

Toluca  
 Torreón  
 Tuxtla Gutiérrez  
 Uruapan  
 Veracruz  
 Villahermosa  
 Zacatecas  
 Chicago  
 Dallas  
 Denver  
 Fresno  
 Houston  
 Las Vegas  
 Los Ángeles  
 Fort Lauderdale  
 Nueva York  
 Ontario  
 Orlando  
 San Juan, Puerto Rico  
 Phoenix  
 Portland  
 Reno  
 Sacramento  
 San Antonio  
 San Diego  
 Oakland  
 San José, Costa Rica  
 Guatemala  
 Acapulco  
 Aguascalientes  
 Cancún  
 Chetumal  
 Chihuahua  
 Ciudad de México  
 Ciudad Juárez  
 Ciudad Obregón  
 Colima  
 Culiacán  
 Durango  
 Guadalajara  
 Hermosillo  
 Huatulco  
 La Paz  
 León  
 Los Cabos  
 Los Mochis  
 Mazatlán  
 Mexicali  
 Monterrey  
 Morelia  
 Mérida  
 Oaxaca  
 Puebla  
 Puerto Vallarta  
 Querétaro  
 San Luis Potosí  
 Tapachula  
 Tepic  
 Tijuana



**volaris**

# Fortaleciendo Nuestra Red

Informe Anual 2015



- San Luis Potosí
- Tapachula
- Tepic
- Tijuana
- Toluca
- Torreón
- Tuxtla Gutiérrez
- Uruapan
- Veracruz
- Villahermosa
- Zacatecas
- Chicago
- Dallas
- Denver
- Fresno
- Houston
- Las Vegas
- Los Ángeles
- Fort Lauderdale
- Nueva York
- Ontario
- Orlando
- San Juan, Puerto Rico
- Phoenix
- Portland
- Reno
- Sacramento
- San Antonio
- San Diego
- Oakland
- San José, Costa Rica
- Guatemala
- Acapulco
- Aguascalientes
- Cancún
- Chetumal
- Chihuahua
- Ciudad de México
- Ciudad Juárez
- Ciudad Obregón
- Colima
- Culiacán
- Durango
- Guadalajara
- Hermosillo
- Huatulco
- La Paz
- León
- Los Cabos
- Los Mochis
- Mazatlán
- Mexicali
- Monterrey

# Contenido

- 02 Volaris**
- 02 Misión
- 02 Visión
- 02 Nuestros Pilares
- 03 Resultados Sólidos**
- 04 Resumen Financiero y Métricas Operativas**
- 05 Informe del Director General**
- 06 Dinámica del Mercado**
- 06 Volaris la aerolínea de ultra-bajo costo**
- 07 Expansión de nuestros mercados
- 08 "Precios que te hacen viajar"
- 08 Otros ingresos
- 09 Flota joven y eficiente en consumo de combustible
- 10 Responsabilidad Social**
- 11 Consejo de Administración**
- 12 Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera**

Volaris o La "Compañía", (NYSE: VLRS y BMV: VOLAR), es una aerolínea de ultra-bajo costo, con servicio punto a punto que opera en México, Estados Unidos y Centroamérica.



San Luis Potosí  
Tapachula  
Tepic  
Tijuana  
Toluca  
Torreón  
Tuxtla Gutiérrez  
Uruapan  
Veracruz  
Villahermosa  
Zacatecas  
Chicago  
Dallas  
Denver  
Fresno  
Houston  
Las Vegas  
Los Ángeles  
Fort Lauderdale  
Nueva York  
Ontario  
San Juan, Puerto Rico

# Nuestros Pilares

## Seguridad

Seguir los estándares de seguridad es un componente clave para garantizar el éxito de Volaris en el mercado. Si la vida de nuestros Clientes y Embajadores es prioridad, entonces nos reconocemos como una Empresa a favor de la vida, es decir, protegemos la vida con el máximo cuidado.

## Servicio al Cliente

Creamos nuevas experiencias que hacen la diferencia al saber escuchar, proponer soluciones, resolver de manera eficaz, creativa y con buena actitud, las necesidades de nuestros Clientes internos y externos.

## Rentabilidad Sostenida

El menor costo siempre gana. La finalidad es crecer en forma sostenida y maximizar utilidades en forma sostenida. Cumplir con lo anterior nos garantiza hacer crecer la Familia Volaris.

## Misión

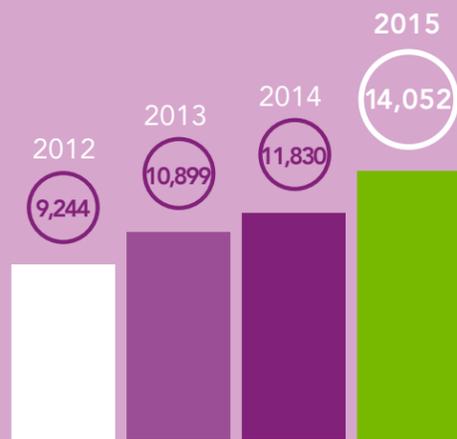
Con la mejor gente y a bajo costo, hacemos que más personas viajen... ¡bien!

## Visión

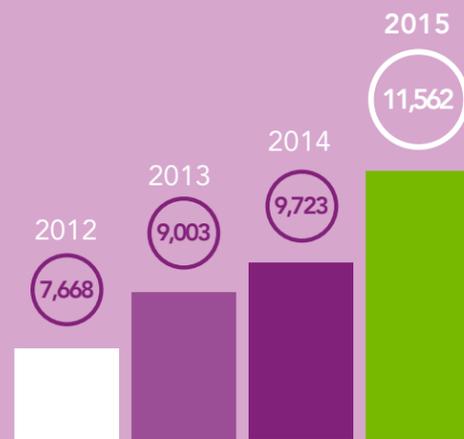
Trascender al crear y vivir las mejores experiencias de viaje

# Resultados Sólidos

(millones de pesos)



ASM



RPMs



Costo por asiento milla disponible (CASM, EUA centavos)



# Ps. 129.4

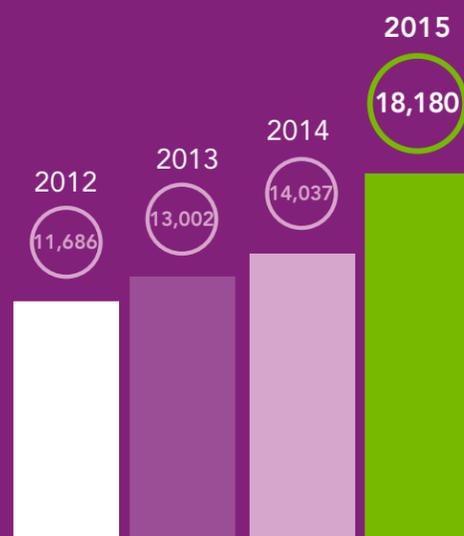
Crecimiento de 9.0%

Ingresos totales por asiento milla disponible (TRASM, centavos)

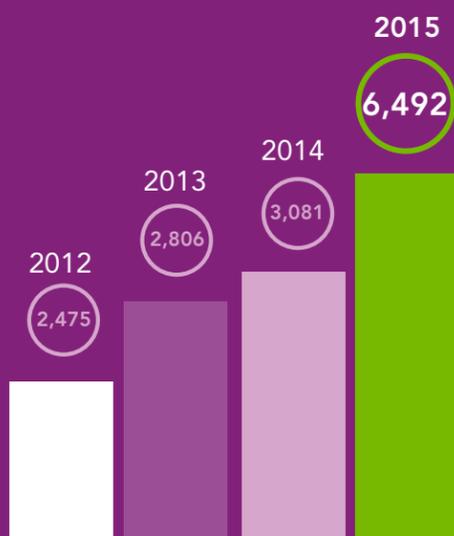


# 22% ROIC

(Retorno sobre el capital invertido)  
Ajustado antes de impuestos



Ingresos Operativos



UAFIDAR Ajustada



# Resumen Financiero y Métricas Operativas

Cifras no auditadas (En pesos mexicanos a menos que se indique lo contrario)	2015 (EUAS\$)*	2015	2014	Variación (%)
Ingresos operativos (millones)	1,057	18,180	14,037	29.5%
Gastos operativos (millones)	911	15,669	13,833	13.3%
Utilidad de operación (millones)	146	2,510	204	>100%
Margen de utilidad operativa	13.8%	13.8%	1.5%	12.3 pp
UAFIDA ajustada (millones)	172	2,967	547	>100%
Margen UAFIDA ajustada	16.3%	16.3%	3.9%	12.4 pp
UAFIDAR ajustada (millones)	377	6,492	3,081	>100%
Margen UAFIDAR ajustada	35.7%	35.7%	22.0%	13.7 pp
Utilidad neta (millones)	143	2,464	605	>100%
Margen neto	13.6%	13.6%	4.3%	9.3 pp
<b>Utilidad por acción</b>				
Básica (pesos)	0.14	2.43	0.60	>100%
Diluida (pesos)	0.14	2.43	0.60	>100%
<b>Utilidad por ADS</b>				
Básica (pesos)	1.42	24.35	5.98	>100%
Diluida (pesos)	1.42	24.35	5.98	>100%
<b>Promedio ponderado de acciones en circulación:</b>				
Básica	–	1,011,876,677	1,011,876,677	0.0%
Diluida	–	1,011,876,677	1,011,876,677	0.0%
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones) <sup>(1)</sup>	–	14,052	11,830	18.8%
Doméstico	–	9,845	8,749	12.5%
Internacional	–	4,207	3,081	36.5%
Pasajeros por milla (RPMs) (millones) <sup>(1)</sup>	–	11,562	9,723	18.9%
Doméstico	–	8,125	7,128	14.0%
Internacional	–	3,437	2,595	32.5%
Factor de ocupación <sup>(2)</sup>	–	82.3%	82.2%	0.1 pp
Doméstico	–	82.5%	81.5%	1.0 pp
Internacional	–	81.6%	84.2%	(2.6) pp
Ingresos operativos por ASM (TRASM) (centavos) <sup>(1)</sup>	7.5	129.4	118.7	9.0%
Ingresos por pasajeros por ASM (RASM) (centavos) <sup>(1)</sup>	5.8	100.6	95.5	5.2%

Cifras no auditadas (En pesos mexicanos a menos que se indique lo contrario)	2015 (EUAS\$)*	2015	2014	Variación (%)
Ingresos por pasajeros por RPM (Yield) (centavos) <sup>(1)</sup>	7.1	122.2	116.3	5.1%
Tarifa promedio <sup>(2)</sup>	69	1,181	1,152	2.5%
Otros ingresos por servicios por pasajero <sup>(1)</sup>	19.6	338	279	21.3%
Otros ingresos por servicios por pasajero excluyendo carga <sup>(1)</sup>	18.7	322	256	26.0%
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) <sup>(1)</sup>	6.5	111.5	116.9	(4.6%)
Gastos operativos por ASM (CASM) (EUA centavos) <sup>(1)</sup>	–	6.5	7.9**	(18.4%)
CASM sin combustible (centavos) <sup>(1)</sup>	4.5	77.9	71.6	8.8%
CASM sin combustible (EUA centavos) <sup>(1)</sup>	–	4.5	4.9**	(6.9%)
Pasajeros reservados (miles) <sup>(1)</sup>	–	11,983	9,809	22.2%
Despegues <sup>(1)</sup>	–	87,931	74,659	17.8%
Horas bloque <sup>(1)</sup>	–	230,569	196,467	17.4%
Galones de combustible consumidos (millones)	–	164.0	138.5	18.4%
Costo económico promedio de combustible por galón	1.7	28.8	38.7	(25.7%)
Aeronaves al final del periodo	–	56	50	12.0%
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	–	12.7	12.4	2.1%
Tipo de cambio promedio	–	15.85	13.30	19.2%

\* Los montos en pesos han sido convertidos a tipo de cambio de Ps.17.2065 por dólar americano, sólo para conveniencia del lector.

\*\* Los montos en pesos han sido convertidos a tipo de cambio de Ps.14.7180 por dólar americano, sólo para conveniencia del lector.

(1) Incluye itinerado + charter

(2) Incluye itinerado

Cabe destacar que al 31 de diciembre de 2015, nuestro Estado de Posición Financiera se mantuvo sólido, con Ps.5,157 millones en efectivo no restringido y equivalentes de efectivo, que representaron 28.4% de los ingresos de los doce meses del año. Asimismo, registramos una deuda neta negativa (o una posición neta de caja) de Ps.3,566 millones y un capital contable total por Ps.6,825 millones.



Uruapan  
Veracruz  
Villahermosa  
Zacatecas  
Chicago  
Dallas  
Denver  
Fresno  
Houston  
Las Vegas  
Los Ángeles  
Fort Lauderdale  
Nueva York  
Ontario  
Orlando  
San Juan, Puerto Rico  
Phoenix  
Portland  
Reno  
Sacramento  
San Antonio  
San Diego  
Oakland  
San José, Costa Rica  
Guatemala  
Acapulco  
Aguascalientes  
Cancún  
Chetumal  
Chihuahua  
Ciudad de México  
Ciudad Juárez  
Ciudad Obregón  
Colima  
Culiacán  
Durango  
Guadalajara

# Informe del Director General

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

Nuestro modelo de ultra bajo costo y flexibilidad de crecimiento nos ha posicionado como un fuerte jugador en la industria de la aviación. Continuamos enfocados en ofrecer tarifas bajas y brindar la mejor experiencia de viaje para nuestros Clientes, a través de nuestra Tarifa Limpia, con la cual ofrecemos una amplia gama de servicios opcionales por un cargo extra.

El año 2015 presentó un ambiente macroeconómico positivo para promover el crecimiento en volumen de tráfico, no obstante la volatilidad del tipo de cambio, obteniendo indicadores operativos, comerciales y financieros sobresalientes, aprovechando los beneficios de un entorno favorable en el sector del transporte aéreo de pasajeros dentro de sus mercados nacionales e internacionales que visitan a amigos y familiares en México.

Logramos una mejora en ingresos unitarios debido a la alta demanda; estimulamos nuestras tarifas base, diversificando así, nuestra red e incrementando nuestros ingresos por servicios.

Los ingresos operativos totales de Volaris fueron de Ps. 18,180 millones, un incremento de 30% contra el año anterior. Nuestros otros ingresos por servicios y otros ingresos por servicios por pasajero alcanzaron Ps. 4,049 millones y Ps. 338, un incremento del 48% y 21% contra 2014, respectivamente.

Estos ingresos, acompañados con nuestro férreo control de costos, resultaron en una utilidad neta de \$2,463,870,000.00 M.N. (Dos mil cuatrocientos sesenta y tres millones ochocientos setenta mil pesos 00/100 Moneda Nacional) en el año.

En 2015 transportamos a 12 millones de pasajeros, equivalente a un crecimiento de 22% comparado con el año anterior, e incrementamos nuestra penetración de mercado entre las aerolíneas mexicanas a 24% durante dicho año.

Durante 2015 lanzamos 22 rutas, en congruencia con nuestro plan de expansión punto a punto y nos esforzamos por contar con una flota joven y eficiente en consumo de combustible, cerrando el año, con 56 aeronaves, con una edad promedio de 4.6 años.

Nuestra cultura guía las acciones de responsabilidad social que llevamos a cabo; operar de manera responsable –tanto en el aire, como en operaciones terrestres– es intrínseco en nuestro éxito.

Motivados por nuestros productivos negocios, el desafío para el futuro es mantener y reforzar la expansión en nuestra red punto a punto, conservando la flota joven y brindando servicios de la más alta calidad, a través de nuestra ética de negocio, integridad personal y cultura centrada en la persona.

Este año tan exitoso no hubiera sido posible sin el apoyo y compromiso de nuestro activo más importante –nuestros empleados, que nos llamamos entre nosotros Embajadores–, quienes se esmeran día a día para obtener excelentes resultados. Estamos profundamente agradecidos con todos aquellos que forman parte de Volaris.

Enrique J. Beltranena Mejicano  
**Director General**  
21 de abril de 2015



- Uruapan
- Veracruz
- Villahermosa
- Zacatecas
- Chicago
- Dallas
- Denver
- Fresno
- Houston**
- Las Vegas
- Los Ángeles
- Fort Lauderdale
- Nueva York
- Ontario
- Orlando
- San Juan, Puerto Rico
- Phoenix
- Portland
- Reno
- Sacramento
- San Antonio
- San Diego
- Oakland
- San José, Costa Rica
- Guatemala
- Acapulco
- Aguascalientes
- Cancún
- Chetumal
- Chihuahua
- Ciudad de México
- Guadalupe
- Ciudad Juárez
- Guaymas
- Merida
- Morelia
- Monterrey
- Mérida
- Oaxaca
- Puebla
- Puerto Vallarta
- Querétaro
- San Luis Potosí

# Dinámica del Mercado

- El crecimiento del PIB de 2015 se situó en 2.5%, comparado con el año anterior y el cambio en la confianza del consumidor para diciembre de 2015 fue de -0.6% con respecto a 2014.
- De acuerdo al reporte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, el mercado de la aviación se expandió 12.9%. Por su parte, el mercado nacional creció 12.4% en comparación con 2014, con un total de 37.1 millones de pasajeros.

2012	2013	2014	2015
28.1	30.5	32.9	37.1

- El panorama internacional mostró un crecimiento de 11.7% alcanzando 37.5 millones de pasajeros. El volumen de pasajeros creció 12.1% en el caso de los viajeros entre México y Estados Unidos en comparación con el año anterior.

2012	2013	2014	2015
28.5	30.9	33.6	37.5



Indicador Global de la Actividad Económica(%)<sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> IGAE (Indicador Global de la Actividad Económica)  
Fuente: INEGI

# Volaris

## la aerolínea de ultra-bajo costo

Nuestro modelo de ultra-bajo costo, nos permitió tomar ventaja de la fortaleza del mercado de aviación en México y lograr excelentes resultados para 2015. Esto a través de la expansión de nuestra red, incrementando la capacidad por medio de un mayor número de rutas y servicio punto a punto, reducción de costos, tarifas limpias e incremento en otros ingresos (con la campaña "Tú decides"). De igual manera con nuestra campaña de cambiar el camión por el avión, enfocada a hacer que pasajeros que viajan en autobús, lo hagan en avión.



## Expansión de nuestros mercados

Hemos agregado más rutas punto a punto, enfocándonos en nuestra base de clientes VFR (viajeros que visitan a familiares y amigos) tanto en el mercado nacional como en el mercado México-Estados Unidos.

### Lanzamiento de nuevas rutas:

Durante el año, diversificamos nuestra red al lanzar 22 nuevas rutas, 10 nacionales y 12 internacionales así como 9 nuevos destinos, fortaleciendo de esta manera nuestra red nacional y creciendo la red internacional. Así mismo, llevamos a cabo expansión a San José, Costa Rica; Guatemala, Guatemala y San Juan, Puerto Rico.



- Phoenix
- Portland
- Reno
- Sacramento
- San Antonio
- San Diego
- Oakland
- San José, Costa Rica**
- Guatemala
- Acapulco
- Aguascalientes
- Cancún
- Chetumal
- Chihuahua
- Ciudad de México
- Ciudad Juárez
- Ciudad Obregón
- Colima
- Culiacán
- Durango
- Guadalajara
- Hermosillo
- Huatulco
- La Paz
- León
- Los Cabos
- Los Mochis



Más de  
**143**  
rutas  
en operación

### Nuevas rutas

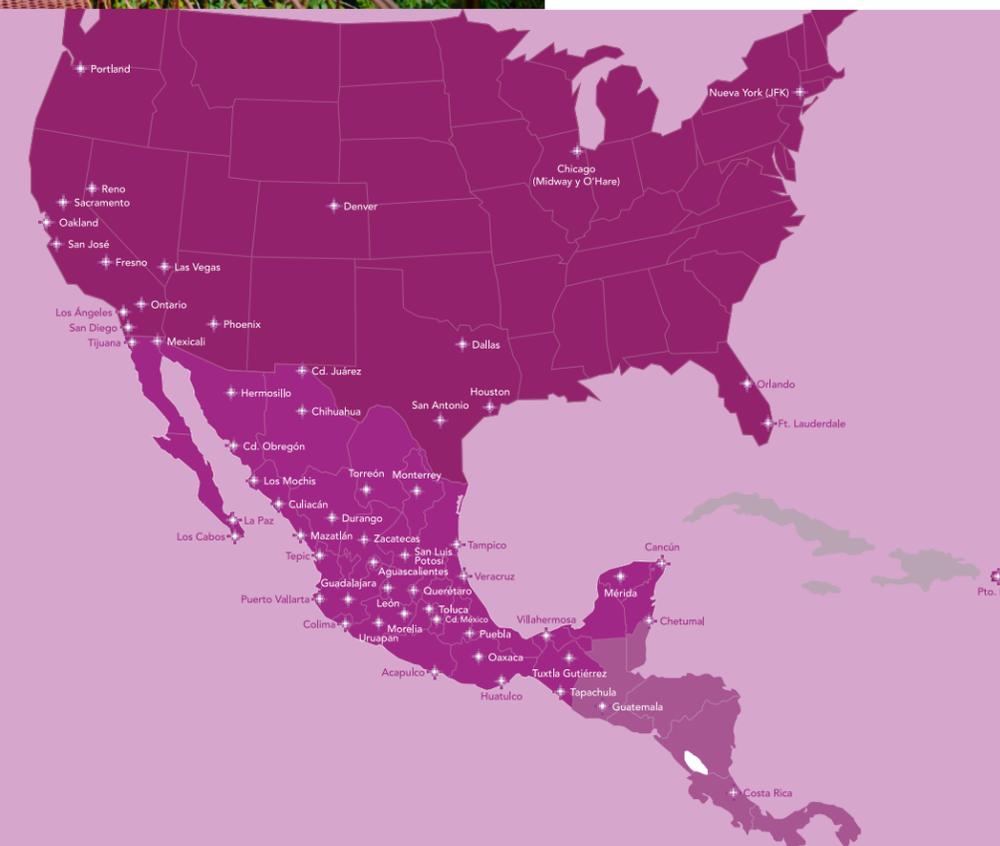
Región	Nacionales	Internacionales
Cancún	+2	+3
Guadalajara	+1	+5
Ciudad de México	+2	
Otros	+3	+3
Tijuana	+2	+1
<b>Total</b>	<b>+10</b>	<b>+12</b>

### Nuevos aeropuertos

USA	México	Centroamérica
Dallas	Durango	Guatemala
Houston	Chetumal	San José, Costa Rica
Nueva York	Torreón	
San Juan, Puerto Rico		

Crecimiento de  
**18.8%** de asientos  
milla disponibles  
(ASMs)

12 millones  
de pasajeros  
transportados,  
Crecimiento de  
**22.2% vs 2014**



### “Precios que te hacen viajar”:

Los costos bajos son la base para poder continuar migrando a las personas que viajan en camión al avión; “queremos que todo el mundo vuele” y de ahí nuestro slogan. Debemos continuar ofreciendo tarifas bajas al mismo tiempo que estimulamos al mercado e incrementamos el factor de ocupación enfocados

siempre en el ingreso total por asiento milla (TRASM) más nuestros otros ingresos.

Continuamos con nuestra estrategia comercial de “tarifa limpia” bajo el esquema “tú decides”, a través de la cual ofrecemos a nuestros clientes una variedad de servicios a su elección durante su vuelo.



- Fort Lauderdale
- Nueva York
- Ontario
- Orlando
- San Juan, Puerto Rico**
- Phoenix
- Portland
- Reno
- Sacramento
- San Antonio
- San Diego
- Oakland
- San José, Costa Rica
- Guatemala
- Acapulco
- Aguascalientes
- Cancún
- Chetumal
- Chihuahua
- Ciudad de México
- Ciudad Juárez
- Ciudad Obregón



- Fort Lauderdale
- Nueva York
- Ontario
- Orlando
- San Juan, Puerto Rico
- Phoenix
- Portland
- Reno
- Sacramento
- San Antonio
- San Diego
- Oakland**
- San José, Costa Rica
- Guatemala
- Acapulco
- Aguascalientes
- Cancún
- Chetumal
- Chihuahua
- Ciudad de México
- Ciudad Juárez
- Ciudad Obregón
- Colima
- Culiacán
- Durango
- Guadalajara
- Hermosillo
- Huatulco
- La Paz
- León

### Otros ingresos:

Tuvimos un crecimiento significativo en lo que a otros ingresos se refiere, esto debido principalmente a la mejora de los paquetes complementarios a la administración de los ingresos adicionales por cargos por equipaje extra y selección de asientos, así como por la oferta de nuevos productos. Entre otros:

- Selección de asiento con precio de acuerdo a la temporada
- Seguro de viaje
- Filas Premium
- Hoteles, renta de coches y excursiones (por separado no como paquete)
- Pagos diferidos hasta 18 y 24 meses

**Otros ingresos por servicio Ps.4,049 millones**  
48.1% de crecimiento

**Otros ingresos por servicio por pasajero Ps.338 millones**  
21.3% de crecimiento



**Fort Lauderdale**

- Nueva York
- Ontario
- Orlando
- San Juan, Puerto Rico
- Phoenix
- Portland
- Reno
- Sacramento
- San Antonio
- San Diego
- Oakland
- San José, Costa Rica
- Guatemala
- Acapulco
- Aguascalientes
- Cancún
- Chetumal
- Chihuahua
- Ciudad de México
- Ciudad Juárez
- Ciudad Obregón
- Colima
- Culiacán
- Durango
- Guadalajara
- Hermosillo

En 2015, pusimos especial atención en la manera de hacer más eficientes nuestros canales de comunicación para clientes. Hemos trabajado de manera especial en el sitio web de la empresa para mejorar la experiencia de compra y también se desarrolló una aplicación para dispositivos móviles en donde los clientes pueden comprar boletos o hacer check-in y tener un pase de abordar a través de su teléfono.

Asimismo, llevamos a cabo diversas campañas publicitarias a lo largo del año con el fin de dar a conocer nuestros productos y servicios de mejor manera.

“Un mes de ofertas” por el aniversario



## Flota joven y eficiente en consumo de combustible

Contamos con una de las flotas más jóvenes de México, con una edad promedio de 4.6 años y un mayor número de asientos. La mayoría de nuestras aeronaves cuenta con la más avanzada tecnología eco-eficiente, al incorporar en los extremos de sus alas, dispositivos aerodinámicos denominados *sharklets* (aletas de tiburón) los cuales, entre otras ventajas, disminuyen el consumo de combustible hasta un 4%, y como resultado, disminuyen las emisiones de CO<sub>2</sub> por aproximadamente 1,000 toneladas anualmente, minimizando así el impacto ambiental. Es importante mencionar que este año estaremos introduciendo en nuestra flota la nueva tecnología en aeronaves Airbus NEOS.

**56**  
aeronaves  
Airbus

**18**  
aeronaves  
A319

**36**  
aeronaves  
A320

**2**  
aeronaves  
A321



**3,304**  
Embajadores

## Responsabilidad Social

Somos una empresa comprometida con la responsabilidad social y el desarrollo sustentable en todas nuestras operaciones y en todos los niveles.

Durante 2015, continuamos nuestra participación en diversos proyectos e iniciativas en materia ambiental y social a través de las cuales buscamos crear valor para todos nuestros grupos de interés.

### Algunos de nuestros eventos destacados durante 2015:

- Distintivo de Empresa Socialmente Responsable (ESR) por sexto año consecutivo
- Certificación Modelo de Equidad de Género (MEG) por tercer año consecutivo
- *Top Member* por tercer año consecutivo en la implementación de *The Code* (ECPAT)
- Ingreso al IPC Sustentable de la Bolsa Mexicana de Valores
- Certificación de Sistemas de Gestión Ambiental y de Calidad ISO 14001 e ISO 9001
- Traslado de 138 órganos y tejidos en conjunto con CENATRA
- Lanzamiento de la membresía VFundación
- Recaudación de Ps.1,339,025 en nuestra campaña #Cielitolimpio, destinados a la Reserva Ecológica Sierra Gorda y a la compra de bonos de carbono certificados a través de la Plataforma Mexicana de Carbono

Si desea obtener más información, favor de consultar nuestro Informe Anual de Sustentabilidad publicado en el website de Relación con Inversionistas de Volaris.



Fort Lauderdale  
Nueva York  
Ontario  
Orlando  
San Juan, Puerto Rico  
Phoenix  
Portland  
Reno  
Sacramento  
San Antonio  
San Diego  
Oakland  
San José, Costa Rica  
Guatemala  
Acapulco  
Aguascalientes  
Cancún  
Chetumal  
Chihuahua  
Ciudad de México  
Ciudad Juárez  
Ciudad Obregón  
Colima  
Culiacán  
Durango  
Guadalajara  
Hermosillo  
Huatulco  
La Paz  
León  
Los Cabos

### Código de Ética

Nuestro Código de Ética establece nuestros valores, normas, conductas y cultura Volaris.

Ha sido adoptado por todos nuestros Consejeros, Ejecutivos y Embajadores. En él exponemos nuestra postura a favor de la no discriminación, la igualdad de oportunidades, el servicio al Cliente, la libre competencia en el mercado y el cumplimiento de regulaciones, así como las declaraciones de posibles conflictos de interés y de regalos y obsequios.

96.28% de nuestros Embajadores fueron certificados en el Código.

### Políticas complementarias:

- *Antifraud Compliance Policy*. Alineada a las directrices señaladas por la FCPA, declara que anticorrupción incluye las actividades de soborno, fraude, extorsión y malversación de fondos; establece la prohibición de dar y recibir sobornos, la restricción de pagos de facilitación, la prohibición de donaciones a partidos políticos, entre otros.

- Política de Administración de regalos y beneficios a terceros y Política de administración de regalos y beneficios provenientes de proveedores o terceros; a través de las cuales evitamos casos potenciales de corrupción y sobornos.
- Política de conflicto de intereses por parentesco, que dicta los procedimientos a seguir para prevenir estas situaciones.

# Consejo de Administración

Alfonso González Migoya  
Consejero independiente  
y Presidente del Consejo

Carlos Miguel Mendoza Valencia  
Consejero

Harry F. Krensky  
Consejero

Rodolfo Montemayor Garza  
Consejero

Roberto José Kriete Ávila  
Consejero

William A. Franke  
Consejero

Brian H. Franke  
Consejero

John A. Slowik  
Consejero Independiente

Jorge Antonio Vargas Diez Barroso  
Consejero

José Luis Fernández Fernández  
Consejero Independiente

Joaquín Alberto Palomo Deneke  
Consejero Independiente

Ricardo Maldonado  
Secretario (No miembro)



- Los Ángeles
- Fort Lauderdale
- Nueva York**
- Ontario
- Orlando
- San Juan, Puerto Rico
- Phoenix
- Portland
- Reno
- Sacramento
- San Antonio
- San Diego
- Oakland
- San José, Costa Rica
- Guatemala
- Acapulco
- Aguascalientes
- Cancún
- Chetumal
- Chihuahua
- Ciudad de México
- Ciudad Juárez
- Ciudad Obregón
- Colima
- Culiacán
- Durango
- Guadalajara
- Hermosillo
- Huatulco
- La Paz
- León
- Los Cabos
- Los Mochis
- Mazatlán
- Mexicali

## Comité de Auditoría y Prácticas Societarias

José Luis Fernández Fernández  
**Presidente**

John Slowik  
**Miembro**

Joaquín Alberto Palomo Deneke  
**Miembro**

## Comité de Compensaciones y Nominaciones

Roberto José Kriete Ávila  
**Presidente**

Brian H. Franke  
**Miembro**

Harry F. Krensky  
**Miembro**

Rodolfo Montemayor Garza  
**Miembro**

# Comentarios y Análisis

## de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de Volaris

### Revisión operativa y financiera y prospectos

#### Resultados Operativos

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

### Descripción de Nuestros Principales Rubros

#### Ingresos Operativos

**Ingresos por pasajeros.** Nuestros ingresos operativos derivan principalmente de la transportación de pasajeros en nuestras aeronaves. En 2015, aproximadamente el 78% 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. El factor de ocupación o el porcentaje de nuestra capacidad utilizado por nuestros clientes se calcula dividiendo RPMs entre ASMs. La Tarifa promedio por pasajero reservado representa el ingreso operativo total de los pasajeros, dividido entre los pasajeros reservados.

**Otros ingresos por servicios.** En 2015, aproximadamente el 22% de nuestro total de nuestros ingresos operativos derivó de otros ingresos por servicios. Los otros ingresos por servicios incluyen ingresos generados de: i) servicios de transporte aéreo, ii) ingresos no relacionados con el servicio de transporte aéreo y iii) servicios de carga. Los servicios de transporte aéreo incluyen, pero no se limitan a, exceso de equipaje, reservaciones a

través del centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección de asientos anticipada, cambios de itinerario y cargos de pasajeros que no se presenten. Estos son reconocidos como ingreso cuando el servicio de transportación es proveído.

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

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

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:

	2013	2014	2015
Ingresos operativos:			
Pasajeros	86%	81%	78%
Otros ingresos por servicios	14%	19%	22%
<b>Total de ingresos operativos</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
Otros ingresos operativos	(1%)	0%	(1%)
Combustible	39%	38%	26%
Renta de equipo de vuelo	17%	18%	19%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	15%	15%	14%
Sueldos y beneficios	12%	11%	10%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	5%	6%	6%
Gastos de mantenimiento	4%	5%	5%
Otros gastos operativos	4%	3%	4%
Depreciación y amortización	2%	2%	3%
<b>Total de gastos operativos, neto</b>	<b>98%</b>	<b>99%</b>	<b>86%</b>
<b>Utilidad de operación</b>	<b>2%</b>	<b>1%</b>	<b>14%</b>
Ingresos financieros	0%	0%	0%
Costos financieros	(1%)	0%	0%
Utilidad cambiaria, neta	1%	3%	5%
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	2%	5%	19%
Impuestos a la utilidad	0%	0%	(6%)
<b>Utilidad neta</b>	<b>2%</b>	<b>4%</b>	<b>14%</b>

Los ingresos provenientes de nuestras operaciones internacionales representaron el 26.0%, 27.2% y 30.8% del total de nuestros ingresos en 2013, 2014 y 2015 respectivamente, y los ingresos provenientes de nuestras operaciones nacionales representaron el 74.0%, el 72.8% y el 69.2% del total de nuestros ingresos en 2013, 2014 y 2015, respectivamente.

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

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

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

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

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

### Gastos operativos, neto

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

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

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

**Renta de equipo de vuelo.** Al 31 de diciembre de 2015, el gasto de la renta de equipo de vuelo consiste en las rentas mensuales de nuestras 56 aeronaves y seis motores de repuesto conforme a los términos de los arrendamientos respectivos. El gasto de renta de equipo de vuelo también incluye las pérdidas y ganancias relacionadas con los contratos swap de tasa de interés que califican dentro de los términos contables como instrumento con fines de cobertura. Adicionalmente, si determinamos que es probable no recuperar parcial o totalmente los depósitos de mantenimiento que pagamos al arrendador como depósitos de mantenimiento, registramos dichas cantidades como rentas adicionales (suplementarias o contingentes) dentro del rubro de renta de equipo de vuelo, en nuestros resultados de operación, a partir de la fecha en que se hace la determinación.

**Sueldos y beneficios.** Los gastos de sueldos y beneficios incluyen los sueldos, compensaciones por hora, la cobertura de gastos médicos para los empleados

y la compensación variable que es proporcionada a los empleados por sus servicios, así como los gastos relacionados con los planes de prestaciones a empleados y los correspondientes impuestos.

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

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

**Gastos de mantenimiento.** Los gastos de mantenimiento incluyen todas las partes, materiales, reparaciones y honorarios generados por las reparaciones realizadas por terceros para el mantenimiento de nuestra flota. Estos gastos excluyen los costos laborales de nuestros propios mecánicos, el cual es incluido bajo el rubro de salarios y beneficios; e incluyen los gastos ordinarios y rutinarios de mantenimiento. Los gastos de mantenimiento mayor son capitalizados y posteriormente amortiza-

dos como se describe más adelante en la sección "Depreciación y Amortización".

**Otros gastos operativos.** Otros gastos operativos incluyen (i) soporte administrativo como gastos de viaje, artículos de papelería, capacitación administrativa, renta mensual de nuestras oficinas principales, honorarios profesionales y todos los otros gastos administrativos y operacionales; (ii) primas y gastos relacionados con las pólizas de seguro de las aeronaves (cascos y responsabilidad civil); (iii) costos de soporte tecnológico, sistemas de comunicación, teléfonos celulares y líneas telefónicas internas y operativas; (iv) servicios de tierra proporcionados por terceros y el costo de botanas y bebidas que se sirven a bordo de nuestros vuelos a nuestros pasajeros, y (v) pago de renta de nuestra bodega de mantenimiento y hangar.

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

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

	Al 31 de diciembre de			
	2013	2014	2015	2015
	(En centavos de Peso)			(En centavos de Dólar) (1)
Otros ingresos operativos	(1.0)	(0.2)	(1.4)	(0.1)
Combustible	46.7	45.3	33.6	1.9
Renta de equipo de vuelo	20.1	21.4	25.1	1.5
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	17.6	17.5	18.5	1.1
Sueldos y beneficios	14.3	13.3	13.5	0.8
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	6.5	6.9	7.7	0.4
Gastos de mantenimiento	5.2	5.6	6.2	0.4
Otros gastos operativos	4.2	4.1	5.0	0.3
Depreciación y amortización	2.8	2.9	3.3	0.2
<b>Total de gastos operativos, neto</b>	<b>116.4</b>	<b>116.9</b>	<b>111.5</b>	<b>6.5</b>

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

### Tendencias y factores inciertos relacionados con nuestro negocio.

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

**Condiciones Económicas en México.** Se espera que el PIB de México tenga un crecimiento de entre el 3% y el 5% anual, durante los próximos diez años, según el Banco de México, cuyo estimado es entre el 1% y 2% superior del crecimiento anual esperado para los Estados Unidos de América durante el mismo período según lo informado por la Reserva Federal de dicho país. El crecimiento proyectado del PIB de México se espera que permita que el número de hogares de clase media continúe su tendencia de crecimiento, que ya ha pasado de 5.1 millones en 1992 a 15.8 millones en 2008. En cuanto a la dinámica de la población al 2010, alrededor del 39% 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 2015 fue de 2.13%, según el INEGI. Al 31 de diciembre de 2015, las reservas internacionales ascendían a EUA\$1.77 mil millones.

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

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

Nuestras principales ventajas competitivas son nuestras bajas tarifas y nuestro enfoque en viajeros VFR, en los viajeros de negocios preocupados por el costo de viaje y personas que realizan viajes de placer. Las bajas tarifas se facilitan debido a nuestro bajo CASM de Ps. 111.5 centavos (EUA\$6.5 centavos) el cual creemos que fue el CASM más bajo en Latinoamérica en 2015 comparado con el de Avianca de EUA\$15.0 centavos, Copa de EUA\$9.2 centavos, el de Gol de EUA\$9.7 centavos, al de Grupo Aeroméxico de EUA\$10.2 centavos y al de LATAM de EUA\$11.5 centavos. También tenemos menores costos que nuestros competidores de mercado que cotizan en bolsas de valores de Estados Unidos de América, incluyendo Alaska Air, con CASM de EUA\$10.8 centavos, American con CASM de EUA\$12.9 centavos, Delta con CASM de EUA\$13.3 centavos, JetBlue con CASM de EUA\$10.6 centavos, Southwest Airlines con CASM de EUA\$11.2 centavos y United con CASM de EUA\$13.1 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 2015, las aerolíneas de bajo costo en México (incluyendo Volaris), conjuntamente, tuvimos el 61.1% del mercado nacional, basado en segmentos de vuelo de pasajeros. Nosotros obtuvimos el 24.76% del mercado nacional, lo que nos colocó en segundo 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 compañías de autobuses. Los servicios ferroviarios de pasajeros en México son limitados. Existe una industria importante del autobús en México, con segmentos de pasajeros de aproximadamente 2.9 mil millones en 2015, de los cuales aproximadamente 79 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 34.6% de participación en

el mercado en las rutas que operamos y un 6.3% de participación considerando todas las rutas entre México y los Estados Unidos de América en 2015 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 40%, 39% y 30% de nuestros costos de operación totales en 2013, 2014 y 2015, 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 terminados el 31 de diciembre de 2013, 2014 y 2015 contratamos swaps de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54, para cubrir aproximadamente el 11%, 20% y 5% respectivamente, de nuestro consumo de combustible. Estos instrumentos fueron formalmente designados y calificados bajo contabilidad de coberturas, por lo que la porción efectiva se presenta como parte de otras partidas de utilidad integral, mientras que los efectos del cambio a los precios fijos del combustible son presentados como parte del costo del combustible en el estado consolidado de resultados.

Nuestra práctica de cobertura de combustible depende de varios factores, incluyendo nuestra evaluación de las condiciones de mercado del combustible, nuestro acceso al capital necesario para mantener potenciales garantías necesarias para los contratos de cobertura, el precio de las coberturas, el análisis de otros productos derivados en el mercado. Al 31 de diciembre de 2015, contratamos opciones de posición larga US Gulf Coast Jet Fuel 54 para cubrir el 55% y el 23% aproximadamente de nuestros requerimientos de combustible para el año de 2016 y 2017, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2015 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, Air BP y Shell. El costo y

la disponibilidad futura del combustible no se pueden predecir con precisión.

**Pérdidas y ganancias cambiarias.** La totalidad de nuestros ingresos son recibidos en pesos y dólares. La cobranza en dólares representó el 31% y el 36% de nuestra cobranza total en 2014 y en 2015, lo que nos brindó una cobertura natural parcial sobre una parte de nuestros costos en dólares. Sin embargo, la mayoría de nuestros costos operativos están denominados o indexados en dólares, constituyendo el 68% y el 67% de nuestros gastos operativos totales en 2014 y en 2015. Nuestros gastos operativos clave denominados en dólares incluyen el combustible, la renta de equipo de vuelo, el mantenimiento, así como los materiales y los costos de reparación.

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. Como resultado de la depreciación y apreciación significativa del peso frente al dólar en los últimos tres años, registramos una utilidad cambiaria neta de Ps.66.4 millones, Ps.448.7 millones y Ps.966.6 millones para 2013, 2014 y 2015.

**Gastos de mantenimiento.** Estamos obligados a llevar a cabo diferentes tareas de mantenimiento para nuestras aeronaves y motores, los cuales incluyen requerimientos significativamente importantes respecto a la mano de obra y materiales. Los requisitos de mantenimiento dependen de la edad, tipo y uso de la aeronave. Los trabajos de mantenimiento de la flota pueden implicar revisiones de ingeniería de ciclo corto, por ejemplo

revisiones de componentes, revisiones mensuales, revisiones anuales de fuselaje, pruebas de mantenimiento y de motor periódicas, entre otros. Los costos de mantenimiento y reparación tanto para el mantenimiento rutinario como para el no rutinario, se dividen en tres categorías generales:

- (i) Mantenimiento rutinario. Los requerimientos de mantenimiento rutinarios consisten en revisiones programadas a las aeronaves, incluyendo inspecciones previas a los vuelos, diarias, semanales y nocturnas, diagnósticos generales y cualquier trabajo no programado, según se requiera. Este tipo de mantenimiento lo realizan nuestros mecánicos y generalmente se lleva a cabo en los principales aeropuertos en los que actualmente prestamos nuestros servicios. El resto de las actividades de mantenimiento son subcontratadas a través de entidades especializadas en el mantenimiento, reparación y revisión de aeronaves. El mantenimiento de rutina también incluye tareas programadas que pueden tomar de siete a 14 días para llevarse a cabo y se requiere realizarlas aproximadamente cada 22 meses. Todos los costos de mantenimiento de rutina se registran en cuanto se incurren.
- (ii) Mantenimiento mayor. El mantenimiento mayor consiste en una serie de tareas complejas que pueden tomar de una a ocho semanas para llevarse a cabo y, por lo general, requieren realizarse cada cinco o seis años. El costo del mantenimiento mayor, se reconoce utilizando el método de diferimiento, a través del cual los costos de mantenimiento exhaustivo y reparaciones mayores se capitalizan, cuando se incurren, como mejoras a los activos arrendados y se amortizan en el Esta-

do 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 2015), los gastos de mantenimiento en 2014 y 2015 se mantuvieron relativamente bajos. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2013, 2014 y 2015, capitalizamos eventos relevantes de mantenimiento como parte de mejoras al equipo de vuelo arrendado por un monto de Ps.309.4 millones, Ps.585.7 millones y Ps.415.0

millones, respectivamente. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2013, 2014 y 2015, la amortización de éstos gastos diferidos de mantenimiento mayor fue de Ps.210.5 millones, Ps.253.4 millones y Ps.352.9 millones, respectivamente. La amortización de los gastos de mantenimiento diferidos se incluye en la depreciación y amortización más que en el total de gastos de mantenimiento, según se describe en "Análisis de las Políticas Contables Críticas". En 2014 y 2015, los costos de mantenimiento resultaron en Ps.664.6 millones y Ps.874.6 millones, respectivamente. A medida que pase el tiempo, esperamos que los gastos de mantenimiento incrementen en términos absolutos. El importe de los costos totales de mantenimiento y la amortización de los gastos de mantenimiento mayor se encuentran sujetos a diversas variables futuras tales como la utilización diaria promedio por aeronave, el tamaño y la composición de la flota, así como la frecuencia de mantenimiento no planeado y sus costos reales. En consecuencia, no podemos cuantificar con certeza los gastos futuros de mantenimiento para un periodo de tiempo significativo. Sin embargo, estimamos que, con base en nuestros eventos de mantenimiento programados, los gastos de mantenimiento actuales y los gastos de amortización relacionados con el mantenimiento serán de aproximadamente Ps.2.2 mil millones (EUA\$131.0 millones) en el año 2016.

**Obligaciones de depósitos de mantenimiento.** Los términos de nuestros contratos de arrendamiento nos obligan a pagar depósitos de mantenimiento a ser pagada al arrendador por anticipado y como garantía para la realización de trabajos de mantenimiento mayor. Estas reservas se registran como depósitos de mantenimiento pagados por anticipado y se presentan en el estado consolidado de posición financiera. Como resultado de lo ante-

rior, 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.** A finales de 2010 y en 2011, decidimos aprovechar la oportunidad de iniciar la operación de 15 rutas que originalmente eran operadas por Grupo Mexicana antes de interrumpir sus operaciones. Este cambio nos permitió, entre otras cosas, obtener acceso a seis rutas bilaterales desde el aeropuerto de la Ciudad de México hacia los Estados Unidos de América, las cuales no estaban disponibles de otra manera. Dicho cambio también significó costos y retos operacionales adicionales dado que tuvimos que cambiar ciertas rutas del aeropuerto de Toluca al aeropuerto de la Ciudad de México, el cual es un aeropuerto más complejo y con mayor tráfico aéreo. Lanzamos las nuevas rutas con poco aviso al público. Desde aquel entonces y después de un periodo de intenso trabajo, hemos regularizado nuestras medidas de servicio al cliente y nuestro factor de ocupación. Hemos solicitado a la DGAC que nos otorgue de manera permanente las seis rutas desde el aeropuerto internacional de la Ciudad de México hacia los Estados Unidos de América que hemos estado operado desde finales de 2010 y en 2011 que, previo a la interrupción de sus operaciones, principalmente habían sido operadas por Grupo Mexicana. Sin embargo, no podemos tener la certeza de que la DGAC nos otorgue dichas rutas de manera permanente. Ver "Factores de Riesgo – Riesgos Relacionadas con la Industria Aérea – Consolidaciones de aerolíneas y reorganizaciones podrían afectar adversamente a la industria".

Durante el año 2013 abrimos 27 nuevas rutas, 38 más en 2014 y 22 más en 2015. A medida que continuamos creciendo, es esperable que continuemos teniendo rezagos entre el momento en que las rutas nuevas se ponen en servicio y llegan a su punto óptimo de ganancias.

### Análisis de las Políticas Contables Críticas

El siguiente análisis de nuestra condición 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 condición 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 de 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 pagaderas 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. Pagamos Ps.544.3 millones, Ps.834.9 millones y Ps.1.4 mil millones por concepto de depósitos de mantenimiento a nuestros arrendadores en los años terminados el 31 de diciembre de 2013, 2014 y 2015, respectivamente. Este importe se encuentra neto de reembolsos.

Al inicio del arrendamiento y a la fecha de cada estado consolidado de posición financiera, evaluamos si los pagos por depósitos de mantenimiento que se requieren conforme a los contratos de arrendamiento se encuentran sustancial y contractualmente relacionados al mantenimiento del activo arrendado. Los pagos por depósitos de mantenimiento que se encuentren sustancial y contractualmente relacionados con el mantenimiento de los activos arrendados se contabilizan como depósitos de mantenimiento. Los depósitos de mantenimiento que se espera sean recuperados de los arrendadores, se reflejan como depósitos de garantía en el estado consolidado de posición financiera.

La porción de los depósitos de mantenimiento prepagados que sirven para garantizar los próximos eventos de mantenimiento mayor, y que se estiman poco probables de recuperación, principalmente se refieren a la tasa diferencial entre los gastos de reserva de mantenimiento y el costo estimado para el siguiente evento de mantenimiento mayor. Así, cualquier exceso de depósito requerido sobre el costo esperado del evento de mantenimiento mayor es reconocido como renta complementaria iniciando a partir del periodo en el que se determina. Cuando es probable que no recuperemos dichos depósitos, estos son considerados como renta suplementaria. Registramos Ps.38.4 millones, Ps.43.0 millones y Ps.73.3 millones en 2013, 2014 y 2015 de depósitos de mantenimiento como rentas suplementarias en los estados consolidados de resultados.

Al 31 de diciembre de 2013, 2014 y 2015, habíamos registrado depósitos de mantenimiento por Ps.2.6 mil millones, Ps.3.4 mil millones y Ps.4.9 mil millones, respectivamente, en nuestros estados consolidados de posición financiera. Hemos concluido que dichos depósitos de mantenimiento pueden ser recuperables porque no existe diferencial entre los pagos de reserva de mantenimiento y el costo esperado del siguiente evento de mantenimiento relacionado y que las reservas garantizan.

Nuestros contratos de arrendamiento también establecen que todos los depósitos de mantenimiento en poder del arrendador en la fecha del término del arrendamiento no nos serán reembolsados. En consecuencia, hemos determinado que cualquier pago de depósitos de mantenimiento efectuado después de que ocurra el último evento de mantenimiento mayor y que por tanto, no

se encuentra sustancialmente relacionado con el mantenimiento del activo arrendado y se contabiliza como renta contingente. Registramos una renta contingente cuando es probable y podemos estimar razonablemente que incurriremos en pagos de depósitos de mantenimiento que no serán reembolsables. Los depósitos de mantenimiento en poder de los arrendadores que nos serán reembolsadas a la terminación del contrato de arrendamiento se contabilizan como depósitos prepagados de mantenimiento en el estado consolidado de posición financiera cuando son pagadas a los arrendadores. Por los años terminados el 31 de diciembre 2013, 2014 y 2015, registramos como renta contingente Ps.102.7 millones, Ps.110.7 millones y Ps.290.9 millones, respectivamente.

Adicionalmente, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2013, 2014 y 2015, extendimos el plazo de arrendamiento de dos motores de repuesto, una aeronave y tres aeronaves más, respectivamente, lo cual hizo que Volaris pudiera disponer de depósitos de mantenimiento que fueron reconocidos en periodos pasados en los estados de operación consolidados como renta complementaria por Ps.22.9 millones, Ps.47.4 millones y Ps.92.6 millones durante 2013, 2014 y 2015, respectivamente.

Debido a que los beneficios de la extensión de los arrendamientos se consideran como un incentivo de 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 2013, 2014 y 2015, amortizamos Ps.25.6 millones, Ps.26.9 millones y Ps.45.3 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 2013, 2014 y 2015, capitalizamos costos de eventos de mantenimiento mayor por un monto de Ps.309.4 millones, Ps.585.7 millones y Ps.415.0

millones, y reconocimos gastos de amortización por un monto de Ps.210.5 millones, Ps.253.4 millones y Ps.352.9 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.782.6 millones, Ps.918.0 millones y Ps.1,227.5 millones, por los años terminados el 31 de diciembre de 2013, 2014 y 2015, 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 que lo permitan, pero cuando no es posible, se requiere de juicios de valor para establecer valores justos. Los juicios de valor incluyen la consideración de valores tales como riesgos de liquidez, riesgos crediticios y volatilidad esperada. Los cambios en los supuestos en relación con dichos factores pueden afectar el valor justo reportado de los instrumentos financieros.

**Ganancias y pérdidas en operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.** Cualquier ganancia o pérdida generada por las transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de las aeronaves se contabiliza de la siguiente forma: (i) la ganancia o pérdida es reconocida inmediatamente cuando es claro que la operación fue rea-

lizada a valor de mercado; (ii) si el precio de venta es menor al valor de mercado, cualquier ganancia o pérdida es reconocida inmediatamente; sin embargo, si la pérdida es compensada con pagos de arrendamiento futuros a precios por debajo del valor de mercado, dicha pérdida es reconocida como un activo en el estado consolidado de posición financiera y amortizada en el estado consolidado de resultados en proporción a los pagos de arrendamiento sobre el plazo del contrato de arrendamiento; y (iii) si el precio de venta está por arriba del valor de mercado, el excedente es diferido y amortizado reduciendo el costo del arrendamiento en el estado consolidado de resultados sobre el plazo esperado de arrendamiento del activo, incluidas las posibles renovaciones.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2013, 2014 y 2015, vendimos y arrendamos en vía de regreso aeronaves y motores a terceros, generando una ganancia de aproximadamente Ps.106.6 millones, Ps.14.2 millones y Ps.181.7 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, la Compañía realizó operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso 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. Al 31 de diciembre de 2014 y 2015, la porción circulante de Ps.3.0 millones y Ps.3.0 millones fue registrada como gastos pagados por anticipado y otros activos circulantes, y la porción no circulante de Ps.20.6 millones y de Ps.17.5 millones fue registrada como parte del rubro de otros activos.

En agosto de 2012, celebramos un contrato de soporte global con Lufthansa Technik AG (LHT) por un plazo de 6 años, que incluye: acuerdo de servicio a componentes de aeronaves (pago por hora) y garantiza la disponibilidad de componentes para nuestras aeronaves cuando los mismos sean requeridos. El costo de este acuerdo de soporte global es aplicado mensualmente a nuestros resultados de operaciones. Adicionalmente, este acuerdo incluye una operación de venta y arrendamiento en vía de regreso de ciertos componentes. Como parte de este contrato de soporte global, recibimos una nota de crédito de Ps.46.5 millones, el cual está siendo amortizado mediante el método de línea recta sobre una base prospectiva durante la vigencia del contrato.

Durante 2013, 2014 y 2015, amortizamos un beneficio correspondiente a las notas de crédito antes mencionadas por un monto de Ps.9.3 millones, Ps.9.3 millones y Ps.9.3 millones, respectivamente, que fue reconocido en el estado consolidado de resultados como una reducción de costos de mantenimiento.

En 2013 y 2014, utilizamos Ps.11.2 millones y Ps.21.1 millones, respectivamente respecto a las facturas pendientes de pago de LHT, adicionalmente, registramos cuentas por cobrar Ps.10.0 millones, respecto de las notas de crédito no utilizadas. Dichas cuentas por cobrar serán aplicadas contra futuras facturas pagaderas a LHT bajo el contrato de soporte global. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2014 utilizamos el remanente de las notas de crédito registradas en 2013 de Ps.11.2 millones.

**Operaciones liquidadas mediante participación en nuestro capital social.** Las operaciones liqui-

dadas 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

#### 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 2018. El costo de compensación de transacciones liquidables en capital es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de sueldos y beneficios, en el período en que se cumplen las condiciones de irrevocabilidad. Durante 2014 y 2015, nosotros reconocimos Ps.1.1 millones y Ps.6.0 millones, respectivamente, como gasto de compensación asociado con este plan de compra de acciones en nuestro estado consolidado de resultados.

**Movimientos durante el año**

	<b>Numero de acciones Serie A</b>
En circulación al 11 de noviembre de 2014	594,081
Otorgadas durante el período	
Ejercidas durante el período	
En circulación al 31 de diciembre de 2014	594,081 *
Otorgadas durante el año	22,920
Ejercidas durante el ejercicio	-
<b>En circulación al 31 de diciembre de 2015</b>	<b>617,001 *</b>

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

Al 31 de diciembre de 2015, las acciones mantenidas en el fideicomiso referentes a este plan de compra de acciones fueron registradas como acciones en tesorería y en circulación, y fueron incluidas para el cálculo de la utilidad por acción diluída.

Al 31 de diciembre de 2015, los períodos en que se cumplirán las condiciones de irrevocabilidad de las acciones otorgadas bajo el plan de compra de acciones son como sigue:

<b>Numero de acciones Serie A</b>	<b>Período</b>
205,667	Noviembre 2014 – 2015
205,667	Noviembre 2015 – 2016
205,667	Noviembre 2016 – 2017
<b>617,001</b>	

**Plan de incentivos para ejecutivos**

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:

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

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

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

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

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

El plan de incentivos para ejecutivos expresamente incorpora las expectativas del comportamiento de los empleados para el ejercicio anticipado de las opciones por parte de los mismos. En este sentido, el ejercicio anticipado ocurre cuando el precio de las acciones es un cierto múltiplo M del precio de ejercicio. El múltiplo para el ejercicio M, igual a 1.1x, supone que el ejercicio de las opciones por parte de los empleados puede ocurrir cuando los precios de las acciones han alcanzado un valor igual a 1.1x veces el precio de ejercicio, es decir, un 10% por encima del precio de ejercicio.

El 18 de septiembre de 2013, los empleados clave participaron en el plan de incentivos para ejecutivos ejerciendo 4,891,410 acciones. Como resultado, los empleados clave pagaron Ps.25,9 millones por el ejercicio de las acciones al fideicomiso correspondiente.

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

### 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
Ejercidas durante el año	—	—	—
Pendientes al 31 de diciembre de 2012	25,164,126	Ps. 5.31	Ps. 133,723
Otorgadas durante el año	—	—	—
Pérdidas durante el año	—	—	—
Ejercidas durante el año	(4,891,410)	5.31	(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)
<b>Pendientes al 31 de diciembre de 2015</b>	<b>15,857,856</b>	<b>Ps. 5.31</b>	<b>Ps. 84,269</b>

Al 31 de diciembre de 2013, 2014 y 2015, las acciones conservadas en el fideicomiso para satisfacer las opciones de los ejecutivos eran consideradas como acciones de tesorería. A partir del 31 de diciembre de 2015, el número total de acciones otorgadas no ejercidas ascendía a 15,857,856. Al 31 de diciembre de 2014, el número

total de acciones otorgadas no ejercidas y las otorgadas no devengadas ascendía a 17,246,405 y 3,026,311, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2013, el número total de acciones otorgadas y no otorgadas ascendía a 14,228,364 y 6,044,352, respectivamente.

### Plan de retención a largo plazo

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

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

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

### Plan de incentivos a largo plazo

El 6 de noviembre de 2014 y el 6 de noviembre de 2015, otorgamos 4,315,264 y 1,793,459 derechos de apreciación sobre el valor de nuestras acciones "DASA", respectivamente 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 y Ps.11.6 millones, respectivamente.

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

El valor razonable se estima a la fecha de concesión 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's (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's al 31 de diciembre de 2014 y 2015 fue de Ps.1.7 millones y Ps.14.5 millones, respectivamente. El costo es reconocido en el estado de resultados dentro del rubro de sueldos y beneficios durante el período de servicios requerido. Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2014 y 2015, reconocimos Ps.1.7 millones y Ps.44.7 millones, respectivamente en los estados consolidados de resultados.

El monto de pago en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de nuestras acciones entre la fecha de otorgamiento y la fecha de ejercicio.

Número de DASAs (otorgados el 6 de noviembre 2014)	Fecha de ejercicio
1,959,065	Noviembre 2015
1,312,953	Noviembre 2016
1,043,246	Noviembre 2017
<b>4,315,264</b>	

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015, realizamos pagos en efectivo al personal clave relacionados con el plan DASA por Ps.31.1 millones. Este importe se determinó en función al incremento en el precio de la acción de la Compañía entre la fecha de concesión y la fecha de ejercicio de noviembre 2015.

**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 2015, todos los instrumentos financieros derivados calificaron para la contabilidad de coberturas. Los instrumentos financieros derivados vigentes pueden requerir garantía sobre la porción de la pérdida no liquidada antes de su vencimiento. El importe de la garantía entregada registrado como parte de los "Depósitos de garantía" es revisado y ajustado diariamente con base en el valor razonable de la posición del instrumento derivado.

(i) **Riesgo en el precio del combustible de las aeronaves.** Contabilizamos los instrumentos financieros derivados a valor razonable y los registramos en el estado consolidado de posición financiera como un activo o un pasivo. El costo de combustible para aeronaves consumido en 2013, 2014 y 2015 representó 40%, 39% y 30% de nuestros gastos operativos, respectivamente. Para administrar el riesgo relativo al precio del combustible para aeronaves, periódicamente celebramos instrumentos financieros derivados. Durante el 2013, 2014 y 2015, contratamos coberturas sobre el precio del combustible a través de swaps que dieron origen a una ganancia de Ps.6.7 millones, una pérdida de Ps.85.7 millones, y una pérdida de Ps.128.3 millones, respectivamente. Dado que estos instrumentos han sido calificados

como instrumentos de cobertura, los costos, las pérdidas y ganancias relacionadas son considerados como parte de los costos de combustible en el estado consolidado de resultados. Al 31 de diciembre de 2013 y 2014, el valor razonable de mercado de estos instrumentos fue de Ps.11.1 millones, Ps.(169.6 millones). Todos las coberturas por US Gulf Coast Jet fuel 54 contratos swap maduraron sus posiciones el 30 de junio de 2015, por lo que no hay saldo pendiente al 31 de diciembre de 2015.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2013, 2014 y 2015, la Compañía contrato swaps de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54 para cubrir aproximadamente 11%, 20% y 5% de nuestro consumo de combustible, respectivamente. Estos instrumentos fueron formalmente designados y calificados bajo contabilidad de coberturas, por lo que la porción efectiva se presenta como parte de otras partidas de utilidad integral, mientras que los efectos del cambio a los precios fijos del combustible son presentados como parte del costo del combustible en el estado consolidado de resultados. Nuestras prácticas de cobertura dependen de muchos factores, incluyendo análisis de las condiciones de mercado para el combustible, nuestro acceso al capital necesario para soportar los requisitos de margen de acuerdo a los swaps y la determinación de precios de las coberturas y otros productos derivados en el mercado.

Adicionalmente, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015, contratamos opciones de compra asiáticas designadas para cubrir 55% y 23% del consumo pro-

yectado de combustible de 2016 y 2017, respectivamente. Debido a que elegimos adoptar anticipadamente la NIIF 9 (2013), la cual requiere la segregación de los cambios en el valor razonable de dichas opciones atribuible al valor intrínseco, de los cambios de valor extrínseco, en donde estos últimos se consideran como costo de la cobertura asociados a una partida cubierta relacionada con la transacción (la cobertura de una porción de las compras futuras de combustible para aeronaves), reclasificaremos los montos reconocidos como un componente separado del capital a resultados. Por lo tanto, reconoceremos un ajuste de reclasificación en el mismo período en el cual se espera que dichos volúmenes de combustible sean consumidos y dentro de la línea de combustible en el estado consolidado de resultados a partir de enero de 2016. Al 31 de diciembre de 2015, el valor razonable de las opciones asiáticas de compra resultaron en una ganancia de Ps.78.7 millones, la cual fue presentada como parte de los activos financieros dentro del estado consolidado de posición financiera.

El monto del costo de las coberturas derivadas de los cambios en el valor extrínseco de dichas opciones al 31 de diciembre de 2015, reconocido dentro de la utilidad integral, ascendió a un monto de Ps.365.0 millones, el cual será reciclado al costo de combustible durante 2016 y hasta 2017, en la misma forma en que expiren las opciones sobre una base mensual.

(ii) **Riesgo cambiario.** El riesgo cambiario es el riesgo que consiste en que el valor real de los flujos de efectivo en el futuro pueda fluctuar debido a los cambios en las tasas de cambio.

Nuestra exposición al riesgo cambiario se relaciona principalmente con nuestras actividades de operación (cuando los ingresos o gastos se encuentran denominados en una moneda diferente al peso). La exposición al riesgo cambiario se relaciona con las cantidades a ser pagadas, ya sean gastos y/o pagos, que se encuentran denominadas o vinculadas al dólar. Para mitigar este riesgo, podemos utilizar instrumentos financieros derivados extranjeros.

Durante el año que terminó el 31 de diciembre de 2014 y 2015, Volaris no celebró contrato de derivados de riesgo cambiario.

Nuestra exposición al tipo de cambio al 31 de diciembre de 2013, 2014 y 2015 era una posición neta de activos de EUA\$376.5 millones, EUA\$339.0 millones y EUA\$498.9 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 nuestras obligaciones bajo los contratos de arrendamiento con tasas de interés flotantes. Al 31 de diciembre de 2013, 2014 y 2015, tuvimos contratos de cobertura vigentes en la forma de swaps con un valor razonable de, Ps.106.2 millones, Ps.83.5 millones y Ps.55.8 millones, respectivamente. Estos instrumentos se han incluido como pasivos en nuestro estado consolidado de posición financiera. En 2013, 2014 y 2015, la pérdida reportada en dichos instrumentos fue de Ps.36.8 millones, Ps.39.6 millones y Ps.46.5 millones, respectivamente, la cual fue registrada como parte de los gastos de renta de equipo de vuelo en el estado consolidado de resultados.

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

**Año terminado el 31 de diciembre de 2015**

	<b>Dentro de un año</b>	<b>Uno a cinco años</b>	<b>En cinco años o más</b>	<b>Total</b>
	(en miles de pesos)			
<b>Préstamos que devengan intereses</b>				
Anticipos para la compra de aeronaves	1,363,861	219,817	—	1,583,678
<b>Instrumentos financieros derivados</b>				
Swaps de tasas de interés	44,301	11,473	—	55,774
<b>Total</b>	<b>1,408,162</b>	<b>231,290</b>	<b>—</b>	<b>1,639,452</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 2013, 2014 y 2015, tuvimos pérdidas fiscales de ejercicios anteriores por las cantidades de Ps.2.1 mil millones, Ps.1.7 mil millones y Ps.194.5 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 2013, 2014 y 2015, utilizamos pérdidas fiscales por Ps.204.4 millones, Ps.424.5 millones, y Ps.1.6 mil millones respectivamente. Durante 2015, reconocimos un activo por impuestos diferidos por un importe de Ps.194.5 mil millones (Ps. 58.4 mil millones como efecto en impuestos) basado en la evidencia positiva de la utilización de pérdidas fiscales por parte de Controladora, de generar diferencias temporales que resultarán en montos fiscales con-

tra los cuales las pérdidas fiscales pueden ser amortizadas antes de expirar. Esta evidencia se basa en la estructura corporativa que requerimos para nuestra expansión en Centro América.

**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 2013, 2014 y 2015, no se registraron cargos por deterioro relacionados con nuestros activos de larga duración.

**Reserva de cuentas de cobro dudoso.** Se constituye una reserva para cuentas de cobro dudoso

cuando existen pruebas objetivas que no seremos capaces de cobrar todas las cantidades adeudadas conforme a los términos originales de las cuentas por cobrar. Al 31 de diciembre de 2013, 2014 y

2015, la reserva para cuentas de cobro dudoso fue de Ps.29.8 millones, Ps.27.8 millones y Ps.24.6 millones, respectivamente.

## (i) Resultados de Operaciones

### Ingresos operativos

#### 2014 comparado con 2015

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

**Ingresos por pasajero.** El incremento del 25% en el ingreso por pasajeros en 2015 fue consecuencia principalmente del crecimiento en nuestra capacidad de ASMs derivada de nuestras seis nuevas aeronaves. Nuestro tráfico medido en términos de RPMs incrementó en 18.9% en 2015, también como consecuencia del incremento en el tamaño de nuestra flota. Adicionalmente, nuestra tarifa promedio por pasajero reservado aumento 2.5% con relación al año anterior.

**Otros ingresos por servicios.** El incremento del 48.1% en otros ingresos por servicios en 2015 fue resultado del aumento en el volumen del número de pasajeros que decidió comprar nuestros otros ingresos por servicios. Así mismo, continuamos implementando estrategias de tarifas desagregadas, paquetes adicionales y nuevos productos, como pases preferenciales y renta de automóviles abordo.

## 2013 comparado con 2014

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2013	2014	Variación	
	(En miles de pesos, excepto por % y la información operativa)			
<b>Ingresos operativos</b>				
Pasajeros	11,117,327	11,303,327	186,000	1.7%
Otros ingresos por servicios	1,885,144	2,733,415	848,271	45.0%
<b>Total ingresos operativos</b>	<b>13,002,471</b>	<b>14,036,742</b>	<b>1,034,271</b>	<b>8.0%</b>
<b>Información operativa</b>				
Capacidad (en miles de ASMs)	10,899,486	11,829,865	930,379	8.5%
Factor de ocupación reservado	83%	82%	(1%)	(1.0%)
Pasajeros reservados (en miles)	8,942	9,809	867	9.7%
Tarifa promedio por pasajero reservado	1,243	1,152	(91)	(7.3%)
Ingresos promedio derivados de otros servicios por pasajero reservado	211	279	68	32.1%
Ingresos de pasajeros por milla (RPMs) (miles)	9,002,831	9,722,538	719,707	8.0%

**Ingresos por pasajero.** El incremento del 1.7% en el ingreso por pasajeros en 2014 fue consecuencia principalmente del crecimiento en nuestra capacidad de ASMs derivada de nuestras seis nuevas aeronaves. Nuestro tráfico medido en términos de RPMs incrementó en 8.0% en 2014, también como consecuencia del incremento en el tamaño de nuestra flota. Estos incrementos fueron parcialmente compensados por una disminución en el ingreso pasajero promedio por pasajero reservado de 7.3% principalmente atribuible al ambiente competitivo en el que operamos durante la primera mitad del año.

**Otros ingresos por servicios.** El incremento del 45.0% en otros ingresos por servicios en 2014 fue resultado del aumento en el número de pasajeros reservados de 9.7%, el cual resultó en un mayor número de pasajeros comprando nuestros otros ingresos por servicios. El ingreso promedio derivado de otros ingresos por servicios por pasajero reservado incrementó 32.1%, debido principalmente a una mayor aceptación por parte de nuestros clientes de nuestra estrategia de tarifa desagregada que continuamos aplicando durante 2014. Así mismo, implementamos paquetes adicionales y nuevos productos.

## Gastos de operación, neto

## 2014 comparado con 2015

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

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

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

**Combustible.** El gasto de combustible disminuyó 12% en 2015, como resultado de una disminución en el costo promedio de combustible por galón del 25.7%. Esta disminución se compensó parcialmente debido a un incremento del 18.4% en el consumo de combustible c por galón como consecuencia del incremento en nuestra flota.

Adicionalmente, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2014, celebramos contratos de instrumentos financieros derivados que generaron una pérdida de Ps.128.3 millones y de Ps.85.7 millones, respectivamente. Dichos instrumentos calificaron como coberturas para efectos contables, por lo que los resultados fueron presentados como parte del costo del combustible.

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

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

**Gastos de navegación, aterrizaje y despegue.** El incremento del 25.7% en gastos de navegación, aterrizaje y despegue en 2015, se debió principalmente a un aumento de 17.8% en nuestras operaciones (medidas en términos de despegues) durante 2015. Adicionalmente, el número de aeropuertos servidos incrementó 15.1% durante 2015. Estos incrementos fueron parcialmente compensados por los incentivos recibidos de los grupos aeroportuarios generados por el crecimiento en nuestras operaciones.

**Salarios y beneficios.** El incremento del 20.7% en salarios y beneficios en 2015, se debió principalmente al aumento en el número de nuestros empleados, debido al crecimiento de nuestras operaciones y al tamaño de nuestra flota. Adicionalmente, la compensación variable de nuestros empleados también incrementó debido al aumento de las operaciones

registradas en 2015 (Ver "Administración – Recursos Humanos").

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

**Gastos de mantenimiento.** El incremento en un 31.6% en gastos de mantenimiento en 2015, fue resultado de un incremento del 12% en el tamaño de nuestra flota debido a la adición de seis aeronaves netas en 2015. Adicionalmente, los gastos de mantenimiento también incrementaron como resultado del aumento de la edad de nuestra flota (4.6 años al 31 de diciembre de 2015), lo cual requiere de un trabajo más exhaustivo durante los trabajos de mantenimiento de rutina programados, así como la periodicidad de las revisiones de mantenimiento realizadas durante 2015 en comparación con el 2014. Adicionalmente, durante 2015 nuestros costos de mantenimiento en una base de peso mexicano incrementaron aproximadamente 19.2% debido a la depreciación del peso promedio frente al dólar registrada durante 2015.

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

**Depreciación y amortización.** La depreciación y amortización incremento 33.3% en 2015, princi-

palmente como resultado de la amortización de eventos mayores de mantenimiento asociados con la edad de nuestra flota, registrada bajo el método de diferimiento. Durante 2015 y 2014, registramos

como amortización de eventos mayores de mantenimiento costos de mejoramiento por Ps.352.9 millones y Ps.253.4 millones, respectivamente.

#### 2013 comparado con 2014

##### Por los años terminados el 31 de diciembre de

	2013	2014	Variación	
	(En miles de pesos, excepto por %)			
Otros ingresos operativos	(111,277)	(22,107)	89,170	(80.1%)
Combustible	5,085,829	5,363,864	278,035	5.5%
Renta de equipo de vuelo	2,187,339	2,534,522	347,183	15.9%
Sueldos y beneficios	1,563,239	1,576,517	13,278	0.8%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	1,923,673	2,065,501	141,828	7.4%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	704,146	817,281	113,135	16.1%
Gastos de mantenimiento	572,114	664,608	92,494	16.2%
Otros gastos operativos	458,500	489,938	31,438	6.9%
Depreciación y amortización	301,531	342,515	40,984	13.6%
<b>Total gastos operativos, neto</b>	<b>12,685,094</b>	<b>13,832,639</b>	<b>1,147,545</b>	<b>9.0%</b>

El total de gastos de operación neto, se incrementó 9.0% en 2014, principalmente como resultado del crecimiento de nuestras operaciones, medido en términos de despegues y otros factores que se explican más adelante.

**Otros ingresos operativos.** Los otros ingresos operativos disminuyeron en Ps.89.2 millones, o 80.1% en 2014, principalmente debido a un menor número de operaciones de venta de aeronaves registradas durante 2014, lo que resultó en una disminución en las utilidades comparadas con 2013.

**Combustible.** El gasto de combustible se incrementó 5.5% en 2014, como resultado de un incremento del 7.3% en nuestro consumo de galones de combustible debido a un mayor número de aeronaves en operación y al incremento en nuestros despegues de 8.6%. Adicionalmente, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2014 y 2013, celebramos contratos de instrumentos financieros derivados que generaron una pérdida de Ps.85.7 millones y una ganancia de Ps.6.7 millones, respectivamente. Dichos instrumentos calificaron como coberturas para efectos contables, por lo que los resultados fueron presentados como parte del costo del combus-

tible. Dichos incrementos fueron parcialmente compensados por una disminución en el precio promedio del combustible de 1.7%.

**Renta de equipo de vuelo.** Los gastos por renta de equipo de vuelo en 2014 incrementaron 15.9%. Dicho incremento se debió principalmente a un incremento de: (i) Ps.229.2 millones en los gastos de la renta de las ocho aeronaves nuevas A320 incorporadas durante 2014, (ii) Ps.209.8 millones en relación con la operación del año completo de las siete aeronaves nuevas A320 recibidas durante 2013, (iii) la renta de aeronaves y motores en término de pesos de Ps.53.8 millones, resultado de la depreciación del 4.2% en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar durante 2014. Estos incrementos fueron parcialmente compensados por una disminución de Ps.115.4 millones relacionados con la devolución de dos aeronaves a nuestros arrendadores.

**Salarios y beneficios.** El incremento del 0.8% en salarios y beneficios en 2014, se debió principalmente al crecimiento en nuestras operaciones de 8.6%, lo que incrementó la compensación variable de nuestros empleados. Adicionalmente, incrementamos el número de pilotos y sobrecargos requeridos para operar las seis aeronaves netas recibidas durante 2014 (Ver "Administración – Recursos Humanos"). Este incremento fue parcialmente compensado por una disminución en nuestros gastos de viaje, derivados de nuestro nuevo plan de pagos de viáticos adoptado durante 2014.

**Gastos de navegación, aterrizaje y despegue.** El incremento del 7.4% en gastos de navegación, aterrizaje y despegue en 2014, se debió

principalmente a un aumento de 8.6% en nuestras operaciones (medidas en términos de despegues) durante 2014. Adicionalmente, el número de aeropuertos servidos incrementó 15.2% durante 2014. Estos incrementos fueron parcialmente compensados por los incentivos recibidos de los grupos aeroportuarios generados por el crecimiento en nuestras operaciones.

**Gastos de venta, mercadotecnia y distribución.** El incremento de 16.1% en el gasto de venta, mercadotecnia y distribución se debió principalmente al incremento del 8.0% en nuestros ingresos operativos, así como de los esfuerzos adicionales de mercadotecnia para promover nuestras nuevas rutas.

**Gastos de mantenimiento.** El incremento en un 16.2% en gastos de mantenimiento en 2014, fue resultado de un incremento del 13.6% en el tamaño de nuestra flota debido a la adición de seis aeronaves netas en 2014. Adicionalmente, los gastos de mantenimiento también incrementaron como resultado del aumento en la edad de nuestra flota (4.3 años al 31 de diciembre de 2014), lo cual requiere de un trabajo más exhaustivo durante los trabajos de mantenimiento de rutina programados, así como la periodicidad de las revisiones de mantenimiento realizadas durante 2014 en comparación con el 2013. Adicionalmente, durante 2014 nuestros costos de mantenimiento en una base de peso mexicano incrementaron aproximadamente 4.2% debido a la depreciación del peso frente al dólar registrada durante 2014.

**Otros gastos operativos.** Otros gastos operativos incrementaron 6.9% en 2014. Lo anterior se debió principalmente a: (i) gastos adicionales administrativos de soporte relacionados con la

expansión de las operaciones de vuelo y, (ii) el requerimiento de soporte técnico y de comunicación por el crecimiento de las operaciones.

**Depreciación y amortización.** La depreciación y amortización incrementaron 13.6% en 2014, principalmente como resultado de la amortización de

eventos mayores de mantenimiento asociados con la edad de nuestra flota, registrada bajo el método de diferimiento. Durante 2014 y 2013, registramos como amortización de eventos mayores de mantenimiento costos de mejoramiento por Ps.253.4 millones y Ps.210.5 millones, respectivamente.

## Resultados operativos

### 2014 comparado con 2015

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

**Utilidad operativa.** Como resultado de los factores antes mencionados, obtuvimos una utilidad operativa de Ps.2.5 mil millones en 2015, lo que representó un incremento mayor al 100% comparado con nuestro ingreso operativo de Ps.204.1 millones durante el mismo periodo de 2014.

### 2013 comparado con 2014

	Al 31 de diciembre de			Variación
	2013	2014		
	(En miles de pesos, excepto por %)			
<b>Resultados operativos</b>				
Total ingresos operativos	13,002,471	14,036,742	1,034,271	8.0%
Total gastos operativos, neto	12,685,094	13,832,639	1,147,545	9.0%
<b>Utilidad de operación</b>	<b>317,377</b>	<b>204,103</b>	<b>(113,274)</b>	<b>(35.7%)</b>

**Utilidad operativa.** Como resultado de los factores antes mencionados, obtuvimos una utilidad operativa de Ps.204.1 en 2014, lo que representó un decremento del 35.7% comparado con nuestro ingreso operativo de Ps.317.4 millones durante el mismo periodo de 2013.

## Resultados financieros

2014 comparado con 2015

	Al 31 de diciembre de			Variación
	2014	2015		
	(En miles de pesos, excepto por %)			
<b>Resultados financieros</b>				
Ingresos financieros	23,464	47,034	23,570	>100%
Costos financieros	(32,335)	(21,703)	10,632	(32.9%)
Utilidad cambiaria, neta	448,672	966,554	517,882	>100%
<b>Total resultados financieros</b>	<b>439,801</b>	<b>991,885</b>	<b>552,084</b>	<b>&gt;100%</b>

**Resultados financieros.** La variación en los resultados financieros, se debió principalmente al registro de la utilidad cambiaria. Esta ganancia se debió a la significativa depreciación del 16.91% del peso frente al dólar y de nuestra posición neta activa en dólares de U.S.\$498.9 millones. Dicha posición neta activa en dólares resultó principal-

mente de los depósitos de mantenimiento pagados a nuestros arrendadores.

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

2013 comparado con 2014

	Al 31 de diciembre de			Variación
	2013	2014		
	(En miles de pesos, excepto por %)			
<b>Resultados financieros</b>				
Ingresos financieros	24,774	23,464	(1,310)	(5.3%)
Costos financieros	(125,737)	(32,335)	93,402	(74.3%)
Utilidad cambiaria, neta	66,428	448,672	382,244	>100%
<b>Total resultados financieros</b>	<b>(34,535)</b>	<b>439,801</b>	<b>474,336</b>	<b>n.a.</b>

**Resultados financieros.** La variación en los resultados financieros, debió principalmente a registro de la utilidad cambiaria de Ps.448.7 millones. Esta ganancia se debió a la significativa depreciación del 12.6% del peso frente al dólar y de nuestra posición neta activa en dólares de U.S.\$339.0 millones. Dicha posición neta activa en dólares

resultó principalmente de los depósitos de mantenimiento pagados a nuestros arrendadores.

Adicionalmente, nuestros costos financieros disminuyeron 74.3% durante 2014, debido a que registramos prima de prepago de deuda por un monto de Ps.65.2 millones durante 2013.

## Impuesto sobre la utilidad y utilidad neta

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

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

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

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

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

2013 comparado con 2014

	Al 31 de diciembre de			Variación
	2013	2014		
	(En miles de pesos, excepto por %)			
<b>Utilidad neta</b>				
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	282,842	643,904	361,062	>100%
Impuestos a la utilidad	(17,550)	(38,720)	(21,170)	>100%
<b>(Pérdida) utilidad neta del periodo atribuible a:</b>				
Propietarios de la controladora	268,678	605,184	336,506	>100%
Participación no controladora	(3,386)	—	3,386	n.a.
<b>Utilidad neta</b>	<b>265,292</b>	<b>605,184</b>	<b>339,892</b>	<b>&gt;100%</b>

Registramos una utilidad neta de Ps.605.2 millones en 2014, en comparación con la utilidad neta de Ps.265.3 en 2013.

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, tuvimos pérdidas fiscales por Ps.1.7 mil millones y Ps.2.1 mil millones, respectivamente. Estas pérdidas se encuentran relacionadas con nuestras operaciones, las cuales de conformidad con la actual Ley del Impuesto sobre la Renta pueden ser acu-

## (ii) Liquidez y Recursos de Capital

### Liquidez

Nuestra principal fuente de liquidez es el efectivo generado por la operación, así mismo, dicha

muladas y usarse para compensar el ingreso gravable generado durante los siguientes 10 años. La tasa efectiva impositiva durante 2013 y 2014 fue de 6.2% y 6.0%, respectivamente.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2014 y 2013, utilizamos Ps.424.5 millones y Ps.204.4 millones, respectivamente, de nuestras pérdidas fiscales disponibles.

liquidez se utiliza principalmente en capital de trabajo e inversión de capital.

#### Por los años terminados el 31 de diciembre de

	2013	2014	2015
	(Miles de pesos)		
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	38,757	333,783	3,069,613
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(311,926)	(1,184,968)	(601,277)
Flujos netos de efectivo generados por actividades de financiamiento	1,860,504	524,704	65,086

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 anticipa-

dos relacionados con las aeronaves con líneas de crédito revolventes con bancos comerciales y/o compañías de arrendamiento de aeronaves. Obtuvimos compromisos de financiamiento para los pagos anticipados respecto a todas las aeronaves que serán entregadas en 2016, 2017 y 2018.

Nuestro efectivo y equivalentes de efectivo se incrementaron por Ps.2.9 mil millones, de Ps.2.3 mil millones al 31 de diciembre de 2014 a Ps.5.2 mil millones al 31 de diciembre de 2015. Al 31 de diciembre de 2015 teníamos disponibles líneas de crédito por la cantidad de Ps.3.0 mil millones, de las cuales Ps.1.8 mil millones correspondían al financiamiento de la deuda y Ps.1.2 mil millones correspondía a cartas de crédito (Ps.680.4 millones no han sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2014 teníamos disponibles líneas de crédito por la cantidad de Ps.2.0 mil millones, de las cuales Ps.1.4 mil millones correspondían al financiamiento de la deuda y Ps.587.3 millones correspondía a cartas de crédito (Ps.365.7 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 2015, 33% de nuestro efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo se encontraban denominadas en pesos y el 67% se encontraban denominadas en dólares americanos. Ver Nota 3 de nuestros estados financieros consolidados incluidos dentro de este reporte anual.

**Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación.** Dependemos principalmente de los flujos de efectivo de nuestra operación para generar capital de trabajo para nuestras operaciones actuales y futuras. Los flujos netos de efectivo generados sumaron Ps.333.8 millo-

nes y Ps.3.1 mil millones en 2014 y 2015, respectivamente. El aumento se debió principalmente al incremento de nuestra utilidad por operación en 2015 en comparación con 2014.

Los flujos netos de efectivo generados por las actividades de operación sumaron Ps.333.8 millones y Ps.38.8 millones en 2014 y 2013, respectivamente. El aumento se debió principalmente al incremento de nuestra utilidad por operación en 2014 en comparación con 2013. En adición, en 2014 registramos un incremento en la cobranza lo que generó mayores flujos de efectivo al término del año.

**Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión.** Durante 2015, el flujo neto de efectivo utilizado en actividades de inversión sumó Ps.601.3 millones, que consistió principalmente en pagos anticipados para la adquisición de aeronaves que sumaron Ps.835.5 millones, parcialmente compensados por los reembolsos de pagos anticipados sumando Ps.669.7 millones. Adicionalmente, registramos otros gastos por inversión de capital relacionados con partes de aeronaves y adquisiciones de refacciones, activos intangibles y costos por mantenimiento mayor netos de bajas de Ps.435.5 millones.

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

tos por mantenimiento mayor netos de bajas de Ps.674.5 millones.

Durante 2013, el flujo de efectivo utilizado en actividades de inversión sumó Ps.311.9 millones que consistió principalmente en pagos anticipados relacionados con la adquisición de aeronaves por una cantidad de Ps.719.2 millones parcialmente compensados por reembolsos de pagos anticipados de Ps.698.2 millones. Adicionalmente, se registraron gastos por inversión de capital de Ps.290.9 millones.

**Flujos netos de efectivo generados por actividades de financiamiento.** Durante 2015, el flujo neto de efectivo generados por actividades de financiamiento sumó una cantidad de Ps.65.1 millones, que consistió principalmente en flujos positivos del incremento de la deuda proveniente de las líneas de crédito revolventes con Banco Santander y Bancomext totalizando Ps.924.6 millones y flujos de efectivo positivos provenientes de las acciones de tesorería ejercidas de Ps.23.5 millones, parcialmente compensado por los pagos de anticipos del financiamiento de aeronaves por importe acumulado neto de Ps.801.3 millones, intereses pagados de Ps.41.5 millones y otros intereses pagados por Ps.40.1 millones.

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

do de Ps.23.2 millones y otros pagos a financiamientos menores de Ps.18.3 millones.

Las actividades de financiamiento durante 2013 consistieron principalmente en flujos positivos netos por la Oferta Pública Inicial de Ps.2.5 mil millones, flujos positivos por las acciones de tesorería ejercidas de Ps.26.0 millones y por el financiamiento adicional de pagos anticipados de Ps.444.1 millones. Estos flujos generados se vieron parcialmente compensados por los prepagos a la deuda y pagos al financiamiento de pagos anticipados por la adquisición de aeronaves. En septiembre de 2013, realizamos prepagos a los contratos de deuda con Banco Inbursa (el préstamo con Inbursa) y con Pasprot, S.A. de C.V. (el préstamo con Pasprot), cada uno con fecha del 12 de mayo de 2009, por un importe total de Ps.260.4 millones y 25% de prepago de la prima de la deuda de Ps.65.2 millones, en concordancia con las condiciones de prepago establecidas dentro del respectivo contrato del préstamo. Adicionalmente, en septiembre de 2013, realizamos pagos al tramo C del contrato de préstamo con IFC de fecha 23 de junio de 2006 (el contrato de préstamo con IFC) por un importe total de US\$10 millones (Ps.130.1 millones) con una prima por costo de anulación de Ps.50 mil debido al hecho de que el pago no se realizó en la fecha de pago de intereses.

### Contratos de Crédito

La línea de crédito revolving 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 por 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 monto total principal de esta línea de crédito revolving es de hasta EUA\$105.2 millones, de los cuales EUA\$59.6 millones es proporcionada por Banco Santander México y EUA\$45.6 millones por Bancomext desde el 28 de febrero de 2014, los intereses son pagaderos a una tasa anual igual a la LIBOR a tres meses más 2.50% (2.65% antes del 28 de febrero de 2014). La fecha de vencimiento es el 1 de diciembre de 2016. Cualquier principal anticipado puede volver a ser

dispuesto hasta el 30 de septiembre de 2016. Esta línea de crédito revolving 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. Al 31 de diciembre de 2015, estábamos al corriente con nuestros pagos de principal e intereses, así como en cumplimiento con las obligaciones al amparo de nuestros contratos de crédito y la línea de crédito revolving.

Ver "Comentarios y Análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de volaris – tendencias y factores inciertos relacionados con nuestro negocio."



# volaris

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias  
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

## Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013 con informe de los auditores independientes

### Contenido:

<b>33</b>	Informe de los auditores independientes
	Estados financieros consolidados auditados:
<b>35</b>	Estados consolidados de situación financiera
<b>37</b>	Estados consolidados de resultados
<b>38</b>	Estados consolidados de resultados integrales
<b>39</b>	Estados consolidados de cambios en el patrimonio
<b>41</b>	Estados consolidados de flujo de efectivo
<b>43</b>	Notas de los estados financieros consolidados

# Informe de los Auditores Independientes

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

Hemos auditado los estados financieros consolidados adjuntos de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y subsidiarias, que comprenden los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2015 y 2014, y los estados consolidados de resultados, de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y flujos de efectivo por cada uno de los tres años en el periodo terminado el 31 de diciembre de 2015, así como un resumen de las políticas contables significativas y otra información explicativa.

### Responsabilidad de la Administración 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 emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad, y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados libres de desviación material, debido a fraude o error.

### Responsabilidad del auditor

Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados adjuntos basada en nuestras auditorías. Hemos llevado a cabo nuestras auditorías de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría. Dichas normas exigen que cumplamos los requerimientos de ética, así como que planifiquemos y ejecutemos la auditoría con el fin de obtener una seguridad razonable sobre si los estados financieros consolidados están libres de desviación material.

Una auditoría conlleva la aplicación de procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los importes y la información revelada en los estados financieros consolidados. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluida la evaluación de los riesgos de desviación material en los estados financieros consolidados debido a fraude o error. Al efectuar dichas evaluaciones del riesgo, el auditor tiene en cuenta el control interno relevante para la preparación y presentación razonable por parte de la Compañía de los estados financieros consolidados, con el fin de diseñar los 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. Una auditoría también incluye la evaluación de lo adecuado de las políticas contables aplicadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por la administración, así como la evaluación de la presentación de los estados financieros consolidados en su conjunto.

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

### Opinión

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados 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 2015 y 2014, así como sus resultados consolidados y sus flujos de efectivo por cada uno de los tres años en el periodo terminado el 31 de diciembre de 2015, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad.

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



Luis F. Ortega Sinencio

Ciudad de México  
Abril 21, 2016.

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias (Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

# Estados consolidados de situación financiera

(Miles de pesos mexicanos)

	2015 (Miles de dólares americanos *)		Al 31 de diciembre de 2015		Al 31 de diciembre de 2014	
<b>Activos</b>						
Activos circulantes:						
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 6)	US\$	299,731	Ps.	5,157,313	Ps.	2,264,857
Cuentas por cobrar:						
Otras cuentas por cobrar, neto (Nota 8)		15,286		263,022		214,103
Impuestos por recuperar		11,705		201,394		234,457
Inventarios (Nota 9)		9,477		163,073		139,673
Pagos anticipados y otros activos circulantes (Nota 10)		34,015		585,276		227,708
Instrumentos financieros (Notas 3 y 5)		588		10,123		62,679
Depósitos en garantía (Nota 11)		50,053		861,236		545,192
<b>Total del activo circulante</b>		<b>420,855</b>		<b>7,241,437</b>		<b>3,688,669</b>
Activos no circulantes:						
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto (Nota 12)		148,179		2,549,650		2,223,312
Activos intangibles, neto (Nota 13)		5,501		94,649		72,566
Instrumentos financieros (Notas 3 y 5)		3,987		68,602		5,454
Impuesto a la utilidad diferido (Nota 19)		31,651		544,598		327,785
Depósitos en garantía (Nota 11)		273,408		4,704,389		3,540,969
Otros activos		3,350		57,640		46,285
<b>Total del activo no circulante</b>		<b>466,076</b>		<b>8,019,528</b>		<b>6,216,371</b>
<b>Total del activo</b>	<b>US\$</b>	<b>886,931</b>	<b>Ps.</b>	<b>15,260,965</b>	<b>Ps.</b>	<b>9,905,040</b>
<b>Pasivo y patrimonio</b>						
Pasivos a corto plazo:						
Ventas de transportación no utilizada	US\$	113,751	Ps.	1,957,254	Ps.	1,420,935
Proveedores		45,395		781,094		505,604
Partes relacionadas (Nota 7)		832		14,316		567
Pasivos acumulados (Nota 15a)		85,507		1,471,273		1,121,541
Otros impuestos y contribuciones por pagar (Nota 1q)		64,320		1,106,726		659,749
Impuestos a la utilidad por pagar (Nota 19)		19,643		337,997		17,345
Instrumentos financieros (Notas 3 y 5)		2,575		44,301		210,650
Deuda financiera (Nota 5)		79,691		1,371,202		823,071
Otros pasivos (Nota 15c)		1,085		18,670		8,905
<b>Total de pasivo a corto plazo</b>		<b>412,799</b>		<b>7,102,833</b>		<b>4,768,367</b>

	2015 (Miles de dólares americanos *)		Al 31 de diciembre de 2015		Al 31 de diciembre de 2014	
Pasivos a largo plazo:						
Instrumentos financieros (Notas 3 y 5)		667		11,473		42,468
Deuda financiera (Nota 5)		12,775		219,817		424,799
Pasivos acumulados (Nota 15b)		9,144		157,331		144,061
Otros pasivos (Nota 15c)		2,855		49,131		20,986
Beneficios a empleados (Nota 16)		584		10,056		7,737
Impuestos a la utilidad diferidos (Nota 19)		51,465		885,493		26,842
<b>Total del pasivo a largo plazo</b>		<b>77,490</b>		<b>1,333,301</b>		<b>666,893</b>
<b>Total del pasivo</b>		<b>490,289</b>		<b>8,436,134</b>		<b>5,435,260</b>
Patrimonio (Nota 18):						
Capital social		172,816		2,973,559		2,973,559
Acciones en tesorería		(5,308)		(91,328)		(114,789)
Aportaciones para futuros aumentos de capital		-		1		1
Reserva legal		2,223		38,250		38,250
Prima en suscripción de acciones		104,091		1,791,040		1,786,790
Utilidades Retenidas (Pérdidas acumuladas)		139,952		2,408,087		(55,783)
Otras partidas de pérdida integral acumuladas		(17,132)		(294,778)		(158,248)
<b>Total del patrimonio</b>		<b>396,642</b>		<b>6,824,831</b>		<b>4,469,780</b>
<b>Total del pasivo y patrimonio</b>	<b>US\$</b>	<b>886,931</b>	<b>Ps.</b>	<b>15,260,965</b>	<b>Ps.</b>	<b>9,905,040</b>

\* Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps.17.2065) – Nota 1y.

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

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias (Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

## Estados consolidados de resultados

(Miles de pesos mexicanos, excepto utilidad por acción)

	2015 (Miles de dólares americanos *)		Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	excepto utilidad por acción		2015	2014	2013	
Ingresos operativos (Notas 1d y 24):						
Pasajeros	US\$	821,223	Ps. 14,130,365	Ps. 11,303,327	Ps. 11,117,327	
Otros ingresos por servicios adicionales (Nota 1d)		235,338	4,049,339	2,733,415	1,885,144	
		1,056,561	18,179,704	14,036,742	13,002,471	
Otros ingresos operativos (Nota 20)		(11,226)	(193,155)	(22,107)	(111,277)	
Combustible		274,379	4,721,108	5,363,864	5,085,829	
Renta de equipo de vuelo (Nota 14c)		204,884	3,525,336	2,534,522	2,187,339	
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue		150,839	2,595,413	2,065,501	1,923,673	
Salarios y beneficios		110,583	1,902,748	1,576,517	1,563,239	
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución		63,279	1,088,805	817,281	704,146	
Gastos de mantenimiento		50,830	874,613	664,608	572,114	
Otros gastos operativos (Nota 20)		40,554	697,786	489,938	458,500	
Depreciación y amortización (Notas 12 y 13)		26,543	456,717	342,515	301,531	
Utilidad de operación		145,896	2,510,333	204,103	317,377	
Ingresos financieros (Nota 21)		2,734	47,034	23,464	24,774	
Costos financieros (Nota 21)		(1,261)	(21,703)	(32,335)	(125,737)	
Utilidad cambiaria, neta		56,174	966,554	448,672	66,428	
Utilidad antes de impuestos a la utilidad		203,543	3,502,218	643,904	282,842	
Impuestos a la utilidad (Nota 19)		(60,346)	(1,038,348)	(38,720)	(17,550)	
<b>Utilidad neta consolidada</b>	<b>US\$</b>	<b>143,197</b>	<b>Ps. 2,463,870</b>	<b>Ps. 605,184</b>	<b>Ps. 265,292</b>	
Utilidad (pérdida) neta del año atribuible a:						
Propietarios de la controladora	US\$	143,197	Ps. 2,463,870	Ps. 605,184	Ps. 268,678	
Participación no controladora		-	-	-	(3,386)	
Utilidad neta consolidada	US\$	143,197	Ps. 2,463,870	Ps. 605,184	Ps. 265,292	
Utilidad por acción básica:	US\$	0.142	Ps. 2.435	Ps. 0.598	Ps. 0.310	
Utilidad por acción diluida:	US\$	0.142	Ps. 2.435	Ps. 0.598	Ps. 0.310	

\* Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps.17.2065) – Nota 1y.

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

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias (Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

## Estados consolidados de resultados integrales

(Miles de pesos mexicanos)

	2015 (Miles de dólares americanos *)		Por los años terminados el 31 de diciembre de			
			2015	2014	2013	
Utilidad neta del año	US\$	143,197	Ps. 2,463,870	Ps. 605,184	Ps. 265,292	
Otras partidas de utilidad (pérdida) integral:						
Otras partidas de utilidad (pérdida) integral que serán reclasificadas a utilidad o (pérdida) en periodos subsecuentes:						
(Pérdida) utilidad en instrumentos financieros derivados (Nota 22)		(11,267)	(193,869)	(129,506)	47,819	
Efecto de impuestos a la utilidad (Nota 19)		3,380	58,161	38,852	(14,346)	
Otras partidas de utilidad (pérdida) integral que no serán reclasificadas a utilidad o pérdida en periodos subsecuentes:						
(Pérdida) utilidad por remediones de obligaciones laborales (Nota 16)		(68)	(1,174)	(1,581)	11,026	
Efecto de impuestos a la utilidad (Nota 19)		20	352	474	(3,076)	
(Pérdida) utilidad integral del año, neta de impuestos a la utilidad	US\$	(7,935)	Ps. (136,530)	Ps. (91,761)	Ps. 41,423	
Utilidad total integral del año, neta de impuestos a la utilidad	US\$	135,262	Ps. 2,327,340	Ps. 513,423	Ps. 306,715	
Utilidad integral atribuible a:						
Propietarios de la controladora	US\$	135,262	Ps. 2,327,340	Ps. 513,423	Ps. 310,101	
Participación no controladora		-	-	-	(3,386)	
	US\$	135,262	Ps. 2,327,340	Ps. 513,423	Ps. 306,715	

\* Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps.17.2065) – Nota 1y.

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

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias (Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

# Estados consolidados de resultados

(Miles de pesos mexicanos, excepto utilidad por acción)

	Capital social	Acciones en tesorería	Aportaciones para futuros aumentos de capital	Reserva legal	Prima en suscripción de acciones	Utilidades Retenidas (Pérdidas acumuladas)	Remediciones de beneficios a empleados	Cobertura de flujos de efectivo	Capital atribuible a propietarios de la controladora	Participación no controladora	Total del capital
Saldo al 1 de enero de 2013	Ps. 2,376,098	Ps. (133,723)	Ps. 1	Ps. 38,250	Ps. (190,850)	Ps. (929,645)	Ps. (8,325)	Ps. (99,585)	Ps. 1,052,221	Ps. 22,446	Ps. 1,074,667
Recursos netos de la Oferta Pública Inicial	508,614	–	–	–	2,044,313	–	–	–	2,552,927	–	2,552,927
Incremento en el capital social	88,847	–	–	–	–	–	–	–	88,847	–	88,847
Adquisición de participación no controladora	–	–	–	–	(69,787)	–	–	–	(69,787)	(19,060)	(88,847)
Acciones ejercidas del plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía (Nota 17)	–	25,993	–	–	–	–	–	–	25,993	–	25,993
Costo del plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía (Nota 17)	–	–	–	–	2,068	–	–	–	2,068	–	2,068
Utilidad neta del periodo	–	–	–	–	–	268,678	–	–	268,678	(3,386)	265,292
Otras partidas de utilidad integral	–	–	–	–	–	–	7,950	33,473	41,423	–	41,423
Total de utilidad integral	–	–	–	–	–	268,678	7,950	33,473	310,101	(3,386)	306,715
Saldo al 31 de diciembre de 2013	Ps. 2,973,559	Ps. (107,730)	Ps. 1	Ps. 38,250	Ps. 1,785,744	Ps. (660,967)	Ps. (375)	Ps. (66,112)	Ps. 3,962,370	Ps. –	Ps. 3,962,370
Acciones en tesorería	–	(7,059)	–	–	–	–	–	–	(7,059)	–	(7,059)
Costo del plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía (Nota 17)	–	–	–	–	1,046	–	–	–	1,046	–	1,046
Utilidad neta del periodo	–	–	–	–	–	605,184	–	–	605,184	–	605,184
Otras partidas de pérdida integral	–	–	–	–	–	–	(1,107)	(90,654)	(91,761)	–	(91,761)
Total de utilidad (pérdida) integral	–	–	–	–	–	605,184	(1,107)	(90,654)	513,423	–	513,423
Saldo al 31 de diciembre de 2014	Ps. 2,973,559	Ps. (114,789)	Ps. 1	Ps. 38,250	Ps. 1,786,790	Ps. (55,783)	Ps. (1,482)	Ps. (156,766)	Ps. 4,469,780	Ps. –	Ps. 4,469,780
Acciones ejercidas del plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía (Nota 17)	–	23,461	–	–	–	–	–	–	23,461	–	23,461
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 17)	–	–	–	–	4,250	–	–	–	4,250	–	4,250
Utilidad neta del periodo	–	–	–	–	–	2,463,870	–	–	2,463,870	–	2,463,870
Otras partidas de pérdida integral	–	–	–	–	–	–	(822)	(135,708)	(136,530)	–	(136,530)
Total de utilidad (pérdida) integral	–	–	–	–	–	2,463,870	(822)	(135,708)	2,327,340	–	2,327,340
Saldo al 31 de diciembre de 2015	Ps. 2,973,559	Ps. (91,328)	Ps. 1	Ps. 38,250	Ps. 1,791,040	Ps. 2,408,087	Ps. (2,304)	Ps. (292,474)	Ps. 6,824,831	Ps. –	Ps. 6,824,831
	US\$ 172,816	US\$ (5,308)	US\$ –	US\$ 2,223	US\$ 104,091	US\$ 139,952	US\$ (134)	US\$ (16,998)	US\$ 396,642	US\$ –	US\$ 396,642

\*Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps.17.2065) – Nota 1y.

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

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias (Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

# Estados consolidados de flujos de efectivo

(Miles de pesos mexicanos)

	(Miles de dólares americanos *)		Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2015	2015	2014	2014	2013	2013
<b>Actividades de operación</b>						
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	US\$ 203,543	Ps. 3,502,218	Ps. 643,904	Ps. 282,842		
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)	26,543	456,717	342,515	301,531		
Estimación para cuentas incobrables (Nota 8)	513	8,825	9,964	8,515		
Ingresos financieros (Nota 21)	(2,734)	(47,034)	(23,464)	(24,774)		
Costos financieros (Nota 21)	1,261	21,703	32,335	125,737		
Fluctuación cambiaria	(28,090)	(483,329)	(294,966)	(56,652)		
Instrumentos financieros (Nota 3 y 5)	16,712	287,550	125,339	30,075		
Utilidad por venta y arrendamiento en vía de regreso; ganancia por venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo (Nota 20)	(10,486)	(180,433)	(13,908)	(94,968)		
Beneficios a empleados (Nota 16)	148	2,549	1,764	1,527		
Beneficios por extensión de contratos de arrendamiento de aeronaves y otros beneficios por servicios	(3,610)	(62,122)	(40,234)	(45,376)		
Plan de acciones para ejecutivos (Nota 17)	247	4,250	1,046	2,068		
<b>Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación antes de los cambios en el capital de trabajo</b>	<b>204,047</b>	<b>3,510,894</b>	<b>784,295</b>	<b>530,525</b>		
Cambios en activos y pasivos de operación:						
Partes relacionadas	799	13,749	(1,584)	2,371		
Otras cuentas por pagar	(3,031)	(52,157)	41,570	(41,113)		
Impuestos por recuperar	1,978	34,038	97,276	(181,562)		
Inventarios	(1,360)	(23,400)	(25,838)	(16,685)		
Pagos anticipados	(20,542)	(353,451)	55,234	(86,007)		
Otros activos	1,671	28,758	2,928	4,832		
Depósitos en garantía	(67,702)	(1,164,911)	(694,566)	(619,663)		
Proveedores	17,461	300,447	(16,717)	13,210		
Pasivos acumulados	21,169	364,253	134,915	226,171		
Impuestos por pagar	26,927	463,324	73,185	44,722		
Venta de transportación no utilizada	31,170	536,319	27,466	134,799		
Instrumentos financieros	(37,072)	(637,879)	(164,877)	(32,585)		
Otros pasivos	2,062	35,472	8,144	49,837		
	177,577	3,055,456	321,431	28,852		
Intereses recibidos	2,734	47,034	23,490	24,774		
Impuestos a la utilidad pagados	(1,911)	(32,877)	(11,138)	(14,869)		
<b>Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación</b>	<b>178,400</b>	<b>3,069,613</b>	<b>333,783</b>	<b>38,757</b>		

	(Miles de dólares americanos *)		Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2015	2015	2014	2014	2013	2013
<b>Actividades de inversión</b>						
Adquisiciones de refacciones rotables, mobiliario y equipo (Nota 12)	(81,589)	(1,403,863)	(1,574,137)	(1,119,442)		
Adquisiciones de activos intangibles (Nota 13)	(3,035)	(52,228)	(28,457)	(41,558)		
Reembolsos de anticipos para la compra de aeronaves	38,922	669,718	395,639	698,233		
Cobros por venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo (Nota 12)	10,757	185,096	21,987	150,841		
<b>Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión</b>	<b>(34,945)</b>	<b>(601,277)</b>	<b>(1,184,968)</b>	<b>(311,926)</b>		
<b>Actividades de financiamiento</b>						
Recursos netos de la oferta pública inicial	–	–	–	2,578,161		
Costos de emisión de acciones	–	–	–	(38,352)		
Recursos obtenidos de las acciones en tesorería ejercidas (Nota 17)	1,363	23,461	–	25,993		
Acciones en tesorería	–	–	(7,059)	–		
Intereses pagados	(2,414)	(41,538)	(23,151)	(65,468)		
Otros gastos de financiamiento (Nota 21)	(2,331)	(40,113)	(11,216)	–		
Prima por prepago de deuda (Nota 5)	–	–	–	(65,206)		
Pago de deuda financiera	(46,572)	(801,335)	(399,815)	(1,018,722)		
Recursos obtenidos de deuda financiera	53,736	924,611	965,945	444,098		
<b>Flujos netos de efectivo generados por actividades de financiamiento</b>	<b>3,782</b>	<b>65,086</b>	<b>524,704</b>	<b>1,860,504</b>		
Incremento (decremento) de efectivo y equivalentes de efectivo	147,237	2,533,422	(326,481)	1,587,335		
Efecto por tipo de cambio en el efectivo, neto	20,866	359,034	140,565	41,362		
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año	131,628	2,264,857	2,450,773	822,076		
<b>Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año</b>	<b>US\$ 299,731</b>	<b>Ps. 5,157,313</b>	<b>Ps. 2,264,857</b>	<b>Ps. 2,450,773</b>		
<b>Transacciones de inversión y financiamiento que no requieren el uso de efectivo:</b>						
Adquisición de participación no-controladora con acciones de la Controladora	US\$ –	Ps. –	Ps. –	Ps. 69,787		

\* Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps.17.2065) – Nota 1y.

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

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias (Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

# Notas a los estados financieros consolidados

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013

(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 D.F., 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, y el 18 de septiembre de 2013, comenzó a operar bajo la clave de pizarra de "VLRS" y "VOLAR", respectivamente (Nota 18b).

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

Los estados financieros consolidados adjuntos y sus notas fueron aprobados para su emisión por el Director General de la Compañía, Enrique Beltranena, y por el Director de Finanzas, Fernando Suárez, el 3 de marzo de 2016. Estos estados financieros consolidados y sus notas fueron aprobados por el Consejo de Administración y por la Asamblea de accionistas el 21 de abril de 2016. Los eventos subsecuentes fueron considerados hasta esta fecha (ver Nota 25).

### a) Eventos relevantes

#### Operaciones en Centro América

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015, la Compañía inició operaciones en Centro América (Guatemala y Costa Rica) a través de su subsidiaria Concesionaria.

### Emisión secundaria de capital

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

### Adquisición de participación adicional en Concesionaria

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

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

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

La Compañía no es legalmente propietaria de las acciones de Concesionaria, ya que estas son propiedad del Fideicomiso; sin embargo, es beneficiaria de dichas acciones con base en NIIF 10 a partir del 22 de abril de 2013. Para efectos contables, la Compañía tiene el control sobre las acciones de Concesionaria con base en el acuerdo de Fideicomiso mencionado, por lo que de conformidad con NIIF 10 Estados Financieros Consolidados, la Compañía aumentó el 2.04% en su tenencia directa sobre las acciones en circulación de Concesionaria, incrementando su tenencia al 99.99%, con la disminución correspondiente a la participación no controladora.

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

### 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 2015 y 2014 y por cada uno de los tres años en el periodo terminado el 31 de diciembre de 2015, 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), utilizando el peso mexicano como moneda funcional y de reporte.

### 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 ("VRCR"). La preparación de los estados financieros consolidados de acuerdo con las NIIF requiere el uso de estimaciones y supuestos que afectan los montos reportados en los estados financieros consolidados y sus notas. Los resultados que finalmente se obtengan pueden diferir de las estimaciones realizadas.

### c) Bases de consolidación

Los estados financieros consolidados incluyen los estados financieros de la Compañía y sus Subsidiarias. Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, las compañías incluidas (para propósitos contables) en los estados financieros consolidados son las siguientes:

Nombre	Actividad principal	País	% de participación	
			2015	2014
Concesionaria	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en México y en el extranjero	México	100%	100%
Vuela Aviación, S.A. ("Vuela Aviación")*	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en Costa Rica y en el extranjero	Costa Rica	100%	–
Vuela, S.A. ("Vuela")*	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en Guatemala y en el extranjero	Guatemala	100%	–
Comercializadora Volaris, S.A. de C.V.	Comercialización de servicios	México	100%	100%
Servicios Earhart, S.A.	Reclutamiento y servicio de nómina	Guatemala	100%	–
Servicios Corporativos Volaris, S.A. de C.V. ("Servicios Corporativos")	Reclutamiento y servicio de nómina	México	100%	100%
Servicios Administrativos Volaris, S.A. de C.V. ("Servicios Administrativos")	Reclutamiento y servicio de nómina	México	100%	100%
Servicios Operativos Terrestres Volaris, S.A. de C.V. ("Servicios Operativos")	Reclutamiento y servicio de nómina	México	100%	–
Deutsche Bank México, S.A., Trust 1710	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves (Nota 5)	México	100%	100%
Deutsche Bank México, S.A., Trust 1711	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves (Nota 5)	México	100%	100%
Irrevocable Administrative Trust number F/307750 "Administrative Trust"	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 17)	México	100%	100%
Irrevocable Administrative and Safeguard Trust, denominated F/1405 "DAIIMX/VOLARIS"	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 18)	México	100%	100%
Irrevocable Administrative Trust number F/745291	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 17)	México	100%	100%

\* La Compañía no ha iniciado operaciones en América Central.

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 para determinar 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.

La utilidad o pérdida, y cada componente de otro resultado integral ("ORI") se atribuyen a la participación controladora de la Compañía y a la participación no controladora, incluso si el resultado dentro de la participación no controladora tiene un saldo deficitario.

La participación no controladora representa la parte de las utilidades o pérdidas y activos netos, que corresponde a la participación accionaria en las subsidiarias que no pertenece a la Compañía. La participación no controladora se presenta por separado en el estado consolidado de resultados, estado consolidado de resultados integrales, y en el estado consolidado de cambios en el patrimonio de la Compañía, separado del capital atribuible a los propietarios de la controladora.

Las adquisiciones de participación no controladora se reconocen como transacciones de capital (transacciones con propietarios en su calidad de propietarios). El valor neto en libros de la participación controladora y no controladora se ajusta para reflejar los cambios en su respectiva participación en la subsidiaria. Cualquier diferencia entre el monto por el cual se ajusta la participación no controladora y el valor razonable de la contraprestación pagada, se reconoce directamente en el patrimonio y se atribuye a los propietarios de la Controladora (Nota 1a).

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

**d) Reconocimiento de ingresos****Ingresos por pasajeros:**

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

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

**Otros ingresos por servicios adicionales:**

Los otros ingresos por servicios adicionales más importantes incluyen ingresos generados de: i) servicios relacionados con viajes aéreos, ii) ingresos no relacionados con el servicio de viajes aéreos y iii) servicios de carga. Los servicios relacionados con viajes aéreos incluyen, pero no se limitan a, exceso de equipaje, reservaciones a través del centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección de asientos anticipada, cambios de itinerario y tarifa de uso aeroportuario por los boletos de pasajeros no presentados. Estos son reconocidos como ingreso cuando el servicio de transportación es proveído por la Compañía.

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

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

El desglose de nuestros ingresos por servicios adicionales por los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013 es el siguiente:

	Por los años terminados el 31 de diciembre de		
	2015	2014	2013
Servicios relacionados con viajes aéreos	Ps. 3,418,654	Ps. 2,234,175	Ps. 1,307,736
Servicios no relacionados con viajes aéreos	441,393	274,404	214,192
Servicios de carga	189,292	224,836	363,216
<b>Total de ingresos por servicios adicionales</b>	<b>Ps. 4,049,339</b>	<b>Ps. 2,733,415</b>	<b>Ps. 1,885,144</b>

**e) Efectivo y equivalentes de efectivo**

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

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

**f) Instrumentos financieros**

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

**Adopción anticipada NIIF 9 (2013)**

El 1 de octubre de 2014, la Compañía decidió adoptar anticipadamente la NIIF 9 (2013) *Instrumentos Financieros*, la cual comprende aspectos relacionados con la clasificación y medición de activos y pasivos financieros, así como el tratamiento de coberturas de instrumentos financieros derivados. Esta adopción anticipada de IFRS 9 (2013) no requirió ajustes retrospectivos para la Compañía. Revelaciones adicionales se presentan en la Nota 3.

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

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

**i) Activos financieros****Clasificación de los activos financieros**

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

Los activos financieros incluyen aquellos contabilizados a 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 del principal e intereses ("UPPI"). Los instrumentos financieros derivados también son considerados activos financieros cuando representan derechos contractuales para recibir efectivo u otros activos financieros.

#### Reconocimiento inicial

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

#### Reconocimiento subsecuente

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

1. Activos financieros a 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 del principal e intereses de acuerdo con el modelo de negocios 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 medidos a valor razonable.

#### Bajas de activos financieros

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

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

#### ii) Deterioro de activos financieros

En cada fecha de reporte, la Compañía evalúa si existe evidencia objetiva de que un activo financiero o grupo de activos financieros se han deteriorado. Se considera que un activo financiero o un grupo de activos financieros están deteriorados, si,

y sólo si, existe evidencia objetiva de deterioro, como resultado de uno o más eventos ocurridos después del reconocimiento inicial del activo (un "evento de pérdida" incurrida), y que el evento de pérdida tenga un impacto en los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero o el grupo de activos financieros, siempre que este impacto pueda estimarse de manera confiable.

La evidencia de deterioro podría incluir indicios de que los deudores o un grupo de deudores han tenido dificultades financieras substanciales, incumplimiento o morosidad en el pago de los intereses o capital, una alta probabilidad de que se declaren en bancarrota o de que inicien otro tipo de reorganización financiera. La evidencia de deterioro también incluye datos observables que indiquen una reducción medible en los flujos de efectivo futuro estimados, como por ejemplo, cambios en las condiciones económicas o de morosidad, que son indicios de incumplimiento de pago.

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

#### Activos financieros reconocidos a costo amortizado

Las cuentas por cobrar son activos financieros no derivados con pagos fijos o determinados que no cotizan en mercados activos y cumplen con las características de UPPI mantenidos para cobrar sus flujos de efectivo. Por lo tanto, después del reconocimiento inicial a valor razonable, dichos activos financieros son subsecuentemente medidos a costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva ("MTIE"), menos deterioro. El costo amortizado es calculado tomando en cuenta descuentos o primas de adquisición y cuotas u otros costos que son parte integral de la tasa de interés efectiva. La amortización de la tasa de interés efectiva es incluida en el ingreso financiero en el estado consolidado de resultados. Dichas pérdidas por deterioro son reconocidas en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de gastos de venta, mercadotecnia y distribución (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 individualmente significativas, o colectivamente para las cuentas por cobrar que no son individualmente significativas. Si la Compañía determina que no existe evidencia objetiva de deterioro para una cuenta por cobrar evaluada individualmente, sea significativo o no, esta incluye la cuenta por cobrar en un grupo con características de riesgo similares y evalúa colectivamente el deterioro. Las cuentas por cobrar que son evaluadas individualmente por deterioro y para las cuales una pérdida por deterioro es, o sigue siendo reconocida, no son incluidas en la evaluación colectiva de deterioro. Si existe evidencia objetiva de que una pérdida por deterioro se ha incurrido, el importe de la pérdida se mide como la diferencia entre el valor contable de la cuenta por cobrar y el valor presente de los flujos futuros de efectivo estimados (con exclusión de las pérdidas crediticias futuras esperadas que aún no se haya incurrido).

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, la Compañía registró una pérdida por deterioro en el valor de sus activos financieros por Ps.8,825, Ps.9,964 y Ps.8,515, respectivamente (Nota 8).

#### iii) Pasivos financieros

##### Clasificación de pasivos financieros

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

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

**Reconocimiento inicial**

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

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

**Reconocimiento subsecuente**

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

**Pasivos financieros a costo amortizado**

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

Después del reconocimiento inicial a valor razonable (consideración recibida), los préstamos y créditos que devengan intereses se miden a su costo amortizado usando el MTIE. 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 TIE. La amortización de la TIE 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 VRCR**

El VRCR incluye los pasivos financieros designados a la fecha del reconocimiento inicial a valor razonable con cambios en resultados. Los pasivos financieros bajo la opción de valor razonable son clasificados como mantenidos para negociación, si son adquiridos con el propósito de venderlos en un futuro cercano. Esta categoría incluye instrumentos financieros derivados en relaciones de cobertura definidas bajo NIIF 9 (2013). Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, 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 y estimación para cuentas de cobro dudoso**

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

La estimación para cuentas de cobro dudoso se establece cuando existe evidencia objetiva de que la Compañía no podrá recuperar todos los montos por cobrar de acuerdo con los términos originales de la cuenta por cobrar a través del análisis de riesgos y considerando el análisis histórico del cobro de los montos adeudados.

**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 es usado 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 para venderlo, 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 2015, 2014 y 2013, 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 mayor de las aeronaves y motores.

Los depósitos de mantenimiento mayor que la Compañía espera recuperar de los arrendadores se presentan como depósitos en garantía en el estado consolidado de situación financiera. La porción de los depósitos de mantenimiento mayor 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 mayor relacionado, es reconocida como renta suplementaria en los estados consolidados de resultados. Por lo tanto, cualquier exceso de los depósitos de mantenimiento mayor, determinado con base en el costo esperado de los eventos de mantenimiento mayor, se reconoce como renta suplementaria a partir del ejercicio en que dicha determinación es realizada.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, la Compañía reconoció en sus resultados operativos Ps.73,258, Ps.42,961 y Ps.38,426, respectivamente, como renta suplementaria.

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

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, la renta contingente cargada a resultados ascendió a Ps.290,857, Ps.110,736 y Ps.102,740, respectivamente.

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

En el caso de que la Compañía negocie extensiones a los contratos de arrendamiento de las aeronaves por los que pudiera obtener algún beneficio, este será reconocido como una reducción al gasto por arrendamiento sobre una base de línea recta, salvo cuando alguna otra base sistemática sea más representativa para los periodos en los cuales los beneficios económicos sobre el activo arrendado son consumidos.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2014, la Compañía extendió el periodo de arrendamiento de 3 y 1 contratos de arrendamiento, respectivamente. Dichas extensiones permitieron que los depósitos de mantenimiento, previamente reconocidos como renta contingente en el estado consolidado de resultados durante 2015 y 2014, por un monto de Ps.92,599 y Ps.47,353, respectivamente, pudieran considerarse como depósitos recuperables. El evento de mantenimiento mayor, por el cual los depósitos se cargaron previamente a resultados, estaba programado para ocurrir después del plazo del arrendamiento original, por lo que dichos pagos de mantenimiento mayor fueron registrados como gasto cuando no estaban sustancial y contractualmente relacionados con un evento de mantenimiento mayor. Sin embargo, cuando los contratos de arrendamiento fueron modificados por la extensión del plazo del arrendamiento, dichos depósitos de mantenimiento se convirtieron en depósitos recuperables, por lo que fueron considerados como un activo.

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

Debido a que los beneficios de la extensión de los contratos de arrendamiento son considerados como incentivos derivados de los arrendamientos, dichos beneficios son diferidos en el rubro de otros pasivos y se amortizan en línea recta dentro del período restante para el término del arrendamiento. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, la Compañía amortizó Ps.45,313, Ps.26,938 y Ps.25,627, respectivamente, referente a incentivos por arrendamiento. Dichos montos fueron reconocidos como una reducción de los gastos por renta en los estados consolidados de resultados.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2015, la Compañía incorporó siete nuevas aeronaves a su flota. Los acuerdos por arrendamiento de algunas de estas aeronaves no requieren el pago de depósitos de mantenimiento anticipado a los arrendadores con el fin de asegurar las principales actividades de mantenimiento, por lo que la Compañía no registra depósitos en garantía relacionados a estas aeronaves. Sin embargo, en estos acuerdos se prevé la obligación de hacer un pago por ajuste de mantenimiento al arrendador al final de la duración del contrato. Este ajuste cubre los eventos principales de mantenimiento que no se espera realizar antes de la terminación del contrato. La Compañía reconoce este costo como una renta suplementaria durante el plazo del arrendamiento de las aeronaves en cuestión, en el estado consolidado de resultados.

**k) Mantenimiento de aeronaves y motores**

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

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

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

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

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

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

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2015 y 2014, la Compañía capitalizó eventos de mantenimiento mayor como parte de las mejoras de arrendamiento de equipo de vuelo por Ps.415,023 y Ps.585,696, respectivamente (Nota 12).

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, el gasto por amortización de los costos de mantenimiento mayor ascendió a Ps.352,932, Ps.253,381 y Ps.210,495, 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.

#### I) Refacciones rotables, 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 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 2015, 2014 y 2013, la Compañía capitalizó costos por préstamos relacionados a la adquisición de aeronaves por un monto de Ps.90,057, Ps.42,572 y Ps.25,197, respectivamente. La tasa utilizada para determinar el monto capitalizado de los costos por préstamos fue 2.80%, 2.82% and 2.93%, por los años terminados al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, respectivamente.

Las tasas de depreciación son como sigue:

	Tasa de depreciación anual
Partes de aeronaves y refacciones rotables	8.3–16.7%
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 registra las pérdidas por deterioro en las refacciones, mobiliario y equipo utilizadas en las operaciones cuando los eventos o cambios en las circunstancias indican que los activos pudieran estar deteriorados, o cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su monto recuperable, que es el mayor entre (i) el valor razonable menos el costo de venta y (ii) su valor en uso.

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

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, 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

El peso mexicano es la moneda funcional de la Compañía y de sus subsidiarias.

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.

Los activos y pasivos en moneda extranjera se valúan al tipo de cambio de la fecha del estado consolidado de situación financiera. Las diferencias cambiarias derivadas de la conversión de los saldos denominados en moneda extranjera se aplican en el estado consolidado de resultados.

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.

En la consolidación, los activos y pasivos de las operaciones en el extranjero se convierten a pesos al tipo de cambio vigente en la fecha de presentación y se convierten a los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones en el estado de resultados. Las diferencias en tipo de cambio surgidas en la conversión para la consolidación son reconocidas en ORI. Cuando una operación en moneda extranjera se deja de llevar a cabo, el componente de ORI relacionado a esa operación en particular es reconocido en resultados.

Las diferencias por tipo de cambio por conversión en el año terminado al 31 de diciembre de 2015 son inmateriales.

#### 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.

La Compañía registra una reserva para devolución de aeronaves que es calculada con base en la mejor estimación de los costos de devolución de los equipos, de acuerdo a cada contrato de arrendamiento. 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 base en los costos actuales ajustados por la inflación. La reserva para 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 devolución, 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 devolución son reconocidos como un componente de la renta suplementaria.

#### o) Beneficios a empleados

##### i) Vacaciones del personal

La Compañía reconoce 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 se reconocen los costos de una reestructuración que está dentro del alcance de la NIC 37, *Provisiones, pasivos contingentes y activos contingentes*, referentes al pago de beneficios por terminación.

La Compañía está comprometida de forma demostrable 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 2015, 2014 y 2013, 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 2015.

Las ganancias y pérdidas actuariales se reconocen en su totalidad en el periodo en que ocurren dentro de otras partidas de utilidad integral. 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 de 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.

**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. La provisión es reconocida con base en el monto estimado del pago del incentivo.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013 la Compañía reconoció Ps.50,558, Ps.18,424 y Ps.29,978, respectivamente, por concepto de bonos trimestrales, registrados dentro del renglón 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 los 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 IAS 19, *Beneficios a los Empleados*. Se reconoce una provisión con base en el monto estimado del pago de incentivos. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015, la Compañía registró un gasto y una provisión por un monto de Ps.70,690, reflejado en el rubro de salarios y beneficios.

**v) Plan de retención a largo plazo**

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

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

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2015 y 2014 la Compañía gastó Ps.51,044 y Ps.3,037, respectivamente, registrados en el rubro de salarios y beneficios.

**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, los cuales han sido clasificados como transacciones liquidables en capital (pagos basados en acciones). El costo de esta 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).

- Derechos de apreciación sobre acciones (liquidable en efectivo)

La Compañía otorgó derechos de apreciación sobre acciones ("DASA") a ciertos ejecutivos clave, los cuales les dan el derecho de pagos en efectivo después de un período 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 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).

**b) Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía**

Algunos ejecutivos de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de un plan de compra de acciones, 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 bajo el rubro de salarios y beneficios, durante el periodo de servicios requerido (Nota 17).

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

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2015 y 2014, la Ley Sobre el Impuesto Sobre la Renta ("ISR"), establece que la base para el cálculo de la distribución de las utilidades a los trabajadores será la renta impuesta al contribuyente del año para propósitos de impuestos, incluyendo ciertos ajustes establecidos en la LISR, a la tasa de 10 %. Por el año terminado al 31 de diciembre de 2013, la PTU se calculó a la tasa del 10 % sobre la renta gravable de la Compañía en forma individual, excepto por la depreciación sobre valores históricos, las ganancias y pérdidas cambiarias, así como otros efectos inflacionarios. El gasto por la participación en las utilidades causada, se presenta como gasto en el estado consolidado de resultados.

**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 durante la vigencia del contrato de arrendamiento.

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

#### Venta y arrendamiento en vía de regreso

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

Las utilidades o pérdidas relacionadas con las transacciones de venta y de arrendamiento en vía de regreso seguidas por un arrendamiento operativo, se reconocen de la siguiente forma:

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

#### q) Impuestos y contribuciones por pagar

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

#### r) Impuesto sobre la renta

##### Impuesto sobre la renta corriente

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

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

##### Impuesto diferido

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

Los pasivos por impuestos diferidos se reconocen por todas las diferencias temporales gravables.

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.

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

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

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 la utilidad integral.

Los impuestos por activos y pasivos diferidos son compensables si existe un derecho legalmente exigible de compensar los activos con los pasivos por impuesto corriente relacionados con la misma entidad y la misma autoridad fiscal.

El cargo por impuestos sobre la renta es calculado basado en las leyes aplicables vigentes en México a la fecha de los estados financieros consolidados de situación financiera.

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

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

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

De acuerdo con el modelo contable de cobertura de flujo de efectivo ("CFE") la porción efectiva de los cambios en el valor razonable del instrumento de cobertura es reconocida en la utilidad o pérdida integral, mientras que la porción inefectiva es reconocida en las utilidades del período. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2014, no existió inefectividad con respecto a los instrumentos financieros derivados. Los montos reconocidos en la utilidad integral son transferidos a las utilidades del período en el cual la transacción cubierta afecta las utilidades.

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

**Contabilidad para el valor temporal de las opciones**

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

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

**t) Instrumentos financieros – Revelaciones**

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

**u) Acciones en tesorería**

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

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

**v) Segmentos operativos**

La Compañía es considerada como una unidad de negocio individual que provee servicios de transporte aérea. La Compañía tiene dos áreas geográficas identificadas como vuelos domésticos (México) y vuelos internacionales (Estados Unidos de América y Centroamérica). Todos los activos de la Compañía se localizan en México (Nota 24).

**w) Clasificación circulante contra clasificación no circulante**

La Compañía presenta activos y pasivos en el estado consolidado de situación financiera basados en la clasificación de activos circulantes y no circulantes. Un activo es circulante cuando: (i) se espera que sea realizado o destinado a ser vendido o consumido en el ciclo normal de la operación, (ii) se espera que sea realizado dentro de los doce meses después del período de presentación del informe, o (iii) se trata de efectivo o equivalente de efectivo a menos que se trate de efectivo restringido para ser intercambiado o utilizado para cancelar un pasivo por al menos doce meses después del período de presentación del informe. Todos los demás activos se clasifican como no corrientes.

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

**x) 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 2015. La Compañía no ha realizado la adopción anticipada de algún otro estándar, interpretación o enmienda que hayan sido emitidos pero aún no sean mandatorios.

A continuación se describen la naturaleza y el impacto de cada una de las normas nuevas y sus modificaciones:

#### **Enmiendas a la NIC 19 Planes por beneficios definidos: Contribuciones por empleados**

La NIC 19 requiere que una entidad considere las contribuciones de empleados o terceros al contabilizar planes por beneficios definidos. Cuando las contribuciones están ligadas al servicio, deben de ser atribuibles a los periodos de servicio como un beneficio negativo. Estas enmiendas clarifican que, si el monto de las contribuciones es independiente al número de años de servicio, una entidad está permitida a reconocer dichas contribuciones como una reducción al costo por servicio en el periodo en el cual el servicio fue prestado, en vez de asignar las contribuciones a los periodos de servicio requeridos en la fórmula para el cálculo del plan de beneficios. Esta enmienda es efectiva para periodos anuales que inicien el 1 de julio de 2014 o después. Esta enmienda no es relevante para la Compañía, ya que la Compañía no tiene un plan de beneficios definidos con contribuciones por los empleados o terceras partes.

#### **Ciclo Anual de Mejoras 2010–2012**

Con excepción de la mejora relacionada a la NIIF 2 (Pagos Basados en Acciones) aplicada a transacciones de pagos basados en acciones con fecha de concesión 1 de julio de 2014 o después, todas las demás mejoras son efectivas para periodos contables comenzando el 1 de julio de 2014 o después. No se espera que dichas mejoras tengan un impacto material en la Compañía. Estas incluyen:

#### **NIIF 2 Pagos Basados en Acciones**

Esta mejora es aplicada de forma prospectiva y aclara diversas cuestiones relacionadas a las definiciones de condiciones por desempeño y servicio, las cuales son condiciones de devengamiento. Dichas aclaraciones no cambian la clasificación ya existente de las definiciones mencionadas anteriormente en periodos previos. Por lo tanto, dichas enmiendas no impactaron los estados financieros consolidados de la Compañía ni sus políticas contables.

#### **NIIF 8 Segmentos Operativos**

Las modificaciones se aplican retroactivamente y aclaran qué:

- (i) Una entidad debe revelar los juicios de la administración al aplicar los criterios de agregación del párrafo 12 de la NIIF 8, incluyendo una breve descripción de los segmentos de operación que se han agregado y de las características económicas (por ejemplo, ventas y márgenes brutos) que se usaron para evaluar si los segmentos son "similares".
- (ii) La conciliación de activos del segmento con respecto a los activos totales solamente se requiere revelar si la conciliación se reporta a la máxima autoridad en la toma de decisiones de operación, similar a la revelación que se requiere para los pasivos del segmento.

Esta enmienda no es relevante para la Compañía, ya que la Compañía no ha aplicado los criterios de agregación establecidos en la NIIF 8.12 y no reconcilia los activos por segmentos con los activos totales.

#### **NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo y NIC 38 Activos Intangibles**

Esta modificación se aplica retrospectivamente y aclara, en las NIC 16 y 38, que un activo se puede revaluar por referencia a datos observables, ya sea ajustando el valor neto en libros del activo al valor de mercado o determinando el valor de

mercado del valor en libros y ajustando el valor en libros bruto proporcionalmente para que el valor en libros iguale al valor de mercado.

Adicionalmente, la depreciación o amortización acumulada es la diferencia entre el valor bruto y el valor en libros del activo. Esta enmienda no tiene ningún impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía, ya que la Compañía no usa el modelo de revaluación incluido en la NIC 16 y la NIC 38.

#### **NIC 24 Información a revelar sobre Partes Relacionadas**

La modificación se aplica retrospectivamente y aclara que una entidad de administración (entidad que proporciona servicios de personal clave de la gerencia) es una parte relacionada sujeta a las revelaciones de la parte relacionada. Además, una entidad que utilice a una entidad de gestión debe revelar los gastos en que incurre por servicios de administración.

Esta enmienda no es relevante para la Compañía ya que no recibe ningún servicio gerencial por parte de otras entidades.

#### **Ciclo Anual de Mejoras 2011–2013**

Estas mejoras tienen vigencia para periodos anuales que inicien a partir del 1 de julio de 2014 y la Compañía ha aplicado estas mejoras por primera vez en estos estados financieros consolidados. Incluyen:

#### **NIIF 13 Medición del Valor Razonable**

La modificación se aplica prospectivamente y aclara que la excepción de portafolio de la NIIF 13 se puede aplicar no solo a los activos y pasivos financieros, sino también a otros contratos dentro del alcance de la NIC 39. La Compañía no aplica la excepción de portafolio establecida en la NIIF 13.

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

La NIIF 15 se emitió en mayo de 2014 y establece un nuevo modelo de cinco pasos que aplicará a los ingresos procedentes de contratos con clientes. Conforme a la NIIF 15, los ingresos se reconocen por una cantidad que refleja la contraprestación que la entidad espera tener derecho a cambio de bienes o servicios que transfiera a un cliente. Los principios de la NIIF 15 ofrecen un enfoque más estructurado para la medición y reconocimiento de los ingresos.

La nueva norma de ingresos aplica a todas las entidades y reemplaza la totalidad de los requerimientos actuales sobre ingresos conforme a las NIIF. Se requiere ya sea una aplicación retroactiva total o modificada para periodos anuales que inician a partir del 1 de enero de 2018, permitiéndose la adopción anticipada. Actualmente, la Compañía evalúa el impacto de la NIIF 15 y planea adoptar la nueva norma en la fecha de vigencia requerida.

#### **NIIF 16 Arrendamientos**

LA NIIF 16 fue emitida en enero del 2016 y establece los principios para el reconocimiento, medición, presentación y revelación de arrendamientos para ambas partes vinculadas en un contrato de arrendamiento, ej. el cliente ("arrendador") y el proveedor ("arrendatario"). La NIIF 16 elimina la clasificación de arrendamientos como operativos o financieros para un arrendatario. En lugar de ello, todos los arrendamientos son tratados en una forma similar a los arrendamientos financieros bajo la NIC 17. El arrendatario debe reconocer los valores presentes de pagos futuros por arrendamiento y mostrarlos como

activos por arrendamientos (derecho de uso del activo) o junto con el rubro de propiedad, planta y equipo, adicionalmente reconociendo un pasivo financiero representando su obligación de realizar pagos futuros por arrendamiento. La NIIF 16 no requiere que una Compañía reconozca activos y pasivos (a) por arrendamientos de corto plazo (ej. menores a 12 meses) y (b) arrendamientos por activos de bajo costo.

La NIIF 16 es efectiva para periodos comenzando en o después del 1 de enero de 2019 y puede ser aplicada anticipadamente únicamente si la NIIF 15 es adoptada al mismo tiempo.

La Compañía tiene varios arrendamientos revelados en la Nota 14. Como resultado, la NIIF 16 cambiará la manera en la que dichos arrendamientos están siendo contabilizados actualmente. La Compañía está evaluando actualmente el impacto de la NIIF 16 en sus estados financieros consolidados y planea adoptar el nuevo estándar en la fecha efectiva establecida.

#### Ciclo Anual de Mejoras 2010–2012

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

##### *NIC 19 Beneficios a los empleados*

La modificación establece que la profundidad del mercado de bonos corporativos de alta calidad se evalúa con base en la moneda en que se denomina la obligación, en lugar de utilizar la del país donde se encuentra la obligación. Cuando no exista un mercado profundo de bonos corporativos de alta calidad en la moneda que origina la obligación, se deberán utilizar las tasas correspondientes a bonos gubernamentales. La Compañía está evaluando el impacto de la NIC 19 en sus estados financieros consolidados.

##### *Mejoras a la NIC 1 – Iniciativa de revelación*

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

En adición, se incluyen modificaciones que clarifican los requisitos que se aplican cuando se presentan subtotalet adicionales en el estado de situación financiera y el estado de resultados y otros resultados integrales. Estas mejoras entran en vigor para periodos anuales que inicien a partir del 1 de enero de 2016 y se permite su adopción anticipada. La Compañía no espera que estas mejoras tengan un impacto significativo.

#### **y) Conversión por conveniencia**

Al 31 de diciembre de 2015 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.17.2065 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 2015. 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 2015 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 del estado consolidado de situación financiera con el fin de determinar la viabilidad de recuperar los depósitos por concepto de mantenimiento. Estos supuestos se basan en diversos factores, tales como el tiempo estimado entre los eventos de mantenimiento, la fecha en que se debe devolver la aeronave al arrendador y el número de horas de vuelo que se estima que la aeronave será utilizada antes de ser devuelta al arrendador (Nota 11).

#### ii) Plan de incentivos a largo plazo y plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía (liquidados con instrumentos de capital)

La Compañía mide el costo de sus transacciones liquidable 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 otorgamientos cuyas adjudicaciones dependen del cumplimiento de condiciones de desempeño, el costo de la remuneración 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 presentación de información 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.

#### Derechos de apreciación sobre acciones ("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 es cargado a 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 valor razonable es revaluado a cada fecha de reporte y a la fecha de liquidación, con cambios en el valor razonable reconocidos dentro del rubro de sueldos y beneficios, junto con registro inicial a la fecha de otorgamiento del plan. Como con los beneficios liquidados en efectivo, la valuación de dichos beneficios también requiere usar entradas similares, según proceda.

#### iii) Impuestos diferidos

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

Al 31 de diciembre de 2015, las pérdidas fiscales de la Compañía ascendieron a Ps.194, 512 (Ps.1,736,853 al 31 de diciembre de 2014). Estas pérdidas fiscales corresponden a la Compañía y sus subsidiarias de forma individual. De acuerdo con la Ley de Impuesto sobre la Renta, estas pérdidas pueden amortizarse contra la utilidad gravable generada en los próximos diez años y / o pueden ser aplicadas contra la utilidad fiscal de otra empresa del grupo consolidado de la Compañía (Nota 19).

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, la Compañía amortizó pérdidas fiscales por Ps.1,618,850, Ps.424,463 y Ps.204,403, respectivamente, del saldo de las pérdidas fiscales por amortizar (Nota 19).

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

Cuando el valor razonable de los activos y pasivos financieros registrados en el estado consolidado de situación financiera no puede determinarse de mercados activos, su valor razonable se determina utilizando técnicas de valuación que incluyen el modelo de flujos de efectivo descontados. Cuando es posible, los datos de estos modelos se toman de mercados observables, pero cuando esto no es factible, la administración debe aplicar juicios para establecer los valores razonables. Los juicios incluyen consideraciones de datos, tales como riesgo de liquidez, riesgo de crédito y volatilidad. Los cambios en los supuestos relativos a estos factores podrían afectar el valor razonable reportado de los instrumentos financieros (Nota 4).

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

La Compañía evalúa anualmente si existen indicios de deterioro en sus activos de larga duración y con mayor frecuencia cuando existen dichos indicios. Existe deterioro cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su monto recuperable, que es el mayor entre el valor razonable del activo menos los costos de venta y el valor en uso. El cálculo del valor en uso se basa en el modelo de flujos de efectivo descontados, utilizando las proyecciones de la Compañía sobre sus resultados de operación para el futuro cercano. El monto recuperable de los activos de larga duración es sensible a las incertidumbres inherentes en la elaboración de proyecciones y la tasa de descuento utilizada en el cálculo.

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

La estimación para cuentas de cobro dudoso se calcula cuando existe evidencia objetiva de que la Compañía no podrá cobrar todos los montos debidos de acuerdo con los términos originales de la cuenta por cobrar.

### 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 incluidos 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 también erosionan el valor de los activos y pasivos financieros reconocidos, así como algunas otras exposiciones financieras fuera de balance, tales como arrendamientos operativos, hay una necesidad de preservación de valor transformando los perfiles de estas exposiciones de valor razonable.

La Compañía tiene una unidad de Financiamiento y Administración de Riesgo, la cual identifica y mide la exposición a riesgos financieros, así como también diseña estrategias para mitigar o transformar el perfil de ciertas exposiciones al riesgo, las cuales son consideradas dentro de los niveles de aprobación del Gobierno Corporativo.

#### Riesgo de mercado

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

Derivado de los acuerdos con los proveedores de combustible para aeronaves, cuyo valor está indexado al "jet fuel", la Compañía está expuesta al riesgo de fluctuación en el precio del combustible de sus consumos proyectados. La política de administración del riesgo de combustible tiene como fin proporcionar protección a la Compañía contra aumentos en los precios del combustible. Para cumplir este objetivo, el programa de administración de riesgos de combustible permite el uso de instrumentos financieros derivados que se encuentren disponibles en mercados extrabursátiles (*Over The Counter* "OTC") con contrapartes aprobadas y dentro de los límites permitidos. El combustible consumido durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013 representó el 30%, 39% y 40%, respectivamente, sobre el total de los gastos operativos de la Compañía.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, la Compañía contrató swaps de combustible *US Gulf Coast Jet Fuel 54* para cubrir aproximadamente 5%, 20% y 11% respectivamente, de su consumo de combustible; y fueron contabilizados como CFE generando una pérdida de Ps.128,330, Ps.85,729, y una ganancia de Ps.6,694, respectivamente. Estos instrumentos fueron formalmente designados y calificados bajo contabilidad de coberturas, por lo que la porción efectiva se presenta como parte de otras partidas de utilidad integral, mientras que los efectos del cambio a los precios fijos del combustible son presentados como parte del costo del combustible en el estado consolidado de resultados.

Al 31 de diciembre de 2014 el valor razonable de estos instrumentos *US Gulf Coast Jet Fuel 54* swaps designados para cubrir un porcentaje del consumo proyectado de la Compañía fue (Ps.169,622), y es presentado como un instrumento financiero derivado en la sección del pasivo circulante. La posición de la Compañía en dichos instrumentos llegó a su vencimiento el 30 de junio de 2015, por lo tanto no hay ningún saldo pendiente al 31 de diciembre de 2015. Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2015, la Compañía contrató opciones asiáticas de compra de combustible *US Gulf Coast Jet fuel 54* designadas para cubrir 162,189 miles de galones (54,148 miles de galones en 2014), respectivamente, los cuales representan una porción del consumo estimado para 2016 y 2017.

La Compañía eligió adoptar la NIIF 9 (2013), a partir del 1 de octubre de 2014, lo cual le permite separar el valor intrínseco y el valor en el tiempo de la opción y designar como instrumento de cobertura solo el cambio en el valor intrínseco de la opción. Debido a que el valor externo (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.

Debido a que las proyecciones mensuales de consumo de Jet Fuel son consideradas la partida cubierta para esta transacción, el valor en el tiempo incluido como cambios devengados en el valor externo en capital es considerado como costo de cobertura bajo IFRS 9 (2013). La partida cubierta (consumo de combustible) de las opciones contratadas por la Compañía representa un activo no financiero (commodity de energía), el cual no forma parte del inventario de la Compañía y es directamente consumido por las aeronaves de la Compañía en diferentes terminales aeroportuarias. Por lo tanto, aunque un activo no financiero está involucrado, su reconocimiento inicial no genera un ajuste en libros en los inventarios de la Compañía. Este activo financiero es contabilizado inicialmente en la sección de ORI de la Compañía y un ajuste por reclasificación es realizado del ORI a resultados, el cual es reconocido en el mismo periodo o periodos en los cuales el elemento cubierto es registrado en resultados. Adicionalmente, la Compañía cubre sus proyecciones de consumo de combustible mes con mes, lo cual es congruente con la fecha de vencimiento de opciones asiáticas de compra seriadas. La adopción de la NIIF 9 (2013) no impacta las tasas de interés de los swaps o los swaps de combustible debido a que esos instrumentos no incorporan una porción del valor en el tiempo (atribuible al valor externo), como es el caso con las opciones.

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, el valor razonable del monto remanente de las opciones asiáticas de compra de combustible *US Gulf Coast Jet Fuel* fue una ganancia por Ps.78,725 y Ps.68,133, respectivamente, y es presentada como parte de los activos financieros en los estados consolidados de situación financiera. El monto del costo de las coberturas derivadas de los cambios en el valor extrínseco de dichas opciones al 31 de diciembre de 2015 reconocido dentro de la utilidad integral, ascendió a un monto de Ps.365,028 (Ps.26,934 en 2014), el cual será reciclado al costo de combustible durante 2016 y 2017, en la misma forma en que expiren las opciones sobre una base mensual. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015, el valor extrínseco de estas opciones reciclado al costo por combustible fue de Ps.112,675.

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

**Posición al 31 de diciembre de 2015**  
**Vencimiento de las opciones asiáticas de compra de combustible**

	1er. semestre 2016	2do. semestre 2016	2016 Total	1er. semestre 2017	2do. semestre 2017	2017 Total
<b>Riesgo de combustible</b>						
Volumen nocional en galones (miles)*	51,840	55,647	107,487	42,450	12,252	54,702
Precio de ejercicio acordado por galón (US\$)**	US\$ 1.9451	US\$ 1.9867	US\$ 1.9666	US\$1.7142	US\$ 1.5933	US\$ 1.6871
Porcentaje aproximado de cobertura (del valor esperado de consumo)	59%	53%	55%	38%	10%	23%

\* US Gulf Coast Jet 54 como activo subyacente

\*\* Promedio ponderado

**Posición al 31 de diciembre de 2014**  
**Vencimiento de las opciones asiáticas de compra de combustible**

	1T 2015	2T 2015	Total 2015
<b>Riesgo de combustible</b>			
Volumen nocional en galones (miles)*	6,504	2,045	8,549
Precio de ejercicio acordado por galón (US\$)**	US\$ 2.7009	US\$ 2.4623	US\$ 2.6439
Total en miles de pesos mexicanos ***	Ps. 258,546	Ps. 74,111	Ps. 332,667
Porcentaje aproximado de cobertura (del valor esperado a ser consumido)	19%	5%	12%

\* US Gulf Coast Jet 54 como activo subyacente

\*\* Promedio ponderado

\*\*\* Tipo de cambio al 31 de diciembre de 2014 fue Ps.14.7180

**Posición al 31 de diciembre de 2014,**  
**Vencimiento de las opciones asiáticas de compra de combustible**

	1T 2015	2T 2015 al 4T 2015	2015 Total	1Q 2016
<b>Riesgo por combustible</b>				
Volumen nocional en galones (miles)*	3,450	48,800	52,250	1,898
Precio de ejercicio acordado por galón (US\$)**	US\$ 2.2050	US\$ 2.1113	US\$ 2.1174	US\$ 1.9700
Porcentaje aproximado de cobertura (del valor esperado a ser consumido)	10%	40%	33%	5%

\* US Gulf Coast Jet 54 como activo subyacente

\*\* Promedio ponderado

**b) Riesgo cambiario**

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

La mayoría de los ingresos de la Compañía se generan en pesos; sin embargo, por el año terminado el 31 de diciembre de 2015 el 31% de sus ingresos provienen de operaciones en los Estados Unidos de América y Centroamérica (27% al 31 de diciembre de 2014); y el 36% y 31% de su cobranza en 2015 y 2014, respectivamente, está denominada en dólares. Sin embargo, ciertos gastos, particularmente los que están relacionados con el arrendamiento y adquisición de aeronaves, están denominados en dólares. El combustible de las aeronaves de los vuelos originados en México es pagado en pesos; sin embargo, el precio es impactado por el tipo de cambio del peso mexicano frente al dólar. La exposición al riesgo cambiario de la Compañía al 31 de diciembre de 2015 y 2014 se muestra a continuación:

	Miles de dólares americanos			
	2015		2014	
<b>Activos:</b>				
Efectivo y equivalentes de efectivo	US\$	202,022	US\$	89,563
Otras cuentas por cobrar		5,286		3,613
Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagado a los arrendadores		286,012		233,875
Pagos anticipados*		108,779		105,056
Depósitos para renta de equipo de vuelo		36,331		37,796
Garantía colateral de instrumentos financieros derivados		–		2,290
Instrumentos financieros derivados		4,575		4,630
<b>Total de activos</b>		<b>643,005</b>		<b>476,823</b>
<b>Pasivos:</b>				
Deuda financiera (Nota 5)		92,466		84,786
Proveedores extranjeros		40,673		30,179
Impuestos y contribuciones por pagar		7,705		5,587
Instrumentos financieros derivados		3,242		17,264
<b>Total de pasivos</b>		<b>144,086</b>		<b>137,816</b>
<b>Posición en moneda extranjera, neta</b>	<b>US\$</b>	<b>498,919</b>	<b>US\$</b>	<b>339,007</b>

\* Estos activos se incluyen como parte de refacciones, mobiliario y equipo y por lo tanto no están sujetos a revaluación.

El tipo de cambio utilizado para convertir los montos en pesos arriba presentados al 31 de diciembre de 2015 y 2014 fueron Ps.17.2065 pesos y Ps.14.7180 pesos, respectivamente, por dólar. Al 21 de abril de 2016, fecha de emisión de éstos estados financieros consolidados, el tipo de cambio fue de Ps.17.2825 por dólar.

	Miles de dólares americanos			
	2015		2014	
<b>Exposición del riesgo fuera del balance:</b>				
Arrendamientos operativos de aeronaves (Nota 14)	US\$	1,216,799	US\$	1,131,064
Compromisos para compra de aeronaves y motores (Nota 23)		353,528		406,347
<b>Total de moneda extranjera</b>	<b>US\$</b>	<b>1,570,327</b>	<b>US\$</b>	<b>1,537,411</b>

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2014, la Compañía no contrató instrumentos financieros derivados de tipo de cambio.

**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 en 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 "cobertura de flujos de efectivo", 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 resultados.

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, la Compañía contaba con contratos de cobertura en la modalidad de swaps de tasas de interés, cuyo valor notional asciende a US\$70,000 y su valor razonable asciende a Ps.55,774 y Ps.83,496, respectivamente, registrados como parte de pasivos por instrumentos financieros derivados. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, la pérdida reportada sobre swaps de tasa de interés fue de Ps.46,545, Ps.39,610 y Ps.36,769, respectivamente, la cual fue reconocida como parte del gasto por arrendamiento en el estado consolidado de resultados.

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

**Posición al 31 de diciembre de 2015**  
**Efecto en el capital (Miles de dólares americanos)**

Aumento (disminución) en curva		
+ 100 puntos base	US\$	713.13
- 100 puntos base		(731.67)

**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 2015**

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

**Al 31 de diciembre de 2014**

	Plazo de un año		Uno a cinco años		Total
<b>Préstamos que devengan intereses:</b>					
Anticipos para la compra de aeronaves (Nota 5)	Ps.	818,393	Ps.	424,799	Ps. 1,243,192
<b>Instrumentos financieros derivados:</b>					
Swaps de combustible		169,622		-	169,622
Swaps de tasa de interés		41,028		42,468	83,496
<b>Total</b>	Ps.	1,029,043	Ps.	467,267	Ps. 1,496,310

**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 2015, 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 2016.

El objetivo principal de la administración de capital de la Compañía es asegurar que mantenga sanos índices de capital que ayuden a sostener su negocio y maximizar el valor para los accionistas. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2014, no se realizaron modificaciones a los objetivos, las políticas ni a los procesos relacionados con la administración de capital de la Compañía. La Compañía no está sujeta a ningún requerimiento de capital impuesto externamente, con excepción de la reserva legal (Nota 18).

#### 4. Medición del valor razonable

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Nivel 1 – Precios cotizados (sin ajustar) en mercados activos para activos o pasivos idénticos.
- Nivel 2 – Técnicas de valuación para las cuales los datos de entrada de nivel más bajo que sean relevantes para la medición del valor razonable son directa o indirectamente observables.
- Nivel 3 – Técnicas de valuación para las cuales los datos de entrada del nivel más bajo que sean relevantes para la medición del valor razonable no son observables.

Para los activos y los pasivos que se reconocen en los estados financieros de manera recurrente, la Compañía determina si han existido traspasos entre los distintos niveles de jerarquía mediante una revisión de su categorización (basada en la variable de menor nivel, que es significativa para el cálculo del valor razonable en su conjunto) al final de cada ejercicio. Para los propósitos de revelación sobre el valor razonable, la Compañía ha determinado las clases de activos y pasivos en función de su naturaleza, características y riesgos y el nivel de jerarquía de valor razonable, tal y como se ha explicado anteriormente.

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

	Valor en libros		Valor razonable	
	2015	2014	2015	2014
<b>Activos</b>				
Instrumentos financieros derivados	Ps. 78,725	Ps. 68,133	Ps. 78,725	Ps. 68,133
<b>Pasivos</b>				
Deuda financiera*	(1,583,678)	(1,243,192)	(1,587,889)	(1,247,713)
Instrumentos financieros derivados	(55,774)	(253,118)	(55,774)	(253,118)
<b>Total</b>	<b>Ps. (1,560,727)</b>	<b>Ps. (1,428,177)</b>	<b>Ps. (1,564,938)</b>	<b>Ps. (1,432,698)</b>

\* Préstamos a tasa variable

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

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

\* Niveles de Jet Fuel y curva LIBOR.

\*\* Curva LIBOR.

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

Al 31 de diciembre de 2014, 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.	68,133	Ps.	–	Ps. 68,133
<b>Pasivos</b>							
Instrumentos financieros derivados:							
Opciones de compra asiáticas sobre combustible *		–		(169,622)		–	(169,622)
Swap de tasa de interés**		–		(83,496)		–	(83,496)
<b>Pasivos para los cuales los valores razonables son conocidos:</b>							
Intereses devengados de deuda y préstamos **		–		(1,247,713)		–	(1,247,713)
<b>Neto</b>	Ps.	–	Ps.	(1,432,698)	Ps.	–	Ps. (1,432,698)

\* Nivel de Jet fuel y curva LIBOR.

\*\* Curva LIBOR.

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

La siguiente tabla resume la (pérdida) ganancia de los instrumentos financieros derivados reconocidos en los estados consolidados de resultados al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013:

Estados consolidados de resultados

Instrumento	Rubro en estados financieros	2015	2014	2013
Swaps de combustible	Combustible	Ps. (128,330)	Ps. (85,729)	Ps. 6,694
Opciones de compra asiáticas de combustible	Combustible	(112,675)	–	–
Swaps de tasa de interés	Gastos por arrendamiento de aeronave y motor	(46,545)	(39,610)	(36,769)
<b>Total</b>		Ps. (287,550)	Ps. (125,339)	Ps. (30,075)

La siguiente tabla resume la (pérdida) ganancia en cobertura de flujo de efectivo después de impuestos reconocida en los estados consolidados de resultados integrales al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013:

Estados consolidados de resultados integrales

Instrumento	Rubro en estados financieros	2015	2014	2013
Swaps de combustible	ORI	Ps. –	Ps. (125,228)	Ps. 6,257
Opciones de compra asiáticas de combustible	ORI	(221,592)	(26,934)	–
Swaps de tasa de interés	ORI	27,723	22,656	41,562
<b>Total</b>		Ps. (193,869)	Ps. (129,506)	Ps. 47,819

## 5. Activos y pasivos financieros

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, 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

	2015		2014	
Instrumentos financieros derivados designados como coberturas de flujos de efectivo (parte efectiva reconocida en utilidad integral)				
Opciones de compra asiáticas sobre combustible	Ps.	78,725	Ps.	68,133
<b>Total de activos financieros</b>	<b>Ps.</b>	<b>78,725</b>	<b>Ps.</b>	<b>68,133</b>
Presentados en el estado consolidado de situación financiera de la siguiente manera:				
Circulante	Ps.	10,123	Ps.	62,679
No circulante	Ps.	68,602	Ps.	5,454

### b) Deuda financiera

(i) Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, la deuda a corto plazo y largo plazo se integra como sigue:

	2015		2014	
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 2019, devengando una tasa de interés anual a tasa LIBOR más un margen de acuerdo con las condiciones contractuales de cada desembolso, que se ubica en un rango de 1.99 a 2.65 puntos porcentuales.	Ps.	1,583,678	Ps.	1,243,192
II. Intereses devengados		7,341		4,678
		1,591,019		1,247,870
Menos: vencimientos a corto plazo		1,371,202		823,071
<b>Total a largo plazo</b>	<b>Ps.</b>	<b>219,817</b>	<b>Ps.</b>	<b>424,799</b>

(ii) La siguiente tabla provee un resumen de los pagos de principal de deuda financiera e intereses devengados al 31 de diciembre de 2015:

	2016		2017		2018		Total	
Deuda financiera denominada en moneda extranjera:								
Santander/Bancomext	Ps.	1,371,202	Ps.	154,025	Ps.	65,792	Ps.	1,591,019
<b>Total</b>	<b>Ps.</b>	<b>1,371,202</b>	<b>Ps.</b>	<b>154,025</b>	<b>Ps.</b>	<b>65,792</b>	<b>Ps.</b>	<b>1,591,019</b>

(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 2015, cinco aeronaves A320 fueron incorporados a la flota de la Compañía 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 8 aeronaves adicionales A320CEO Classic Engine Option, ("CEO", por sus siglas en inglés), a ser entregadas en 2015 y 2016.

El 28 de febrero y el 27 de noviembre de 2014, la Compañía firmó una enmienda al contrato de préstamo para financiar los anticipos para la compra de 2 y 4 aeronaves A320 adicionales, respectivamente, a ser entregadas entre 2014 y 2016.

Adicionalmente, 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. De acuerdo con esta enmienda, la línea de crédito revolvente con Santander y Bancomext para financiar los anticipos para la compra de aeronaves expirará el 31 de mayo de 2019.

Este crédito limita la capacidad de la Compañía de, entre otras cosas:

- Incurrir en deuda adicional por encima de un nivel específico de deuda, a menos que se cumpla con determinadas razones financieras.
- Crear gravámenes.
- La fusión o adquisición de cualquier otra entidad sin la autorización previa de los Bancos.
- Disponer de ciertos activos.
- 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 2015 y 2014, 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.

(iv) Al 31 de diciembre de 2015, el monto disponible de las líneas de crédito otorgadas asciende a Ps.3,033,184, de las cuales Ps.1,810,446 se relacionan con deuda financiera y Ps.1,222,738 se relacionan con cartas de crédito (Ps.680,413 no han sido dispuestos).

### c) Otros pasivos financieros

	2015		2014	
Instrumentos financieros derivados designados como CFE (porción efectiva reconocida en utilidad integral):				
Swaps de tasa de interés	Ps.	55,774	Ps.	83,496
Swaps de combustible asiáticos		–		169,622
Total pasivos financieros	Ps.	55,774	Ps.	253,118
Presentados en los estados consolidados de situación financiera:				
Circulante	Ps.	44,301	Ps.	210,650
No circulante	Ps.	11,473	Ps.	42,468

## 6. Efectivo y equivalentes de efectivo

A continuación se muestra un análisis de la cuenta:

	2015		2014	
Efectivo en caja	Ps.	9,878	Ps.	4,206
Efectivo en bancos		2,796,437		837,319
Inversiones a corto plazo		2,350,998		1,423,332
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	Ps.	5,157,313	Ps.	2,264,857

## 7. Partes relacionadas

a) A continuación se presenta un análisis de los saldos con partes relacionadas al 31 de diciembre de 2015 y 2014. 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	2015	2014	Términos
Por pagar:					
One Link, S.A. de C.V.	Honorarios por centro de atención telefónica	El Salvador	Ps. 9,863	Ps. –	30 días
Aeromantenimiento, S.A.	Mantenimiento de aeronaves y motores	El Salvador	4,453	559	30 días
Human Capital International HCI, S.A. de C.V.	Servicios profesionales	México	–	8	30 días
			Ps. 14,316	Ps. 567	

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, la Compañía no reconoció deterioro alguno en las cuentas por cobrar de partes relacionadas. Esta evaluación se realiza cada ejercicio financiero con base en un análisis de la situación financiera de la parte relacionada y el mercado en el que ésta opera.

b) Por los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, la Compañía realizó las siguientes operaciones con partes relacionadas:

Operaciones con partes relacionadas	País de origen	2015	2014	2013
Ingresos:				
Otras comisiones	México	Ps. –	Ps. 3,663	Ps. 42,206
Otros	México	–	–	5
Gastos:				
Mantenimiento	El Salvador	111,641	162,687	124,281
Honorarios	México/El Salvador	57,809	1,038	–
Otros	México/El Salvador	2,516	617	1,845

### 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 2015 y 2014 la Compañía registró un gasto de Ps.768 y Ps.900, respectivamente por este concepto.

### d) Directores y funcionarios

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, 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.120,440, Ps.64,387 and Ps.65,452, respectivamente.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2014 el costo de las transacciones por pagos basados en acciones (Plan de incentivos a largo plazo y plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía) y las transacciones liquidadas en efectivo ("DASA" o derechos de apreciación sobre acciones) fue de Ps.6,345 y Ps.44,699, respectivamente y Ps.1,385 y Ps.1,652, respectivamente (Nota 17).

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

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, el presidente y los miembros independientes del Consejo de Administración de la Compañía recibieron una compensación adicional por aproximadamente Ps.5,480, Ps.6,524 y Ps.4,996, respectivamente y el resto de los consejeros recibieron una remuneración de Ps.4,183, Ps.4,669 y Ps.775, respectivamente.

## 8. Otras cuentas por cobrar, neto

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, las otras cuentas por cobrar de la Compañía se integran de la siguiente manera:

	2015		2014	
Tarjetas de crédito	Ps.	153,989	Ps.	103,596
Clientes de cargo		28,687		41,268
Agencias de viaje y comisiones por venta de seguros		24,687		40,919
Otros puntos de venta		19,086		18,910
Recuperación por seguros		13,124		–
Tarjeta de crédito Affinity		11,720		10,161
Servicios aeroportuarios		10,435		3,682
Empleados		5,955		6,601
Servicios por marketing		2,241		6,350
Otras cuentas por cobrar		17,710		10,402
		287,634		241,889
Estimación para cuentas de cobro dudoso		(24,612)		(27,786)
	Ps.	263,022	Ps.	214,103

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

Días	2015		Total	2014		Total
	Deteriorada	No deteriorada	2015	Deteriorada	No deteriorada	2014
00–30	Ps. 5,339	Ps. 251,183	Ps. 256,522	Ps. –	Ps. 190,117	Ps. 190,117
31–60	–	8,376	8,376	–	9,615	9,615
61–90	–	3,463	3,463	–	14,371	14,371
91–120	19,273	–	19,273	27,786	–	27,786
	Ps. 24,612	Ps. 263,022	Ps. 287,634	Ps. 27,786	Ps. 214,103	Ps. 241,889

Los movimientos de la estimación para cuentas de cobro dudoso del 1 de enero de 2013 al 31 de diciembre de 2015 se muestran a continuación:

Saldos al 1 de enero de 2013	Ps.	(21,722)
Cancelaciones		462
Incrementos en la estimación		(8,515)
Saldo al 31 de diciembre de 2013		(29,775)
Cancelaciones		11,953
Incrementos en la estimación		(9,964)
Saldo a 31 de diciembre de 2014		(27,786)
Cancelaciones		11,999
Incrementos en la estimación		(8,825)
Saldo al 31 de diciembre de 2015	Ps.	(24,612)

## 9. Inventarios

Los inventarios al 31 de diciembre de 2015 y 2014 se analizan a continuación:

	2015		2014	
Refacciones de aeronaves y accesorios de equipo de vuelo	Ps.	157,304	Ps.	133,375
Alimentos, bebidas y utensilios de servicio a bordo		5,769		6,298
	Ps.	163,073	Ps.	139,673

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 2015, 2014 y 2013, los inventarios de consumo, registrados como parte de los gastos de mantenimiento, ascendieron a Ps.143,992, Ps.108,580 and Ps.139,519, respectivamente.

## 10. Pagos anticipados y otros activos circulantes

Los pagos anticipados y otros activos circulantes al 31 de diciembre de 2015 y 2014 se analizan como sigue:

	2015		2014	
Renta de equipo de vuelo	Ps.	320,358	Ps.	91,351
Mantenimiento mayor		47,307		40,131
Proveedores		80,736		17,869
Comisión a agencias por venta de boletos		65,092		46,017
Seguros pagados por anticipado		40,195		6,145
Gastos pagados por anticipado para la construcción de aeronaves y motores		28,541		23,148
Pérdida por operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso por amortizar (Nota 14)		3,047		3,047
	Ps.	585,276	Ps.	227,708

## 11. Depósitos en garantía

Las cuentas que integran este rubro al 31 de diciembre de 2015 y 2014 se analizan a continuación:

	2015		2014	
<b>Activos circulantes:</b>				
Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagados a los arrendadores (Nota 1j)	Ps.	852,530	Ps.	505,744
Otros depósitos en garantía		8,706		39,448
		861,236		545,192
<b>Activo no circulante:</b>				
Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagado a arrendadores (Nota 1j)		4,068,732		2,936,428
Depósitos para renta de equipo de vuelo		625,132		556,275
Garantía colateral para instrumentos financieros (Nota 1s)		–		33,710
Otros depósitos en garantía		10,525		14,556
		4,704,389		3,540,969
	Ps.	5,565,625	Ps.	4,086,161

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

	Inversión		Depreciación acumulada		Valor neto	
	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
Refacciones rotables	Ps. 285,323	Ps. 241,190	Ps. (105,376)	Ps. (89,247)	Ps. 179,947	Ps. 151,943
Construcciones y mejoras	86,067	79,481	(67,865)	(55,377)	18,202	24,104
Estandarización	155,021	97,181	(71,135)	(49,559)	83,886	47,622
Equipo de cómputo	27,075	24,106	(22,880)	(20,233)	4,195	3,873
Mobiliario y equipo de oficina	28,101	27,798	(15,169)	(12,056)	12,932	15,742
Equipo de fuerza eléctrica	19,457	15,491	(10,424)	(8,144)	9,033	7,347
Equipo de transporte motorizado en plataforma	5,576	4,597	(4,250)	(4,358)	1,326	239
Equipo de comunicaciones	8,641	8,054	(4,877)	(3,981)	3,764	4,073
Maquinaria y equipo de taller	7,108	6,775	(2,929)	(2,197)	4,179	4,578
Carros de servicio a bordo	5,367	5,367	(3,914)	(2,698)	1,453	2,669
Pagos anticipados para la compra de aeronaves	1,583,835	1,396,008	–	–	1,583,835	1,396,008
Herramientas de taller	16,259	11,883	(11,444)	(9,811)	4,815	2,072
Construcciones y mejoras en procesos	21,710	4,760	–	–	21,710	4,760
Mejoras a equipos arrendados	1,602,560	1,187,914	(982,187)	(629,632)	620,373	558,282
<b>Total</b>	<b>Ps. 3,852,100</b>	<b>Ps. 3,110,605</b>	<b>Ps. (1,302,450)</b>	<b>Ps. (887,293)</b>	<b>Ps. 2,549,650</b>	<b>Ps. 2,223,312</b>

	Refacciones rotables	Construcciones y mejoras	Estandarización	Equipo de cómputo	Mobiliario y equipo de oficina	Equipo de fuerza eléctrica	Herramientas de taller	Equipo motorizado en plataforma	Equipo de comunicaciones	Maquinaria y equipo de taller	Carros de servicio a bordo	Pagos anticipados para compra de aeronaves	Construcción y mejoras en proceso	Mejoras a equipos arrendados	Total
Valor neto al 31 de diciembre de 2013	Ps. 112,240	Ps. 28,246	Ps. 40,112	Ps. 4,884	Ps. 18,616	Ps. 9,210	Ps. 1,599	Ps. 330	Ps. 4,345	Ps. 5,250	Ps. 2,695	Ps. 879,001	Ps. 8,828	Ps. 225,967	Ps. 1,341,323
Altas	60,083	223	25,809	970	427	-	1,488	-	308	-	862	906,120	12,324	585,696	1,594,310
Bajas y transferencias	(283)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(395,639)	(4,822)	-	(400,744)
Costos por préstamos capitalizados, neto*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,526	-	-	6,526
Otros movimientos	-	10,203	-	812	355	-	-	-	200	-	-	-	(11,570)	-	-
Depreciación	(20,097)	(14,568)	(18,299)	(2,793)	(3,656)	(1,863)	(1,015)	(91)	(780)	(672)	(888)	-	-	(253,381)	(318,103)
Al 31 de diciembre de 2014	151,943	24,104	47,622	3,873	15,742	7,347	2,072	239	4,073	4,578	2,669	1,396,008	4,760	558,282	2,223,312
Costo	241,190	79,481	97,181	24,106	27,798	15,491	11,883	4,597	8,054	6,775	5,367	1,396,008	4,760	1,187,914	3,110,605
Depreciación acumulada	(89,247)	(55,377)	(49,559)	(20,233)	(12,056)	(8,144)	(9,811)	(4,358)	(3,981)	(2,197)	(2,698)	-	-	(629,632)	(887,293)
Valor neto al 31 de diciembre de 2014	151,943	24,104	47,622	3,873	15,742	7,347	2,072	239	4,073	4,578	2,669	1,396,008	4,760	558,282	2,223,312
Altas	53,723	-	57,838	173	12	3,966	4,374	1,382	366	332	-	835,496	35,511	415,023	1,408,196
Bajas y transferencias	(787)	-	-	(1)	(682)	-	-	(10)	(13)	-	-	(669,718)	(7,257)	-	(678,468)
Costos por préstamos capitalizados, neto*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,049	-	-	22,049
Otros movimientos	-	6,586	-	2,878	1,567	-	-	-	273	-	-	-	(11,304)	-	-
Depreciación	(24,932)	(12,488)	(21,574)	(2,728)	(3,707)	(2,280)	(1,631)	(285)	(935)	(731)	(1,216)	-	-	(352,932)	(425,439)
Al 31 de diciembre de 2015	179,947	18,202	83,886	4,195	12,932	9,033	4,815	1,326	3,764	4,179	1,453	1,583,835	21,710	620,373	2,549,650
Costo	285,323	86,067	155,021	27,075	28,101	19,457	16,259	5,576	8,641	7,108	5,367	1,583,835	21,710	1,602,560	3,852,100
Depreciación acumulada	(105,376)	(67,865)	(71,135)	(22,880)	(15,169)	(10,424)	(11,444)	(4,250)	(4,877)	(2,929)	(3,914)	-	-	(982,187)	(1,302,450)
Valor neto al 31 de diciembre de 2015	Ps. 179,947	Ps. 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. 21,710	Ps. 620,373	Ps. 2,549,650

\* Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, estos montos incluyen costo por préstamos capitalizados por Ps.90,057 and Ps.42,572, 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.68,008 and Ps.36,046, respectivamente.

- a) El gasto por depreciación por los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, ascendió a Ps.425,439, Ps.318,103 y Ps.269,352, 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 Engine (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. De acuerdo al calendario de entregas, la Compañía recibió un total de 16 aeronaves y 5 motores al 31 de diciembre de 2011.

Adicionalmente, según el acuerdo de compra original de Airbus, la Compañía tuvo la opción de adquirir 20 aeronaves adicionales bajo los mismos términos de negocio, por lo que el 22 de junio de 2007, la Compañía ejerció su opción y negoció la conversión de 14 aeronaves (de las 20 mencionadas anteriormente) a órdenes en firme. El 4 de enero de 2011, la Compañía modificó el calendario de entrega de estas 14 aeronaves adicionales, acordado la entrega de siete en 2012, cinco en 2013 y dos en 2014. En la misma fecha, la Compañía modificó estas 14 órdenes nuevas, sustituyendo el modelo A319 por A320.

En 2011, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 44 aeronaves A320 para ser entregados entre 2015 y 2020. La nueva orden incluye 14 aeronaves A320CEO y 30 aeronaves A320NEO. En noviembre 2013, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para adelantar la entrega de una de las 14 aeronaves A320CEO que se tenía contemplada para 2016, a noviembre 2104. Al 31 de diciembre de 2015, la Compañía incorporó otras cinco aeronaves a su flota. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2014, los montos pagados de anticipos para la compra de aeronaves fue de Ps.835,495 (US\$52.8 millones) y Ps. 906,120 (US\$67.6 millones), respectivamente.

El 16 de agosto de 2013, la Compañía entró en ciertos acuerdos con IAE and 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. La Compañía también entró en acuerdos para proveer los servicios de mantenimiento mayor relacionados con estos motores, y la compra de siete motores de repuesto, uno de ellos para la flota A320CEO y los seis restantes, para la flota A320NEO.

En mayo de 2015, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para entregar anticipadamente dos aeronaves, las cuales serán incorporadas durante 2016.

En noviembre de 2015, la Compañía modificó el acuerdo con el proveedor de motores para proporcionar servicios de mantenimiento mayor para los motores de 16 aeronaves (10 A320NEO y 6 A321NEO). Este acuerdo también incluye la compra de tres motores de repuesto, dos de ellos para la flota de A320NEO y uno para la flota de A321NEO.

El acuerdo de compra actual con Airbus requiere que la Compañía acepte la entrega de 38 aeronaves Airbus A320 en los siguientes 5 años (de enero de 2016 a diciembre de 2020). Las aeronaves que se incorporarán a la flota son 8 A320CEOs y 30 NEOs, como sigue: 8 en 2016, dos en 2017, seis en 2018, 10 en 2019 y 12 en 2020.

- c) El 27 de agosto de 2012, la Compañía celebró un contrato de soporte global con Lufthansa Technik AG ("LHT") con una vigencia de seis años a partir de la fecha de la firma este contrato. El acuerdo incluye un contrato de servicio total a

componentes (pago por hora de operación) y garantiza que las piezas de las aeronaves de la flota de la Compañía estén disponibles cuando sean requeridas. El costo total de este acuerdo de componentes se reconoce en el estado consolidado de resultados.

Adicionalmente, el acuerdo de soporte total incluye un acuerdo de venta y arrendamiento en vía de regreso de ciertos componentes. Como parte del contrato de servicios con LHT, la Compañía recibió notas de crédito por un monto de Ps.46,461 (US\$3.5 millones), que están siendo amortizadas mediante el método de línea recta, y en forma prospectiva durante la vigencia del contrato. Al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, la Compañía amortizó parte del beneficio correspondiente a estas notas de crédito por Ps.9,292, Ps.9,292 y Ps.9,292, respectivamente, el cual es reconocido como una compensación por gastos de mantenimiento en el estado consolidado de resultados.

Al 31 de diciembre de 2014 la Compañía aplicó Ps.21,151 de las notas de crédito pendientes de pago con LHT. Al 31 de diciembre de 2013 la Compañía también registró una cuenta por cobrar de Ps.9,956 para la porción no utilizada de las notas de crédito, la cual fue utilizada durante el año terminado al 31 de diciembre de 2014.

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

### 13. Activos intangibles, neto

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

	Tasa de Amortización	Valor bruto		Amortización acumulada		Valor neto en libros	
		2015	2014	Al 31 de diciembre de, 2015	2014	2015	2014
Software	Vida útil	Ps. 253,325	Ps. 199,964	Ps. (158,676)	Ps. (127,398)	Ps. 94,649	Ps. 72,566
Saldos al 1 de enero de 2014						Ps.	79,282
Adiciones							28,457
Bajas							(10,761)
Amortización							(24,412)
Saldos al 31 de diciembre de 2014							72,566
Adiciones							53,361
Bajas							-
Amortización							(31,278)
Saldos al 31 de diciembre de 2015						Ps.	94,649

El gasto por amortización de software por los años terminados al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013 fue de Ps.31,278, Ps.24,412 y Ps.32,179, 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 2015, la Compañía tiene contratadas 56 aeronaves (50 en 2014) y seis motores de repuesto bajo arrendamientos operativos con un vencimiento máximo en 2026. 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 2015 y 2014, la Compañía ha cumplido con las obligaciones descritas en los acuerdos de arrendamiento de aeronaves mencionados anteriormente.

Composición de la flota bajo arrendamientos operativos\*:

Aeronave	Modelo	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
A319	132	6	6	7
A319	133	12	12	13
A320	233	32	28	20
A320	232	4	4	4
A321	200	2	-	-
		56	50	44

\* Ciertos contratos de arrendamiento de aeronaves y motores de la Compañía incluyen una opción para extender el plazo de arrendamiento. Los términos y condiciones dependen de las condiciones de mercado en el momento de la renegociación.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015, la Compañía incorporó siete aeronaves a su flota (cinco de las cuales se basaron en los términos del contrato original de compra con Airbus y dos de los pedidos a los arrendadores), y se regresó una aeronave al arrendador. Estos nuevos acuerdos por arrendamiento fueron contabilizados como arrendamientos operativos. Adicionalmente, durante 2015 la Compañía extendió el término por arrendamiento de tres aeronaves A319. 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.

En noviembre de 2015, la Compañía celebró tres nuevos acuerdos de arrendamiento de aeronaves A321CEO. Estas aeronaves serán incorporadas a la flota de la Compañía en septiembre y diciembre de 2016.

En agosto de 2015, la Compañía firmó dos nuevos contratos de arrendamiento de aeronaves A321CEO. Dichas aeronaves serán incorporadas a la flota de la Compañía en junio y septiembre de 2016. En abril de 2015, la Compañía firmó tres nuevos contratos de arrendamiento de aeronaves A321CEO. Las tres aeronaves A321CEO serán incorporadas en la flota de la Compañía durante mayo, octubre y noviembre de 2016.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2014, la Compañía incorporó ocho aeronaves a su flota (tres de las cuales se basaron en los términos del contrato original de compra con Airbus y cinco de los pedidos a los arrendadores). Estos nuevos contratos de arrendamiento fueron contabilizados como arrendamientos operativos. Adicionalmente, dos aeronaves fueron regresadas a los arrendadores. Adicionalmente, durante octubre 2014, la Compañía extendió el término de un contrato de arrendamiento de una aeronave A320CEO.

El 26 de noviembre de 2014, la Compañía firmó en dos nuevos contratos de arrendamiento A321CEO, ambos derivados de los pedidos a los arrendadores. Estas aeronaves serán incorporadas a la flota de la Compañía durante abril y mayo de 2015.

Durante octubre 2014, la Compañía firmó 14 nuevos contratos de arrendamiento (todos A320CEO). Estas aeronaves forman parte de la enmienda a la orden de Airbus. En noviembre de 2014 la Compañía recibió una de dichas aeronaves, la cual fue contabilizada como un arrendamiento operativo. Durante 2015, la Compañía recibió 5 de estas aeronaves, las cuales también fueron contabilizadas como arrendamientos operativos. Las 8 aeronaves remanentes serán incorporadas a la flota de la Compañía durante 2016.

El 8 de abril de 2014, la Compañía firmó un nuevo contrato de arrendamiento (aeronave A320CEO) que forma parte de los pedidos a los arrendadores. Esta aeronave fue incorporada a la flota de la Compañía durante 2014, y fue contabilizada como arrendamiento operativo.

El 13 de febrero de 2014, la Compañía firmó 16 nuevos contratos de arrendamiento (10 A320NEO y 6 A321NEO), todos derivados de los pedidos a los arrendadores. Los A320NEO serán incorporados a la flota de la Compañía durante 2016, 2017 y 2018, y los A321NEO serán incorporados a la flota de la Compañía durante 2017 y 2018. Todas las aeronaves incorporadas mediante los pedidos a los arrendadores no están sujetas a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2013, la Compañía incorporó siete aeronaves a su flota (cinco de ellos del acuerdo original con Airbus) y devolvió cuatro aeronaves a los arrendadores. Estos acuerdos de aeronaves fueron registradas como arrendamientos operativos.

El 7 de noviembre de 2013, la Compañía firmó un contrato nuevo de arrendamiento de un motor de repuesto clasificado como arrendamiento operativo. Con la incorporación de este motor la Compañía cuenta con seis motores de repuesto.

El 5 de junio de 2013, la Compañía firmó cuatro contratos nuevos de arrendamiento de aeronaves A320 registrados como arrendamientos operativos. Dos de estas aeronaves fueron incorporadas a la flota durante el cuarto trimestre de 2013 y las dos restantes fueron incorporadas durante el primer semestre de 2014. El 12 de agosto de 2013, la Compañía firmó dos contratos nuevos de arrendamiento de aeronaves A320 registrados también como arrendamientos operativos. Estas aeronaves fueron incorporadas a la flota durante el año de 2014. 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.

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, los arrendamientos de todas las aeronaves de la Compañía y motores de repuesto fueron clasificados como arrendamientos operativos.

Un análisis de los pagos mínimos en dólares y su equivalente en pesos por concepto de renta de aeronaves en los próximos años se presenta a continuación:

Arrendamientos operativos denominados en:			
		US \$	Ps. (1)
2016	US\$	194,615	Ps. 3,348,639
2017		171,360	2,948,516
2018		153,380	2,639,129
2019		141,303	2,431,332
2020		139,058	2,392,704
2021 y posteriores		417,083	7,176,532
Total	US\$	1,216,799	Ps. 20,936,852

(1) Utilizando la tasa de tipo cambio al 31 de diciembre de 2015 de Ps. 17.2065.

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 2015.

- 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 \$	Ps.
2016	US\$	5,860	Ps. 100,836
2017		3,472	59,742
2018		945	16,263
2019		787	13,535
2020		773	13,293
Total	US\$	11,837	Ps. 203,669

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

		2015	2014	2013
Aeronaves y motores (Nota 1p)	Ps.	3,525,336	Ps. 2,534,522	Ps. 2,187,339
Inmuebles:				
Aeropuertos		39,993	36,113	41,643
Oficinas, bodega de mantenimiento y hangar (Nota 20)		25,889	20,055	22,431
Total del costo por arrendamiento de inmuebles		65,882	56,168	64,074
Total del costo por arrendamientos operativos	Ps.	3,591,218	Ps. 2,590,690	Ps. 2,251,413

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013 la Compañía realizó operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso, generando una ganancia de Ps.181,736, Ps.14,192 y Ps.106,607, 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 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 2014 y 2013, la porción circulante de la pérdida pendiente de amortizar asciende a Ps.3,047 and Ps.3,047, respectivamente, y ha sido reconocida en el rubro gastos pagados por anticipado y otros activos circulantes (Nota 10) y la porción no circulante asciende a Ps.17,507 y Ps. 20,554, 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 2015, 2014 and 2013, la Compañía amortizó pérdidas por Ps.3,047, Ps.3,047 y Ps.3,047, respectivamente, como gasto adicional en el rubro de renta de equipo de vuelo.

## 15. Pasivos acumulados

- a)** Los movimientos de pasivos acumulados al 31 de diciembre de 2015 y 2014 son los siguientes:

		2015	2014
Gastos de combustible y servicios de tráfico	Ps.	532,112	Ps. 548,851
Salarios y beneficios		158,854	89,234
Gastos de mantenimiento y refacciones de equipo de vuelo		153,559	96,531
Reservas de mantenimiento		139,214	109,083
Gastos de venta, publicidad y distribución		123,745	100,229
Anticipos de agencias de viajes		86,927	1,561
Beneficios por extensión de contrato de arrendamiento de aeronaves y motores (Nota 1j)		55,115	34,985
Incentivos por proveedores		47,788	4,081

(continúa)

	2015	2014
Gastos informativos y de comunicación	46,383	19,508
Ingresos diferidos por membresías VClub	44,948	29,939
Gastos administrativos	41,212	54,847
Acuerdo de servicios de proveedores	9,292	9,292
Beneficios por servicios de depósitos de valores	2,068	2,068
Otros	30,056	21,332
	Ps. 1,471,273	Ps. 1,121,541

## b) Pasivos acumulados a largo plazo:

	2015	2014
Beneficio por extensión de contrato de arrendamiento de aeronaves y motores (Nota 1j)	Ps. 139,213	Ps. 112,057
Acuerdo de servicios de proveedores	5,806	15,099
Beneficio por servicios de depósitos de valores	3,547	5,614
Otros	8,765	11,291
	Ps. 157,331	Ps. 144,061

## c) Los movimientos de otros pasivos son los siguientes:

	Saldos al 1 de enero de 2015	Incremento del año	Pagos	Saldos al 31 de diciembre de 2015
Participación de los trabajadores en las utilidades	Ps. 6,533	Ps. 9,938	Ps. 6,298	Ps. 10,173
Pasivo para devolución de aeronaves arrendadas	23,358	35,337 *	1,067	57,628
	Ps. 29,891	Ps. 45,275	Ps. 7,365	Ps. 67,801
Menos: Vencimientos a corto plazo				Ps. 18,670
Largo plazo				Ps. 49,131

\* Incluye ajuste por tasa de descuento

	Saldos al 1 de enero de 2014	Incremento en el año	Pagos	Saldos al 31 de diciembre de 2014
Participación de los trabajadores en las utilidades	Ps. 7,934	Ps. 6,273	Ps. 7,674	Ps. 6,533
Pasivo para devolución de aeronaves arrendadas	12,945	12,815 *	2,402	23,358
	Ps. 20,879	Ps. 19,088	Ps. 10,076	Ps. 29,891
Vencimientos a corto plazo				Ps. 8,905
Largo plazo				Ps. 20,986

\* Incluye ajuste por tasa de descuento

## 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 31, 2015, 2014 y 2013, se muestran a continuación:

	2015	2014	2013
<b>Análisis del costo neto del periodo:</b>			
Costo laboral del servicio actual	Ps. 2,012	Ps. 1,384	Ps. 1,251
Costo financiero	537	380	276
Costo neto del periodo	Ps. 2,549	Ps. 1,764	Ps. 1,527

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

	2015	2014	2013
Obligación por beneficios definidos al 1 de enero de	Ps. 7,737	Ps. 5,260	Ps. 4,111
Costo neto del periodo con cargo a la utilidad o pérdida:			
Costo laboral del servicio actual	2,012	1,384	1,251
Costo financiero de las obligaciones por beneficios	537	380	276
Ganancias (pérdida) actuariales en utilidad integral:			
Cambios actuariales resultantes de modificaciones a los supuestos financieros	1,174	1,581	332
Pagos realizados	(1,404)	(868)	(710)
Obligación por beneficios definidos al 31 de diciembre de	Ps. 10,056	Ps. 7,737	Ps. 5,260

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

	2015	2014	2013
<b>Financieros:</b>			
Tasa de descuento anual	7.29%	7.15%	7.50%
Tasa esperada de incrementos salariales	5.50%	5.50%	5.50%
Incremento anual en el salario mínimo	4.00%	4.00%	4.00%
<b>Biométricos:</b>			
Mortalidad (1)	EMSSA 09	EMSSA 97	EMSSA 97
Discapacidad (2)	IMSS-97	IMSS-97	IMSS-97

(1) EMSSA. Experiencia Mexicana del Seguro Social

(2) IMSS. Experiencia Mexicana del Instituto Mexicano del Seguro Social.

Los beneficios a empleados a corto plazo al 31 de diciembre de 2015 y 2014, respectivamente, se analizan a continuación:

	2015		2014	
Participación de los trabajadores en las utilidades	Ps.	10,173	Ps.	6,533

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

Durante 2010, la Compañía adoptó un plan de retención a largo plazo, el propósito del cual es retener a los empleados clave en la organización, pagando incentivos dependiendo del desempeño de la Compañía. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2013, la Compañía incurrió en Ps.6,327, como parte de un bono registrado en el rubro de salarios y beneficios.

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; esto basado en las recomendaciones del Consejo de Administración de la Compañía de fecha 24 julio y 29 agosto de 2014. Para dichos propósitos en 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 de derechos de apreciación sobre acciones (liquidable en efectivo).

### b) Plan de incentivos a largo plazo

- Plan de compra de acciones (liquidable en capital)

Con base en el plan de compra de acciones (liquidable en capital), a ciertos ejecutivos clave de la Compañía les fue otorgado un bono especial por un monto de Ps.10,831 para ser utilizado en la compra de acciones de la Compañía. El plan consistió en:

- Servicios Corporativos otorgó un bono a cada ejecutivo clave;
- El bono por un monto de Ps.7,059, neto de impuestos, fue transferido el 11 de noviembre de 2014, de acuerdo a las instrucciones de cada ejecutivo, al fideicomiso administrativo para la adquisición de acciones Serie A de la Compañía a través de un intermediario autorizado por la Bolsa Mexicana de Valores basado en las instrucciones del Comité Técnico de dicho fideicomiso.
- 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.
- 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.
- 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 capital. El fideicomiso administrativo mantiene disponibles efectivo por un monto de Ps.440, los cuales serán usados para adquirir el resto de las acciones.

Al 31 de diciembre de 2015, el número de acciones mantenidas por el fideicomiso administrativo asociadas con el plan de compra de acciones se presenta a continuación:

	Número de acciones Serie A
En circulación al 11 de noviembre de 2014	594,081
Otorgadas durante el año	–
Ejercidas durante el año	–
En circulación al 31 de diciembre de 2014	594,081 *
Compradas durante el año	22,920
Otorgadas durante el año	–
Ejercidas durante el año	–
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2015</b>	<b>617,001 *</b>

\* Estas acciones han sido presentadas como acciones en tesorería en los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2015 y 2014.

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
205,667*	Noviembre 2014 – 2015
205,667*	Noviembre 2015 – 2016
205,667*	Noviembre 2016 – 2017
617,001	

\* Incluye las acciones adquiridas durante Noviembre de 2015.

De acuerdo con la NIIF 2, este plan de compra de acciones ha sido clasificado como un plan liquidable en instrumentos de patrimonio. Los planes liquidables en instrumentos de patrimonio se miden a valor razonable a la fecha en que los beneficios sobre el patrimonio son condicionalmente otorgados a los ejecutivos clave. El costo total del plan determinado por la Compañía fue de Ps.10,831 para ser reconocido desde la fecha en que fue probable que las condiciones de desempeño se cumplieran, hasta que no existan condiciones de irrevocabilidad. Esta valuación es el resultado de multiplicar el número total de acciones Serie A depositadas en el fideicomiso administrativo y el precio por acción, más el efectivo depositado en el fideicomiso administrativo.

El costo de compensación de transacciones liquidables en instrumentos de patrimonio es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de sueldos y beneficios, en el periodo en que se cumplen las condiciones de irrevocabilidad. Para los años terminados al 31 de diciembre de 2015 y 2014, el costo de compensación registrado en los estados consolidados de resultados fue de Ps.6,018 y Ps.1,058, respectivamente.

Todas las acciones mantenidas en el Fideicomiso administrativo se consideran en circulación para propósitos del cálculo de utilidad por acción básica y diluida, debido a que las acciones tienen el derecho a dividendos cuando éstos sean decretados por la Compañía.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2015, algunos empleados clave dejaron la Compañía; por lo tanto, las condiciones para la irrevocabilidad de las acciones a ser otorgadas no fueron cumplidas. De acuerdo al plan, Servicios Corporativos está autorizada para recibir los fondos de la venta de dichas acciones. Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2015, 86,419 acciones no cumplieron con los términos para la irrevocabilidad de las acciones. Al 31 de diciembre de 2015, estas acciones permanecieron depositadas en el fideicomiso de administración.

– DASA (liquidables en efectivo)

El 6 de noviembre de 2014, la Compañía otorgó 4,315,264 derechos de apreciación sobre acciones 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 derechos de apreciación otorgados bajo este plan en la fecha de concesión fue de Ps.10,831 a dicha fecha.

El valor razonable de los DASA se mide a la fecha de cada reporte. El valor en libros del pasivo correspondiente a los DASA al 31 de diciembre de 2015 y 2014 fue Ps.14,511 y Ps.1,652, respectivamente. El costo es reconocido en el estado de resultados

dentro del rubro de sueldos y beneficios durante el periodo de servicios requerido. Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2015 y 2014, la Compañía reconoció Ps.44,699 y Ps.1,652, respectivamente en los estados consolidados de resultados.

La valuación fue el resultado de la suma del producto del número de DASA (asignados para cada año el 6 de noviembre de 2014), por el precio (a la fecha de la valuación) de dichos derechos sobre las acciones serie A por los 3 años.

El monto de pago en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de cada acción de la Compañía entre la fecha de otorgamiento y la fecha de ejercicio.

Número de DASA	Fecha de ejercicio
1,959,065	Noviembre 2015
1,312,953	Noviembre 2016
1,043,246	Noviembre 2017
4,315,264	

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2015, la Compañía hizo un pago en efectivo empleados clave de la Compañía relacionado a un plan de DASA por un monto de Ps.31,090. Este monto fue determinado basado en el incremento del precio de la acción y la fecha de ejercicio (noviembre de 2015).

### c) Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía (MIP)

En abril de 2012, el Consejo de Administración de la Compañía autorizó la creación de un plan de incentivos para algunos de sus ejecutivos, sujeto a la aprobación de los accionistas. El 21 de diciembre de 2012, los accionistas aprobaron crear el plan de incentivos 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 Certificados de Participación Ordinaria ("CPO") 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, este deberá entregar dicho monto a la Compañía, como pago del préstamo original, mismo que no genera intereses.

El plan de incentivos para ejecutivos 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 plan de incentivos de los ejecutivos determinado por la Compañía fue de Ps.2,722, mismo que será reconocido a partir del momento en que sea probable que la condición de cumplimiento estipulada en el plan sea probable. Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2015 y 2014, la Compañía registró Ps.327 y Ps.327, respectivamente, como costo del plan de incentivos para ejecutivos de la compañía relacionadas con las acciones devengadas. La determinación de este costo se realizó utilizando la versión mejorada del modelo de valuación binomial bajo el nombre de "Hull and White", en la fecha en la que el plan fue aprobado por los accionistas y los ejecutivos tuvieron formalmente entendimiento de los términos y condiciones del plan (24 de diciembre de 2012, definido como la fecha del otorgamiento), con los siguientes supuestos:

	<b>2012</b>
Tasa de dividendos (%)	0.00%
Volatilidad (%)	37.00%
Tasa de interés libre de riesgo (%)	5.96%
Vida esperada de las opciones de acciones (años)	8.8
Precio de ejercicio de la acción (en pesos mexicanos Ps.)	5.31
Múltiplo de ejercicio	1.1
Valor razonable de la acción a la fecha de otorgamiento	1.73

La volatilidad esperada refleja el supuesto de que la volatilidad histórica de que compañías comparables es un indicador de las tendencias futuras, la cual no necesariamente podría coincidir con el resultado real.

Bajo la metodología seguida por la Compañía en la fecha de otorgamiento y al 31 de diciembre de 2012, las acciones otorgadas no tenían valor intrínseco positivo.

El 18 de septiembre de 2013 (fecha de oferta pública inicial), los ejecutivos clave que participan en el plan de incentivos ejercieron 4,891,410 acciones Serie A y Serie B. Como resultado, los ejecutivos clave pagaron Ps.25,993 al fideicomiso, correspondiente a las acciones ejercidas. Por lo tanto, la Compañía recibió del fideicomiso el pago relacionado con las acciones ejercidas por los ejecutivos, como pago del crédito entre la Compañía y el fideicomiso.

El 16 de noviembre de 2015, como parte de una oferta secundaria de capital, ciertos empleados clave de la Compañía ejercieron 4,414,860 acciones Serie A. Como resultado, dichos empleados pagaron Ps.23,461 al fideicomiso correspondientes a las acciones ejercidas. Después de esto, la Compañía recibió por parte de la administración del fideicomiso el pago relacionado a las acciones ejercidas por los empleados clave como un pago del préstamo entre la Compañía y la administración del Fideicomiso.

#### 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 2013	20,272,716	Ps. 5.31	Ps. 107,730
Otorgadas durante el ejercicio	-	-	-
Canceladas durante el ejercicio	-	-	-
Ejercidas durante el ejercicio	-	-	-
En circulación al 31 de diciembre de 2014	20,272,716	5.31	107,730
Otorgadas durante el año	-	-	-
Canceladas durante el ejercicio	-	-	-
Ejercidas durante el ejercicio	(4,414,860)	5.31	(23,461)
<b>En circulación al 31 de diciembre de 2015</b>	<b>15,857,856</b>	<b>Ps. 5.31</b>	<b>Ps. 84,269</b>

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, las opciones sobre acciones se consideraron como acciones en tesorería. Al 31 de diciembre de 2015, 15,857,856 opciones sobre acciones fueron otorgadas. Al 31 de diciembre de 2014, el total de acciones otorgadas y no otorgadas fue de 17,246,405 y 3,026,311, respectivamente.

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

	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Gasto relacionado con el planes de compra de acciones (liquidables en instrumentos de patrimonio)	Ps. 6,345	Ps. 1,385	Ps. 2,068
Gasto relacionado con plan de derechos de apreciación sobre acciones (liquidable en efectivo)	44,699	1,652	-
<b>Gasto total de pagos basados en acciones</b>	<b>Ps. 51,044</b>	<b>Ps. 3,037</b>	<b>Ps. 2,068</b>

## 18. Patrimonio

Al 31 de diciembre de 2015, el número total de acciones autorizadas fue de 1,011,876,677; representadas por acciones nominativas comunes, emitidas y sin valor nominal, totalmente suscritas y pagadas, compuestas de la siguiente manera:

	Acciones		Total de acciones
	Fijas Clase I	Variable Clase II	
Acciones Serie A	3,224	877,852,982	877,856,206
Acciones Serie B	20,956	133,999,515	134,020,471
	24,180	1,011,852,497	1,011,876,677
Acciones en tesorería (Nota 17)	–	(16,474,857)	(16,474,857)
	24,180	995,377,640	995,401,820

Al 31 de diciembre de 2014, el número total de acciones autorizadas fue de 1,011,876,677; representadas por acciones nominativas comunes, emitidas y sin valor nominal, totalmente suscritas y pagadas, compuestas de la siguiente manera:

	Acciones		Total de acciones
	Fijas Clase I	Variable Clase II	
Acciones Serie A	3,224	877,852,982	877,856,206
Acciones Serie B	20,956	133,999,515	134,020,471
	24,180	1,011,852,497	1,011,876,677
Acciones en tesorería (Nota 17)	–	(20,866,797)	(20,866,797)
	24,180	990,985,700	991,009,880

Todas las acciones representativas del capital social de la Compañía, o bien acciones de la Serie A o acciones Serie B, otorgan a los titulares los mismos derechos económicos y no hay preferencias y/o restricciones de cualquier clase de acciones en la distribución de dividendos y reembolso del capital. Los titulares de las acciones ordinarias Serie A y Serie B de la Compañía tienen derechos a dividendos solo si estos son declarados por una resolución de los accionistas. La línea de crédito revolvente de la Compañía con Santander y Bancomext limita la capacidad de la Compañía para declarar y pagar dividendos en el caso en que la Compañía no cumpla con las condiciones de pago establecidas en el mismo.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015 y 2014, la Compañía no declaró dividendos.

### a) Emisión secundaria

El 16 de noviembre de 2015, la Compañía completó una emisión secundaria de acciones en la cual ciertos accionistas vendieron 108,900,000 CPO, en la forma de ADS en los Estados Unidos y otros países fuera de México. Ningún CPO o ADS fue vendido por la Compañía, por lo que los accionistas que llevaron a cabo la venta recibieron todos los fondos de dicha emisión. La Compañía registró los costos de transacción relacionados en el estado consolidado de resultados por un monto de Ps.22,955.

### b) Utilidad por acción

Las utilidades básicas por acción ("UPA") son calculadas dividiendo el resultado del ejercicio atribuible a los accionistas ordinarios de la controladora por el promedio ponderado del número de acciones ordinarias en circulación durante el año.

La UPA diluida es calculada dividiendo el monto de la utilidad del año atribuible a los accionistas (después de ajustar por los intereses de las participaciones preferentes convertibles) entre el promedio del número de acciones ordinarias en circulación durante el año más el promedio del número de acciones ordinarias que serían emitidas si se convirtieran todas las acciones ordinarias potenciales en acciones ordinarias.

La siguiente tabla muestra los cálculos de las utilidades por acción básica y diluida por los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013.

	Al 31 de diciembre de,		
	2015	2014	2013
Utilidad neta del periodo atribuible a los tenedores del capital de la controladora	Ps. 2,463,870	Ps. 605,184	Ps. 268,678
Promedio ponderado del número de acciones en circulación (en miles):			
Básicas	1,011,877	1,011,877	865,579
Diluidas	1,011,877	1,011,877 *	865,579 *
Utilidad por acción:			
Básicas	2.435	0.598	0.310
Diluidas	2.435	0.598	0.310

\* Durante 2013, las acciones otorgadas bajo el plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía, y hasta el 22 de abril las acciones referentes a la figura de intercambio de acciones de la Compañía se consideran acciones en tesorería y diluidas, por lo que han sido incluidas en el promedio ponderado del número de acciones en circulación para el período. Las acciones ganadas, pero no ejercidas bajo el plan de acciones para ejecutivos de la Compañía tienen derecho a dividendos, por lo que han sido consideradas para la determinación de las utilidades por acción básicas.

No se han efectuado otras operaciones con acciones ordinarias o acciones ordinarias potenciales entre la fecha de presentación y la fecha de autorización de estos estados financieros.

- c) De acuerdo con la Ley General de Sociedades Mercantiles, las Compañías deben separar de la utilidad neta de cada año por lo menos el 5% para incrementar la reserva legal hasta que ésta alcance el 20% del capital social.

Con fecha 7 de abril de 2011, en Asamblea General Ordinaria de Accionistas, se aprobó llevar a cabo la creación de la reserva legal por Ps.38,250 como lo requiere la Ley.

Al 31 de diciembre de 2014, la reserva legal de la Compañía no ha alcanzado el 20% de su capital.

- d) Las utilidades que se distribuyan en exceso a los saldos de la Cuenta de Utilidad Fiscal Neta (CUFIN), estarán sujetas al pago del impuesto sobre la renta a cargo de las empresas a la tasa vigente.
- e) Los accionistas podrán aportar montos para futuros aumentos del capital social, ya sea capital fijo o variable. Dichas aportaciones se mantendrán en una cuenta 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 legislación fiscal mexicana, 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.

El 11 de diciembre de 2013, fue aprobada la reforma fiscal 2014. Los efectos de los cambios en la legislación fiscal en México han impactado para el cálculo de los impuestos diferidos de la Compañía, ya que estos efectos no son retroactivos. Los principales cambios en la legislación fiscal en México, son los siguientes:

- (i) Con base en la ley del impuesto sobre la renta aprobada, la tasa aplicable para su cálculo en 2014 es de 30%.
- (ii) Con el fin de simplificar y generar menores costos administrativos relacionados con el pago de impuestos, la autoridad abrogó el Impuesto Empresarial a Tasa Única ("IETU"). Por lo tanto, el IETU ya no es aplicable a partir del 1 de enero de 2014.
- (iii) Además de lo anterior, a partir de 2014, las nuevas leyes fiscales incluyen límites en ciertas deducciones, como sigue: los conceptos exentos pagados a los trabajadores (aguinaldo, fondo de ahorro, PTU, primas de antigüedad) correspondientes al 47% y en algunos casos hasta el 53% (Aguinaldos, fondo de ahorro, PTU 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.

- (iv) La nueva Ley del Impuesto sobre la Renta 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.

- (v) A partir de 2014, el procedimiento para la determinación de la participación de los trabajadores en las utilidades es el mismo que es utilizado para el impuesto sobre la renta con la excepción de ciertas partidas.

- (vi) Se impone un nuevo impuesto de retención del 10% sobre las distribuciones de dividendos a personas físicas y accionistas extranjeros.

- b) Hasta 2013, la Compañía estuvo sujeta al pago de IETU. El IETU era causado sobre una base flujo a la tasa del 17.5%, la cual se determina considerando los ingresos disminuidos de deducciones autorizadas.

Derivado de la abrogación de la Ley del IETU aplicable a partir del 1 de enero de 2014, los contribuyentes deben cancelar los activos por créditos fiscales por base negativa a ser amortizada, activos fijos o inventarios que hubieran sido reportados a 2013 y de las cuales, sus bases podían ser amortizadas (es decir, cuando las deducciones exceden a los ingresos) y los créditos de IETU resultantes de la deducción de ciertos activos, tales como inventarios y activos fijos.

- c) Por los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, la Compañía reportó en una base combinada una utilidad por impuestos de Ps.2,751,813, Ps.472,630 y Ps.51,665, respectivamente, la cual fue compensada por pérdidas fiscales de años anteriores.

La Compañía tiene pérdidas fiscales que de acuerdo con la Ley del Impuesto sobre la Renta vigente, pueden amortizarse de manera individual contra las utilidades fiscales que se generen en los próximos diez ejercicios. De acuerdo con la legislación fiscal mexicana, las pérdidas fiscales se actualizan utilizando la tasa de inflación.

- d) Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, el impuesto a la utilidad consolidado se integra como sigue:

### Estado consolidado de resultados

	2015	2014	2013
Gasto por impuesto sobre la renta corriente	Ps. (337,997)	Ps. (17,345)	Ps. (8,710)
(Gasto) beneficio por impuesto sobre la renta diferido	(700,351)	(21,375)	(8,840)
Total de impuesto a la utilidad	Ps. (1,038,348)	Ps. (38,720)	Ps. (17,550)

## Estados consolidados de utilidad integral

	2015		2014		2013	
Impuesto diferido respecto de las operaciones reconocidas en utilidad integral durante el ejercicio						
Utilidad (pérdida) por instrumentos financieros derivados	Ps.	58,161	Ps.	38,852	Ps.	(14,346)
Utilidad (pérdida) por remediación de beneficios a empleados		352		474		(3,076)
Impuesto diferido afectado en utilidad integral	Ps.	58,513	Ps.	39,326	Ps.	(17,422)

e) 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:

	2015	2014	2013
Tasa legal de impuesto	30.00%	30.00%	30.00%
Ajuste anual por inflación	(0.23%)	0.11%	0.45%
Gastos no deducibles	0.66%	0.64%	3.85%
Efecto de inflación sobre el activo fijo	(0.34%)	(0.20%)	(0.37%)
Pérdidas fiscales no utilizadas por amortizar	–	–	14.00%
Pérdidas fiscales liberadas	–	(22.92%)	(39.21%)
Efecto de inflación sobre pérdidas fiscales	(0.02%)	(3.39%)	(6.34%)
Ajuste al saldo inicial y otros ajustes fiscales	(0.42%)	1.77%	3.77%
Cambio en la tasa de impuestos	–	–	0.05%
	29.65%	6.01%	6.20%

Para fines de impuestos mexicanos, el impuesto sobre la renta se calcula sobre una base devengada. La Ley del Impuesto Sobre la Renta establece que la utilidad fiscal se determina disminuyendo de los ingresos las deducciones fiscales, a dicho resultado se aplican las pérdidas fiscales de años anteriores. Después de amortizar las pérdidas fiscales no utilizadas, se aplicará la tasa fiscal del 30%.

De acuerdo a la Ley del Impuesto sobre la Renta, 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.

f) Los impuestos diferidos combinados al 31 de diciembre de 2015 y 2014 se integran como sigue:

	2015		2014	
	Estado consolidado de posición financiera	Estado consolidado de resultados	Estado consolidado de posición financiera	Estado consolidado de resultados
<b>Impuestos a la utilidad diferidos:</b>				
Venta de transportación no volada	Ps. 58,716	Ps. 16,089	Ps. 42,627	Ps. 1,055
Reserva de cuentas incobrables	9,070	(124)	9,194	229
Provisiones	286,567	56,324	230,243	76,390
Beneficios a empleados	3,013	343	2,319	267
Participación de los trabajadores en la utilidad	3,048	1,720	1,328	(420)
Instrumentos financieros	126,240	(163)	68,241	(342)
Extensión de arrendamiento de equipo de vuelo	76,319	18,593	57,726	9,633
Pérdidas fiscales por amortizar contra utilidades gravables futuras	58,354	(459,718)	518,072	47,284
Intangibles	498,263	498,263	–	–
	1,119,590	131,327	929,750	134,096
<b>Pasivos por impuestos diferidos:</b>				
Inventarios	48,904	7,007	41,897	7,745
Refacciones rotables, mobiliario y equipo	264,101	34,558	229,543	120,487
Activos intangibles	–	(21,770)	21,770	9,853
Pagos anticipados y otros activos	155,078	91,364	63,714	(31,176)
Rentas suplementarias deducibles	975,827	716,968	258,859	49,009
Otros pagos anticipados	16,575	3,551	13,024	(447)
	1,460,485	831,678	628,807	155,471
	Ps. (340,895)	Ps. (700,351)	Ps. 300,943	Ps. (21,375)

	2015	2014	2013
<b>A continuación se detalla en el estado consolidado de situación financiera:</b>			
Activos por impuesto diferido	Ps. 544,598	Ps. 327,785	Ps. 304,525
Pasivos por impuestos diferidos	(885,493)	(26,842)	(21,530)
(Pasivo) activo por impuestos diferidos, neto	Ps. (340,895)	Ps. 300,943	Ps. 282,995

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

	2015		2014		2013	
Saldo inicial al 1 de enero de	Ps.	300,943	Ps.	282,995	Ps.	309,257
Utilidad fiscal (gasto) diferido del ejercicio reconocido en resultados		(700,351)		(21,375)		(8,840)
Utilidad fiscal (gasto) del ejercicio reconocido en otras partidas de utilidad (pérdida) integral acumulada		58,513		39,323		(17,422)
<b>Saldo final al 31 de diciembre de</b>	<b>Ps.</b>	<b>(340,895)</b>	<b>Ps.</b>	<b>300,943</b>	<b>Ps.</b>	<b>282,995</b>

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, la tabla anterior incluye los activos por impuestos diferidos reconocidos por Concesionaria (2014) y Controladora (2015) por pérdidas fiscales por amortizar en la medida en que la realización de los beneficios fiscales relacionados a través de las utilidades fiscales futuras sea probable. La Compañía compensa los activos y pasivos fiscales si y sólo si existe un derecho legalmente exigible para compensar los activos fiscales actuales y los pasivos fiscales actuales, y los activos por impuestos diferidos y los pasivos por impuestos diferidos aplicados por la misma autoridad fiscal.

De acuerdo con la NIC 12, solo se debe reconocer un activo por impuesto diferido por las 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 2015 y 2014 la Compañía reconoció un activo por impuestos diferidos por pérdidas fiscales of Ps.58,354 and Ps.518,072, respectivamente.

Durante 2013, la Compañía reconoció un activo por impuesto diferido relacionado con las pérdidas fiscales disponibles de Concesionaria por un monto de Ps.369,631, con base en la evidencia positiva de que la Compañía generara diferencias temporales relacionadas con la misma autoridad fiscal, lo que dará lugar a bases impositivas contra las cuales las pérdidas fiscales disponibles pueden ser utilizadas antes de que caduquen.

Durante 2014, la Compañía reconoció un activo por impuesto diferido relacionado con las pérdidas fiscales disponibles de Controladora por un monto de Ps.491,916, con base en la evidencia positiva de que la Compañía generara diferencias temporales relacionadas con la misma autoridad fiscal, lo que dará lugar a bases impositivas contra las cuales las pérdidas fiscales disponibles pueden ser utilizadas antes de que caduquen. La evidencia positiva incluye la intención de la Compañía por expandir sus operaciones fuera de México, resultando en la necesidad de encontrar una estructura organizacional más eficiente, en espera del crecimiento de la Compañía.

Las pérdidas fiscales pendientes de amortizar de la Compañía al 31 de diciembre de 2015, se integran como sigue:

Año	Pérdida histórica	Pérdidas actualizadas	Utilizadas	Monto total por amortizar	Año de expiración
2005	Ps. 115,170	Ps. 142,044	Ps. 142,044	Ps. –	2015
2006	297,422	387,262	387,262	–	2016
2007	333,206	442,588	442,588	–	2017
2008	317,209	414,164	414,164	–	2018
2009	344,154	425,688	425,688	–	2019
2010	95,334	113,625	113,625	–	2020
2011	559,623	645,658	645,658	–	2021
2013	181,756	197,680	21,403	176,277	2023
2014	17,341	18,235	–	18,235	2024
	Ps. 2,261,215	Ps. 2,786,944	Ps. 2,592,432	Ps. 194,512	

A continuación se muestra un análisis de las pérdidas fiscales por amortizar disponibles de Controladora y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2015:

	Pérdidas históricas	Pérdidas actualizadas	Utilizadas	Monto total por amortizar
Concesionaria	Ps. 1,687,494	Ps. 2,127,459	Ps. 2,127,459	Ps. –
Controladora	552,592	636,602	442,090	194,512
Comercializadora	20,149	21,869	21,869	–
Servicios administrativos	980	1,014	1,014	–
	Ps. 2,261,215	Ps. 2,786,944	Ps. 2,592,432	Ps. 194,512

g) Al 31 de diciembre de 2015 se tienen los siguientes saldos fiscales:

	2015
Cuenta de capital de aportación ("CUCA")	Ps. 3,386,311
Cuenta de utilidad fiscal neta ("CUFIN")	751,022

## 20. Otros ingresos y gastos operativos

Al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, los otros ingresos operativos se detallan a continuación:

	2015		2014		2013	
Utilidad por venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves y motores (Nota 14c)	Ps.	181,736	Ps.	14,192	Ps.	106,607
Otros		11,419		7,915		4,670
	Ps.	193,155	Ps.	22,107	Ps.	111,277

Al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, los otros gastos operativos se detalla a continuación:

	2015		2014		2013	
Gastos por apoyo administrativo y operativo	Ps.	383,805	Ps.	261,286	Ps.	147,746
Tecnología y comunicaciones		173,078		110,245		96,924
Seguros		54,609		55,248		59,313
Renta de oficinas, bodega de mantenimiento y hangar (Nota 14c)		25,889		20,055		22,431
Servicio de pasajeros		23,195		32,388		57,956
Pérdida por enajenación de refacciones rotables, mobiliario y equipo		632		284		11,805
Penalización por cancelación anticipada de contrato de tecnología		-		-		21,821
Costos de transacciones de capital (Nota 18)		22,955		-		9,424
Penalización por terminación anticipada de arrendamiento		-		-		7,601
Otros gastos de tecnología		-		620		7,443
Otros		13,623		9,812		16,036
	Ps.	697,786	Ps.	489,938	Ps.	458,500

## 21. Otros ingresos y gastos financieros

Al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, los otros ingresos financieros se detallan a continuación:

	2015		2014		2013	
Intereses sobre efectivo y equivalentes	Ps.	47,029	Ps.	23,242	Ps.	23,044
Otros		5		222		1,730
	Ps.	47,034	Ps.	23,464	Ps.	24,774

Al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, los otros gastos financieros se detalla a continuación:

	2015		2014		2013	
Costos por notas de crédito	Ps.	18,279	Ps.	18,189	Ps.	17,164
Intereses por deuda y préstamos*		-		-		38,796
Prima por pago anticipado de deuda		-		-		65,206
Otros costos financieros		-		11,216		-
Comisiones bancarias y otros		3,424		2,930		4,571
	Ps.	21,703	Ps.	32,335	Ps.	125,737

\* Los gastos financieros relacionados a la adquisición o construcción de activos cualificados son capitalizados como parte del costo de ese activo.

	2015		2014		2013	
Intereses generados por la deuda financiera	Ps.	90,057	Ps.	42,572	Ps.	63,993
Interés capitalizado		(90,057)		(42,572)		(25,197)
Intereses generados por deuda financiera neto, presentado en los estados consolidados de resultados	Ps.	-	Ps.	-	Ps.	38,796

## 22. Componentes de otras partidas de utilidad (pérdida) integral

	2015		2014		2013	
<b>Instrumentos financieros derivados:</b>						
Reclasificación durante los resultados del año	Ps.	287,550	Ps.	125,339	Ps.	30,075
Ganancia (pérdida) en swaps de tasa de interés no vencidos		(18,823)		(16,954)		4,792
Ganancia (pérdida) en swaps de combustible no vencidos		(11,828)		(210,957)		12,952
Valor extrínseco de los cambios en las opciones asiáticas de combustible		(450,768)		(26,934)		–
	Ps.	(193,869)	Ps.	(129,506)	Ps.	47,819

## 23. Compromisos y contingencias

### Compromisos relacionados con las aeronaves y contratos de financiamiento

Los gastos comprometidos 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\$	Ps. (1)
2016	US\$ 34,122	Ps. 587,128
2017	82,275	1,415,664
2018	119,883	2,062,772
2019	91,556	1,575,352
2020	25,692	442,062
	US\$ 353,528	Ps. 6,082,978

(1) Utilizando el tipo de cambio al 31 de Diciembre de 2015 de Ps. 17.2065.

Todas las aeronaves adquiridas por la Compañía a través del acuerdo de compra de Airbus al 31 de diciembre, 2015 y 2014 han sido ejecutadas a través de las operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

### Litigios

- a) La Compañía, su Director General, su Director Financiero y ciertos de sus directores actuales y algunos de sus ex directores, son algunos de los acusados en una demanda colectiva iniciada el 24 de febrero de 2015 en una corte federal para el distrito sur de Nueva York presentada en nombre de los compradores de los ADSs anteriormente mencionados, relacionados a la Oferta Pública Inicial llevada a cabo en septiembre de 2013. La denuncia, que también nombra como acusados a los

suscriptores de la Oferta Pública Inicial, argumenta que el registro y el prospecto para la emisión de los ADSs contenía errores y omisiones relacionados al reconocimiento de ingresos por ingresos relacionados a servicios complementarios en violación de las leyes federales de valores. Los demandantes buscan una compensación no especificada y la rescisión de dichos instrumentos. El fondo de pensiones Pavers and Road Builders fue señalado como el principal demandante de dicha acción. La Compañía cree que las consecuencias de dicha demanda no tendrán un efecto individual o colectivo material adverso en los estados financieros consolidados.

- b) La Compañía enfrenta procesos legales y demandas que han surgido durante el curso normal de sus operaciones. La Compañía considera que el resultado final de estos asuntos no tendrá un efecto material adverso sobre su situación financiera, resultados o flujos de efectivo.

## 24. Segmentos operativos

La Compañía es considerada como una unidad de negocio individual que provee servicios de transportación aérea. La Compañía opera en dos segmentos geográficos que se identifican a continuación:

	2015		2014		2013	
<b>Ingresos operativos:</b>						
Nacionales (México)	Ps.	12,579,806	Ps.	10,218,973	Ps.	9,619,983
Internacionales		5,599,898		3,817,769		3,382,488
Total de ingresos operativos	Ps.	18,179,704	Ps.	14,036,742	Ps.	13,002,471

Los ingresos son asignados por segmentos geográficos basados en el origen de cada vuelo.

## 25. Eventos subsecuentes

Subsecuente al 31 de diciembre de 2015 y hasta el 21 de abril de 2016:

- a) La Compañía incorporó 3 aeronaves A320CEO y un motor adicional, alcanzando un total de 59 aeronaves y 7 motores de repuesto.
- b) El 19 de febrero de 2016, el Consejo de Administración de la Compañía autorizó una extensión al plan de incentivos para ejecutivos (MIP). Esta extensión consistió en otorgar a ciertos ejecutivos clave de la Compañía 21,955,020 derechos de apreciación sobre las acciones de la Serie A, pagaderos en cinco exhibiciones en efectivo de forma anual. Lo anterior, siempre y cuando se cumpla con las condiciones de servicio establecidas en el plan.



# volaris



VOLAR



Índice **IPC**  
**Sustentable**

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



Relación con inversionistas  
+52 55 5261 6444  
ir@volaris.com