157,370)
Impuestos por recuperar y pagados por anticipado	974	19,168	(438,966)	(361,377)
Inventarios	(123)	(2,421)	(50,966)	(80,811)
Pagos anticipados	(305)	(6,001)	726,020	(1,027,040)
Otros activos	(571)	(11,228)	21,941	19,540
Depósitos en garantía	11,788	232,019	57,425	(1,957,350)
Proveedores	712	14,022	196,082	136,178
Pasivos acumulados	18,961	373,203	289,920	231,656
Otros impuestos y contribuciones por pagar	28,359	558,174	353,014	523,524

	POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DE AMERICANOS*			
	2018	2018	2017 AJUSTADO	2016 AJUSTADO
Venta de transportación no utilizada	7,377	145,207	65,258	237,204
Instrumentos financieros	41,033	807,644	126,053	(450,902)
Otros pasivos	(1,976)	(38,875)	11,198	528,365
	31,510	620,202	1,595,923	1,848,150
Intereses recibidos	7,753	152,602	105,795	102,591
Impuestos a la utilidad pagados	(10,517)	(207,004)	(715,849)	(972,009)
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	28,746	565,800	985,869	978,732
<b>ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>				
Adquisiciones de refacciones rotables, mobiliario y equipo (Nota 12)	(139,368)	(2,743,155)	(2,521,752)	(2,198,697)
Adquisiciones de activos intangibles (Nota 13)	(3,608)	(71,007)	(130,908)	(60,792)
Reembolsos de anticipos para la compra de aeronaves (Nota 12)	33,957	668,365	213,947	1,733,093
Cobros por venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo	38,429	756,402	178,273	498,438
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(70,590)	(1,389,395)	(2,260,440)	(27,958)
<b>ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO</b>				
Recursos de las acciones en tesorería ejercidas (Nota 17)	541	10,648	638	20,186
Compra de acciones en tesorería	(2,912)	(57,320)	(10,108)	(17,025)
Intereses pagados	(8,899)	(175,170)	(105,388)	(39,350)
Otros gastos de financiamiento	(1,451)	(28,567)	-	(137,830)
Pago de deuda financiera	(60,641)	(1,193,589)	(924,867)	(1,531,460)
Recursos obtenidos de deuda financiera	61,416	1,208,846	2,438,025	1,716,244
Flujos netos de efectivo (usados) generados por actividades de financiamiento	(11,946)	(235,152)	1,398,300	10,765
(Disminución) incremento de efectivo y equivalentes de efectivo	(53,790)	(1,058,747)	123,729	961,539
Efecto por tipo de cambio en el efectivo, neto	(1,483)	(29,190)	(244,101)	952,399
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año	353,143	6,950,879	7,071,251	5,157,313
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año	US\$ 297,870	Ps. 5,862,942	Ps. 6,950,879	Ps. 7,071,251

\*Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps. 19.6829) – Nota 1y.

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 2018, 2017 Y 2016  
(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, 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.

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, carga y correo, regulares y no regulares por un periodo inicial de cinco años. El 1 de diciembre de 2016, Volaris Costa Rica inició operaciones.

Los estados financieros consolidados adjuntos y sus notas fueron aprobados para su emisión por el Director General de la Compañía, Enrique Beltranena, y por la Vicepresidenta Ejecutiva y Directora de Finanzas, Sonia Jerez Burdeus, el 11 de abril de 2019. Los estados financieros consolidados y sus notas fueron aprobados por el Consejo de Administración y por la Asamblea General de Accionistas el 24 de abril de 2019. 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 la Directora de Finanzas el 25 de abril de 2019. Los eventos subsecuentes fueron considerados hasta esa fecha (Nota 25).

### A) EVENTOS RELEVANTES

#### Conversión de acciones

El 16 de febrero de 2018, uno de los accionistas de la Compañía concluyó la conversión de 45,968,598 acciones Series B por el número equivalente en la Serie A. Esta conversión no tuvo impacto en el número total de acciones en circulación o en el cálculo de la utilidad por acción de la Compañía (Nota 18).

#### Nuevo acuerdo de Código Compartido

El 16 de enero de 2018, la Compañía y Frontier Airlines (en adelante Frontier) firmaron un acuerdo de código compartido, el cual inició operaciones en septiembre.

A través de esta alianza, los clientes de la Compañía tienen acceso a ciudades adicionales en los Estados Unidos más allá de los destinos actualmente disponibles, debido a que los clientes de la Compañía pueden adquirir boletos a cualquiera de los destinos de Frontier; mientras que los clientes extranjeros de Frontier tienen acceso a los nuevos destinos en México a través de la presencia de Volaris en aeropuertos mexicanos. Los boletos de Frontier pueden comprarse directamente de la página web de Volaris.

#### Compra de 80 aeronaves A320 New Engine Option (“NEO”)

El 28 de diciembre de 2017, la Compañía firmó una enmienda al contrato con Airbus, S.A.S. (“Airbus”) para la compra adicional de 80 aeronaves de la familia Airbus A320NEO, que serán entregados entre los años 2022 y 2026, las cuales contribuirán a las metas de crecimiento de la Compañía en los mercados de México, Estados Unidos y Centroamérica. Los compromisos para la adquisición de estas aeronaves se revelan en la Nota 23.

**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 2018, 2017 y 2016 y por cada uno de los tres años por el periodo terminado al 31 de diciembre de 2018, 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. Adicionalmente, la Compañía presenta un estado de situación financiera al 1 de enero de 2017, debido a la aplicación retrospectiva de las políticas contables como resultado de la adopción de la NIIF 15 Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes (Ver Nota 1x).

**Bases de medición y presentación**

Los estados financieros consolidados de la Compañía fueron elaborados bajo la práctica común de costo histórico, 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 (“VRCCR”).

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 2018, 2017 y 2016, las compañías incluidas para propósitos contables en los estados financieros consolidados son las siguientes:

NOMBRE	ACTIVIDAD PRINCIPAL	PAÍS	% DE PARTICIPACIÓN		
			2018	2017	2016
Concesionaria	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en México y en el extranjero	México	100%	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%	100%
Vuela, S.A. (“Vuela”) *	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en Guatemala y en el extranjero	Guatemala	100%	100%	100%
Vuela El Salvador, S.A. de C.V.*	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en El Salvador y en el extranjero	El Salvador	100%	–	–
Comercializadora Volaris, S.A. de C.V.	Comercialización de servicios	México	100%	100%	100%
Servicios Earhart, S.A. *	Reclutamiento y servicio de nómina	Guatemala	100%	100%	100%
Servicios Corporativos Volaris, S.A. de C.V. (“Servicios Corporativos”)	Reclutamiento y servicio de nómina	México	100%	100%	100%
Servicios Administrativos Volaris, S.A. de C.V. (“Servicios Administrativos”)	Reclutamiento y servicio de nómina	México	100%	100%	100%
Comercializadora V Frecuenta, S.A. de C.V. (“Programa de Lealtad”)**	Programa de Lealtad	México	100%	–	–
Viajes Vuela, S.A. de C.V. (“Viajes Vuela”) (1)	Agencia de viajes	México	100%	100%	100%
Deutsche Bank México, S.A., Fideicomiso 1710	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves (Nota 5)	México	100%	100%	100%
Deutsche Bank México, S.A., Fideicomiso 1711	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves (Nota 5)	México	100%	100%	100%
Fideicomiso administrativo irrevocable número F/307750 “Fideicomiso administrativo”	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 17)	México	100%	100%	100%
Fideicomiso administrativo número F/745291	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 17)	México	100%	100%	100%
Fideicomiso administrativo irrevocable número CIB/3081 “Fideicomiso administrativo”	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 17)	México	100%	–	–

\* La Compañía no ha iniciado operaciones en Guatemala y en el Salvador.

\*\* La Compañía no ha iniciado operaciones todavía

(1) Con efectos desde el 16 de Julio de 2018, el nombre de la Compañía cambió de Operaciones Volaris, S.A. de C.V. a Viajes Vuela, S.A. de C.V.

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

El 1 de enero de 2018, la Compañía adoptó la NIIF 15 usando el método retrospectivo total para la adopción, con la finalidad de proveer información comparativa de resultados en todos los periodos presentados, reconociendo el efecto en utilidades retenidas el 1 de enero de 2016.

El principal impacto de la NIIF 15 es el momento de reconocimiento de ciertos servicios relacionados con el vuelo ("ingresos adicionales"). Bajo esta nueva Norma, ciertos ingresos adicionales son reconocidos cuando la Compañía satisface sus obligaciones de desempeño, que es típicamente en la fecha en que el servicio de transportación se provee (a la fecha del vuelo). Estos cambios obedecen principalmente a que dichos ingresos adicionales no constituyen una obligación separada de desempeño, o representan tareas administrativas que no se consideran una diferente promesa de servicio y, por lo tanto, deben ser contabilizadas al mismo tiempo que la tarifa aérea como una sola obligación de desempeño. Adicionalmente, ciertos servicios complementarios incluyendo el reacomodo en otras aerolíneas de los pasajeros son contabilizados como una reducción de los ingresos.

La clasificación de ciertos ingresos adicionales en el Estado consolidado de resultados, tales como la selección anticipada de asientos, el exceso de equipaje, cambio de itinerario y otros servicios relacionados con el vuelo, cambiaron con la adopción de la NIIF 15, debido a que se consideran parte de una única obligación de desempeño relacionada con el servicio de transportación prestado a los clientes. (Ver Nota 1x).

### Ingreso pasajero:

Los ingresos por servicios de transportación aérea de pasajeros 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 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.

Los ingresos pasajero más significativos incluyen los ingresos generados de: i) tarifa, y ii) otros ingresos adicionales pasajero. Los otros ingresos adicionales pasajero 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 e ingresos "charter". Estos son reconocidos como ingreso cuando se presta el servicio o cuando los boletos no reembolsables expiran en la fecha del itinerario programada.

La Compañía también clasifica como otros ingresos pasajeros a los ingresos provenientes de la membresía “V Club” y otros servicios similares, los cuales son reconocidos como ingreso en la vigencia en que el servicio es prestado, ya que el cliente simultáneamente recibe y consume los beneficios prestados por la Compañía.

**Otros ingresos por servicios:**

Los otros ingresos por servicios más significativos incluyen los relacionados con: i) ingresos no pasajero que se describen a continuación, y ii) los servicios de carga.

Los ingresos de servicios no pasajero incluyen principalmente, pero no están limitados a, las comisiones cargadas a terceras partes por la venta de reservaciones de hotel, seguros de viajero, renta de autos y espacios de publicidad para terceras partes. Estos ingresos son reconocidos en la fecha en que el servicio es prestado.

La Compañía concluyó que la fecha en que se satisfacen los ingresos por espacios de publicidad es a través del tiempo, debido a que los clientes simultáneamente reciben y consumen los beneficios prestados por la Compañía.

La Compañía también evaluó las consideraciones de agente - principal en relación con ciertos acuerdos de servicios no relacionados con el vuelo, prestados por terceros. No se identificaron cambios en este análisis ya que la Compañía es el agente de los servicios proporcionados por terceros.

**Otras consideraciones analizadas como parte de los ingresos de contratos con clientes**

Todos los ingresos por servicios de la Compañía, incluyendo la venta de boletos para vuelos futuros, otros servicios de pasajero y otros servicios no pasajero, deben ser pagados en una sola exhibición. El pago del precio de la transacción es igual al efectivo liquidado por el cliente a la fecha de venta (utilizando diferentes opciones de pago como las tarjetas de crédito o débito, pago a través de terceras partes o directamente en el mostrador en efectivo). Existe mínimo o ningún juicio para determinar el momento del reconocimiento de ingresos y el monto de estos. Inclusive si muchos de los servicios son inicialmente reconocidos como pasivos, no hay componente financiero en dichas transacciones.

El costo de obtener un contrato está representado por las comisiones pagadas a las agencias de viaje y las comisiones bancarias cargadas por las instituciones financieras que procesan las transacciones electrónicas (Nota 10). La Compañía no incurre en costos adicionales para obtener contratos, los cuales pudieran ser capitalizados.

Las cuentas por cobrar provienen principalmente de instituciones financieras, derivadas de las transacciones con tarjetas de débito o crédito, y por lo tanto no generan intereses y tienen un término de 24 a 48 horas. La Compañía tiene el derecho de recolección desde el inicio de los contratos y no existen descuentos, incentivos, bonos u otras consideraciones variables subsecuentes a la compra que pudieran modificar el monto del precio de la transacción.

**Desglose de los ingresos**

Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, los ingresos por contrato con clientes se describen a continuación:

	RECONOCIMIENTO DE INGRESOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018		A LA FECHA DEL VUELO		A LA VENTA		TOTAL DE INGRESOS
	DOMESTICO	INTERNACIONAL	DOMESTICO	INTERNACIONAL	DOMESTICO	INTERNACIONAL	
<b>Ingreso pasajero</b>							
Ingresos tarifa	Ps. 12,336,095	Ps. 6,151,763	Ps. -	Ps. -	Ps. 18,487,858		
Otros ingresos	5,182,572	2,598,375	68,264	43,286	7,892,497		
	17,518,667	8,750,138	68,264	43,286	26,380,355		
<b>Otros ingresos por servicios</b>							
Otros ingresos por servicios adicionales	685,219	12,138	-	-	697,357		
Carga	221,324	6,114	-	-	227,438		
<b>Total</b>	<b>Ps. 18,425,210</b>	<b>Ps. 8,768,390</b>	<b>Ps. 68,264</b>	<b>Ps. 43,286</b>	<b>Ps. 27,305,150</b>		

	RECONOCIMIENTO DE INGRESOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017 (AJUSTADO)		A LA FECHA DEL VUELO		A LA VENTA		TOTAL DE INGRESOS
	DOMESTICO	INTERNACIONAL	DOMESTICO	INTERNACIONAL	DOMESTICO	INTERNACIONAL	
<b>Ingreso pasajero</b>							
Ingresos tarifa	Ps. 12,284,795	Ps. 5,506,522	Ps. -	Ps. -	Ps. 17,791,317		
Otros ingresos	4,087,664	1,992,696	11,283	6,861	6,098,504		
	16,372,459	7,499,218	11,283	6,861	23,889,821		
<b>Otros ingresos por servicios</b>							
Otros ingresos por servicios adicionales	723,297	4,095	-	-	727,392		
Carga	165,907	5,066	-	-	170,973		
<b>Total</b>	<b>Ps. 17,261,663</b>	<b>Ps. 7,508,379</b>	<b>Ps. 11,283</b>	<b>Ps. 6,861</b>	<b>Ps. 24,788,186</b>		

	RECONOCIMIENTO DE INGRESOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016 (AJUSTADO)		A LA FECHA DEL VUELO		A LA VENTA		TOTAL DE INGRESOS
	DOMESTICO	INTERNACIONAL	DOMESTICO	INTERNACIONAL	DOMESTICO	INTERNACIONAL	
<b>Ingreso pasajero</b>							
Ingresos tarifa	Ps. 11,701,014	Ps. 6,089,116	Ps. -	Ps. -	Ps. 17,790,130		
Otros ingresos	3,238,826	1,680,626	-	-	4,919,452		
	14,939,840	7,769,742	-	-	22,709,582		
<b>Otros ingresos por servicios</b>							
Otros ingresos por servicios adicionales	587,270	3,085	-	-	590,355		
Carga	166,934	4,689	-	-	171,623		
<b>Total</b>	<b>Ps. 15,694,044</b>	<b>Ps. 7,777,516</b>	<b>Ps. -</b>	<b>Ps. -</b>	<b>Ps. 23,471,560</b>		

Transacciones de la transportación vendida no utilizada

	2018	2017 AJUSTADO	2016 AJUSTADO
1° de enero	Ps. 2,293,309	Ps. 2,228,051	Ps. 1,957,254
Diferido	26,254,391	23,714,649	22,778,110
Reconocido en ingresos durante el año	(26,109,184)	(23,649,391)	(22,507,313)
31 de diciembre	Ps. 2,438,516	Ps. 2,293,309	Ps. 2,228,051

La Compañía no tiene la obligación de regresar o reembolsar cantidad alguna u obligaciones similares. Todos los ingresos de la Compañía están relacionados con servicios futuros o servicios prestados a través de un periodo menor a 12 meses.

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.

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.

i) Activos financieros

Clasificación de activos financiero y medición inicial

La Compañía determina la clasificación y medición de los activos financieros, de acuerdo con las nuevas categorías introducidas bajo la NIIF 9, 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 valor razonable con cargo a resultados ("VRCR"), 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. Todos los activos financieros de la Compañía son inicialmente reconocidos 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 VRCR, 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

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 en su Unidad Generadora de Efectivo (UGE). Existe deterioro cuando uno o más eventos que han ocurrido desde el reconocimiento inicial de un activo (un evento de pérdida), tienen un impacto en los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero o el grupo de activos financieros, el cual puede ser estimado confiablemente.

La evidencia de deterioro puede incluir indicios de que los deudores o un grupo de deudores están experimentando dificultades financieras significativas, incumplimiento o morosidad en las cuentas por cobrar, la probabilidad de que entren en bancarrota u otra reestructura financiera, así como datos observables que indiquen que hay una disminución considerable en el estimado de los flujos de efectivo, atrasos o condiciones económicas que se correlacionan con los fallos económicos



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

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, la Compañía registró una pérdida crediticia esperada en el valor de sus activos financieros por Ps.10,621, Ps.4,720 y Ps.9,164, respectivamente (Nota 8).

### iii) Pasivos financieros

#### Reconocimiento y medición 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.

Los préstamos y créditos son la categoría más relevante de la Compañía. 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 . Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, 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 pérdidas crediticias, 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 2018, 2017 y 2016, 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. Estos depósitos se registran como un activo monetario y se revalúan para registrar los cambios en moneda extranjera en cada período informado. 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 los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, la Compañía reconoció en sus resultados operativos Ps.87,019, Ps.103,648 y Ps.143,923, 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 suplementaria en el estado consolidado de resultados. La Compañía registra los pagos al arrendador como renta suplementaria 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 2018, 2017 y 2016, la Compañía incorporó diez, cinco y 17 nuevas aeronaves a su flota, respectivamente. Los contratos por arrendamiento de algunas de estas aeronaves no requieren el pago de depósitos de mantenimiento anticipado a los arrendadores con el fin de asegurar la realización de las actividades de mantenimiento mayor, 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; para dichos contratos, la Compañía acumula un pasivo relacionado con el monto de los costos en los que se incurrirá en el plazo del arrendamiento, ya que no se han realizado depósitos de mantenimiento, Nota 15c). La Compañía reconoce una renta suplementaria como incurrida en el estado consolidado de resultados.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, la Compañía pago como renta suplementaria por actividades de mantenimiento de Ps.212,582, Ps.162,108 y Ps.201,434, 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 resultar algún beneficio, este será reconocido como un incentivo diferido 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 2018, 2017 y 2016, la Compañía extendió el periodo de arrendamiento, a través de contratos de arrendamiento, de dos, tres y dos aeronaves, respectivamente. Adicionalmente, la Compañía extendió el periodo de arrendamiento de dos contratos de motores en 2018 y dos durante contratos de motores en 2017. Dichas extensiones permitieron que los depósitos de mantenimiento, previamente reconocidos como renta suplementaria en el estado consolidado de resultados durante 2018, 2017 y 2016, por un monto de Ps.0, Ps.65,716 y Ps.92,528, respectivamente. 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 renta suplementaria 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.

Los efectos de estas extensiones fueron reconocidos como depósitos en garantía e incentivos de arrendamiento 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 2018, 2017 y 2016, la Compañía amortizó Ps.84,637, Ps.88,224 y Ps.74,748, 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 acabo 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 cuando se incurren.
- (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 seis 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 incrementa 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 2018, 2017 y 2016, la Compañía capitalizó eventos de mantenimiento mayor como parte de las mejoras a equipo de vuelo arrendados por Ps.676,457, Ps.529,331 y Ps.226,526, respectivamente (Nota 12).

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, el gasto por amortización de los costos de mantenimiento mayor ascendió a Ps.313,464, Ps.382,745 y Ps.404,659, 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 2018, 2017 y 2016, la Compañía capitalizó costos por préstamos relacionados a la adquisición de aeronaves por un monto de Ps.357,920, Ps.193,389 y Ps.95,445, respectivamente (Nota 21). La tasa utilizada para determinar el monto capitalizado de los costos por préstamos fue 4.41%, 3.30% y 2.88%, por los años terminados al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, 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 abordo	20%
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 evalúa, en cada fecha de reporte, si existe alguna evidencia objetiva de que las refacciones, planta y equipo están deterioradas en cada Unidad Generadora de Efectivo (UGE); la UGE de la Compañía es la flota. 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.

En diciembre de 2018, la Compañía realizó una prueba anual de deterioro. El monto recuperable de las refacciones, mobiliario y equipo se determinó con base en el cálculo del valor en uso, utilizando proyecciones de flujo de efectivo de presupuestos financieros aprobados por la administración de la Compañía, y cubriendo un periodo de cinco años. Las proyecciones de flujo de efectivo se actualizaron para reflejar los flujos de efectivos operativos futuros y las ventas por servicios.

Se concluyó que el valor razonable menos los costos de disposición no excedían el valor de uso. Consecuentemente, por los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, 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 las NIIF 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 2018, 2017 y 2016, los siguientes tipos de cambio se utilizaron para convertir de moneda local a moneda funcional:

**TIPO DE CAMBIO PARA CONVERTIR DE MONEDA LOCAL A MONEDA FUNCIONAL**

PAÍS	MONEDA LOCAL	MONEDA FUNCIONAL	TIPO DE CAMBIO PROMEDIO 2018	TIPO DE CAMBIO DE CIERRE 2018	TIPO DE CAMBIO PROMEDIO 2017	TIPO DE CAMBIO DE CIERRE 2017	TIPO DE CAMBIO PROMEDIO 2016	TIPO DE CAMBIO DE CIERRE 2016
Costa Rica	Colon	Dólares americanos	¢. 580.8534	¢. 609.6100	¢. 572.2000	¢. 572.5600	¢. 564.3332	¢. 561.1000
Guatemala	Quetzal	Dólares americanos	Q. 7.5337	Q. 7.7440	Q. 7.3509	Q. 7.3448	Q. 7.4931	Q. 7.5221

Los tipos de cambio utilizados para convertir las partidas anteriores a pesos mexicanos al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016 fueron de Ps.19.6829, Ps.19.7354 y Ps.20.6640, respectivamente, por dólar americano.

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 2018, 2017 y 2016, el monto de las diferencias por tipo de cambio en la conversión de entidades extranjeras fue de Ps.22,156, Ps.(7,178) y Ps.(4,756), respectivamente.

**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 2018, 2017 y 2016, la Compañía registró como gasto por renta suplementaria Ps.659,106, Ps.851,410 y Ps.933,730, respectivamente.

**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 2018, 2017 y 2016, 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 2018. 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 2018, 2017 y 2016 la Compañía reconoció Ps.67,680, Ps.48,384 y Ps.40,829, respectivamente, por concepto de bonos trimestrales, registrados dentro del rubro de salarios y beneficios.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2015, 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. Se reconoce una provisión con base en el monto estimado del pago de incentivos. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, la Compañía registró un gasto y una provisión por un monto de Ps.50,000, Ps.0 y Ps.53,738 respectivamente, reflejado en el rubro de salarios y beneficios.

**v) Plan de retención a largo plazo ("DASA") y plan de incentivos a largo plazo ("RSUs").**

La Compañía ha adoptado un plan de retención de empleados, el cual consiste en un plan de compra de acciones (liquidables en capital) y un plan de derechos de apreciación sobre acciones ("DASA") (liquidables en efectivo) y, por lo tanto, registrado de acuerdo con la NIIF 2 "Pagos basados en acciones". Este plan de incentivos ha sido la concesión anual de extensiones en los mismos términos del original otorgado en 2014.

Durante 2018, la Compañía aprobó un nuevo plan de retención a largo plazo (liquidable en capital), que consiste en un plan de compra de acciones. Este plan no incluye compensaciones en efectivo otorgadas a través de derechos de apreciación sobre las acciones de la Compañía. Los planes de retención otorgados en periodos anteriores continuarán en vigor y con efecto hasta sus respectivas fechas de vencimiento, por lo que la compensación en efectivo derivada de ellos se liquidará de acuerdo con las condiciones establecidas en cada plan.

**vi) Pagos basados en acciones**

**a) Plan de incentivos a largo plazo**

**– 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 período de servicios requerido (Nota 17).

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, la Compañía registró gastos de Ps.19,980, Ps.13,508 y Ps.7,816, 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 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 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 2018, 2017 y 2016, la Compañía registró un (beneficio) gasto de Ps.(186), Ps.(8,999) y Ps.31,743, 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). El costo de este plan ha sido totalmente reconocido durante el periodo de servicio requerido.

– **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 se liquidan 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 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 2018, 2017 y 2016, la Compañía registró un (beneficio) gasto de Ps.(5,052), Ps.(16,499) y Ps.54,357, respectivamente, relacionado con el MIP II. Estos gastos se registraron en el estado consolidado de resultados.

**c) Plan de incentivos para los Miembros del Consejo de Administración**

Ciertos miembros del Consejo de Administración de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, el cual ha sido clasificado como un plan basado en acciones, y por lo tanto contabilizado bajo la NIIF 2 “Pagos basados en acciones”.

En abril de 2018, el Consejo de Administración de la Compañía autorizó el Plan de Incentivos para Miembros del Consejo de Administración, para el beneficio de ciertos miembros del Consejo de Administración de la Compañía. Este plan otorga la opción para adquirir acciones de la Compañía o CPO’s durante un periodo de cuatro años con un precio de ejercicio de Ps.16.12 (dieciséis pesos 12/100) por acción, el cual fue determinado en la fecha de otorgamiento. Este plan no requiere condiciones de servicio o de desempeño para los Miembros del Consejo de Administración para ejercer la opción de adquirir acciones y, por lo tanto, tienen el derecho de requerir la entrega de dichas acciones cuando las paguen.

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

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 imponible al contribuyente del año para propósitos de impuestos, incluyendo ciertos ajustes establecidos en la LISR, a la tasa de 10%. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, el costo de la participación de los trabajadores en las utilidades ganadas fue de Ps.14,106, Ps.8,342 y Ps.9,967, respectivamente. El gasto por la participación en las utilidades 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, incluso 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 transacciones 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. Estas aeronaves y motores cumplen con las condiciones para ser considerados arrendamientos operativos. Si una transacción de venta y arrendamiento en vía de regreso se realiza a valor razonable y resulta en un arrendamiento operativo, cualquier utilidad o pérdida se reconoce inmediatamente.

**Q) OTROS 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.

La Compañía considera los siguientes criterios al evaluar la probabilidad de que exista utilidad fiscal contra la cual pueden utilizarse las pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos fiscales no utilizados: (a) si la entidad tiene suficientes diferencias temporales relacionadas con la misma autoridad tributaria y las misma entidad impositiva, que dará lugar a cantidades impositivas contra las cuales pueden utilizarse las pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos fiscales no utilizados antes de que expiren; (b) si es probable que la Compañía obtenga ganancias gravables antes de que expiren las pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos tributarios no utilizados; (c) si las pérdidas fiscales no utilizadas son el resultado de causas

identificables que es poco probable que se repitan; y (d) si hay oportunidades de estrategias fiscales disponibles para la Compañía, las cuales crearán ganancias gravables en el período en el que pueden utilizarse las pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos tributarios no utilizados.

El importe en libros de los activos por impuestos diferidos se revisa en cada fecha de presentación y se reduce en la medida en que ya no sea probable que haya suficientes ganancias fiscales disponibles para permitir que se utilice todo o parte del activo por impuestos diferidos. Los activos por impuestos diferidos no reconocidos son reevaluados en cada fecha de presentación y se reconocen en la medida en que sea probable que las ganancias fiscales futuras permitan recuperar el activo por impuestos diferidos.

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, 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 efectivos 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 2018, 2017 y 2016, 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, 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.

### 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 para ejecutivos de la Compañía, ejercidas durante el período de reporte son liquidadas con acciones en tesorería (Nota 17).

### V) SEGMENTOS OPERATIVOS

La administración de Controladora monitorea a la Compañía como una sola unidad de negocio que provee servicios de transportación aérea y servicios relacionados, por lo que tiene únicamente 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 Y 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, (ii) 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) 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 2018. La Compañía no ha realizado la adopción anticipada de algún otro estándar, interpretación o enmienda que hayan sido emitidos, a excepción de NIIF 9 que fue adoptada en 2014 en los Estados Financieros Consolidados.

Aunque estas nuevas normas y enmiendas se aplicaron por primera vez en 2018, excepto por la NIIF 15, 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:

#### **CINIIF 22 Transacciones en moneda extranjera y contraprestación anticipadas**

La CINIIF 22 aclara que el tipo de cambio que se debe utilizar en el reconocimiento inicial del activo, gasto o ingreso (o parte de él) relacionado en la baja de un activo no monetario o pasivo no monetario relacionado con la contraprestación anticipada, es el de la fecha en la que una entidad reconoce inicialmente el activo no monetario o el pasivo no monetario que surge de la contraprestación anticipada.

Esta interpretación no tiene impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía.

### NIIF 15 Ingresos por contratos con clientes

La NIIF 15 se emitió en mayo de 2014 y se modificó en abril de 2016, y establece un modelo de cinco pasos para contabilizar los ingresos derivados de los contratos con los clientes. Según la NIIF 15, los ingresos se reconocen por un monto que refleja la contraprestación a la que la Compañía espera tener derecho a cambio de transferir bienes o servicios a un cliente. Los principios de la NIIF 15 brindan un enfoque más estructurado para medir y reconocer los ingresos. El nuevo estándar de ingresos reemplaza todos los requisitos actuales de reconocimiento de ingresos según las NIIF. La NIIF 15 también requiere revelaciones adicionales sobre la naturaleza, oportunidad e incertidumbre de los flujos de efectivo de ingresos que surgen de los contratos con los clientes, incluyendo juicios significativos y cambios en los juicios.

La Compañía adoptó la nueva norma en la fecha de vigencia requerida, a partir del 1 de enero de 2018, utilizando el método de adopción retrospectivo total, a fin de proporcionar resultados comparativos en todos los períodos presentados, reconociendo el efecto en las ganancias acumuladas al 1 de enero de 2016.

Durante 2018, la Compañía modificó ciertos montos en el Estado Consolidado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2017 y en el Estado Consolidado de Operaciones por los años terminados el 31 de diciembre de 2017 y 2016, como lo requiere la NIIC 1 "Presentación de los Estados Financieros", derivado de reconocer los efectos de adopción de la NIIF 15, tal y como se presenta a continuación:

#### Impacto de la adopción en el estado consolidado de situación financiera

	SALDO PREVIAMENTE REPORTADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017		AJUSTES		SALDO AJUSTADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017
<b>Pasivos a corto plazo</b>					
Ventas de transportación no utilizada	Ps.	2,161,636	Ps.	131,673	Ps. 2,293,309
<b>Patrimonio</b>					
Utilidades retenidas	Ps.	5,080,049	Ps.	(131,673)	Ps. 4,948,376

	SALDO PREVIAMENTE REPORTADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016		AJUSTES		SALDO AJUSTADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016
<b>Pasivos a corto plazo</b>					
Ventas de transportación no utilizada	Ps.	2,153,567	Ps.	74,484	Ps. 2,228,051
<b>Patrimonio</b>					
Utilidades retenidas	Ps.	5,927,576	Ps.	(74,484)	Ps. 5,853,092

#### Impacto de la adopción en el estado consolidado de resultados

	SALDO PREVIAMENTE REPORTADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017		AJUSTES		SALDO AJUSTADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017
<b>Ingresos operativos</b>					
Ingreso pasajero					
Ingresos tarifa	Ps.	17,791,317	Ps.	–	Ps. 17,791,317
Otros ingresos		–		6,098,504	6,098,504
	Ps.	17,791,317	Ps.	6,098,504	Ps. 23,889,821
<b>Otros ingresos por servicios</b>					
Otros ingresos por servicios adicionales	Ps.	6,883,085	Ps.	(6,155,693)	Ps. 727,392
Carga		170,973		–	170,973
	Ps.	7,054,058	Ps.	(6,155,693)	Ps. 898,365
	Ps.	24,845,375	Ps.	(57,189)*	Ps. 24,788,186
<b>Gastos operativos</b>	Ps.	24,826,733	Ps.	–	Ps. 24,826,733
Ingresos (pérdidas) operativas		18,642		(57,189)	(38,547)
Pérdidas netas	Ps.	(594,599)	Ps.	(57,189)	Ps. (651,788)

	SALDO PREVIAMENTE REPORTADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016		AJUSTES		SALDO AJUSTADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016
<b>Ingresos operativos</b>					
Ingreso pasajero					
Ingreso tarifa	Ps.	17,790,130	Ps.	–	Ps. 17,790,130
Otros ingresos		–		4,919,452	4,919,452
	Ps.	17,790,130	Ps.	4,919,452	Ps. 22,709,582
<b>Otros ingresos por servicios</b>					
Otros ingresos por servicios adicionales	Ps.	5,550,698	Ps.	(4,960,343)	Ps. 590,355
Carga		171,623		–	171,623
	Ps.	5,722,321	Ps.	(4,960,343)	Ps. 761,978
	Ps.	23,512,451	Ps.	(40,891)*	Ps. 23,471,560
<b>Gastos operativos</b>	Ps.	20,772,760	Ps.	–	Ps. 20,772,760
Ingresos (pérdidas) operativas		2,739,691		(40,891)	2,698,800
Utilidades netas	Ps.	3,519,489	Ps.	(40,891)	Ps. 3,478,598

**Impactos en ganancias por acción básicas y diluidas (UPA)**

	SALDO REPORTADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017		SALDO AJUSTADO	
Pérdidas por acción	Ps.	(0.588)	Ps.	(0.644)

	SALDO REPORTADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016		SALDO AJUSTADO	
Ganancia por acción	Ps.	3.478	Ps.	3.438

\* La naturaleza de los ajustes se describe a continuación:

El principal impacto de la adopción de la NIIF 15, es el momento de reconocimiento de ciertos servicios relacionados con el vuelo (“ingresos adicionales”). Bajo la NIIC 18, ciertos ingresos adicionales, como el cargo por canal de compra, cambio de itinerario y más flexibilidad, fueron reconocidos como ingresos en la fecha de la venta (o cuando el servicio era prestado); sin embargo, bajo la NIIF 15, dichos servicios son reconocidos cuando el servicio es prestado (a la fecha del vuelo) o a la fecha de vencimiento del boleto.

Estos cambios obedecen principalmente, a que dichos ingresos adicionales no constituyen una obligación por separada, y representan tareas administrativas que no constituyen una obligación de desempeño separada y por lo tanto deben ser contabilizadas junto con la tarifa como una única obligación de desempeño proveída con la transportación de clientes. Ciertos servicios complementarios, incluyendo el reacomodo de clientes en otras aerolíneas se reconocen como reducción de ingresos.

Adicionalmente, la clasificación de ciertos ingresos adicionales en el Estado de Resultados, como la selección anticipada de asientos, los cargos por exceso de equipaje, los cambios en itinerario y otros servicios relacionados con la transportación, cambiaron con la adopción de la NIIF 15, debido a que son parte de una única obligación de desempeño prestada a los clientes.

La Compañía también ha identificado e implementado cambios en sus políticas contables, sistemas y controles y ha implementado controles específicos sobre la evaluación de esta guía en la Compañía, incluyendo efectos de cálculo y la recolección de datos relevantes en el proceso de reporte.

**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 políticas de la Compañía relacionadas con los pagos basados en acciones con liquidaciones en efectivo son consistentes con esta enmienda. Adicionalmente, no tiene transacciones relacionadas con pagos basados en acciones con características de liquidación neta para retener obligaciones tributarias, y no ha realizado ninguna modificación a los términos y condiciones de sus transacciones de pagos basados en acciones. Por lo tanto, estas modificaciones no tienen ningún impacto en los estados financieros consolidados.

**Nuevas modificaciones a los pronunciamientos e interpretaciones que aún no son efectivas.**

**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.

**Transición a NIIF 16**

La Compañía adoptó NIIF 16 en la fecha de adopción obligatoria del 1 de enero de 2019, a través del método retrospectivo total, iniciando el 1 de enero de 2017. La Compañía aplicó esta Norma a los contratos previamente identificados como arrendamientos con base en la NIC 17 y la CINIIF 4.

Durante el 2018, la Compañía realizó una evaluación detallada de los impactos de NIIF 16. En resumen, los impactos estimados de la adopción de NIIF16 se detallan a continuación:

Los impactos estimados en el estado de situación financiera al 1 de enero de 2017, 31 de diciembre de 2017 y 31 de diciembre de 2018.

	AL 1 DE ENERO DE 2017	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018
<b>Activos</b>			
Propiedad planta y equipo (Activo por derecho de uso)	Ps. 23,709,968	Ps. 25,075,501	<b>Ps. 31,985,598</b>
Impuestos diferidos	2,699,552	2,231,702	<b>2,271,031</b>
Gastos pagados por anticipado	(266,959)	-	-
<b>Pasivos</b>			
Pasivo por arrendamiento	Ps. 32,639,927	Ps. 32,436,015	<b>Ps. 39,463,811</b>
<b>Patrimonio</b>			
Utilidades retenidas	Ps. 6,497,366		

Los impactos estimados en los estados de resultados al 31 de diciembre de 2017 y 2018:

	POR EL AÑO TERMINADO AL 31 DE DICIEMBRE 2017	POR EL AÑO TERMINADO AL 31 DE DICIEMBRE 2018
Gastos por depreciación	Ps. 3,522,738	<b>Ps. 4,123,513</b>
Gastos por arrendamiento operativo	(5,038,920)	<b>(5,718,657)</b>
<b>Utilidad operativa</b>	(1,516,182)	<b>(1,595,144)</b>
Costos financieros	1,381,027	<b>1,682,420</b>
(Utilidad) pérdida cambiaria	(1,434,290)	<b>30,423</b>
Impuestos a la utilidad (beneficio) gasto	467,850	<b>(39,328)</b>
<b>(Utilidad) pérdida neta</b>	Ps. (1,101,595)	<b>Ps. 78,371</b>

Derivado de esta adopción de la NIIF 16, la utilidad operativa de la Compañía mejorará, mientras que el interés y el costo financiero incrementará. Esto, debido al cambio en la contabilización de los gastos de los arrendamientos, que fueron clasificados como arrendamientos operativos bajo la NIC 17.

**CINIIF 23 - Incertidumbre sobre los tratamientos del impuesto a la renta**

La CINIIF 23 aclara la contabilización de incertidumbres en impuestos a la renta, la interpretación debe aplicarse a la determinación de ganancias fiscales (pérdidas fiscales), bases impositivas, pérdidas fiscales no utilizadas, créditos fiscales no utilizados y tasas impositivas, cuando existe incertidumbre sobre los tratamientos de impuesto a las ganancias según la NIC 12.

Una entidad tiene que considerar si es probable que la autoridad pertinente acepte cada tratamiento fiscal, o grupo de tratamientos impositivos, que utilizó o planea usar en su declaración de impuesto a las utilidades; si la entidad concluye que es probable que se acepte un tratamiento fiscal particular, la entidad tiene que determinar la ganancia fiscal (pérdida tributaria), bases impositivas, pérdidas fiscales no utilizadas, créditos fiscales no utilizados o tasas impositivas consistentes con el tratamiento fiscal incluido en sus ingresos declaraciones de impuestos.

La CINIIF 23 entra en vigor para los períodos de información anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2019. Se permite su aplicación anticipada. La Compañía espera adoptar esta interpretación en la fecha efectiva.

**Y) CONVERSIÓN POR CONVENIENCIA**

Al 31 de diciembre de 2018 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.19.6829 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 pagaderas en México el 31 de diciembre de 2018. 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 2018 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, DASA 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 razonable a cada fecha de reporte y hasta la fecha de liquidación, con cambios en el valor razonable reconocidos dentro del rubro de gastos por 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 supuestos similares, según proceda.

**iii) Impuestos diferidos**

Los activos por impuestos diferidos se reconocen para todas las pérdidas tributarias disponibles en la medida en que sea probable que existan ganancias fiscales contra las cuales se puedan utilizar las pérdidas. Se requiere juicio de la administración para determinar la cantidad de activos por impuestos diferidos que pueden reconocerse, con base en el momento probable de su utilización y el nivel futuro de utilidades fiscales junto con futuras oportunidades de planeación tributaria para disminuir la ganancia tributable de las pérdidas fiscales disponibles antes de su vencimiento.

Estas pérdidas fiscales relacionadas a la Compañía y sus subsidiarias de forma individual, que pueden amortizarse contra la utilidad individual gravable generada en los próximos años, y no pueden ser aplicadas contra la utilidad fiscal de otras entidades del grupo (Nota 19).

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, la Compañía amortizó pérdidas fiscales por Ps.154,353, Ps.16,378 y Ps.195,116, respectivamente, del saldo disponible 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 juicio 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 en relación con la UGE.

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 pérdidas crediticias**

La estimación para pérdidas crediticias se establece de acuerdo con la información incluida 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 un departamento 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 u “OTC”) con contrapartes aprobadas y dentro de los límites permitidos. El combustible consumido durante los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016 representó el 36%, 29% y 28%, respectivamente, sobre el total de los gastos operativos de la Compañía.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2018 y 2017, la Compañía mantuvo un monto nocional de opciones asiáticas de compra de combustible *US Gulf Coast Jet fuel 54* designadas para cubrir 45.6 millones de galones. Dichas coberturas representan una parte del consumo proyectado para los próximos doce meses. Además, al 31 de diciembre de 2017, la Compañía ingreso *US Gulf Coast Jet fuel 54* designadas para cubrir 61.1 millones de galones, respectivamente, los cuales representan una porción del consumo proyectado para los próximos nueve y doce meses, respectivamente.

De acuerdo con NIIF 9, la Compañía separara 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 las “*Asian call and zero-cost collar options*”.

Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, el valor razonable del monto remanente de las opciones asiáticas de compra de combustible *US Gulf Coast Jet Fuel* fue una ganancia por Ps.48,199, Ps.497,403 y Ps.867,809, respectivamente, en cuanto a los collares de costo cero, fue una (pérdida) de Ps.(122,948) y es presentada como parte de los activos financieros en el estado consolidado de situación financiera. (Nota 5). La compañía no mantuvo ninguna posición en Collares de Costo Cero para los períodos de 2017 y 2016.

El monto del costo positivo de las coberturas derivadas de los cambios en el valor extrínseco de dichas opciones al 31 de diciembre de 2018 reconocido dentro del ORI, ascendió a un monto de Ps.134,096 (costo positivo de las coberturas Ps.163,836 y Ps.218,038 al 31 de diciembre de 2017 y 2016, respectivamente), el cual será reciclado al costo de combustible durante 2019, en la misma forma en que expiren las opciones sobre una base mensual. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016 el valor extrínseco de estas opciones reciclado al costo por combustible fue de Ps.(402,493), Ps.26,980 y Ps.305,166 respectivamente.

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

**POSICIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018  
VENCIMIENTO DE LAS OPCIONES ASIÁTICAS DE COMPRA DE COMBUSTIBLE Y COLLARES DE COSTO CERO**

	1ER. SEMESTRE 2019	2DO. SEMESTRE 2019	2019 TOTAL
<b>Riesgo de combustible</b>			
Volumen notional en galones (miles)*	12,790	13,842	26,632
Precio de ejercicio acordado por galón (US\$)**	US\$ 1.84	US\$ 1.84	US\$ 1.84
Porcentaje aproximado de cobertura (del valor esperado de consumo)	10%	10%	10%
<b>Collares cero costo de Jet fuel</b>			
Volumen notional en galones (miles)*	18,963	-	18,963
Precio de ejercicio acordado por galón (US\$)**	US\$ 1.91/2.46	US\$ -	US\$ 1.91/2.46
Porcentaje aproximado de cobertura (del valor esperado de consumo)	15%	-%	15%
<b>Cubierto</b>			
Volumen notional en galones (miles)*	25%	10%	18%

\* US Gulf Coast Jet 54 como activo subyacente  
\*\* Promedio ponderado

**POSICIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017  
VENCIMIENTO DE LAS OPCIONES ASIÁTICAS DE COMPRA DE COMBUSTIBLE**

	1ER. SEMESTRE 2018	2DO. SEMESTRE 2018	2018 TOTAL
<b>Riesgo de combustible</b>			
Volumen notional en galones (miles)*	69,518	61,863	131,381
Precio de ejercicio acordado por galón (US\$)**	US\$ 1.6861	US\$ 1.8106	US\$ 1.7447
Porcentaje aproximado de cobertura (del valor esperado de consumo)	60%	50%	55%

\* US Gulf Coast Jet 54 como activo subyacente  
\*\* Promedio ponderado

**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
<b>Riesgo de combustible</b>						
Volumen notional 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

La siguiente tabla ilustra un análisis de sensibilidad de compra de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54 y Collares de costo cero a un posible cambio razonable en el precio de combustible, con todas las demás variables mantenidas constantemente, en el rubro de otros ingresos integrales acumulados. Los cálculos se realizaron considerando un movimiento paralelo del +/-5% en el precio al contado del US Gulf Coast Jet Fuel 54 al 31 de diciembre de 2018:

**POSICIÓN DE SENSIBILIDAD AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018 EFECTO EN CAPITAL (MILES DE DÓLARES U.S.)**

US Gulf Coast Jet Fuel 54	
+5%	1.67
-5%	-1.51

**b) Riesgo cambiario**

El peso mexicano es la moneda funcional de la Compañía; sin embargo, una parte importante de sus gastos operativos está denominada en dólares estadounidenses. La Compañía utiliza los flujos de efectivo recibidos en dólares estadounidenses provenientes de las operaciones en los Estados Unidos de América y Centroamérica para respaldar parte de sus compromisos en dicha moneda, sin embargo, aún existe un desajuste. El riesgo de moneda extranjera surge de posibles movimientos desfavorables en el tipo de cambio que podrían tener un impacto negativo en los flujos de efectivo de la Compañía. Para mitigar este riesgo, la Compañía puede usar instrumentos financieros derivados de tipo de cambio.

La mayoría de los ingresos de la Compañía se generan en pesos mexicanos; sin embargo, por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 el 32% de sus ingresos provienen de operaciones en los Estados Unidos de América y Centroamérica (30% y 33% al 31 de diciembre de 2017 y 2016 respectivamente); y el 38%, 40% y 38%, de su cobranza en 2018, 2017 y 2016, respectivamente.

Los gastos de la Compañía, 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 2018, 2017 y 2016 se muestra a continuación:

	MILES DE DÓLARES AMERICANOS					
	2018		2017		2016	
<b>Activos:</b>						
Efectivo y equivalentes de efectivo	US\$	279,829	US\$	344,038	US\$	297,565
Otras cuentas por cobrar		10,957		13,105		11,619
Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagado a los arrendadores		329,983		352,142		343,787
Depósitos para renta de equipo de vuelo		32,166		25,343		30,025
Instrumentos financieros derivados		3,172		25,204		41,996
<b>Total de activos</b>		<b>656,107</b>		<b>759,832</b>		<b>724,992</b>
<b>Pasivos:</b>						
Deuda financiera (Nota 5)		155,455		128,296		76,789
Proveedores extranjeros		51,012		53,729		56,109
Impuestos y contribuciones por pagar		14,823		10,304		6,874
Instrumentos financieros derivados		6,246		–		684
<b>Total de pasivos</b>		<b>227,536</b>		<b>192,329</b>		<b>140,456</b>
<b>Posición en moneda extranjera, neta</b>	<b>US\$</b>	<b>428,571</b>	<b>US\$</b>	<b>567,503</b>	<b>US\$</b>	<b>584,536</b>

Al 25 de abril de 2019, fecha de emisión de estos estados financieros consolidados, el tipo de cambio fue de Ps.18.9578 por dólar americano.

	MILES DE DÓLARES AMERICANOS					
	2018		2017		2016	
<b>Exposición del riesgo fuera del balance:</b>						
Arrendamientos operativos de aeronaves (Nota 14)	US\$	2,334,767	US\$	1,840,316	US\$	1,727,644
Compromisos para compra de aeronaves y motores (Nota 23)		1,070,187		1,123,377		315,326
<b>Total</b>	<b>US\$</b>	<b>3,404,954</b>	<b>US\$</b>	<b>2,963,693</b>	<b>US\$</b>	<b>2,042,970</b>

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2018 y 2017, la Compañía contrató instrumentos financieros derivados en forma de forwards en moneda extranjera por dólares estadounidenses para cubrir aproximadamente el 20% y 9% de los gastos de arrendamiento de aeronaves para los siguientes doce meses y seis meses. Una parte de la posición de la Compañía en los forwards en moneda extranjera venció a lo largo del cuarto trimestre de 2018 (noviembre y diciembre), toda la posición de la Compañía en contratos a plazo de moneda extranjera a partir de 2017 venció a lo largo de la segunda mitad del año (agosto, septiembre, noviembre y diciembre), por lo que no había saldo pendiente al 31 de diciembre de 2017. Al 31 de diciembre de 2018, las ganancias no realizadas de Ps.14,241 relacionadas con los forwards en moneda extranjera se incluyen en otros resultados integrales.

Por el año terminado al 31 de diciembre de 2018, la utilidad neta en los contratos de instrumentos financieros derivados forward en moneda extranjera fue de Ps.52,516, el cual fue reconocido como parte de los gastos de arrendamiento en los estados de resultados consolidados. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2017, la pérdida neta en los contratos de instrumentos financieros derivados forward en moneda extranjera fue de Ps.11,290, la cual se reconoció como parte de los gastos de arrendamiento en los estados de resultados consolidados. Al 31 de diciembre de 2016, al no existir contratos forward de moneda extranjera, no se reconoció impacto en los estados de resultados consolidados.

### 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.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2018 y 2017, la Compañía no tuvo ninguna tasa de interés en swaps. Al 31 de diciembre de 2016, la Compañía contaba con contratos de cobertura en la modalidad de swaps de tasas de interés, cuyo valor nominal asciende a US\$ 70 millones y su valor razonable asciende a Ps.14,144, respectivamente, registrados como parte de pasivos por instrumentos financieros derivados. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2017 y 2016, la pérdida reportada sobre swaps de tasa de interés fue de Ps.13,827 y Ps.48,777, respectivamente, la cual fue reconocida como parte del gasto por arrendamiento en el estado consolidado de resultados. Todas las posiciones de la Compañía en la modalidad de swaps de tasa de interés vencieron el 31 de marzo y 30 de abril de 2017, por lo que no existe saldo al 31 de diciembre de 2018 y 2017.



**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 2018					
	PLAZO DE 1 AÑO		1 A 5 AÑOS		TOTAL
<b>Préstamos que devengan intereses:</b>					
Anticipos para la compra de aeronaves (Nota 5)	Ps.	734,635	Ps.	2,310,939	Ps. 3,045,574
Capital de trabajo de corto plazo (Nota 5)		461,260		–	461,260
<b>Instrumentos financieros derivados:</b>					
Contratos de opciones de collares de combustible de coste cero		122,948		–	122,948
<b>Total</b>	<b>Ps.</b>	<b>1,318,843</b>	<b>Ps.</b>	<b>2,310,939</b>	<b>Ps. 3,629,782</b>

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017

	PLAZO DE 1 AÑO		1 A 5 AÑOS		TOTAL
<b>Préstamos que devengan intereses:</b>					
Anticipos para la compra de aeronaves (Nota 5)	Ps.	1,449,236	Ps.	1,079,152	Ps. 2,528,388
Capital de trabajo de corto plazo (Nota 5)		948,354		–	948,354
<b>Total</b>	<b>Ps.</b>	<b>2,397,590</b>	<b>Ps.</b>	<b>1,079,152</b>	<b>Ps. 3,476,742</b>

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016

	PLAZO DE 1 AÑO		1 A 5 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>					
Contratos de swaps de tasas de interés.		14,144		–	14,144
<b>Total</b>	<b>Ps.</b>	<b>1,059,279</b>	<b>Ps.</b>	<b>943,046</b>	<b>Ps. 2,002,325</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 2018, 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 2018.

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 2018, 2017 y 2016, 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 consolidados 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		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
<b>Activos</b>						
Instrumentos financieros						
derivados	Ps. 62,440	Ps. 497,403	Ps. 867,809	Ps. 62,440	Ps. 497,403	Ps. 867,809
<b>Pasivos</b>						
Deuda financiera	(3,506,834)	(3,476,742)	(1,988,181)	(3,515,550)	(3,481,741)	(1,988,445)
Instrumentos financieros						
derivados	(122,948)	-	(14,144)	(122,948)	-	(14,144)
<b>Total</b>	<b>Ps. (3,567,342)</b>	Ps. (2,979,339)	Ps. (1,134,516)	<b>Ps. (3,576,058)</b>	Ps. (2,984,338)	Ps. (1,134,780)

Al 31 de diciembre de 2018, 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. 48,199	Ps. -	Ps. 48,199
Forwards en moneda extranjera	-	14,241	-	14,241
<b>Pasivos</b>				
Instrumentos financieros derivados:				
Contratos de opciones de collar de combustible asiático de costo cero*	-	(122,948)	-	(122,948)
<b>Pasivos cuyos valores razonables son revelados:</b>				
Intereses devengados de deuda y préstamos**	-	(3,515,550)	-	(3,515,550)
<b>Neto</b>	<b>Ps. -</b>	<b>Ps. (3,576,058)</b>	<b>Ps. -</b>	<b>Ps. (3,576,058)</b>

\* Niveles de Jet Fuel.

\*\* Curva LIBOR y Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio TIEE, incluye deuda a corto y largo plazo.

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

Al 31 de diciembre de 2017, 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. 497,403	Ps. -	Ps. 497,403
<b>Pasivos cuyos valores razonables son revelados:</b>				
Intereses devengados de deuda y préstamos**	-	(3,481,741)	-	(3,481,741)
<b>Neto</b>	<b>Ps. -</b>	<b>Ps. (2,984,338)</b>	<b>Ps. -</b>	<b>Ps. (2,984,338)</b>

\* Nivel de Jet fuel y curva LIBOR y tasa de interés interbancaria de equilibrio TIEE. Incluye deuda a corto y largo plazo.

\*\* Curva LIBOR.

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

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 cuyos valores razonables son revelados:</b>				
Instrumentos financieros derivados:				
Interest rate swap contracts**	-	(14,144)	-	(14,144)
<b>Pasivos cuyos valores razonables son revelados:</b>				
Intereses devengados de deuda y Préstamos**	-	(1,988,445)	-	(1,988,445)
<b>Neto</b>	<b>Ps. -</b>	<b>Ps. (1,134,780)</b>	<b>Ps. -</b>	<b>Ps. (1,134,780)</b>

La siguiente tabla resume la pérdida de los instrumentos financieros derivados reconocidos en los estados consolidados de resultados al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016:

Estados consolidados de resultados

INSTRUMENTO	RUBRO EN ESTADOS FINANCIEROS	2018	2017	2016
Opciones de compra asiáticas de combustible	Combustible	Ps. (402,493)	Ps. 26,980	Ps. 305,166
Forwards de tipo de cambio	Gastos por arrendamiento de aeronave y motor	(52,516)	11,290	-
Swaps de tasa de interés	Gastos por arrendamiento de aeronave y motor	-	13,827	48,777
<b>Total</b>		<b>Ps. (455,009)</b>	<b>Ps. 52,097</b>	<b>Ps. 353,943</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 2018, 2017 y 2016:

Estados consolidados de resultados integrales

INSTRUMENTO	RUBRO EN ESTADOS FINANCIEROS	2018	2017	2016
Opciones de compra asiáticas de combustible	ORI	Ps. (174,984)	Ps. (54,202)	Ps. 583,065
Contratos de opciones de collar de combustible asiático de costo cero	ORI	(122,948)	-	-
Swaps de tasa de interés	ORI	-	14,144	41,629
Forwards de tipo de cambio	ORI	14,241	(2,090)	-
<b>Total (Nota 22)</b>		<b>Ps. (283,691)</b>	<b>Ps. (42,148)</b>	<b>Ps. 624,694</b>

El tipo de cambio utilizada para conversión de los saldos anteriores a pesos mexicanos al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016 fueron de Ps.19.6829, Ps.19.7354 y Ps.20.6640, respectivamente, por dólar estadounidense.

5. ACTIVOS Y PASIVOS FINANCIEROS

Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016 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

	2018	2017	2016
Instrumentos financieros derivados designados como coberturas de flujos de efectivo (parte efectiva reconocida en ORI)			
Opciones de compra asiáticas de combustible	Ps. 48,199	Ps. 497,403	Ps. 867,809
Forwards de tipo de cambio	14,241	-	-
<b>Total de activos financieros</b>	<b>Ps. 62,440</b>	<b>Ps. 497,403</b>	<b>Ps. 867,809</b>

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

Circulante	Ps. 62,440	Ps. 497,403	Ps. 543,528
No circulante	Ps. -	Ps. -	Ps. 324,281

**b) Deuda financiera**

(i) Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, la deuda a corto plazo y largo plazo se integra como sigue:

	2018	2017	2016
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 2022, devengando una tasa de interés anual a tasa LIBOR más 260 puntos porcentuales.	Ps. 3,045,574	Ps. 2,528,388	Ps. 1,271,891
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 90 puntos base.	461,260	948,354	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"), devengando una tasa de interés anual a tasa LIBOR mensual más 160 puntos.	-	-	309,960
IV. Intereses devengados	16,364	5,972	6,102
	<b>3,523,198</b>	3,482,714	1,994,283
Vencimientos a corto plazo	<b>1,212,259</b>	2,403,562	1,051,237
Total a largo plazo	<b>Ps. 2,310,939</b>	Ps. 1,079,152	Ps. 943,046

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 2018:

	2019	2020	2021	2022	Total
Deuda financiera denominada en moneda extranjera:					
Santander/Bancomext	Ps. 748,865	Ps. 1,508,757	Ps. 777,095	Ps. 25,087	Ps. 3,059,804
Citibanamex	463,394	-	-	-	463,394
Total	Ps. 1,212,259	Ps. 1,508,757	Ps. 777,095	Ps. 25,087	Ps. 3,523,198

(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 2017, una aeronave A320 *Classic Engine Option*, ("CEO", por sus siglas en inglés) fue financiada 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. Una de estas aeronaves fue incorporada a la flota de la Compañía durante 2017.

Adicionalmente, el 30 de noviembre de 2016, la Compañía firmó una enmienda al contrato de préstamo para financiar los pagos anticipados de 22 aeronaves A320NEO adicionales, a ser entregadas entre 2019 y 2020. Esta enmienda fue modificada el 19 de diciembre de 2017, para reagendar las fechas de entrega de las aeronaves originalmente estipuladas el 25 de agosto de 2015 y el 30 de noviembre de 2016, siete y 22 aeronaves, respectivamente. Las nuevas fechas de entrega están programadas entre 2019 y 2021. De acuerdo con la última enmienda, la línea de crédito revolvente con Santander Bancomext expirará el 30 de noviembre de 2021. Este acuerdo fue modificado el 30 de noviembre de 2018, para reprogramar las fechas de entrega de 26 aeronaves programadas para 2019 y 2021. La nueva fecha de entrega será entre el 2019 y 2021, de acuerdo con el última enmienda, la línea revolvente con Santander Bancomext expirará el 31 de mayo de 2022.

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 2018 y 2017, 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 2018, el monto disponible de líneas de crédito otorgadas a la Compañía asciende a Ps.6,721,139, de las cuales Ps.4,063,947 se relacionaron con deuda financiera y Ps.2,657,192 se relacionaron con cartas de crédito (Ps.1,048,241 no han sido dispuestos). Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2017, el monto disponible de las líneas de crédito otorgadas asciende a Ps.7,368,346, de los cuales Ps.4,616,861 se relacionaron con deuda financiera y Ps.2,751,485 se relacionaron con cartas de crédito (Ps.1,739,775 no han sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2016, el monto disponible de 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.3,703,184 no han sido dispuestos).

### Cambios en pasivos provenientes de actividades financieras

Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, los cambios en los pasivos por actividades de financiamiento de la Compañía se resumen en la siguiente tabla:

	ENERO 1, 2018	FLUJO DE EFECTIVO NETO	INTERÉS DEVENGADOS	CAMBIOS POR FLUCTUACIÓN CAMBIARIA	RECLASIFICACIÓN DE CORTO A LARGO PLAZO	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018
Préstamos a corto plazo						
que devengan intereses	Ps. 2,403,562	Ps. (793,363)	Ps. 10,392	Ps. 71,380	Ps. (479,712)	Ps. 1,212,259
Préstamos a largo plazo						
que devengan intereses	1,079,152	808,620	-	(56,945)	480,112	2,310,939
Total de pasivos provenientes de actividades de financiamiento	Ps. 3,482,714	Ps. 15,257	Ps. 10,392	Ps. 14,435	Ps. 400	Ps. 3,523,198

	ENERO 1, 2017	FLUJO DE EFECTIVO NETO	INTERÉS DEVENGADOS	CAMBIOS POR FLUCTUACIÓN CAMBIARIA	RECLASIFICACIÓN DE CORTO A LARGO PLAZO	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017
Préstamos a corto plazo						
que devengan intereses	Ps. 1,051,237	Ps. 419,350	Ps. (130)	Ps. 25,924	Ps. 907,181	Ps. 2,403,562
Préstamos a largo plazo						
que devengan intereses	943,046	1,093,808	-	(50,521)	(907,181)	1,079,152
Total de pasivos provenientes de actividades de financiamiento	Ps. 1,994,283	Ps. 1,513,158	Ps. (130)	Ps. (24,597)	Ps. -	Ps. 3,482,714

	ENERO 1, 2018	FLUJO DE EFECTIVO NETO	INTERÉS DEVENGADOS	CAMBIOS POR FLUCTUACIÓN CAMBIARIA	RECLASIFICACIÓN DE CORTO A LARGO PLAZO	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018
Préstamos a corto plazo						
que devengan intereses	Ps. 1,371,202	Ps. (753,897)	Ps. (1,239)	Ps. 121,269	Ps. 313,902	Ps. 1,051,237
Préstamos a largo plazo						
que devengan intereses	219,817	938,681	-	98,450	(313,902)	943,046
Total de pasivos provenientes de actividades de financiamiento	Ps. 1,591,019	Ps. 184,784	Ps. (1,239)	Ps. 219,719	Ps. -	Ps. 1,994,283

### c) Otros pasivos financieros

	2018	2017	2016
Instrumentos financieros derivados designados como CFE (porción efectiva reconocida en ORI):			
Opciones de collar costo cero	Ps. 122,948	Ps. -	Ps. -
Swaps de tasa de interés	-	-	14,144
Total pasivos financieros	Ps. 122,948	Ps. -	Ps. 14,144

Presentados en los estados consolidados de situación financiera:

Circulante	Ps. 122,948	Ps. -	Ps. 14,144
No circulante	Ps. -	Ps. -	Ps. -

## 6. EFECTIVO Y EQUIVALENTES DE EFECTIVO

A continuación, se muestra un análisis de la cuenta:

	2018		2017		2016	
Inversiones a corto plazo	Ps.	4,796,554	Ps.	5,982,314	Ps.	4,433,559
Efectivo en bancos		1,061,150		963,162		2,632,878
Efectivo en caja		5,238		5,403		4,814
<b>Total de efectivo y equivalentes de efectivo</b>	<b>Ps.</b>	<b>5,862,942</b>	<b>Ps.</b>	<b>6,950,879</b>	<b>Ps.</b>	<b>7,071,251</b>

## 7. PARTES RELACIONADAS

- a) A continuación, se presenta un análisis de los saldos con partes relacionadas al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016. 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	2018	2017	2016	TÉRMINOS
<b>Por cobrar:</b>						
Frontier Airlines Inc. ("Frontier")	Código compartido	USA	Ps. 8,266	Ps. -	Ps. -	30 días
			<u>Ps. 8,266</u>	<u>Ps. -</u>	<u>Ps. -</u>	
<b>Por pagar:</b>						
One Link, S.A. de C.V. ("One Link")	Honorarios por centro de atención telefónica	El Salvador	Ps. -	Ps. 24,980	Ps. 33,775	30 días
Aeromantenimiento, S.A. ("Aeroman")	Mantenimiento de motores aeronaves y otros servicios	El Salvador	15,024	15,951	30,627	30 días
Frontier Airlines Inc. ("Frontier")	Accionistas significativos	USA	2,751	-	-	30 días
SearchForce, Inc. ("SearchForce")	Servicios de internet	México	-	-	620	30 días
			<u>Ps. 17,775</u>	<u>Ps. 40,931</u>	<u>Ps. 65,022</u>	

- b) Por los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, la Compañía realizó las siguientes operaciones con partes relacionadas:

OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS	PAÍS DE ORIGEN	2018	2017	2016
<b>Ingresos:</b>				
Transacciones con afiliadas				
Frontier				
Código compartido	USA	Ps. 8,358	Ps. -	Ps. -
<b>Gastos:</b>				
Transacciones con afiliadas				
Aeroman				
Mantenimiento de aeronaves y motores	El Salvador/Guatemala	Ps. 341,726	Ps. 249,266	Ps. 304,399
One Link, Mijares Angoitia, Servprot y Human Capital				
Honorarios de centro de atención telefónica y otros	México/El Salvador	4,800	202,689	173,197
Aeroman				
Soporte técnico	México/El Salvador/ Guatemala	4,796	8,088	8,105

Frontier comenzó operaciones con la Compañía en septiembre de 2018. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2017 y 2016, la Compañía no tuvo transacciones de ingresos con partes relacionadas.

Al 31 de diciembre de 2018, no existen garantías otorgadas o recibidas por ninguna parte relacionada con respecto a las cuentas por pagar o por cobrar. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016 no se ha reconocido ninguna provisión por pérdidas o ganancias esperadas.

### 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 2018, 2017 y 2016 la Compañía registró un gasto de Ps.2,804, Ps.1,838 y Ps.1,733, 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 1 de enero de 2017, 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 5 años.

Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, el saldo insoluto conforme al contrato con Aeroman era de Ps.15,024, Ps.15,951 y Ps.30,627, respectivamente. La Compañía incurrió en gastos de mantenimiento de aeronaves, motores y soporte técnico conforme a dicho contrato por un monto de Ps.346,522, Ps.251,731 y Ps.308,731, para los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016.

**e) Human Capital International**

El 25 de febrero de 2015, la Compañía firmó un contrato de prestación de servicios profesionales con Human Capital International HCI, 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 desde el 19 de abril de 2018.

Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, la Compañía devengó gastos conforme al mismo por Ps.324, Ps.816 y Ps.3,127, respectivamente.

**f) One Link**

One Link es una parte relacionada hasta diciembre de 2017, debido a que Marco Baldocchi, miembro suplente del Consejo de Administración, es consejero en esta empresa. De conformidad con este acuerdo, One Link recibe llamadas de los clientes para reservar vuelos y ofrece a los clientes información sobre tarifas, horarios y disponibilidad.

Al 31 de diciembre de 2017 y 2016, el saldo pendiente de pago conforme a este contrato era de Ps.24,980 y Ps.33,775, respectivamente. La Compañía devengó gastos conforme al mismo de Ps.200,035 y Ps.168,337, por los años terminados el 31 de diciembre de 2017 y 2016, respectivamente.

**g) SearchForce**

SearchForce es una parte relacionada debido a que William Dean Donovan, miembro suplente del Consejo de Administración, es consejero en esta empresa. De conformidad con este acuerdo, SearchForce brinda servicios de consultoría, reportes, hallazgos, análisis y otros reportes respecto al software, así como la implementación de la estrategia de mercadotecnia en internet desarrollada para la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, el saldo pendiente de pago conforme a este contrato era de Ps.0, Ps.0 y Ps.620, respectivamente. La Compañía devengó gastos conforme al mismo de Ps.0, Ps.1,946 y Ps.3,446 por los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, respectivamente.

**h) Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes**

Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes son partes relacionada porque Ricardo Maldonado Yañez y Eugenio Macouzet de León, miembros y miembros alternos, respectivamente, de la mesa directiva de la Compañía desde abril de 2018, son socios de Mijares, Angoitia, Cortes y Fuentes. Al 31 de diciembre de 2018, el saldo de adeudado bajo este acuerdo era Ps.0 y la Compañía reconoció un gasto bajo este acuerdo de Ps.1,672 por el año terminado el 31 de diciembre de 2018.

**i) Frontier**

Frontier es una parte relacionada porque el señor William A. Franke y Brian H. Franke miembros del Consejo de Administración de la Compañía y de Frontier así como Indigo Partners tienen inversiones en ambas Compañías. Al 31 de diciembre de 2018, el saldo neto de adeudado bajo este acuerdo era Ps.8,266 y la compañía reconoce un ingreso bajo este acuerdo de Ps.8,358 por el año terminado al 31 de diciembre de 2018.

**j) Directores y funcionarios**

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, el presidente y miembros del Consejo de Administración de la Compañía recibieron una compensación total de aproximadamente Ps.7,178, Ps.8,993 y Ps.7,751, respectivamente, y el resto de los directores recibió una compensación de Ps.5,217, Ps.7,834 y Ps.7,308, respectivamente.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, 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.180,001, Ps.134,370 y Ps.160,762, respectivamente.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016 el costo de las transacciones por pagos basados en acciones (Plan de incentivos a largo plazo y MIP de la Compañía) fue de Ps.19,980, Ps.13,508 y Ps.7,816, respectivamente.

El (beneficio) costo de las transacciones liquidables en efectivo (DASA) por los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016 fue de Ps.(5,238), Ps.(25,498) y Ps.86,100, 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 2018, 2017 y 2016, la Compañía registró una provisión por un monto de Ps.50,000, Ps.0 y Ps.53,738, respectivamente.



## 8. OTRAS CUENTAS POR COBRAR, NETO

Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, las otras cuentas por cobrar de la Compañía se integran de la siguiente manera:

	2018		2017		2016	
<b>Corrientes:</b>						
Tarjetas de crédito	Ps.	96,646	Ps.	191,322	Ps.	253,374
Beneficios del proveedor		68,946		–		–
Otras cuentas por cobrar		101,487		117,582		26,236
Otros puntos de venta		71,054		54,719		23,867
Tarjeta de crédito de lealtad		55,172		40,517		8,950
Clientes de cargo		41,408		34,655		29,901
Agencias de viaje y comisiones por venta de seguros		39,806		27,925		20,477
Servicios de mercadotecnia		7,999		13,435		11,070
Servicios aeroportuarios		9,991		5,898		9,479
Empleados		27,274		8,878		7,551
Recuperación por seguros		–		1,345		55,815
		<b>519,783</b>		<b>496,276</b>		<b>446,720</b>
Estimación para pérdidas crediticias		(11,304)		(17,809)		(19,317)
	Ps.	<b>508,479</b>	Ps.	<b>478,467</b>	Ps.	<b>427,403</b>

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

DÍAS	2018			2017			2016		
	DETERIORADA	NO DETERIORADA	TOTAL 2018	DETERIORADA	NO DETERIORADA	TOTAL 2017	DETERIORADA	NO DETERIORADA	TOTAL 2016
0–30	Ps. 8,725	Ps. 388,644	Ps. 397,369	Ps. 16,962	Ps. 415,847	Ps. 432,809	Ps. 15,723	Ps. 398,721	Ps. 414,444
31–60	–	69,648	69,648	–	38,705	38,705	–	11,231	11,231
61–90	–	27,138	27,138	–	17,918	17,918	–	14,492	14,492
91–120	2,579	23,049	25,628	847	5,997	6,844	3,594	2,959	6,553
	Ps. 11,304	Ps. 508,479	Ps. 519,783	Ps. 17,809	Ps. 478,467	Ps. 496,276	Ps. 19,317	Ps. 427,403	Ps. 446,720

Los movimientos de la estimación para pérdidas crediticias del 1 de enero de 2016 al 31 de diciembre de 2018 se muestran a continuación:

Saldo al 1 de enero de 2016	Ps.	(24,612)
Cancelaciones		14,459
Incrementos en la estimación		(9,164)
Saldo al 31 de diciembre de 2016		(19,317)
Cancelaciones		6,228
Incrementos en la estimación		(4,720)
Saldo a 31 de diciembre de 2017		(17,809)
Cancelaciones		<b>17,126</b>
Incrementos en la estimación		<b>(10,621)</b>
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2018</b>	<b>Ps.</b>	<b>(11,304)</b>

## 9. INVENTARIOS

Los inventarios al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016 se analizan a continuación:

	2018	2017	2016
Refacciones de aeronaves y accesorios			
de equipo de vuelo	Ps. 289,737	Ps. 285,185	Ps. 235,330
Alimentos, bebidas y utensilios			
de servicio a bordo	7,534	9,665	8,554
	<b>Ps. 297,271</b>	<b>Ps. 294,850</b>	<b>Ps. 243,884</b>

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 2018, 2017 y 2016, los inventarios de consumo, registrados como parte de los gastos de mantenimiento, ascendieron a Ps.290,206, Ps.242,265 y Ps.186,719, respectivamente.

## 10. PAGOS ANTICIPADOS Y OTROS ACTIVOS CIRCULANTES

Los pagos anticipados y otros activos circulantes al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016 se analizan como sigue:

	2018	2017	2016
Anticipos a proveedores	Ps. 273,251	Ps. 346,263	Ps. 705,105
Renta de equipo de vuelo	274,254	215,784	668,306
Seguros pagados por anticipado	76,896	68,712	47,663
Otros pagos anticipados	22,682	65,642	33,555
Comisión a agencias por venta de boletos	59,620	54,501	73,413
Gastos pagados por anticipado para la construcción de aeronaves y motores	-	13,764	31,437
Pérdida por operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso por amortizar (Nota 14)	3,047	3,047	3,047
	<b>Ps. 709,750</b>	<b>Ps. 767,713</b>	<b>Ps. 1,562,526</b>

## 11. DEPÓSITOS EN GARANTÍA

Las cuentas que integran este rubro al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016 se analizan a continuación:

	2018	2017	2016
<b>Activos circulantes:</b>			
Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagados a los arrendadores (Nota 1j)	Ps. 729,899	Ps. 1,317,663	Ps. 1,145,913
Depósitos para renta de equipo de vuelo	1,220	17,178	14,155
Otros depósitos en garantía	59,516	18,052	7,141
	<b>790,635</b>	<b>1,352,893</b>	<b>1,167,209</b>
<b>Activo no circulante:</b>			
Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagado a arrendadores (Nota 1j)	5,765,122	5,631,304	5,951,831
Depósitos para renta de equipo de vuelo	531,261	441,110	589,804
Otros depósitos en garantía	41,113	25,838	18,243
	<b>6,337,496</b>	<b>6,098,252</b>	<b>6,559,878</b>
	<b>Ps. 7,128,131</b>	<b>Ps. 7,451,145</b>	<b>Ps. 7,727,087</b>

**12 REFACCIONES ROTABLES, MOBILIARIO Y EQUIPO, NETO**

	INVERSIÓN			DEPRECIACIÓN ACUMULADA			VALOR NETO		
	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016
Mejoras a equipos arrendados	Ps. 3,221,167	Ps. 2,382,687	Ps. 1,709,868	Ps. (2,083,053)	Ps. (1,769,589)	Ps. (1,386,844)	Ps. 1,138,114	Ps. 613,098	Ps. 323,024
Pagos anticipados para la compra de aeronaves y motores	3,672,090	2,783,303	1,206,330	-	-	-	3,672,090	2,783,303	1,206,330
Refacciones rotables	609,232	506,735	393,522	(233,403)	(181,091)	(137,712)	375,829	325,644	255,810
Motores de repuesto para aeronaves	323,410	323,410	323,025	(34,917)	(18,132)	(1,337)	288,493	305,278	321,688
Construcciones y mejoras en procesos	142,738	193,607	255,374	-	-	-	142,738	193,607	255,374
Estandarización	203,611	192,808	176,975	(127,136)	(113,407)	(94,864)	76,475	79,401	82,111
Construcciones y mejoras	132,446	131,503	120,886	(117,211)	(106,335)	(85,873)	15,235	25,168	35,013
Equipo de cómputo	44,563	30,113	24,172	(28,016)	(20,790)	(16,972)	16,547	9,323	7,200
Herramientas de taller	23,454	20,500	20,500	(20,085)	(18,229)	(15,915)	3,369	2,271	4,585
Equipo de fuerza eléctrica	15,438	15,439	14,818	(10,316)	(9,185)	(7,890)	5,122	6,254	6,928
Equipo de comunicaciones	12,305	11,229	9,261	(7,394)	(6,502)	(5,706)	4,911	4,727	3,555
Maquinaria y equipo de taller	9,530	8,405	7,240	(5,049)	(4,345)	(3,622)	4,481	4,060	3,618
Equipo de transporte motorizado en plataforma	5,496	5,587	5,703	(5,050)	(4,701)	(4,346)	446	886	1,357
Carros de servicio a bordo	5,403	5,403	5,403	(5,277)	(5,021)	(4,645)	126	382	758
Mobiliario y equipo de oficina	66,546	44,749	36,310	(28,240)	(22,454)	(18,653)	38,306	22,295	17,657
<b>Total</b>	<b>Ps. 8,487,429</b>	<b>Ps. 6,655,478</b>	<b>Ps. 4,309,387</b>	<b>Ps. (2,705,147)</b>	<b>Ps. (2,279,781)</b>	<b>Ps. (1,784,379)</b>	<b>Ps. 5,782,282</b>	<b>Ps. 4,375,697</b>	<b>Ps. 2,525,008</b>

\* Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, estos montos incluyen costo por préstamos capitalizados por Ps.357,920, Ps.193,389 y Ps.95,445, 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.242,678, Ps.110,274 y Ps.84,936, respectivamente.

	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 DE TRANSPORTE MOTORIZADO EN PLATAFORMA	EQUIPO DE COMUNICACIONES	MAQUINARIA Y EQUIPO DE TALLER	CARROS DE SERVICIO A BORDO	PAGOS ANTICIPADOS PARA COMPRA DE AERONAVES Y MOTORES	CONSTRUCCIONES Y MEJORAS EN PROCESO	MEJORAS A EQUIPOS ARRENDADOS	TOTAL
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)
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
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
Altas	115,173	385	-	15,833	1,845	6,805	-	-	-	-	123	-	1,707,805	206,932	529,331	2,584,232
Bajas y transferencias	(930)	-	-	-	-	(15)	-	-	-	-	-	-	(213,947)	(3,555)	(101,224)	(319,671)
Costos por préstamos capitalizados, neto*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	83,115	-	-	83,115
Otros movimientos	-	-	10,371	-	4,087	1,649	620	-	-	1,968	1,041	-	-	(265,144)	244,712	(696)
Depreciación	(44,409)	(16,795)	(20,216)	(18,543)	(3,809)	(3,801)	(1,294)	(2,314)	(471)	(796)	(722)	(376)	-	-	(382,745)	(496,291)
Al 31 de diciembre de 2017	325,644	305,278	25,168	79,401	9,323	22,295	6,254	2,271	886	4,727	4,060	382	2,783,303	193,607	613,098	4,375,697
Costo	506,735	323,410	131,503	192,808	30,113	44,749	15,439	20,500	5,587	11,229	8,405	5,403	2,783,303	193,607	2,382,687	6,655,478
Depreciación acumulada	(181,091)	(18,132)	(106,335)	(113,407)	(20,790)	(22,454)	(9,185)	(18,229)	(4,701)	(6,502)	(4,345)	(5,021)	-	-	(1,769,589)	(2,279,781)
Valor neto al 31 de diciembre de 2017	Ps. 325,644	Ps. 305,278	Ps. 25,168	Ps. 79,401	Ps. 9,323	Ps. 22,295	Ps. 6,254	Ps. 2,271	Ps. 886	Ps. 4,727	Ps. 4,060	Ps. 382	Ps. 2,783,303	Ps. 193,607	Ps. 613,098	Ps. 4,375,697
Altas	106,240	260,131	689	10,803	5,316	652	-	2,673	-	1,050	1,040	-	1,485,643	142,703	676,457	2,693,397
Bajas y transferencias	(1,735)	(260,131)	-	-	-	-	-	-	-	-	(2)	-	(712,098)	(89)	-	(974,055)
Costos por préstamos capitalizados, neto*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	115,242	-	-	115,242
Otros movimientos	-	-	67	-	9,123	21,568	-	281	42	26	110	-	-	(193,483)	162,023	(243)
Depreciación	(54,320)	(16,785)	(10,689)	(13,729)	(7,215)	(6,209)	(1,132)	(1,856)	(482)	(892)	(727)	(256)	-	-	(313,464)	(427,756)
Al 31 de diciembre de 2018	375,829	288,493	15,235	76,475	16,547	38,306	5,122	3,369	446	4,911	4,481	126	3,672,090	142,738	1,138,114	5,782,282
Costo	609,232	323,410	132,446	203,611	44,563	66,546	15,438	23,454	5,496	12,305	9,530	5,403	3,672,090	142,738	3,221,167	8,487,429
Depreciación acumulada	(233,403)	(34,917)	(117,211)	(127,136)	(28,016)	(28,240)	(10,316)	(20,085)	(5,050)	(7,394)	(5,049)	(5,277)	-	-	(2,083,053)	(2,705,147)
Valor neto al 31 de diciembre de 2018	Ps. 375,829	Ps. 288,493	Ps. 15,235	Ps. 76,475	Ps. 16,547	Ps. 38,306	Ps. 5,122	Ps. 3,369	Ps. 446	Ps. 4,911	Ps. 4,481	Ps. 126	Ps. 3,672,090	Ps. 142,738	Ps. 1,138,114	Ps. 5,782,282

- a) El gasto por depreciación por los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, ascendió a Ps.427,756, Ps.496,291 y Ps.496,253, 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.

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.

Como parte del acuerdo con P&W, la Compañía recibió notas de crédito en diciembre de 2017 por Ps.58,530 (US\$3.06 millones), los cuales se amortizan linealmente de forma prospectiva durante el plazo del contrato. Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, la Compañía amortizó un beneficio correspondiente a estas notas de crédito por Ps.4,878 y Ps.1,219, el cual se reconoció como una compensación a los gastos de mantenimiento en los estados de resultados consolidados. Adicionalmente, durante diciembre de 2017, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 80 aeronaves que se entregarán entre 2022 y 2026. El nuevo pedido incluye 46 A320NEO y 34 A321NEO. En virtud de dicho acuerdo, y antes de la entrega de cada aeronave, la Compañía acordó hacer pagos anticipados previos a la entrega, los cuales se calculan en función del precio de referencia de cada aeronave y siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el acuerdo.

En noviembre de 2018, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para reprogramar la entrega de 26 aeronaves entre 2019 y 2022.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, los montos pagados de anticipos para la compra de aeronaves y motores de repuesto fue de Ps.1,485,643 (US\$77.1 millones), Ps.1,707,805 (US\$90.0 millones) y Ps.1,345,081 (US\$82.7 millones), respectivamente.

El acuerdo de compra actual con Airbus requiere que la Compañía acepte la entrega de 106 aeronaves Airbus A320 en los siguientes nueve años (de enero de 2019 a noviembre de 2026). Las aeronaves que se incorporarán a la flota son 106

A320NEO, como sigue: tres en 2019, ocho en 2020, trece en 2021, trece en 2022, dieciséis en 2023, trece en 2024, quince en 2025 y veinticinco en 2026.

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

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016 la Compañía entró en una transacción de venta y arrendamiento de aeronaves y refacciones, obteniendo una ganancia de Ps.609,168, Ps.65,886 y Ps.484,827, respectivamente, que fue reconocida en el rubro de otros ingresos en el estado consolidado de resultado (Nota 20).

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2011, la Compañía entra en una transacción de venta y arrendamiento de aeronaves y refacciones, que resulto en una pérdida de Ps.30,706. Esta pérdida fue diferida en el estado de situación financiera y está siendo amortizada sobre los términos contractuales de arrendamiento. Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016 la parte contractual de la pérdida en los montos de ventas asciende a Ps.3,047, Ps.3,047 y Ps.3,047, respectivamente, el cual es reconocido en el rubro de gastos pagados por anticipado y otros activos circulantes (Nota 10) y la porción no circulante asciende a Ps.8,366, Ps.11,413 y Ps.14,460, respectivamente, y se presenta como parte del rubro de otros activos en los estados consolidados de situación financiera.

- c) El 27 de agosto de 2012, la Compañía celebró un contrato de soporte global con Lufthansa Technik AG (“LHT”) con una vigencia de 5 años a partir de la fecha de la firma de este contrato. El acuerdo incluye un contrato de soporte 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, 2018, 2017 y 2016, la Compañía amortizó parte del beneficio correspondiente a estas notas de crédito por Ps.0, Ps.6,580 y Ps.9,292, respectivamente, el cual es reconocido como una compensación por gastos de mantenimiento en el estado consolidado de resultados.

Durante diciembre de 2017, la Compañía inició un nuevo contrato con Lufthansa por 66 meses, con una fecha efectiva de 1 de julio de 2018. Este acuerdo incluye términos y condiciones similares al del contrato original.

Como parte del nuevo acuerdo, la Compañía recibió notas de crédito por un monto de Ps.28,110 (US\$1.5 millones), que están siendo amortizadas mediante el método de línea recta sobre una base prospectiva durante la vigencia del contrato. Al 31 de diciembre de 2018, la Compañía amortizó el beneficio correspondiente a estas notas de crédito por Ps.7,191, el cual es reconocido como una compensación por gastos de mantenimiento en el estado consolidado de resultados.

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

	AÑOS DE VIDA UTIL	INVERSIÓN						AMORTIZACIÓN ACUMULADA						VALOR NETO EN LIBROS					
		AL 31 DE DICIEMBRE DE,			AL 31 DE DICIEMBRE DE,			AL 31 DE DICIEMBRE DE,			AL 31 DE DICIEMBRE DE,								
		2018	2017	2016	2018	2017	2016	2018	2017	2016									
Software	1 – 4 años	Ps. 503,467	Ps. 441,803	Ps. 313,028	Ps. (324,343)	Ps. (251,383)	Ps. (198,987)	Ps. 179,124	Ps. 190,420	Ps. 114,041									
Saldos al 1 de enero de 2016				Ps. 94,649															
Altas						60,792													
Bajas						(1,277)													
Amortización						(40,290)													
Diferencias por tipo de cambio						167													
Saldos al 1 de enero de 2017						114,041													
Adiciones						130,908													
Bajas						(1,976)													
Amortización						(52,396)													
Diferencias por tipo de cambio						(157)													
Saldos al 31 de diciembre de 2017						190,420													
Adiciones						71,007													
Bajas						(9,368)													
Amortización						(72,885)													
Diferencias por tipo de cambio						(50)													
<b>Saldos al 31 de diciembre de 2018</b>						<b>Ps. 179,124</b>													

El gasto por amortización de software por los años terminados al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016 fue de Ps.72,885, Ps.52,396 y Ps.40,290, 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 2018, la Compañía tiene contratadas 77 aeronaves (71 y 69 al 31 de diciembre de 2017 y 2016, respectivamente) y 10 motores de repuesto bajo arrendamientos operativos (ocho y 11 al 31 de diciembre de 2017 y 2016, respectivamente) con un vencimiento máximo en 2032. 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 2018, 2017 y 2016, 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 2018	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016
A319	132	4	6	6
A319	133	4	6	9
A320	233	39	39	39
A320	232	4	4	4
A320NEO	271N	12	6	1
A321	231	10	10	10
A321NEO	271N	4	-	-
		<b>77</b>	<b>71</b>	<b>69</b>

TIPO DE MOTOR	MODELO	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016
V2500	V2527M-A5	3	3	3
V2500	V2527E-A5	3	3	4
V2500	V2527-A5	2	2	4
PW1100	PW1127G-JM	2	-	-
		<b>10</b>	<b>8</b>	<b>11</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 al 31 de diciembre de 2018, la Compañía incorporó 10 nuevas aeronaves a su flota (de las cuales tres de ellas se basaron en los términos del contrato original de compra con Airbus y siete de los pedidos a los arrendadores). Adicionalmente, la Compañía regresó dos aeronaves a los arrendadores (vigentes desde 2019) y dos repuestos de motor (vigentes desde febrero y abril de 2018), también la Compañía devolvió cuatro aeronaves a sus respectivos arrendadores.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2018, la Compañía incorporó dos motores de repuesto NEO a su flota basados en los términos del contrato original de compra de Pratt and Whitney (FMP). Estos dos motores incorporados están sujetos a la transacción de venta y arrendamiento y sus respectivos contratos de arrendamiento se reconocen como arrendamientos operativos.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2017, la Compañía incorporó cinco aeronaves a su flota (una de las cuales se basaron en los términos del contrato original de compra con Airbus y cuatro de los pedidos a los arrendadores). Estos nuevos acuerdos por arrendamiento fueron contabilizados como arrendamientos operativos. Adicionalmente, la Compañía regresó tres 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 2017 la Compañía extendió el plazo de arrendamiento de tres aeronaves (efectiva desde 2018) y dos motores de repuesto (efectiva desde julio y septiembre de 2017, respectivamente). Dichos arrendamientos se contabilizaban como arrendamientos operativos y no estaban sujetos a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

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 9 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.

Durante 2016, la Compañía compró dos motores de repuesto, los cuales fueron contabilizados como parte de propiedades, planta y equipo (Nota 12). Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, 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>	US\$	Ps. <sup>(1)</sup>	US\$	Ps. <sup>(1)</sup>
2019	US\$ 301,632	Ps. 5,936,992	US\$ 7,314	Ps. 143,961				
2020	296,205	5,830,173	6,694	131,757				
2021	288,462	5,677,769	6,537	128,667				
2022	275,451	5,421,674	6,064	119,357				
2023	238,970	4,703,623	5,066	99,714				
2024 y posteriores	897,251	17,660,502	5,121	100,796				
<b>Total</b>	<b>US\$ 2,297,971</b>	<b>Ps. 45,230,733</b>	<b>US\$ 36,796</b>	<b>Ps. 724,252</b>				

<sup>(1)</sup> Utilizando la tasa de tipo cambio al 31 de diciembre de 2018 de Ps. 19.6829.

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 2018.

- 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		EQUIVALENTE EN PESOS MEXICANOS <sup>(1)</sup>		ARRENDAMIENTOS OPERATIVOS DENOMINADOS EN PESOS MEXICANOS	
2019	US\$	9,754	Ps.	191,989	Ps.	131,166
2020		6,017		118,428		88,237
2021		3,111		61,243		16,114
2022		1,763		34,691		13,302
2023		721		14,201		10,108
2024 y posteriores		3,534		69,553		33,459
<b>Total</b>	<b>US\$</b>	<b>24,900</b>	<b>Ps.</b>	<b>490,105</b>	<b>Ps.</b>	<b>292,386</b>

\* Utilizando la tasa de tipo cambio al 31 de diciembre de 2018 de (Ps. 19.6829).

- c) El gasto total de rentas cargado a resultados es como sigue:

	2018		2017		2016	
Aeronaves y motores (Nota 1p)	Ps.	6,314,930	Ps.	6,072,502	Ps.	5,590,058
Inmuebles:						
Aeropuertos		56,288		44,251		40,591
Oficinas, bodega de mantenimiento y hangar (Nota 20)		36,483		30,544		33,517
Total del costo por arrendamiento de inmuebles		92,771		74,795		74,108
Total del costo por arrendamientos operativos	Ps.	6,407,701	Ps.	6,147,297	Ps.	5,664,166

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016 la Compañía realizó operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves y motores de repuesto, generando una ganancia de Ps.609,168, Ps.65,886 y Ps.484,827, 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 vigencia del contrato de arrendamiento. Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, la porción circulante de la pérdida pendiente de amortizar asciende a Ps.3,047 por periodo, 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.8,366, Ps.11,413 y Ps.14,460, 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 2018, 2017 y 2016, la Compañía amortizó pérdidas por Ps.3,047 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 2018, 2017 y 2016 son los siguientes:

	2018	2017	2016
Gastos de combustible y servicios de tráfico	Ps. 1,315,363	Ps. 1,106,913	Ps. 922,607
Gastos de mantenimiento y refacciones de equipo de vuelo	79,280	194,366	130,897
Gastos de venta, publicidad y distribución	283,538	143,758	102,880
Reservas de mantenimiento	141,371	132,519	179,288
Salarios y beneficios	187,072	114,781	170,994
Gastos administrativos	67,306	90,459	80,981
Beneficios por extensión de contrato de arrendamiento de aeronaves y motores (Nota 1j)	50,796	83,047	85,124
Ingresos diferidos por membresías VClub	59,557	76,261	32,771
Gastos informativos y de comunicación	45,008	44,638	32,950
Acuerdo de servicios de proveedores	10,634	10,634	6,333
Beneficios por servicios de depósitos de valores	-	1,473	2,068
Anticipos de agencias de viajes	482	650	1,536
Otros	77,985	51,474	37,010
	<b>Ps. 2,318,392</b>	<b>Ps. 2,050,973</b>	<b>Ps. 1,785,439</b>

b) Pasivos acumulados a largo plazo:

	2018	2017	2016
Beneficio por extensión de contrato de arrendamiento de aeronaves y motores (Nota 1j)	Ps. 61,730	Ps. 107,400	Ps. 127,831
Acuerdo de servicios de proveedores	66,539	77,174	4,350
Beneficio por servicios de depósitos de valores	-	-	1,473
Otros	8,964	15,274	36,154
	<b>Ps. 137,233</b>	<b>Ps. 199,848</b>	<b>Ps. 169,808</b>

c) Los movimientos de otros pasivos son los siguientes:

	SALDOS AL 1 DE ENERO DE 2018	INCREMENTO DEL AÑO	PAGOS	SALDOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018
Pasivo para devolución de aeronaves arrendadas	Ps. 488,383	Ps. 774,614	Ps. 832,323	Ps. 430,674
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 16)	9,063	14,106	8,185	14,984
	<b>Ps. 497,446</b>	<b>Ps. 788,720</b>	<b>Ps. 840,508</b>	<b>Ps. 445,658</b>

Menos: vencimientos a corto plazo				<b>Ps. 117,724</b>
Largo plazo				<b>Ps. 327,934</b>

	SALDOS AL 1 DE ENERO DE 2017	INCREMENTO DEL AÑO	PAGOS	SALDOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017
Pasivo para devolución de aeronaves arrendadas	Ps. 410,060	Ps. 937,982	Ps. 859,659	Ps. 488,383
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 16)	10,695	8,342	9,974	9,063
	<b>Ps. 420,755</b>	<b>Ps. 946,324</b>	<b>Ps. 869,633</b>	<b>Ps. 497,446</b>

Menos: vencimientos a corto plazo				<b>Ps. 280,744</b>
Largo plazo				<b>Ps. 216,702</b>

	SALDO AL 1 DE ENERO DE 2016	INCREMENTO EN EL AÑO	PAGOS	SALDOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016
Pasivo para devolución de aeronaves arrendadas	Ps. 149,326	Ps. 1,025,757	Ps. 765,023	Ps. 410,060
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 16)	10,173	9,967	9,445	10,695
	<b>Ps. 159,499</b>	<b>Ps. 1,035,724</b>	<b>Ps. 774,468</b>	<b>Ps. 420,755</b>

Menos: vencimientos a corto plazo				<b>Ps. 284,200</b>
Largo plazo				<b>Ps. 136,555</b>

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, 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 2018, 2017 y 2016, se muestran a continuación:

	2018		2017		2016	
<b>Análisis del costo neto del periodo:</b>						
Costo laboral del servicio actual	Ps.	4,977	Ps.	3,657	Ps.	2,421
Costo financiero		1,424		1,000		701
<b>Costo neto del periodo</b>	<b>Ps.</b>	<b>6,401</b>	<b>Ps.</b>	<b>4,657</b>	<b>Ps.</b>	<b>3,122</b>

Los cambios en el valor de las obligaciones por beneficios definidos se detallan a continuación:

	2018		2017		2016	
Obligación por beneficios definidos al 1 de enero	Ps.	19,289	Ps.	13,438	Ps.	10,056
Costo neto del periodo con cargo a la utilidad o pérdida:						
Costo laboral del servicio actual		4,977		3,657		2,421
Costo financiero de las obligaciones por beneficios		1,423		1,000		701
Ganancias (pérdida) actuariales en utilidad integral:						
Cambios actuariales resultantes de modificaciones a los supuestos financieros		(5,989)		1,776		442
Pagos realizados		(1,547)		(582)		(182)
<b>Obligación por beneficios definidos al 31 de diciembre de</b>	<b>Ps.</b>	<b>18,153</b>	<b>Ps.</b>	<b>19,289</b>	<b>Ps.</b>	<b>13,438</b>

A continuación, se presentan las principales hipótesis económicas utilizadas en el cálculo del valor presente actuarial de la obligación:

	2018	2017	2016
<b>Financieros:</b>			
Tasa de descuento anual	9.91%	7.72%	7.78%
Tasa esperada de incrementos salariales	5.65%	5.50%	5.50%
Incremento anual en el salario mínimo	4.15%	4.00%	4.00%
<b>Biométricos:</b>			
Mortalidad <sup>(1)</sup>	EMSSA 09	EMSSA 09	EMSSA 09
Discapacidad <sup>(2)</sup>	IMSS-97	IMSS-97	IMSS-97

<sup>(1)</sup> Experiencia Mexicana del Seguro Social (EMSSA).

<sup>(2)</sup> Experiencia Mexicana del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS).

Los beneficios a empleados a corto plazo al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, respectivamente, se analizan a continuación:

	2018		2017		2016	
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 15c)	Ps.	14,984	Ps.	9,063	Ps.	10,695

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).

El 18 de octubre de 2018, el Consejo de Administración de la Compañía aprueba el nuevo plan de retención a largo plazo para ejecutivos de la Compañía para el beneficio de ciertos ejecutivos clave, a través del cual los beneficios del plan pueden recibir acciones de la compañía una vez que se cumplan las condiciones del servicio. Este plan no incluye compensaciones de efectivo otorgadas a través de derecho sobre las acciones de la compañía. El plan de retención otorgado en periodos anteriores bajo plan de incentivos a largo plazo continuará en plena vigencia hasta que cumplan sus respectivas fechas de vencimiento y la compensación en efectivo derivada de estas podrán ser liquidadas de acuerdo a las condiciones establecidas de cada plan.

### 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), en noviembre de 2014 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 con 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 noviembre de 2018 y 2017, abril y octubre de 2016, extensiones al plan de incentivos a largo plazo, fueron aprobados por los accionistas y el consejo de administración de la Compañía, respectivamente. El costo total de las extensiones aprobado fue de Ps.63,961 (Ps.41,590 neto de retención de impuestos), Ps.15,765 (Ps.10,108 neto de retención de impuestos), Ps.14,532 (Ps.9,466 neto de retención de impuestos) y Ps.11,599 (Ps.7,559 neto de retención de impuestos), respectivamente. Bajo los términos de este plan ciertos empleados clave de la Compañía se les otorgó una bonificación especial, la cual fue transferida al fideicomiso administrativo para la compra de acciones Serie A de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, 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 2015	617,001
Compradas durante el año	513,002
Otorgadas durante el año	–
Ejercidas durante el año	(425,536)
Anuladas durante el año	(86,419)
En circulación al 31 de diciembre de 2016	618,048 *
Compradas durante el año	547,310
Otorgadas durante el año	–
Ejercidas durante el año	(345,270)
Anuladas durante el año	–
Saldo al 31 de diciembre de 2017	820,088 *
Compradas durante el año	<b>3,208,115</b>
Otorgadas durante el año	–
Ejercidas durante el año	<b>(353,457)</b>
Anuladas durante el año	<b>(121,451)</b>
Saldo al 31 de diciembre del 2018	<b>3,553,295 *</b>

\* Estas acciones han sido presentadas como acciones en tesorería en los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2018 y 2017.

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
1,284,373	Noviembre 2018 – 2019
1,207,862	Noviembre 2019 – 2020
1,061,060	Noviembre 2020 – 2021
<u>3,553,295</u>	

De conformidad con la NIIF 2, este plan de compra de acciones ha sido clasificado como un plan liquidable en instrumentos de patrimonio. 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 2018, 2017 y 2016, el costo de compensación registrado en los estados consolidados de resultados fue de Ps.19,980, Ps.13,508 y Ps.7,816, 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 2018 y 2016, 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 con el plan, Servicios Corporativos está autorizada para recibir los fondos de la venta de dichas acciones, el número de acciones anuladas al 31 de diciembre de 2018 y 2016 fueron (121,451) y (86,419) acciones, respectivamente.

– **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 0, 3,965,351 y 2,044,604, lo que equivale a Ps.0, Ps.15,765 y Ps.14,532 por los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, respectivamente. Los DASA se conceden mientras el empleado continúe siendo empleado por la Compañía al final de cada aniversario, durante un período de tres 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 2018, 2017 y 2016 fue de Ps.537, Ps.723 y Ps.15,744, 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 2018, 2017 y 2016, la Compañía reconoció un (beneficio) gasto de Ps.(186), Ps.(8,999) y Ps.31,743, 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
1,348,777	Noviembre 2019
757,809	Noviembre 2020
<u>2,106,586*</u>	

\* Incluye los SAR expirados de 484,656, 145,769 y 0, por los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, respectivamente.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, la Compañía hizo un pago en efectivo a los empleados clave de la Compañía relacionados con el plan DASA por un monto de Ps.0, Ps.6,021 y Ps.31,261, respectivamente.

Dichos pagos fueron determinados con base en el incremento del precio de la acción de la Compañía desde la fecha de otorgamiento hasta la fecha de ejercicio.

**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. El costo total del MIP relacionado con las acciones adquiridas ha sido plenamente reconocido en el estado consolidado de operaciones durante los años adquiridos.

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.

En 2018, 2017 y 2016, los ejecutivos clave ejercieron 2,003,876, 120,000 y 3,299,999 acciones Serie A. Como resultado, dichos empleados pagaron al fideicomiso Ps.10,654, Ps.638 y Ps.17,536, correspondiente a las acciones ejercidas por los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, respectivamente. 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 2015	15,857,856	Ps. 5.31	Ps. 84,269
Otorgadas durante el ejercicio	-	-	-
Canceladas durante el ejercicio	-	-	-
Ejercidas durante el ejercicio	(3,299,999)	5.31	(17,536)
En circulación al 31 de diciembre de 2016	12,557,857	Ps. 5.31	Ps. 66,733
Otorgadas durante el ejercicio	-	-	-
Canceladas durante el ejercicio	-	-	-
Ejercidas durante el ejercicio	(120,000)	5.31	(638)
En circulación al 31 de diciembre de 2017	12,437,857	Ps. 5.31	Ps. 66,095
Otorgadas durante el año	-	-	-
Canceladas durante el ejercicio	-	-	-
Ejercidas durante el ejercicio	(2,003,876)	5.31	(10,654)
En circulación al 31 de diciembre de 2018	10,433,981	Ps. 5.31	Ps. 55,441

Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, 10,433,981, 12,437,857 y 12,557,857 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 2018, 2017 y 2016 fue de Ps.32,807, Ps.37,858 y Ps.54,357, 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 años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, la Compañía reconoció un (beneficio) gasto por Ps.(5,052), Ps.(16,499) y Ps.54,357, en el estado consolidado de resultados. Ningún DASA fue ejercido durante 2018.

A continuación, la tabla de los periodos de ejercicio una vez que se cumplen las condiciones de irrevocabilidad.

NÚMERO DE DASA	FECHA DE EJERCICIO
1,695,500	Febrero 2019
2,825,840	Febrero 2020
3,391,020	Febrero 2021
<u>7,912,360*</u>	

\* Incluye los SAR perdidos de 1,563,520, 0 y 0, por los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, respectivamente.

d) El (beneficio) gasto por los planes de retención reconocido durante el año por la Compañía se muestra a en la siguiente tabla:

	2018		2017		2016	
(Beneficio) gasto relacionado con plan de derechos de apreciación sobre acciones (liquidable en efectivo)	Ps.	(5,238)	Ps.	(25,498)	Ps.	86,100
Gasto relacionado con el plan de compra de acciones (liquidables en instrumentos de patrimonio)		19,980		13,508		7,816
(Beneficio) gasto total de pagos basados en acciones	Ps.	14,742	Ps.	(11,990)	Ps.	93,916

d) **Plan de incentivos para miembros del Consejo de Administración (Board of Directors Incentive Plan “BoDIP”)**

Ciertos miembros del Consejo de Administración de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, el cual ha sido registrado bajo los lineamientos de la NIIF 2 “Pagos basados en acciones”.

En abril de 2018, el Consejo de Administración de la Compañía autorizó un plan de incentivos para ciertos miembros del Consejo de Administración. El plan garantiza opciones para adquirir acciones de la Compañía o CPO’s, durante un periodo de cuatro años con un precio de ejercicio de Ps.16.12 (dieciséis pesos 12/100), el cual fue determinado en la fecha de otorgamiento. Bajo este plan, no se requieren condiciones de servicio o de desempeño a los beneficiarios del plan para ejercer la opción de adquirir acciones, y por lo tanto, ellos tienen el derecho a solicitar la entrega de esas acciones en el momento en el que pagan por ellas.

Para tales propósitos, el 29 de agosto de 2018, el Fideicomiso número CIB/3081 fue estructurado por Controladora Vuela, Compañía de Aviación S.AB. de C.V. como fideicomitente y CI Banco, S.A., Institución de Banco Múltiple como fiduciario. El número de acciones mantenidas al 31 de diciembre de 2018, disponibles para ser ejercidas es de 1,103,638.

## 18. PATRIMONIO

Al 31 de diciembre de 2018, 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 <sup>(1)</sup>	10,478	923,814,326	923,824,804
Acciones Serie B <sup>(1)</sup>	13,702	88,038,171	88,051,873
	24,180	1,011,852,497	1,011,876,677
Acciones en tesorería (Nota 17)	-	(15,212,365)	(15,212,365)*
	24,180	996,640,132	996,664,312

\* El número de acciones anuladas al 31 de diciembre de 2018 fue de 121,451, las cuales se presentan como acciones de tesorería.

<sup>(1)</sup> El 16 de febrero de 2018, uno de los accionistas de la Compañía concluyó la conversión de 45,968,598 acciones Series B por el número equivalente en la Serie A. Esta conversión no tuvo impacto en el número total de acciones en circulación o en el cálculo de utilidad por acción de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2017, 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 <sup>(1)</sup>	3,224	877,852,982	877,856,206
Acciones Serie B <sup>(1)</sup>	20,956	133,999,515	134,020,471
	24,180	1,011,852,497	1,011,876,677
Acciones en tesorería (Nota 17)	–	(13,257,945)	(13,257,945)
	24,180	998,594,552	998,618,732

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

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 3 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 2018, 2017 y 2016, la Compañía no declaró dividendos.

**a) (Pérdida) utilidad por acción**

Las (pérdidas) utilidades básicas por acción (“PPA o 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 PPA o 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 2018, 2017 y 2016.

	AL 31 DE DICIEMBRE DE,					
	2018		2017		2016	
(Pérdida) o utilidad neta del periodo	Ps.	(682,500)	Ps.	(651,788)	Ps.	3,478,598
Promedio ponderado del número de acciones circulación (en miles):						
Básicas		1,011,877		1,011,877		1,011,877
Diluidas		1,011,877		1,011,877		1,011,877
(Pérdida) o utilidad por acción:						
Básicas		(0.679)		(0.644)		3.438
Diluidas		(0.679)		(0.644)		3.438

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.

- b) 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. Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, la reserva legal de la Compañía era de Ps.291,178 o 9.8% de nuestro capital social. Al 31 de diciembre de 2016, la reserva legal fue de Ps.38,250. En la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de fecha 19 de abril de 2017, los accionistas de la Compañía aprobaron un incremento en la reserva legal por un monto de Ps.252,928. Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, la reserva legal de la Compañía no ha alcanzado el 20% de su capital.
- c) 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. Los dividendos que se pagan a personas físicas y a personas morales residentes en el extranjero sobre utilidades generadas a partir de 2014, están sujetas a una retención de impuestos adicional del 10%.

d) Los accionistas podrán aportar montos para futuros aumentos del capital social, ya sea capital fijo o variable. Dichas aportaciones se mantendrán en una cuenta especial 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 2018 es de 30%.
- (ii) 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.
- (iv) 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 2018, 2017 y 2016, en Guatemala y Costa Rica, fueron de 25% y 30%, respectivamente.

b) Por los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, la Compañía reportó en una base consolidada una utilidad por impuestos de Ps.777,513, Ps.171,046 y Ps.2,702,355, 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 Ley de Impuesto Sobre la Renta de Costa Rica (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.

c) Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, el impuesto a la utilidad consolidado se integra como sigue:

#### Estado consolidado de resultados

	2018		2017		2016	
Gasto por impuesto sobre la renta causado	Ps.	(232,824)	Ps.	(51,313)	Ps.	(706,244)
Beneficio (gasto) por impuesto sobre la renta diferido		471,060*		212,488**		(750,938)***
Total de (beneficio) gasto de impuesto a la utilidad	Ps.	238,236	Ps.	161,175	Ps.	(1,457,182)

\* Incluye efecto de conversión por Ps.2,683

\*\*Incluye efecto por conversión de Ps.1,008

\*\*Incluye efecto por conversión de Ps.1,242

#### Estados consolidados de ORI

	2018		2017		2016	
Impuesto diferido respecto de las operaciones reconocidas en ORI durante el ejercicio						
Utilidad (pérdida) por instrumentos financieros derivados	Ps.	85,107	Ps.	12,017	Ps.	(187,408)
(Pérdida) utilidad por remediación de beneficios a empleados		(1,797)		533		132
Impuesto diferido afectado en ORI	Ps.	83,310	Ps.	12,550	Ps.	(187,276)



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:

	2018	2017	2016
Tasa legal de impuesto	30.00%	30.00%	30.00%
Gastos no deducibles	(3.53%)	(3.90%)	0.28%
Pérdidas fiscales no utilizadas por amortizar	(5.56%)	(14.55%)	0.09%
Diferencia en tasa impositiva mexicana con otros países	(0.02%)	(0.32%)	0.04%
Efecto de inflación sobre pérdidas fiscales	1.79%	1.50%	(0.01%)
Ajuste al saldo inicial y otros ajustes fiscales	(0.08%)	(0.31%)	(0.11%)
Efecto de inflación sobre el activo fijo	2.91%	4.91%	(0.38%)
Ajuste anual por inflación	0.36%	4.00%	(0.63%)
	<b>25.87%</b>	<b>21.33%</b>	<b>29.28%</b>

#### Impuestos en México

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 con 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 2018, la Compañía obtuvo una utilidad operativa.

De acuerdo con la ley del impuesto a la renta corporativo de Costa Rica, bajo el régimen de ganancias de actividades comerciales, las pérdidas operativas netas pueden compensar los ingresos gravables en un plazo de tres años.

Para los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, la Compañía generó pérdidas operativas netas por un monto de Ps.170,731, Ps.300,613 y Ps.57,414, respectivamente, para las cuales no se ha reconocido ningún activo por impuestos diferidos.

e) Los impuestos diferidos combinados se integran como sigue:

	2018		2017		2016	
	ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADOS	ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADOS	ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADOS
<b>Activos por impuestos diferidos:</b>						
Intangibles	Ps. 460,590	Ps. (2,621)	Ps. 463,211	Ps. (18,415)	Ps. 481,626	Ps. (16,637)
Provisiones	324,445	(27,544)	351,989	8,695	343,294	56,727
Pérdidas fiscales por amortizar contra utilidades gravables futuras	309,320	(33,762)	343,082	309,758	33,324	(25,030)
Extensión de arrendamiento de equipo de vuelo	149,305	6,170	143,135	41,411	101,724	25,405
Venta de transportación no utilizada	735,355	699,414	35,941	(29,814)	65,755	7,039
Estimación para pérdidas crediticias	4,902	(2,422)	7,324	433	6,891	(2,179)
Beneficios a los empleados	5,446	1,456	5,786	1,222	4,031	886
Participación de los trabajadores en las utilidades	4,493	1,777	2,716	(490)	3,206	158
Instrumentos financieros	35,955	-	(49,151)	-	(61,168)	-
	<b>2,029,811</b>	<b>642,468</b>	<b>1,304,033</b>	<b>312,800</b>	<b>978,683</b>	<b>46,369</b>
<b>Pasivos por impuestos diferidos:</b>						
Rentas suplementarias deducibles	1,595,519	32,156	1,563,363	223,753	1,339,610	363,783
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto	645,024	168,107	476,917	108,890	368,027	103,926
Pagos anticipados y otros activos	170,466	(25,686)	196,152	(239,586)	435,738	280,660
Inventarios	88,895	726	88,169	15,286	72,883	23,979
Otros pagos anticipados	32,057	(1,212)	33,269	(7,023)	40,292	23,717
	<b>2,531,961</b>	<b>174,091</b>	<b>2,357,870</b>	<b>101,320</b>	<b>2,256,550</b>	<b>796,065</b>
	<b>Ps. (502,150)</b>	<b>Ps. 468,377</b>	<b>Ps.(1,053,837)</b>	<b>Ps. 211,480</b>	<b>Ps.(1,277,867)</b>	<b>Ps. (749,696)</b>

	2018		2017		2016	
A continuación se detalla en el estado consolidado de situación financiera:						
Activos por impuestos diferidos	Ps.	593,302	Ps.	562,445	Ps.	559,083
Pasivos por impuestos diferidos		(1,095,452)		(1,616,282)		(1,836,950)
Pasivo por impuestos diferidos, neto	Ps.	(502,150)	Ps.	(1,053,837)	Ps.	(1,277,867)

A continuación, se presenta una conciliación del activo por impuesto diferido:

	2018		2017		2016	
Saldo inicial al 1 de enero de	Ps.	(1,053,837)	Ps.	(1,277,867)	Ps.	(340,895)
Beneficio (gasto) por impuesto sobre la renta diferido del ejercicio reconocido en resultados		468,377		211,480		(749,696)
Beneficio (gasto) por impuesto sobre la renta diferido del ejercicio reconocido en otras partidas de utilidad (pérdida) integral acumulada		83,310		12,550		(187,276)
Saldo final al 31 de diciembre de	Ps.	(502,150)	Ps.	(1,053,837)	Ps.	(1,277,867)

Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, la tabla anterior incluye los activos por impuestos diferidos reconocidos por Concesionaria y Viajes Vuela (2018) y Comercializadora (2017) 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 2018, 2017 y 2016 la Compañía reconoció un activo por impuestos diferidos por pérdidas fiscales de Ps.309,320, Ps.343,082 y Ps.33,324, respectivamente.

Durante 2017, la Compañía reconoció un activo por impuesto diferido relacionado con las pérdidas fiscales de Concesionaria, Comercializadora y Viajes Vuela, con base en la evidencia positiva de que la Compañía generará 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 las acciones de Concesionaria para incrementar su flota en los próximos años, el incremento en frecuencias de vuelo y rutas dentro y fuera de México, las utilidades de Comercializadora y Viajes Vuela, respectivamente, que deriva directamente de las operaciones de Concesionaria.

Las pérdidas fiscales pendientes de amortizar de la Compañía al 31 de diciembre de 2018, se integran como sigue:

AÑO	PÉRDIDA HISTÓRICA	PÉRDIDAS ACTUALIZADAS	UTILIZADAS	MONTO TOTAL POR AMORTIZAR	AÑO DE EXPIRACIÓN
2016	Ps. 57,414	Ps. 57,414	Ps. –	Ps. 57,414	2019
2016	52,221	57,215	57,215	–	2026
2017	300,613	300,613	–	300,613	2020
2017	1,068,498	1,150,140	122,359	1,027,781	2027
<b>2018</b>	<b>170,731</b>	<b>170,731</b>	<b>–</b>	<b>170,731</b>	<b>2021</b>
<b>2018</b>	<b>3,191</b>	<b>3,290</b>	<b>–</b>	<b>3,290</b>	<b>2028</b>
	<b>Ps. 1,652,668</b>	<b>Ps. 1,739,403</b>	<b>Ps. 179,574</b>	<b>Ps. 1,559,829</b>	

A continuación, se muestra un análisis de las pérdidas fiscales por amortizar disponibles de Controladora y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2018:

	PÉRDIDAS HISTÓRICAS	PÉRDIDAS ACTUALIZADAS	UTILIZADAS	MONTO TOTAL POR AMORTIZAR
Comercializadora	Ps. 52,221	Ps. 57,215	Ps. 57,215	Ps. –
Concesionaria	1,067,836	1,149,425	122,359	1,027,066
Viajes Vuela	3,853	4,005	–	4,005
Vuela Aviación	528,758	528,758	–	528,758
	<b>Ps. 1,652,668</b>	<b>Ps. 1,739,403</b>	<b>Ps. 179,574</b>	<b>Ps. 1,559,829</b>
Pérdida fiscal no reconocidas				(528,758)
				<b>Ps. 1,031,071</b>
Tasa de impuesto				30%
Impuesto diferido				<b>Ps. 309,320</b>

f) Al 31 de diciembre de 2018 se tienen los siguientes saldos fiscales:

	2018	
(Cuenta de capital de aportación or "CUCA")	Ps.	3,917,548
Cuenta de utilidad fiscal neta ("CUFIN")*		3,107,037

\* El cálculo incluye a todas las subsidiarias de la Compañía.

## 20. OTROS INGRESOS Y GASTOS OPERATIVOS

Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, los otros ingresos operativos se detallan a continuación:

	2018		2017		2016	
Utilidad por venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves y motores (Nota 14c)	Ps.	609,168	Ps.	65,886	Ps.	484,827
Pérdida en la venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo		(2,356)		(908)		(1,262)
Beneficios administrativos		-		27,180		9,072
Otros ingresos		15,161		4,607		4,105
	Ps.	621,973	Ps.	96,765	Ps.	496,742

Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, los otros gastos operativos se detallan a continuación:

	2018		2017		2016	
Gastos por apoyo administrativo y operativo	Ps.	570,409	Ps.	562,739	Ps.	541,826
Tecnología y comunicaciones		385,841		373,394		266,898
Servicio de pasajeros		70,337		59,261		45,439
Seguros		60,892		54,569		56,414
Renta de oficinas, bodega de mantenimiento y hangar (Nota 14c)		36,483		30,544		33,517
Pérdida por enajenación de refacciones rotables, mobiliario y equipo		-		11		436
Otros gastos		5,949		7,922		7,922
	Ps.	1,129,911	Ps.	1,088,440	Ps.	952,452

## 21. OTROS INGRESOS Y GASTOS FINANCIEROS

Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, los otros ingresos financieros se detallan a continuación:

	2018		2017		2016	
Intereses sobre efectivo y equivalentes	Ps.	152,437	Ps.	105,151	Ps.	78,793
Intereses por recuperación de depósitos en garantía		166		644		23,792
Otros		-		-		6
	Ps.	152,603	Ps.	105,795	Ps.	102,591

Al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016, los otros gastos financieros se detallan a continuación:

	2018		2017		2016	
Costos por notas de crédito	Ps.	57,277	Ps.	42,294	Ps.	28,067
Intereses por deuda y préstamos*		56,916		37,565		1,245
Comisiones bancarias y otros		6,141		5,279		5,804
Otros costos financieros		-		1,219		-
	Ps.	120,334	Ps.	86,357	Ps.	35,116

\* Los gastos financieros relacionados a la adquisición o construcción de activos calificados son capitalizados como parte del costo de ese activo (Nota 12). El gasto por intereses no capitalizados está relacionado al capital de trabajo de corto plazo con Citibanamex.

	2018		2017		2016	
Intereses generados por la deuda financiera	Ps.	414,836	Ps.	230,954	Ps.	96,690
Interés capitalizado (Nota 12)		(357,920)		(193,389)		(95,445)
Intereses generados por deuda financiera neto, presentado en los estados consolidados de resultados	Ps.	56,916	Ps.	37,565	Ps.	1,245

## 22. COMPONENTES DE OTRAS PARTIDAS DE (PÉRDIDA) UTILIDAD INTEGRAL

Un análisis de otros resultados integrales al 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016 se describe a continuación:

	2018		2017		2016	
<b>Instrumentos financieros derivados:</b>						
Reclasificación de opciones y forwards durante los resultados del año	Ps.	(455,009)	Ps.	52,097	Ps.	353,943
Valor extrínseco de los cambios en las opciones asiáticas de combustible		227,509		(81,182)		277,899
Pérdida en swaps de combustible no vencidos		(122,948)		-		-
Pérdida en forwards de tipo de cambio		66,757		(13,380)		-
Pérdida en swaps de tasa de interés no vencidos		-		317		(7,148)
	Ps.	(283,691)	Ps.	(42,148)	Ps.	624,694

## 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)	
2019	US\$	76,559	Ps.	1,506,903
2020		136,936		2,695,298
2021		164,856		3,244,844
2022 y posteriores		691,836		13,617,339
	US\$	1,070,187	Ps.	21,064,384

(1) Utilizando el tipo de cambio al 31 de diciembre de 2018 de Ps.19.6829.

Todas las aeronaves adquiridas por la Compañía a través del acuerdo de compra de Airbus hasta el 31 de diciembre de 2018 han sido ejecutadas a través de las operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

### Litigios

- a) 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.

- b) El día 18 de enero de 2018, la Comisión Federal de Competencia Económica ("COFECE") le notificó a Volaris un Dictamen de Probable Responsabilidad (el "Dictamen") a través del cual la Autoridad Investigadora de la COFECE imputa de manera presuntiva a diversas aerolíneas nacionales, entre las cuales se encuentra Volaris, la posible comisión de prácticas monopólicas absolutas en el mercado de servicios al público de transporte aéreo de pasajeros en el territorio nacional durante el período comprendido del mes de abril del 2008 hasta el mes de febrero de 2010.

## 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:

	2018		2017		2016	
<b>Ingresos operativos:</b>						
Nacionales (México)	Ps.	18,493,476	Ps.	17,272,946	Ps.	15,694,044
Internacionales:						
Estados Unidos de América y Centroamérica*		8,811,674		7,515,240		7,777,516
Total de ingresos operativos	Ps.	27,305,150	Ps.	24,788,186	Ps.	23,471,560

\* Los Estados Unidos de América representan aproximadamente el 32%, 30% y 32% de los ingresos totales provenientes de clientes internacionales en 2018, 2017 y 2016, respectivamente.

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 2018 y hasta el 25 de abril de 2019:

- El 9 de abril, la Compañía presentó su nueva marca llamada "YaVas", operada a través de su subsidiaria "Viajes Vuela". YaVas es una agencia de viajes en línea ([www.yavas.com](http://www.yavas.com)), que ofrece la oportunidad de encontrar en una sola página web: boletos de avión, hoteles, traslados y otros servicios de viaje complementarios.
- El 28 de marzo de 2019, COFECE entregó a la Compañía su resolución final de fecha 19 de marzo de 2019, publicada por la junta de comisionados celebrada el 14 de marzo de 2019, que determina que no hay ninguna responsabilidad impuesta en contra de la Compañía.

# volaris



## CONTACTO

### OFICINAS CORPORATIVAS

Av. Antonio Dovalí Jaime No. 70  
Piso 13, Torre B  
Colonia Zedec Santa Fe  
C.P. 01210, Ciudad de México

### RELACIÓN CON INVERSIONISTAS

María Elena Rodríguez Asiain  
Andrea A. González Anzures  
+5255 52616444  
[ir@volaris.com](mailto:ir@volaris.com)