

## Volaris Reporta Resultados Financieros del Segundo Trimestre 2025

Ciudad de México, México, 21 de julio de 2025 – Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. (NYSE: VLRS y BMV: VOLAR) (“Volaris” o “la Compañía”), la aerolínea de ultra bajo costo que opera en México, Estados Unidos, Centro y Sudamérica, reporta hoy sus resultados financieros no auditados del segundo trimestre 2025<sup>1</sup>.

### Datos relevantes del segundo trimestre 2025

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 2T 2024, a menos que se indique lo contrario)

- La **pérdida neta** se ubicó en \$63 millones. La pérdida por ADS (American Depositary Shares) fue de \$55 centavos.
- Los **ingresos operativos totales** se ubicaron en \$693 millones, un decremento de 5%.
- Los **ingresos totales en términos de asiento por milla disponible (TRASM por sus siglas en inglés)** disminuyeron 17%, ubicándose en \$7.76 centavos.
- La **capacidad (medida en ASMs)** incrementó 9%, ubicándose en 8.9 mil millones.
- Los **gastos operativos** totalizaron en \$715 millones, comparado con \$660 millones en el año anterior.
- Los **gastos operativos en términos de asiento por milla disponible (CASM por sus siglas en inglés)** se mantuvieron relativamente estables, situándose en \$8.05 centavos.
- El **costo económico promedio de combustible** disminuyó 14%, ubicándose en \$2.46 por galón.
- **CASM ex combustible** incrementó 7%, ubicándose en \$5.69 centavos.
- La **UAFIDAR** totalizó en \$194 millones, un decremento de 26%.
- **Margen UAFIDAR** de 27.9%, un decremento de 8.0 puntos porcentuales.
- El **efectivo total, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo** totalizaron en \$788 millones, representando 26% de los ingresos operativos totales de los últimos doce meses.
- La razón de **deuda neta a U12M UAFIDAR<sup>2</sup>** se ubicó en 2.9x, comparado con 2.7x en el trimestre anterior.

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

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

**Enrique Beltranena, Presidente y CEO, dijo:** “Con una mayor visibilidad sobre los factores de la demanda para la segunda mitad del año y manteniendo la disciplina en capacidad, estamos restableciendo nuestra guía anual para el margen EBITDAR, que ahora esperamos se ubique en un rango de 32% a 33%. A pesar de factores geopolíticos externos, nuestro modelo de negocio flexible y estructura de costos resiliente nos permiten moderar el crecimiento, manteniéndonos prudentes y alineados con las tendencias del mercado. Hacia adelante, nuestras decisiones de capacidad seguirán basadas en dos prioridades fundamentales: la demanda del cliente y la rentabilidad sostenida. Seguimos viendo oportunidades significativas tanto en nuestro modelo de negocio, como en los mercados que atendemos para generar valor a largo plazo.”

## Resultados operativos y financieros al segundo trimestre 2025

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 2T 2024 a menos que se indique lo contrario)

Datos Financieros Consolidados	Segundo Trimestre		
	2025	2024	Var.
<b>Ingresos operativos totales (millones)</b>	<b>693</b>	<b>726</b>	<b>(4.5%)</b>
TRASM (centavos)	7.80	8.89	(12.2%)
ASMs (millones, itinerado y charter)	8,885	8,173	8.7%
Factor de ocupación (itinerado, RPMs/ASMs)	82.4%	85.5%	(3.1 pp)
Pasajeros (miles, itinerado y charter)	7,531	7,087	6.3%
Flota (final del periodo)	149	136	13
<b>Gastos operativos totales (millones)</b>	<b>715</b>	<b>660</b>	<b>8.3%</b>
CASM (centavos)	8.05	8.08	(0.3%)
CASM ex combustible (centavos)	5.69	5.33	6.7%
CASM ajustado ex combustible (centavos) <sup>3</sup>	5.11	4.86	5.2%
<b>(Pérdida) utilidad de operación (millones)</b>	<b>(22)</b>	<b>66</b>	<b>N/A</b>
<i>% Margen de (pérdida) utilidad operativa</i>	<i>(3.2%)</i>	<i>9.1%</i>	<i>(12.3 pp)</i>
<b>(Pérdida) utilidad neta (millones)</b>	<b>(63)</b>	<b>10</b>	<b>N/A</b>
<i>% Margen (pérdida) utilidad neta</i>	<i>(9.1%)</i>	<i>1.4%</i>	<i>(10.6 pp)</i>
<b>UAFIDAR (millones)</b>	<b>194</b>	<b>261</b>	<b>(25.7%)</b>
<i>% Margen UAFIDAR</i>	<i>27.9%</i>	<i>35.9%</i>	<i>(8.0 pp)</i>
<b>Deuda neta a U12M UAFIDAR<sup>4</sup></b>	<b>2.9x</b>	<b>2.9x</b>	<b>-</b>

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

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

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



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

Reconciliación del CASM	Segundo Trimestre		
	2025	2024	Var.
<b>CASM (centavos)</b>	<b>8.05</b>	<b>8.08</b>	<b>(0.3%)</b>
Gasto de combustible	(2.36)	(2.75)	(14.4%)
<b>CASM ex combustible</b>	<b>5.69</b>	<b>5.33</b>	<b>6.7%</b>
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo <sup>5</sup>	(0.63)	(0.56)	13.4%
Ganancias por ventas y arrendamiento en vía de regreso	0.05	0.09	(40.9%)
<b>CASM ajustado ex combustible</b>	<b>5.11</b>	<b>4.86</b>	<b>5.2%</b>

<sup>5</sup> Devolución de aeronaves.

### Segundo Trimestre 2025

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 2T 2024, a menos que se indique lo contrario)

Los **ingresos operativos totales** del trimestre se ubicaron en \$693 millones, un decremento de 4.5%, derivado de un menor ingreso unitario.

La capacidad total, en términos de **millas por asiento disponibles (ASMs por sus siglas en inglés)**, se ubicó en 8.9 mil millones, representando un incremento de 8.7%.

Los **pasajeros** reservados fueron 7.5 millones, un incremento de 6.3%. Los pasajeros nacionales incrementaron un 6.6%, mientras que el número de pasajeros internacionales aumentó un 5.2%.

**TRASM** disminuyó 12.2%, posicionándose en \$7.80 centavos, principalmente debido a la depreciación del peso mexicano frente al dólar estadounidense. Los ingresos operativos totales por pasajero disminuyeron 10.2%, ubicándose en \$92.

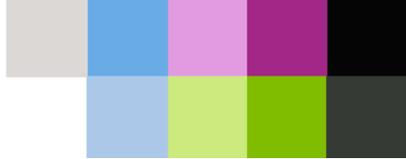
La tarifa base promedio por pasajero fue de \$38, representando una reducción de 23.2%. Los ingresos por servicios adicionales por pasajero incrementaron 1.9%, ubicándose en \$54. Los ingresos por servicios adicionales representaron el 58.9% de los ingresos operativos totales.

El **factor de ocupación** del trimestre alcanzó 82.4%, representando una reducción de 3.1 puntos porcentuales.

Los **gastos operativos totales** fueron de \$715 millones, comparado con \$660 millones en el año anterior.

El **CASM** se ubicó en \$8.05 centavos, representando una ligera disminución de 0.3%.

El **costo económico promedio de combustible** disminuyó 14.0%, ubicándose en \$2.46 por galón.



El **CASM ex combustible** aumentó 6.7%, situándose en \$5.69 centavos, reflejando un sólido control de costos a pesar de operar menos ASMs de lo planeado durante el trimestre, así como un aumento en eventos de mantenimiento y en los gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo relacionados con las provisiones por la devolución de aeronaves.

El **resultado integral de financiamiento** representó un gasto de \$65 millones, comparado con un gasto de \$52 millones en el mismo periodo del 2024.

El **beneficio por impuesto a la utilidad** fue de \$24 millones, comparado con un gasto de \$4 millones registrado en el segundo trimestre de 2024.

La **pérdida neta** del trimestre fue de \$63 millones, con una pérdida por ADS de \$55 centavos.

La **UAFIDAR** totalizó en \$194 millones en el trimestre, una disminución de 25.7%. El **margen UAFIDAR** se ubicó en 27.9%, representando una disminución de 8.0 puntos porcentuales.

## **Balance General, Liquidez y Asignación de Capital**

Al 30 de junio de 2025, el efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo totalizaron en \$788 millones, representando 26.1% de los ingresos operativos totales de los últimos doce meses.

El flujo de efectivo neto proveniente de las actividades operativas fue de \$136 millones. El flujo de efectivo neto usado en actividades de inversión y de financiamiento fue de \$16 millones y de \$197 millones, respectivamente.

La deuda financiera se ubicó en \$742 millones, un decremento de 8.4% comparado al cierre del 2024, mientras que el total de los pasivos por arrendamiento se mantuvo prácticamente sin cambios en \$3,057 millones.

La **razón de deuda neta a U12M UAFIDAR<sup>6</sup>** fue de 2.9x, comparado con 2.7x en el trimestre anterior y 2.6x al cierre de 2024.

El tipo de cambio promedio del periodo fue de Ps.19.54 por dólar, reflejando una depreciación de 13.6% del peso mexicano. El tipo de cambio al final del periodo fue de Ps. 18.89 por dólar, comparado con Ps. 20.32 por dólar al cierre del primer trimestre de 2025.

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

## Guía Actualizada de Resultados 2025

Para el año completo 2025, la Compañía estima:

	Guía Actualizada	Guía Previa
Crecimiento de capacidad (ASMs) (A/A)	~7%	8% a 9%
Margen UAFIDAR	32% a 33%	-
CAPEX <sup>(1)</sup> ( <i>Capital Expenditure</i> )	~\$250 millones	~\$250 millones
Tipo de cambio promedio USD/MXN	~Ps. 19.65	-
Precio promedio del combustible (Costa del Golfo de los Estados Unidos)	~\$2.10	-

(1) CAPEX neto de financiamiento de pagos anticipados para compra aeronaves.

Para el tercer trimestre 2025, la Compañía estima:

	3T'25	3T'24 <sup>(2)</sup>
Crecimiento de capacidad (ASMs) (A/A)	~6%	-14.4%
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM)	~\$8.6 centavos	\$9.38 centavos
CASM ex combustible	~\$5.5 centavos	\$5.39 centavos
Margen UAFIDAR	32% a 33%	38.7%
Tipo de cambio promedio USD/MXN	~Ps. 19.00	Ps. 18.92
Precio promedio del combustible (Costa del Golfo de los Estados Unidos)	~\$2.20	\$2.24

(2) Para conveniencia del lector se incluyen las cifras reportadas en el 3T'24.

Las proyecciones para el año completo y para el tercer trimestre de 2025 antes presentadas incluyen la compensación conforme al acuerdo celebrado con Pratt & Whitney que Volaris calcula recibir en base al estimado de aeronaves que permanecerán en tierra como resultado de la inspección de los motores GTF.

Las proyecciones de la Compañía están sujetas a interrupciones, factores macroeconómicos o cualquier otro impacto negativo inesperado que pudieran afectar su negocio y se basan en una serie de supuestos, incluidos los anteriores, que están sujetos a cambios y pueden estar fuera del control de la Compañía y su equipo directivo. Si los resultados reales difieren de estos supuestos, las expectativas de la Compañía pueden cambiar. No hay garantías de que Volaris alcance estos resultados.



## Flota

Durante el segundo trimestre, Volaris retiró una aeronave A319ceo y agregó cuatro A320neo y un A321neo a su flota, elevando el número total de aeronaves a 149. Al cierre del trimestre, la flota de Volaris tenía una edad promedio de 6.5 años y una capacidad de asientos promedio de 198 pasajeros por avión. Del total de la flota, el 63% de las aeronaves son modelos New Engine Option (NEO).

Flota Total	Segundo Trimestre			Primer Trimestre	
	2025	2024	Var.	2025	Var.
<b>CEO</b>					
A319	1	3	(2)	2	(1)
A320	44	42	2	44	-
A321	10	10	-	10	-
<b>NEO</b>					
A320	59	51	8	55	4
A321	35	30	5	34	1
<b>Total de aeronaves al final del periodo</b>	<b>149</b>	<b>136</b>	<b>13</b>	<b>145</b>	<b>4</b>

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



## Contacto Relación con Inversionistas

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

## Contacto Medios

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

## Detalles de la conferencia telefónica

**Fecha:** Martes 22 de julio de 2025  
**Hora:** 9:00 am Ciudad de México / 11:00 am Nueva York (EUA) (EST)  
**Enlace para *webcast*:** [Volaris Webcast](#) (Ver *webcast* en vivo)  
**Enlace para llamar por teléfono:** [Volaris Dial-in y Q&A en vivo](#)

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



## Sobre Volaris

\*Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. ("Volaris" o "la Compañía") (NYSE: VLRS y BMV: VOLAR), es una aerolínea de ultra bajo costo, con operaciones punto a punto, que sirve a México, Estados Unidos, Centro y Sudamérica. Volaris ofrece tarifas bajas con el fin de construir su mercado, proporcionando un servicio de calidad y una amplia oferta al cliente. Desde el inicio de sus operaciones en marzo de 2006, Volaris ha aumentado sus rutas de 5 a más de 221 y su flota de 4 a 151 aviones. Volaris ofrece más de 500 segmentos de vuelo diarios en rutas que conectan 44 ciudades de México y 29 ciudades de Estados Unidos, Centro y Sudamérica, con una de las flotas más jóvenes de México. Volaris se dirige a pasajeros que visitan a amigos y familiares, de negocios y de placer conscientes de los costos en México, Estados Unidos, Centro y Sudamérica. Para más información, visite: [ir.volaris.com](http://ir.volaris.com). Volaris publica de manera cotidiana información que pudiera ser importante para sus inversionistas en su página web de relación con inversionistas. La Compañía invita a sus inversionistas y potenciales inversionistas a consultar regularmente la página web de Volaris para información importante de Volaris.

## Declaraciones a futuro

Las revelaciones en este comunicado contienen varias declaraciones a futuro dentro del significado de la Sección 27A de la Securities Act de 1933, según ha sido modificada, y la Sección 21E de las Securities Exchange Act de 1934, según ha sido modificada, que representan las expectativas, creencias o proyecciones de la Compañía de evento futuros y tendencias financieras que afectan la situación financiera de nuestro negocio. Cuando se utilizan en este comunicado las palabras "espera", "pretende" "estima", "predice", "planea", "anticipa", "indica", "cree", "prevé", "guía", "potencia", "vislumbra", "podría", "continúa", "podrá", "debería", "busca", "objetivos" y expresiones similares tienen la intención de identificar declaraciones prospectivas. Del mismo modo, las declaraciones que describen los objetivos, planes o metas de la Compañía, o las acciones que ésta podrá tomar en el futuro, son declaraciones prospectivas. Las declaraciones a futuro incluyen, sin limitación, declaraciones de la Compañía respecto a sus proyecciones, la expectativa de recibir cierta compensación en relación a la remoción de los motores GTF y la ejecución anticipada de su plan de negocios y el enfoque de prioridades para 2025. Las declaraciones a futuro no deben leerse como una garantía o garantía de desempeño o resultados futuros, y no necesariamente serán indicaciones precisas de los tiempos en que se logrará dicho desempeño o resultados. Las declaraciones a futuro se basan en la información disponible en el momento en que se hacen esas declaraciones, y/o la creencia de buena fe de la gerencia con respecto a eventos futuros, las cuales están sujetas a riesgos e incertidumbre, que podrían causar que el desempeño o los resultados reales difirieran materialmente de los expresados o sugeridos por las declaraciones a futuro. Las declaraciones a futuro están sujetas a una serie de factores que podría causar que los resultados reales de la Compañía difirieran materialmente de las expectativas de la Compañía, incluyendo el entorno competitivo en la industria de la aviación, la capacidad de la empresa para mantener los costos bajos, los cambios en los costos de combustible, el impacto de las condiciones económicas globales sobre el comportamiento del cliente, la capacidad de la empresa para generar otros ingresos por servicios adicionales y regulación gubernamental. Información adicional sobre estos y otros factores está contenida en los registros de la Compañía en las comisiones de valores. Todas nuestras declaraciones a futuro, o de las personas que actúan en nuestro nombre, están expresamente soportadas en su totalidad por las declaraciones de advertencia establecidas anteriormente. Las declaraciones a futuro solo se refieren a la fecha de este comunicado. No se debe confiar excesivamente en ninguna declaración a futuro. No asumimos ninguna obligación de actualizar las declaraciones a futuro para reflejar los resultados reales, los cambios en los supuestos o los cambios en otros factores que afectan la información a futuro, excepto en la medida requerida por la ley aplicable. Si actualizamos una o más declaraciones a futuro, no debe deducirse que haremos actualizaciones adicionales con respecto a esas u otras declaraciones a futuro.

## Información complementaria sobre las medidas no basadas en NIIF

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

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

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

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

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

### Indicadores Financieros y Operativos

Cifras no auditadas (En dólares estadounidenses a menos que se indique lo contrario)	Tres meses terminados el 30 de junio de 2025	Tres meses terminados el 30 de junio de 2024	Variación
Ingresos operativos totales (millones)	693	726	(4.5%)
Gastos operativos totales (millones)	715	660	8.3%
(Pérdida) utilidad de operación (millones)	(22)	66	N/A
Margen de (pérdida) utilidad operativa	(3.2%)	9.1%	(12.3 pp)
Depreciación y amortización (millones)	160	150	6.7%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo (millones)	56	45	24.4%
(Pérdida) utilidad neta (millones)	(63)	10	N/A
Margen de (pérdida) utilidad neta	(9.1%)	1.4%	(10.6 pp)
<b>(Pérdida) utilidad por acción <sup>(1)</sup>:</b>			
Básica	(0.06)	0.01	N/A
Diluida	(0.05)	0.01	N/A
<b>(Pérdida) utilidad por ADS*:</b>			
Básica	(0.55)	0.09	N/A
Diluida	(0.54)	0.09	N/A
<b>Promedio ponderado de acciones en circulación:</b>			
Básica	1,149,340,345	1,150,766,440	(0.1%)
Diluida	1,162,826,854	1,165,976,677	(0.3%)
<b>Indicadores Financieros</b>			
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM) (centavos) <sup>(2)</sup>	7.80	8.89	(12.2%)
Tarifa base promedio por pasajero	38	49	(23.2%)
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero <sup>(3)</sup>	54	53	1.9%
Total de ingresos operativos por pasajero	92	102	(10.2%)
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) <sup>(2)</sup>	8.05	8.08	(0.3%)
CASM ex combustible (centavos) <sup>(2)</sup>	5.69	5.33	6.7%
CASM ajustado ex combustible (centavos) <sup>(2) (4)</sup>	5.11	4.86	5.2%
<b>Indicadores Operativos</b>			
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones) <sup>(2)</sup>	8,885	8,173	8.7%
Doméstico	5,286	4,868	8.6%
Internacional	3,599	3,305	8.9%
Pasajero por milla (RPMs) (millones) <sup>(2)</sup>	7,322	6,988	4.8%
Doméstico	4,625	4,388	5.4%
Internacional	2,696	2,600	3.7%
Factor de ocupación <sup>(5)</sup>	82.4%	85.5%	(3.1 pp)
Doméstico	87.5%	90.1%	(2.6 pp)
Internacional	74.9%	78.7%	(3.8 pp)
Pasajeros reservados (miles) <sup>(2)</sup>	7,531	7,087	6.3%
Doméstico	5,675	5,324	6.6%
Internacional	1,856	1,763	5.2%
Despegues <sup>(2)</sup>	46,775	42,495	10.1%
Horas bloque <sup>(2)</sup>	118,450	109,638	8.0%
Aeronaves al final del periodo	149	136	13
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	13.24	13.05	1.4%
Galones de combustible provisionados (millones)	84.90	77.93	9.0%
Costo económico promedio de combustible por galón <sup>(6)</sup>	2.46	2.86	(14.0%)
Tipo de cambio promedio	19.54	17.21	13.6%
Tipo de cambio al final del periodo	18.89	18.38	2.8%

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

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

(2) Incluye itinerado y charter.

(3) Incluye "Otros ingresos de pasajeros" e "Ingresos no relacionados con los ingresos de pasajeros".

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

(5) Incluye itinerado.

(6) No incluye IVA no acreditable.

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

### Indicadores Financieros y Operativos

Cifras no auditadas (En dólares estadounidenses a menos que se indique lo contrario)	Seis meses terminados el 30 de junio de 2025	Seis meses terminados el 30 de junio de 2024	Variación
Ingresos operativos totales (millones)	1,371	1,494	(8.2%)
Gastos operativos totales (millones)	1,403	1,324	6.0%
(Pérdida) utilidad de operación (millones)	(32)	170	N/A
Margen de (pérdida) utilidad operativa	(2.4%)	11.4%	(13.7 pp)
Depreciación y amortización (millones)	319	283	12.7%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo (millones)	110	42	>100.0%
(Pérdida) utilidad neta (millones)	(114)	44	N/A
Margen de (pérdida) utilidad neta	(8.3%)	2.9%	(11.3 pp)
<b>(Pérdida) utilidad por acción <sup>(1)</sup>:</b>			
Básica	(0.10)	0.04	N/A
Diluida	(0.10)	0.04	N/A
<b>(Pérdida) utilidad por ADS*:</b>			
Básica	(1.00)	0.38	N/A
Diluida	(0.98)	0.37	N/A
<b>Promedio ponderado de acciones en circulación:</b>			
Básica	1,149,570,080	1,151,108,712	(0.1%)
Diluida	1,163,700,155	1,165,976,677	(0.2%)
<b>Indicadores Financieros</b>			
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM) (centavos) <sup>(2)</sup>	7.78	9.12	(14.6%)
Tarifa base promedio por pasajero	38	52	(26.1%)
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero <sup>(3)</sup>	54	55	(2.6%)
Total de ingresos operativos por pasajero	92	107	(14.0%)
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) <sup>(2)</sup>	7.97	8.08	(1.4%)
CASM ex combustible (centavos) <sup>(2)</sup>	5.54	5.25	5.6%
CASM ajustado ex combustible (centavos) <sup>(2) (4)</sup>	4.99	5.09	(2.0%)
<b>Indicadores Operativos</b>			
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones) <sup>(2)</sup>	17,622	16,390	7.5%
Doméstico	10,394	9,636	7.9%
Internacional	7,228	6,754	7.0%
Pasajero por milla (RPMs) (millones) <sup>(2)</sup>	14,784	14,134	4.6%
Doméstico	9,161	8,717	5.1%
Internacional	5,623	5,417	3.8%
Factor de ocupación <sup>(5)</sup>	83.9%	86.2%	(2.3 pp)
Doméstico	88.1%	90.5%	(2.3 pp)
Internacional	77.8%	80.2%	(2.4 pp)
Pasajeros reservados (miles) <sup>(2)</sup>	14,949	14,010	6.7%
Doméstico	11,083	10,309	7.5%
Internacional	3,865	3,702	4.4%
Despegues <sup>(2)</sup>	91,352	82,923	10.2%
Horas bloque <sup>(2)</sup>	234,584	219,001	7.1%
Aeronaves al final del periodo	149	136	13
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	13.12	12.89	1.8%
Galones de combustible provisionados (millones)	166.46	157.15	5.9%
Costo económico promedio de combustible por galón <sup>(6)</sup>	2.54	2.93	(13.3%)
Tipo de cambio promedio	19.98	17.10	16.8%
Tipo de cambio al final del periodo	18.89	18.38	2.8%

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

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

(2) Incluye itinerado y charter.

(3) Incluye "Otros ingresos de pasajeros" e "Ingresos no relacionados con los ingresos de pasajeros".

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

(5) Incluye itinerado.

(6) No incluye IVA no acreditable.

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

### Estados Consolidados de Resultados

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 30 de junio de 2025	Tres meses terminados el 30 de junio de 2024	Variación
<b>Ingresos operativos:</b>			
<b>Ingresos de pasajeros</b>	<b>655</b>	<b>693</b>	<b>(5.5%)</b>
Ingresos por tarifa	285	349	(18.3%)
Otros ingresos de pasajeros	370	344	7.6%
<b>Ingresos no relacionados con los ingresos de pasajeros</b>	<b>38</b>	<b>33</b>	<b>15.2%</b>
Carga	5	5	0.0%
Otros ingresos no relacionados con los ingresos de pasajeros	33	28	17.9%
<b>Total de ingresos operativos</b>	<b>693</b>	<b>726</b>	<b>(4.5%)</b>
Otros ingresos operativos	(52)	(48)	8.3%
Gasto total de combustible	210	224	(6.3%)
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	56	45	24.4%
Salarios y beneficios	109	99	10.1%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	133	117	13.7%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	37	32	15.6%
Gastos de mantenimiento	33	11	>100.0%
Depreciación y amortización	51	50	2.0%
Depreciación de activos por derecho de uso	109	100	9.0%
Otros gastos operativos	29	30	(3.3%)
<b>Total de gastos operativos</b>	<b>715</b>	<b>660</b>	<b>8.3%</b>
<b>(Pérdida) utilidad de operación</b>	<b>(22)</b>	<b>66</b>	<b>N/A</b>
Ingresos financieros	12	12	0.0%
Costos financieros	(77)	(72)	6.9%
Utilidad cambiaria, neta	-	8	(100.0%)
<b>Resultado integral de financiamiento</b>	<b>(65)</b>	<b>(52)</b>	<b>25.0%</b>
<b>(Pérdida) utilidad antes de impuesto a la utilidad</b>	<b>(87)</b>	<b>14</b>	<b>N/A</b>
Beneficio (gasto) de impuesto a la utilidad	24	(4)	N/A
<b>(Pérdida) utilidad neta</b>	<b>(63)</b>	<b>10</b>	<b>N/A</b>

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

### Estados Consolidados de Resultados

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Seis meses terminados el 30 de junio de 2025	Seis meses terminados el 30 de junio de 2024	Variación
<b>Ingresos operativos:</b>			
<b>Ingresos de pasajeros</b>	<b>1,300</b>	<b>1,425</b>	<b>(8.8%)</b>
Ingresos por tarifa	571	724	(21.1%)
Otros ingresos de pasajeros	729	701	4.0%
<b>Ingresos no relacionados con los ingresos de pasajeros</b>	<b>71</b>	<b>69</b>	<b>2.9%</b>
Carga	10	11	(9.1%)
Otros ingresos no relacionados con los ingresos de pasajeros	61	58	5.2%
<b>Total de ingresos operativos</b>	<b>1,371</b>	<b>1,494</b>	<b>(8.2%)</b>
Otros ingresos operativos	(103)	(93)	10.8%
Gasto total de combustible	427	464	(8.0%)
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	110	42	>100.0%
Salarios y beneficios	213	201	6.0%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	255	244	4.5%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	71	78	(9.0%)
Gastos de mantenimiento	61	48	27.1%
Depreciación y amortización	103	85	21.2%
Depreciación de activos por derecho de uso	216	198	9.1%
Otros gastos operativos	50	57	(12.3%)
<b>Total de gastos operativos</b>	<b>1,403</b>	<b>1,324</b>	<b>6.0%</b>
<b>(Pérdida) utilidad de operación</b>	<b>(32)</b>	<b>170</b>	<b>N/A</b>
Ingresos financieros	24	24	0.0%
Costos financieros	(157)	(134)	17.2%
Utilidad cambiaria, neta	2	2	0.0%
<b>Resultado integral de financiamiento</b>	<b>(131)</b>	<b>(108)</b>	<b>21.3%</b>
<b>(Pérdida) utilidad antes de impuesto a la utilidad</b>	<b>(163)</b>	<b>62</b>	<b>N/A</b>
Beneficio (gasto) de impuesto a la utilidad	49	(18)	N/A
<b>(Pérdida) utilidad neta</b>	<b>(114)</b>	<b>44</b>	<b>N/A</b>

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

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

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

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 30 de junio de 2025	Tres meses terminados el 30 de junio de 2024	Variación
Otros ingresos de pasajeros	370	344	7.6%
Ingresos no relacionados con los ingresos de pasajeros	38	33	15.2%
<b>Ingresos totales por servicios adicionales</b>	<b>408</b>	<b>377</b>	<b>8.2%</b>
Pasajeros reservados (miles) <sup>(1)</sup>	7,531	7,087	6.3%
<b>Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero</b>	<b>54</b>	<b>53</b>	<b>1.9%</b>

(1) Incluye itinerado más charter.

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

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

La siguiente tabla muestra información detallada de la primera mitad del año sobre los componentes del ingreso total por servicios adicionales:

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Seis meses terminados el 30 de junio de 2025	Seis meses terminados el 30 de junio de 2024	Variación
Otros ingresos de pasajeros	729	701	4.0%
Ingresos no relacionados con los ingresos de pasajeros	71	69	2.9%
<b>Ingresos totales por servicios adicionales</b>	<b>800</b>	<b>770</b>	<b>3.9%</b>
Pasajeros reservados (miles) <sup>(1)</sup>	14,949	14,010	6.7%
<b>Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero</b>	<b>54</b>	<b>55</b>	<b>(2.6%)</b>

(1) Incluye itinerado más charter.

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

### Estados Consolidados de Posición Financiera

(En millones de dólares estadounidenses)	Al 30 de junio de 2025 No auditados	Al 31 de diciembre de 2024 Auditados
<b>Activos</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	772	908
Inversiones a corto plazo	16	46
<b>Total de efectivo y equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo <sup>(1)</sup></b>	<b>788</b>	<b>954</b>
Cuentas por cobrar, neto	230	139
Inventarios	16	17
Depósitos en garantía	252	227
Instrumentos financieros derivados	1	-
Pagos anticipados y otros activos circulantes	49	45
<b>Total del activo circulante</b>	<b>1,336</b>	<b>1,382</b>
Activos por derecho de uso	2,436	2,470
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto	1,012	1,070
Activos intangibles, neto	26	26
Instrumentos financieros derivados	-	-
Impuesto a la utilidad diferido	365	286
Depósitos en garantía	397	426
Otros activos a largo plazo	37	43
<b>Total del activo no circulante</b>	<b>4,273</b>	<b>4,321</b>
<b>Total del activo</b>	<b>5,609</b>	<b>5,703</b>
<b>Pasivos y patrimonio</b>		
Ventas de transportación no volada	395	343
Cuentas por pagar	179	164
Pasivos acumulados	232	222
Otros impuestos y contribuciones por pagar	285	274
Impuestos a la utilidad por pagar	5	29
Deuda financiera	302	284
Pasivos por arrendamiento	419	391
Otros pasivos	118	63
<b>Total del pasivo a corto plazo</b>	<b>1,935</b>	<b>1,770</b>
Deuda financiera	440	526
Pasivos acumulados	8	8
Beneficios a empleados	15	13
Impuesto a la utilidad diferido	15	18
Pasivos por arrendamiento	2,638	2,670
Otros pasivos	304	333
<b>Total del pasivo a largo plazo</b>	<b>3,420</b>	<b>3,568</b>
<b>Total del pasivo</b>	<b>5,355</b>	<b>5,338</b>
<b>Patrimonio</b>		
Capital social	248	248
Acciones en tesorería	(13)	(13)
Aportaciones para futuros aumentos de capital	-	-
Reserva legal	17	17
Resultado por prima en suscripción de acciones	285	283
Déficit acumulado	(136)	(22)
Pérdidas acumuladas de otras partidas integrales	(147)	(148)
<b>Total del patrimonio</b>	<b>254</b>	<b>365</b>
<b>Total del pasivo y patrimonio</b>	<b>5,609</b>	<b>5,703</b>

(1) Medida no basada en GAAP no auditada.

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

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

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 30 de junio de 2025	Tres meses terminados el 30 de junio de 2024
Flujos netos de efectivo provenientes de actividades de operación	136	304
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(16)	(141)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento*	(197)	(149)
<b>(Disminución) aumento de efectivo y equivalentes de efectivo</b>	<b>(77)</b>	<b>14</b>
Diferencias netas por tipo de cambio en el efectivo	2	(8)
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo	847	752
<b>Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo</b>	<b>772</b>	<b>758</b>

\*Incluye pago por arrendamiento de aeronaves por valor de \$148 millones y \$143 millones para el periodo de tres meses finalizado el 30 de junio de 2025 y 2024, respectivamente.

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

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

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Seis meses terminados el 30 de junio de 2025	Seis meses terminados el 30 de junio de 2024
Flujos netos de efectivo provenientes de actividades de operación	293	549
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(22)	(238)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento*	(409)	(320)
<b>Disminución de efectivo y equivalentes de efectivo</b>	<b>(138)</b>	<b>(9)</b>
Diferencias netas por tipo de cambio en el efectivo	2	(7)
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo	908	774
<b>Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo</b>	<b>772</b>	<b>758</b>

\*Incluye pago por arrendamiento de aeronaves por valor de \$301 millones y \$284 millones para el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2025 y 2024, respectivamente.